

Zivilluftfahrt



Die Folgen des Emirates-Großauftrags

Mit der A380 auf Eroberungskurs

Die Airlinebranche ist aufgeschreckt: Führt der jüngste Emirates-Großauftrag dazu, dass bald auch Nebenstrecken mit dem Riesenjet bedient werden?

Dieser Auftrag leitet eine neue Sichtweise der Luftfahrtbranche auf den Airbus A380 ein“, sagt Mark Lapidus, Managing Director beim Luftfahrtfinanzierer Doric Asset Finance über den jüngsten ILA-Großauftrag von Emirates für weitere 32 Airbus A380. Bisher hätten viele Airlines die A380 nur als Nischenflugzeug für die allergrößten Märkte betrachtet. Nun zeige sich, dass Emirates den Riesen erfolgreich auch auf vermeintlich dafür zu kleinen Nebenstrecken, zum Beispiel zwischen Dubai und Manchester, einsetze, sagt Lapidus im Gespräch mit der *FLUGREVUE*.

Sofern Emirates die A380 zwischen Dubai und Manchester mit zahlenden Passagieren füllen könne, und die ersten Test-Passagierflüge auf dieser Route sprächen dafür, müssten andere Airlines bald nach-

ziehen, um die niedrigeren Betriebskosten des Riesenjets parieren zu können. Mehr als drei Viertel der Emirates-Gäste seien Umsteiger auf internationalen Langstrecken und reisten zum Beispiel nach Fernost oder Süd-

amerika weiter. Dies setze die etablierten Airlines unter Druck, in deren Revier Emirates wilde-re. Eine A380 sei bereits bei einer Auslastung von 65 bis 70 Prozent rentabel zu betreiben. Die Betriebskosten lägen 25 Prozent unter denen einer Boeing 747-400, berichtet der Leasingexperte von den praktischen Erfahrungen seiner Airline-Kunden.

Wie eine Bestätigung für die Einschätzung von Lapidus wirkten Ende Juni die öffentlichen Worte von Düsseldorfs Flughafenchef Christoph Blume: Binnen fünf Jahren erwarte er, Airbus A380 von Emirates auch am Rhein abzufliegen. Dadurch könne man ein

Wachstum von fünf Prozent im Jahr durch größeres Gerät und nicht durch Flughafenausbauten bewältigen. Gerade erst hatte die Airline aus Dubai einen ihrer beiden täglichen Düsseldorf-Flüge von der A330 auf die größere Boeing 777-300ER umgestellt.

„Lufthansa zeigt durch ihre Kritik an Emirates als einzige Airline öffentlich, dass sie verstanden hat, welche Bedrohung durch die Fluggesellschaft aus Dubai auf die etablierten Luftfahrtunternehmen ausgeht“, hat Lapidus beobachtet. „Airlines wie Etihad und Emirates haben intern sehr niedrige Kosten. Man könnte sie deshalb sogar Lowcost-Airline nennen. Andererseits versuchen sie, einen besseren Service zu bieten.“ 964 Millionen Dollar Jahresgewinn hat Emirates im Geschäftsjahr 2009/2010 als Nettogewinn ausgewiesen.

Im weltweiten Durchschnitt liegen die Personalkosten einer Airline laut Doric bei 19 Prozent vom Umsatz. Emirates komme auf nur 15 Prozent Anteil vom Umsatz. Weltmeister sei hier Air Asia mit nur neun Prozent Anteil der Personalkosten am Umsatz. Schlusslicht sei dagegen Air France-KLM mit 35 Prozent Anteil. Bei Neugründungen, wie Air Asia aus Malaysia und Emirates in Dubai sieht Lapidus immer das gleiche Erfolgsrezept: „Die sind in interessante, unterversorgte Gebiete gegangen, welche die Monopolisten zuvor übersehen hatten. Dann

Neue Konkurrenten

Airline: Emirates
Drehkreuz: Dubai
Linienziele: 100
Passagiere/Jahr: 27,5 Mio
Langstreckenfl. aktiv: 141
Langstreckenfl. bestellt: 201
davon bestellte
Airbus A380: 80

Airline: Qatar Airways
Drehkreuz: Doha
Linienziele: 89
Passagiere/Jahr: 10,2 Mio
Langstreckenfl. aktiv: 50
Langstreckenfl. bestellt: 122
davon bestellte
Airbus A380: 5

Airline: Etihad
Drehkreuz: Abu Dhabi
Linienziele: 63
Passagiere/Jahr: 6,3 Mio
Langstreckenfl. aktiv: 35
Langstreckenfl. bestellt: 83
davon bestellte
Airbus A380: 10

zum Vergleich:
Airline: Lufthansa
Drehkreuze: Frankfurt und München
Linienziele: 203
Passagiere/Jahr: 55,6 Mio
Langstreckenfl. aktiv: 98
Langstreckenfl. bestellt: 33
davon bestellte
Airbus A380: 14

Quelle: Lufthansa, FR

haben sie von dort aus Ziele angeboten, die sonst kaum jemand kannte.“ Trotz der abweichenden Geschäftsidee mit Langstreckenverkehr und Business Class habe Emirates viele Ryanair-Elemente übernommen. Im Gegensatz zu Ryanair werde aber ein viel besserer und freundlicherer Service angeboten. Dies sei für Geschäftsreisende wesentlich attraktiver.

Unterdessen unterstreicht Dubai auch mit der Eröffnung seines neuen Flughafens World Central Airport, Ende Juni, seine Wachstumsambitionen.

SEBASTIAN STEINKE

Doric Asset Finance

Das Unternehmen Doric Asset Finance in Frankfurt, New York und London finanziert über Fonds und Leasingverträge Verkehrsflugzeuge für Airlines. Typischerweise handelt es sich dabei um sogenannte „Sale and Lease back“-Geschäfte („Kaufen und Zurückmieten“). Dabei verkaufen Airlines ihre neu erworbenen Jets an eine Leasingfirma und mieten sie, typischerweise über 12 Jahre Laufzeit, langfristig zurück. Dadurch drückt der hohe Flugzeug-Kaufpreis nicht mehr in Form von Schulden auf die Airline-Bilanz, sondern steht als Verkaufserlös in den Büchern.

Nach der vereinbarten Vermietungsfrist kann das Flugzeug, meistens nach einer Grundüberholung, erneut langfristig verleast werden. Die typische Flugzeug-Lebensdauer beträgt rund 30 Jahre. Zur Doric-Flotte gehören Muster von Airbus und Boeing für Airline-Kunden von Air Asia bis Virgin Atlantic. Auch fünf Airbus A380 von Singapore Airlines und zwei A380 von Emirates gehören zum Portfolio. Der Flugzeugbestand im Geschäftsbereich Luftfahrt bei Doric Asset Management hat ein Transaktionsvolumen von 3,2 Milliarden Dollar. Wer eine A380 über zehn Jahre fest leasht, zahlt dafür rund 1,8 Millionen Dollar im Monat. Dieser Betrag hängt aber auch von der Nutzung, Pflege und vom Restwert des einzelnen Flugzeugs ab.