

Airbus erzielte 2002 solide Finanzergebnisse. In einem für seine Kunden schwierigen Jahr übertraf Airbus mit 303 Flugzeugen leicht sein Auslieferungsziel und sicherte sich mit 300 Neuaufträgen von 29 Kunden einen Anteil von 54% aller Aufträge für Zivilflugzeuge.

in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	19.512	20.549	- 5 %
EBIT	1.361	1.655	- 18 %
Auftragseingang	19.712	50.279	- 61 %
Auftragsbestand	140.996	156.075	- 10 %

Anzahl der Flugzeuge	2002	2001	Veränderung
Auslieferungen	303	325	- 7 %
Auftragsbestand	1.505	1.575	- 4 %

Ergebnisse 2002

Mit einem Umsatz von € 19,5 Milliarden unterstrich Airbus seine Erfolge im Jahr 2002. Trotz des Rückgangs der Auslieferungen um 7% und des schwachen Dollars sank der Umsatz gegenüber dem Vorjahr nur leicht um 5%. Nach Ausgaben für eigenfinanzierte F&E in Höhe von € 1,7 Milliarden erreichte Airbus ein EBIT von € 1,361 Milliarden. Somit blieb die EBIT-Marge vor F&E über 15% und konnte gegenüber 2001 ungeachtet der Marktschwäche sogar gesteigert werden – ein Beweis für den Erfolg der Kostensenkungsprogramme.

Auslieferungen 2002

Nach Prüfung seines Auftragsbestandes und Rückmeldungen der Kunden hatte Airbus im Januar 2002 die Anzahl seiner Auslieferungen auf rund 300 Flugzeugen geschätzt. Diese Prognose, die zunächst einige Beobachter als zu optimistisch bezeichnet hatten, wurde mit 303 Flugzeug-Auslieferungen sogar übertroffen. Damit lieferte Airbus im vergangenen Jahr 44% aller Großraum-Verkehrsflugzeuge. Mit den im Jahr 2002 an mehr als 60 Betreiber ausgelieferten 303 Flugzeugen, darunter 236 Single-Aisle-Flugzeuge, neun A300-600 und 58 Verkehrsflugzeuge der A330/A340-Familie, stieg die Gesamtzahl der Airbus-Auslieferungen an Kunden aus der ganzen Welt auf 3.127.

Neuaufträge

Airbus erhielt im Jahr 2002 Neuaufträge für mehr als 300 Flugzeuge im Wert von insgesamt € 26 Milliarden (auf der Basis von Listenpreisen). Dies entspricht wertmäßig einem Marktanteil von 54%. Nach Stornierungen, die im Jahr 2002 geringer ausfielen als 2001, betrug der Auftragseingang netto 233 Maschinen. Per Ende 2002 wies Airbus einen soliden Auftragsbestand von über 1.500 Flugzeugen auf, was beim derzeitigen Fertigungstakt einer Produktionsauslastung von fünf Jahren entspricht und die Zahl der Konkurrenz um mehr als 300 Maschinen übertrifft.

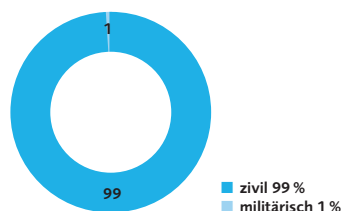
Den größten Einzelauftrag im Jahr 2002 erhielt Airbus von der Fluggesellschaft easyJet über 120 Maschinen vom Typ A319. Die auf hohe Kosteneffizienz ausgelegte Airbus-Familie ist für Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment besonders attraktiv. Weitere Neukunden konnte Airbus im vergangenen Jahr gewinnen, darunter einige bedeutende „Flag Carrier“ (Airlines mit starker staatlicher Bindung) wie KLM, die sechs A300 bestellte und sich Kaufoptionen für weitere 18 Maschinen sicherte, und Swiss International, die 13 A340 in Auftrag gab. Auch Air New Zealand trat in den „Airbus-Club“ ein, und mit der offiziellen Entscheidung für den Kauf von 41 Airbus-Flugzeugen zur Erneuerung ihrer Flotte im Laufe der nächsten zehn Jahre kam von South African Airways der umfassendste Auftrag für Linienflugzeuge, der auf der Südhalbkugel jemals erteilt wurde.

Bedeutende Folgeaufträge bestehender Kunden erhielt EADS unter anderem von China Eastern, die 20 weitere A320-Flugzeuge bestellte. International Lease Finance Corporation – der größte Airbus-Kunde überhaupt – erwarb zusätzlich 13 Flugzeuge, und die Lufthansa orderte ihre ersten zehn A330, womit sie bald sämtliche verfügbaren Airbus-Typen betreiben wird.

Schließlich erreichte Airbus mit dem Festauftrag von Federal Express über zehn Frachtmaschinen vom Typ A380-400F sein Ziel, nach dem A380-Programmstart den Auftragsbestand für dieses Flugzeug jedes Jahr zu erhöhen: Damit lag die Anzahl der Festaufträge für die A380 zum Jahresende 2002 bei 95 Flugzeugen.

Diese Verkaufserfolge belegen, dass die Vorzüge der Airbus-Produkte weithin geschätzt werden: Passagierkomfort, Zuverlässigkeit, Umweltfreundlichkeit und niedrige Betriebskosten. Dies schlägt sich in einer gesteigerten Effizienz und Flexibilität nieder. Hinzu kommt ein Erfolgsplan, den allein Airbus-Flugzeuge besitzen und der ihren Betreibern beim Training der Crews viel Geld spart: echte Kommunalität.

Umsatz nach Märkten in 2002





„Umsicht und Reaktionsfähigkeit werden auch 2003 entscheidende Erfolgsfaktoren sein. Airbus wird gewiss zahlreiche Herausforderungen meistern müssen, aber unsere bewährten, hochwertigen Produkte, unsere leistungsbereiten Mitarbeiter und unsere Fähigkeit, Hindernisse zu überwinden, stimmen uns zuversichtlich für die Zukunft.“

Noël Forgeard

Noël Forgeard

President und Chief Executive Officer von Airbus
Mitglied des Executive Committee der EADS
Mitglied des Board of Directors der EADS

Finanzen

Trotz eines schwierigen Konjunkturmufeldes konnte Airbus die Erhöhung seines Finanzierungsvolumens für Kunden begrenzen. Der Nettozuwachs an Kundenfinanzierungen von unter US\$ 600 Millionen entspricht weniger als 3% des Jahresumsatzes. Dies gelang dank der gezielten Kontrolle des Netto-Zuwachses und des aktiven Weiterverkaufs von Risiken, so dass Airbus von den 90 im Jahr 2002 an nordamerikanische Airlines gelieferten Flugzeugen zum Jahresende nur noch fünf finanzierte.

Beträchtliche Fortschritte machte Airbus auch bei seinem Ziel, die Produktivität jährlich um 5% (nicht inflationsbereinigt) zu steigern, wobei die im Anschluss an die Airbus-Integration gestarteten Wertsteigerungs-Projekte einen Beitrag von 1,5% leisteten. Das Ziel, im Jahr 2002 Kosteneinsparungen von € 130 Millionen zu erreichen, wurde sogar übertroffen.

Die Rahmenbedingungen waren ungünstig: unsichere Marktlage, hohe Investitionen in die A380 und eine Aufstockung der F & E-Ausgaben. Trotzdem gelang es Airbus, vor Kundenfinanzierungen und Dividendenausschüttungen einen positiven Free Cash Flow zu erwirtschaften – eine Folge des disziplinierten Finanzmanagements.

Geschäftstätigkeit und Belegschaft

Diese beträchtlichen Kostensenkungen konnten erreicht und zeitnah umgesetzt werden, weil Airbus wirtschaftliche Herausforderungen und organisatorische Veränderungen entschlossen und professionell meisterte.

Die Belegschaftsstärke ist insgesamt stabil geblieben und entspricht annähernd 46.000 Vollzeit-arbeitsplätzen. Seine flexible Beschäftigungsstruktur ermöglichte Airbus Einsparungen bei den Personalkosten ohne Stellen abbauen zu müssen – trotz des Produktionsrückgangs von 325 im Jahr 2001 ausgelieferten Flugzeugen auf 303 im Jahr 2002. Zugleich wurden für die Programme A380 und A400M annähernd 1.000 Ingenieure eingestellt.

Mit der Eröffnung eines Konstruktionsbüros in Wichita, Kansas, und der Vereinbarung mit der Kaskol-Holding zur Gründung eines gemeinsamen Entwicklungszentrums in Moskau hat Airbus seine Auslandskapazitäten weiter ausgebaut. Airbus North America Engineering, Inc. in Wichita, wo derzeit rund 100 Ingenieure an der Tragflächenkonstruktion der A380 arbeiten, und die Konstruktionszentrale für die A380-Tragflächen in Großbritannien sind in Echtzeit miteinander verbunden. Durch die Zusammenarbeit mit Kaskol wird die zukünftige Geschäftstätigkeit mit russischen Luft- und Raumfahrtunternehmen koordiniert und erweitert werden – bis hin zu Einkauf und Produktion von Komponenten.

A380

Das künftige doppelstöckige Großraumflugzeug Airbus A380 beinhaltet eine Vielzahl von bislang konkurrenzlosen technischen Fortschritten. Etwa 40% seiner Strukturen und Komponenten werden aus hochmodernen Verbundstoffen und neuartigen Metallen bestehen, die nicht nur leichter als herkömmliche Werkstoffe sind, sondern diesen auch hinsichtlich Betriebszuverlässigkeit, Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit überlegen sind. Eigens für das Programm wurden mehrere innovative Fertigungsverfahren entwickelt, und auch in Sachen Umweltfreundlichkeit wird die A380 neue Maßstäbe setzen – zum Beispiel, indem sie ca. 13% weniger Treibstoff verbraucht und einen niedrigeren Lärmpegel aufweist als ihre unmittelbare Konkurrentin, obwohl sie 30 bis 50% mehr Passagiere befördern kann.

Die Entwicklung der A380 geht planmäßig voran, und die Fertigung hat an allen Airbus-Standorten in Europa begonnen. Rund 6.500 Mitarbeiter arbeiten an dem Programm, und bis Ende 2002 waren mehr als 95% aller Zulieferer bereits ausgewählt worden, darunter wichtige Anbieter aus Japan wie Mitsubishi Heavy Industries, Fuji Heavy Industries, Shinmaya Industries und Yokohama Rubber. Die Entwicklungskosten blieben innerhalb ihrer Budgetgrenzen, und bis zum Jahresende war die Finanzierung durch Risikopartner, rückzahlbare Staatskredite und Airbus-eigene Liquidität gesichert.

In Toulouse und Hamburg entstehen zurzeit neue Werksanlagen. Ende März 2003 lagen insgesamt 103 Festaufträge und Kaufzusagen für die A380 vor.



Fertigung der A340 in Toulouse. Diese vierstrahligen Flugzeuge sind die bislang größten der Airbus-Familie.



Die Produktionsstätte in Hamburg. Die Erfolgsgeschichte von Airbus zeigt, wie transnationale Strukturen auf dem Weltmarkt erfolgreich sein können.



Start des neuen Langstrecken-Jets A340-600 in La Paz im Rahmen der Flugerprobung. Das Zertifizierungsprogramm wurde 2002 mit Erfolg abgeschlossen.

A340-500/-600

Nach dem erfolgreichen Abschluss ihres Testprogramms wurde die vierstrahlige A340-600 im August bei Virgin Atlantic in Dienst gestellt. Bis Ende 2002 waren der Airline vier Flugzeuge dieses Typs geliefert worden. Cathay Pacific und South African Airways erhielten je zwei Maschinen.

Nach ihrem Erstflug im Februar absolvierte die A340-500 für die Ultra-Langstrecke ihre Flugerprobung und wurde im Dezember zertifiziert. Die erste Maschine dieses Typs soll im zweiten Quartal 2003 an Air Canada ausgeliefert werden.

Im Rahmen der ersten jemals von den US-amerikanischen, kanadischen und europäischen Behörden gemeinsam durchgeführten Flugzeug-Zertifizierung wurden die Baureihen A340-500 und A340-600 jeweils der gleichen Pilotenlizenz wie die A340-300 zugeordnet. Dies stellte einen enormen Vorteil für unsere Kunden dar, denn sie können nun ihre Flotten erheblich flexibler und kosteneffizienter gestalten.

A318

Die A318 als kleinstes Mitglied der A320-Familie startete im Januar 2002 zu ihrem Erstflug. Bis August hatte sie schon mehr als die Hälfte ihres Zertifizierungsprogramms erfolgreich durchlaufen, und bis zum Jahresende waren über 500 Flugstunden absolviert. Die Zertifizierung der A318 wird für das erste Halbjahr 2003 erwartet, kurz danach wird sie bei Frontier Airlines in Dienst gestellt.

Ausblick

Die gegenwärtig unsichere politische und wirtschaftliche Situation trifft die zivile Luftfahrt besonders empfindlich. Auch 2003 wird zweifellos wieder ein schweres Jahr für die Fluggesellschaften werden, in dem sie sich auf niedrige oder gar rückläufige Wachstumszahlen im Luftverkehr und auf hohe Ölpreise einstellen müssen. Airbus hat sich für 2003 zum Ziel gesetzt, 300 Flugzeuge auszuliefern, was durch den aktuellen Bestand an Festaufträgen und bedeutende Anzahlungen von Kundenseite realistisch ist. Diese Zielsetzung ist abhängig von einer stabilen Weltsituation. Die schlanke Kostenstruktur erlaubt Airbus in Verbindung mit seinen hochwertigen Erzeugnissen, deutlich höhere Gewinnspannen zu erwirtschaften als sein Hauptkonkurrent. Dank seiner flexiblen Produktion kann Airbus die Fertigung schnell an eine veränderte Nachfrage anpassen.

Der Anstieg der F&E-Ausgaben für das Programm A380 wird die Rentabilität von Airbus weiterhin beeinflussen.



Die neuen Fertigungsanlagen für die A380 in Toulouse nehmen Gestalt an. An mehr als 20 Standorten auf der ganzen Welt – von den USA bis nach Japan – werden insgesamt 70 Zulieferer Komponenten, Systeme und Subsysteme herstellen.



Blick auf die neue Innenarchitektur der A380, die ab 2006 neue Maßstäbe für den Komfort und das Platzangebot auf Langstreckenflügen setzen wird. Bis Ende 2002 lagen insgesamt 95 Festaufträge von führenden Fluggesellschaften vor.



easyJet, eine der weltweit am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment, sichert sich immer bedeutendere Weltmarktanteile. Der Auftrag der Airline über 120 Airbus A319 verdeutlicht einmal mehr die Konkurrenzfähigkeit und Flexibilität der Airbus-Familie.