

# Emirates – Expansion mit klarer Vision

## Solide Erfolgsbasis

Die Fluggesellschaft Emirates ist mittlerweile weltweit die Nummer 1 auf der Langstrecke und hat damit Fluggesellschaften wie Air France, British Airways und Lufthansa überholt. Trotz der enormen Expansion hat Emirates nie die Profitabilität aus den Augen verloren. Seit 22 Jahren wird kontinuierlich Gewinn eingeflogen. Auch das ist einzigartig. Im ersten Geschäftshalbjahr 2010/2011 wurde sogar ein Rekordgewinn von rund 1 Milliarde USD vorgelegt. Auch eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung Arthur D. Little, die exklusiv für das Wirtschaftsmagazin WirtschaftsWoche erstellt wurde, unterstreicht, dass Emirates sowohl in Bezug auf Profitabilität als auch hinsichtlich der Kosteneffizienz wirtschaftlicher als die größten europäischen Linienfluggesellschaften arbeitet und damit in puncto Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsperspektiven die Nase vorn hat.

### Langstreckenflotten im Überblick

Flugzeugtyp	Emirates	Air France	British Airways	Lufthansa
A330/340	47	32	/	65
A380	15	4	/	4
Boeing 747	8	13	50	29
Boeing 777	86	58	49	/
Gesamtflotte	156	107	99	98

Quelle: Ascend 11. Januar 2011

Die dynamische Expansionsstrategie der Airline aus den Vereinigten Arabischen Emiraten wird von einigen Skeptikern immer noch als aggressiv und überzogen bezeichnet. Dabei wird aber stets vergessen, dass Emirates seit 1988 gerade wegen des konsequenten Wachstumskurses kontinuierlich Gewinne erwirtschaftet hat, während die meisten großen Airlines weltweit regelmäßig von Luftfahrtzyklen, Turbulenzen und „roten Zahlen“ beeinträchtigt waren.

## Seit 22 Jahren wird kontinuierlich Gewinn eingeflogen. Auch das ist einzigartig.

Der Erfolg von Emirates ist nicht zuletzt auf die effiziente Kostenstruktur zurückzuführen. Das Management der Fluggesellschaft hat zudem dazu beigetragen, immer wieder neue Märkte zu erschließen und als Vorreiter in der Luftfahrtindustrie noch nicht

## Emirates – Zahlen und Fakten

Umsatz (2009/2010)	11,8 Milliarden USD
Nettogewinn (2009/2010)	964 Millionen USD
Beförderte Passagiere (2009/2010)	25,9 Millionen
Anzahl der Flugrouten	111
Flugzeugbestellungen/Optionen	200/30
Mitarbeiter	30.480
Längste Strecke	Dubai-Los Angeles (16,5 Stunden)
Neue Verbindungen (2010)	Amsterdam, Basra, Dakar, Genf, Madrid, Prag, Tokio
A380-Routen	Auckland, Bangkok, Dschidda, Hongkong, London, Manchester, New York, Peking, Seoul, Sydney und Toronto

Quelle: Emirates und Ascend

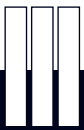
erschöpftes Potenzial bei der Passagiernachfrage zu entdecken und dieses durch neue Flugzeugkapazitäten erfolgreich zu belegen. Natürlich profitiert Emirates auch von ihrem Heimatstandort als immer wichtiger werdendes Drehkreuz im weltweiten Flugverkehr, insbesondere nach Asien und Australien.

## Standortvorteil

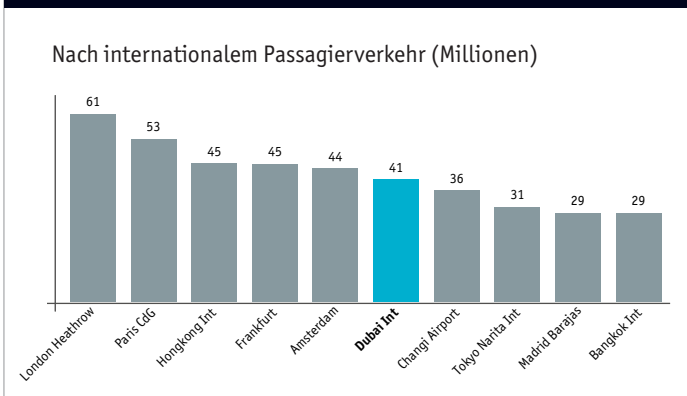
Die Wachstumsprognosen von Emirates werden von den steigenden Passagierzahlen im Mittleren Osten und hier insbesondere vom Flughafen Dubai als bedeutendes Luftverkehrsdrehkreuz bestätigt. Die Region wies im Oktober 2010 mit 18 Prozent erneut das weltweit höchste Passagierwachstum im Vorjahresvergleich aus. Weiteres Kapazitätswachstum durch mehr oder größere Flugzeuge ist erforderlich, da der aktuelle Kapazitätswachstum von 13,7 Prozent mit der Nachfrage nicht Schritt halten konnte.

Bereits 2009 rangierte Dubai International auf Platz sechs der weltgrößten Flughäfen nach internationalem Passagierverkehr.

Allein in den letzten fünf Jahren haben sich die Passagierzahlen am Dubai International nahezu verdoppelt. In den zurückliegenden 50 Jahren kann der Flughafen ein Durchschnittswachstum von jährlich 15,5 Prozent vorweisen. Luftfahrtexperten gehen davon aus, dass die Anzahl der Passagiere am Dubai International in den nächsten 10 Jahren auf 90 Millionen steigen wird, wodurch Dubai zum weltgrößten Flughafen wird.



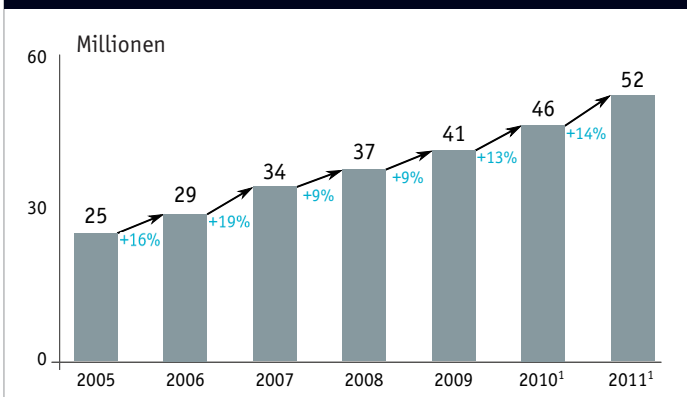
### Top 10 Flughäfen der Welt 2009



Quelle: Air Transport Intelligence

Emirates befördert am Heimatflughafen derzeit knapp 26 Millionen Passagiere und hat dabei ihre aktuelle Flotte profitabel ausgelastet. Die am stärksten wachsenden Verkehrsströme kommen derzeit aus Europa, Asien und Russland. Die expansive Flottenerweiterung trägt damit dem erwarteten Wachstum am Heimatflughafen Rechnung.

### Anzahl transportierter Passagiere Dubai International



<sup>1</sup> Erwartung. Quelle: Air Transport Intelligence und Dubai International

Dubai International profitiert sehr stark von der geographischen Lage zwischen Europa und Asien sowie vom nicht existierenden Nachtflugverbot, was eine sehr hohe Flexibilität bei der Flugabfertigung von Interkontinentalflügen bedeutet.

Der neue Al Maktoum International Airport, der bereits im Juni 2010 den Betrieb aufgenommen hat, wird bei späterem Ausbau mit einer jährlichen Passagierkapazität von 120 bis 150 Millionen Passagieren den Wachstumsanforderungen der Region entgegenkommen und zusammen mit dem Dubai International Airport das weltgrößte Flughafensystem darstellen.

### Streckennetzausbau

Seit 2010 bietet Emirates mit Flügen nach Amsterdam, Dakar, Madrid, Prag und Tokio fünf neue Flugverbindungen an. Zudem hat die Fluggesellschaft angekündigt, Flüge nach Basra und Genf aufzunehmen.

Das künftige Angebot von Verbindungen nach Basra, Irak basiert auf Analysen der Passagiernachfrage, aus denen ersichtlich ist, dass seit der Vergabe der Ölförderungslizenzen im Jahre 2009 der Verkehr aus den USA und Europa nach Basra deutlich angestiegen ist.

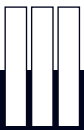
**Emirates befördert am Heimatflughafen derzeit knapp 26 Millionen Passagiere und hat dabei ihre aktuelle Flotte profitabel ausgelastet.**

Die Schweiz wiederum stellt seit der Eröffnung der Verbindung Dubai-Zürich-Dubai im Jahre 1992 einen wichtigen Bestandteil des Streckennetzes von Emirates dar. Aufgrund großer Nachfrage – sowohl von Geschäftsreisenden, insbesondere aus dem Finanz- und Bankensektor, aber auch von Privatreisenden, die ihren Sommer- oder Winterurlaub in der Alpenregion verbringen möchten, hat sich Emirates entschieden, ab Juni 2011 mit Genf eine zweite Verbindung in die Schweiz anzubieten.

Auch das Engagement in Norddeutschland wird verstärkt. Infolge der starken und steigenden Passagiernachfrage nimmt die Airline ab September 2011 einen zusätzlichen täglichen Nonstopflug von Hamburg nach Dubai auf.

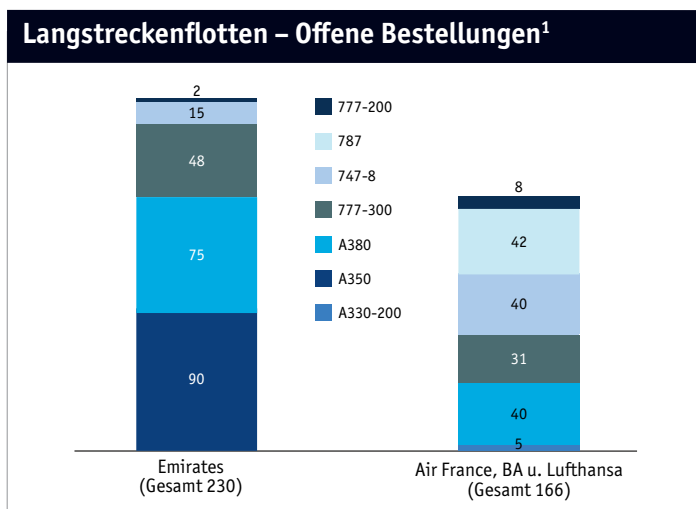


Dubai International Airport



### Flottenausbau

Nach der Bestellung von 32 neuen Airbus A380 auf der diesjährigen Luftfahrtausstellung in Berlin und weiteren 32 Boeing 777-300ER im britischen Farnborough wurden die Einsatzmöglichkeiten der zusätzlichen Kapazitäten von Emirates in Frage gestellt. Wie in der Vergangenheit basiert Emirates aber ihre Flottenpolitik und damit die Flugzeugbestellungen auf sorgfältigen Prognosen zukünftiger Passagiernachfrage sowie auf Betriebsanforderungen wie Kosteneffizienz.



<sup>1</sup> inklusive Optionen. Quelle: Ascend 11. Januar 2011

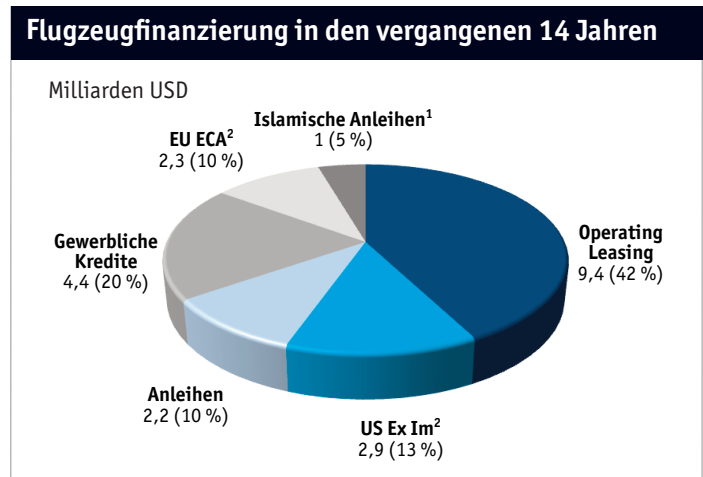
Tim Clark, Präsident von Emirates, sieht selbst die größte Version des frühestens 2013 verfügbaren neuen Airbus A350-1000, den Emirates mit maximal 350 Sitzplätzen auszustatten beabsichtigt, für die Fluggesellschaft als zu klein an. Emirates hat immer wieder festgestellt, dass Langstreckenflugzeuge mit weniger als 340 Sitzen nicht groß genug sind, um den Wachstumsanforderungen gerecht zu werden und einen effizienten Betrieb sicherzustellen. Die Fluggesellschaft versucht daher sowohl mit Airbus als auch mit Boeing Flugzeugerweiterungsalternativen zu verhandeln, sodass die nächsten Flugzeuggenerationen eine höhere Passagierkapazität aufweisen.

Gerade auf stark ausgelasteten Großflughäfen wird die begrenzte Anzahl von Starts und Landungen künftig immer mehr ausschlaggebender Faktor sein. Daher müssen zwangsläufig auch die Flugzeuge zur Bedienung der Nachfrage größer sein.

### Flugzeugfinanzierung

Wachstum erfordert die Verfügbarkeit unterschiedlichster Finanzierungsmöglichkeiten. Aus diesem Grund verfolgt die Fluggesellschaft Emirates sowohl in Bezug auf die Auslieferungstermine der bestellten Flugzeuge als auch betreffend Flugzeugfinanzierungsalternativen eine flexible Flottenpolitik.

Emirates, wie viele andere Airlines, nutzt dabei schon immer die Möglichkeit, die Finanzierungsarten ihrer Flotte zu diversifizieren. So wird ein Teil der Flugzeuge im eigenen Bestand gehalten, während der Rest über diverse Finanzierungsstrukturen geleast wird. In den zurückliegenden 14 Jahren hat die Fluggesellschaft rund 42 Prozent ihrer Flotte durch Operating Leasing finanziert. Flugzeugfinanzierung wird von Kreditgebern aufgrund positiver Erfahrungen in den vergangenen Jahren als durchaus krisenstabil betrachtet. Dies ermöglicht Emirates einen guten Zugang zu unterschiedlichen Finanzierungsquellen. Auch Exportkreditfinanzierungen mit günstigen Konditionen sind eine Alternative und stehen damit im Wettbewerb zu Leasingfinanzierungen. Dennoch ist Emirates – wie in der Vergangenheit – weiter bemüht, eine diversifizierte Finanzierung ihrer Flugzeugflotte umzusetzen und so „Finanzierungsabhängigkeiten“ zu vermeiden.



<sup>1</sup> Anleihen bei denen keine Zinsen auf das angelegte Kapital gezahlt werden

<sup>2</sup> Exportkreditfinanzierungen

Quelle: Emirates