

14.07.2014 - 20:50 Uhr

Zivilgeschäft ist Trumpf, Kommentar zur Luftfahrtindustrie von Stefan Kroneck

Frankfurt (ots) -

Die Luftfahrtindustrie ist derzeit von zwei Entwicklungen geprägt: Während das Neugeschäft im Rüstungssektor unter den Sparzwängen in den Verteidigungsetats vieler Nato-Staaten einbricht, läuft es im Zivilbereich für Airbus und Boeing rund. Die ohnehin schon gut gefüllten Auftragsbücher beider Luftfahrtgiganten blähen sich weiter auf, wie die gestern gestartete Branchenmesse im britischen Farnborough zeigt. Für sie ist das Zivilgeschäft Trumpf.

Beide Flugzeughersteller profitieren von einer wachsenden Nachfrage infolge der Globalisierung. Dabei verschieben sich allerdings die Gewichte. Prägten in der Vergangenheit noch Luftfahrtgesellschaften aus Nordamerika und Westeuropa das Geschäft, so nimmt deren Bedeutung für das Duopol sukzessive ab. Denn für Großaufträge sorgen vor allem arabische Airlines und Abnehmer aus den aufstrebenden Schwellenländern in Asien und Lateinamerika. Das dynamische Wachstum in diesen Regionen macht's möglich. Beispiel Airbus: Kunden aus dem Nahen Osten und Asien-Pazifik machen bereits die Hälfte des Auftragsbestands aus - Tendenz steigend.

Darauf stellen sich die beiden Rivalen ein. Im Wettstreit um die Vorherrschaft im zivilen Flugzeuggeschäft weiten sie ihre Angebote aus. Heute bedienen sie alle Segmente im Kurz- bis Langstreckenbereich mit verschiedenen Modellversionen. Mit neuen, moderneren Flugzeugtypen versuchen sie, in einem expandierenden Geschäft sich gegenseitig Marktanteile abzujagen, obwohl sich mittlerweile zwischen ihnen ein Gleichgewicht eingependelt hat.

Jüngstes Beispiel für diesen Wettbewerb am Himmel ist der Langstreckenflieger A330neo von Airbus, einer überarbeiteten Version ihrer in die Jahre gekommen, hochprofitablen A330-Baureihe. Nun will der Hersteller aus Toulouse seinem Wettbewerber aus Chicago neben der A350 zusätzlich mit der A330neo Paroli bieten. Die Entwicklung der A330neo wird zunächst aber viel Geld kosten, wenngleich nicht annähernd so viel wie bei der A350, die geschätzt 12 Mrd. Euro verschlang. Allerdings werden die A330neo-Entwicklungskosten laut Airbus die für 2015 avisierte operative Konzernrendite um 0,7 Prozentpunkte drücken. Bei einer angepeilten Bandbreite von 7 bis 8% (nach A350-Kosten und Wechselkurseffekten) bedeutet das inklusive A330neo 6,3 bis 7,3%.

Die Airbus-Aktie gewann trotzdem an Wert. Offensichtlich gewichten die Anleger die langfristigen operativen Geschäfts- und Ertragschancen höher als die kurzfristigen bilanziellen Risiken.

Kontakt:

Börsen-Zeitung
Redaktion

Telefon: 069--2732-0
www.boersen-zeitung.de

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100014783/100759003> abgerufen werden.