

Tarife sorgen für Turbulenzen bei Korean Air, CEO bleibt optimistisch

Tarife belasten Korean Air, doch CEO Walter Cho bleibt optimistisch. Trotz rückläufiger Passagierzahlen plant die Fluggesellschaft Investitionen und routenoptimistische Expansionen.



Seoul, Südkorea – Der Geschäftsführer von Korean Air, einer der führenden Fluggesellschaften der Welt, warnt eindringlich vor den Auswirkungen des Handelskriegs unter US-Präsident Donald Trump auf einige der beliebtesten Strecken der Airline.

„Wir sehen bereits Rückgänge im Passagieraufkommen auf transpazifischen Verbindungen und auch in Europa“, sagte Walter Cho diese Woche im Gespräch mit CNN, nur wenige Schritte entfernt von einem glänzenden Boeing 777 Flugzeug, das in den charakteristischen Blau- und Weißtönen der Fluggesellschaft gestrichen ist. „Es ist subtil, vielleicht 5 % im Vergleich zum Vorjahr, hat jedoch erhebliche Auswirkungen auf unser Geschäft.“

Auswirkungen auf die Finanzen von Korean Air

Auf die Frage, wie sich dieser Rückgang finanziell auswirke, deutete Cho an, dass Korean Air durch anhaltend niedrigere Passagierzahlen im Laufe des Jahres 2025 zwischen 50 und 100 Millionen Dollar an Einnahmen verlieren könnte. „Die Wirtschaft Koreas ist zwischen den USA und China angesiedelt, und wir sind ebenfalls stark von beiden Märkten abhängig“, erklärte er.

„Wir bereiten uns auf die Auswirkungen vor, die wir erwarten. Ich rechne nicht mit einem großartigen Jahr für die koreanische Wirtschaft, und wir analysieren momentan unsere Kosten. Aber ich hoffe, ich täusche mich“, fügte er hinzu.

Korean Air und der Wettbewerb im Airlinesektor

Korean Air, das im Dezember die Übernahme der Rivalin Asiana Airlines abgeschlossen hat, ist nicht die einzige große Fluggesellschaft, die vor den Herausforderungen durch Zölle warnt. Delta Air Lines berichtete im April, dass die Einnahmen im aktuellen Quartal sinken könnten und dass „das Wachstum weitgehend zum Stillstand gekommen ist“. Delta, American Airlines und Southwest Airlines haben aufgrund der Unsicherheiten die Bereitstellung ihrer Finanzprognosen für das ganze Jahr eingestellt.

Dennoch bleibt Cho optimistisch. Er glaubt, dass der Handelskrieg „bald“ enden wird und Korean Air weiterhin profitabel bleibt. Er führte den Rückgang des Verkehrs auf den europäischen und pazifischen Strecken teilweise auf den gestiegenen Wettbewerb zurück, da die Reisen auf das Niveau vor Covid zurückkehren.

Erweiterung des Flugangebots in die USA

Während US-Fluggesellschaften wie United und Southwest **ihre Flugpläne reduzieren**, plant die koreanische Flaggefliegerin, alle Verbindungen in die USA aufrechtzuerhalten. Cho bestätigte, dass Korean Air die Pläne zur Wiederaufnahme von Airbus A380-Flügen von Seoul nach Los Angeles im Sommer sowie von Boeing 747-Flügen von Seoul nach Atlanta vorantreiben wird.

„Ich habe die Buchungsdaten für den Sommer angesehen; sie sind sehr stark“, sagte er. „Ab Juni, Mitte Juni, ist alles ausgebucht, bis zur ersten Septemberwoche.“

Cho betonte, dass der Rückgang beim Verkehrsaufkommen von 5-10 % nicht ausreiche, um das Flugangebot zu ändern. „Es gibt nach wie vor Nachfrage für jede Strecke, und wir können unseren Zeitplan nicht einfach ändern.“

Auswirkungen des Handelskriegs auf den Luftfrachtverkehr

Wohl wissend, dass die Herausforderungen durch den Handelskrieg für die Branche nicht ignoriert werden können, kündigte die Beratungsfirma **Tourism Economics** an, dass im Fall eines eskalierten Handelskrieges die internationalen Ankünfte in den USA in diesem Jahr um 12,7 % zurückgehen könnten, was einen jährlichen Verlust von 22 Milliarden Dollar im Bereich des Reisens zur Folge hätte.

Außerhalb der USA berichtet die International Air Transport Association (IATA), dass die globale Reisedemandsituation robust erscheint. In einem **Interview mit Reuters** im April erklärte IATA-Generaldirektor Willie Walsh, dass das historisch belastete Verhältnis der Luftfahrtindustrie mit Handelsunsicherheiten in der Regel gut gemanagt werden kann.

Die transatlantischen Reisen stiegen im Januar und Februar im Vergleich zum Vorjahr an, während die globale Nachfrage insgesamt immer noch etwa 9 % über dem Niveau vor der

Pandemie liegt, so Walsh. „Es ist nicht offensichtlich, dass es einen Einfluss gegeben hat“, fügte er hinzu, da die Daten für März und April nach wie vor ausstehen.

Eine chaotische Zollumgebung könnte jedoch auch eine Herausforderung für den Frachtverkehr darstellen, der einen erheblichen Teil des Geschäfts von Korean Air ausmacht. Während der Covid-19-Pandemie verwandelte die Fluggesellschaft Passagierflugzeuge in Frachtflugzeuge.

Fokus auf neue Märkte

Der Umbau des Geschäftsmodells hin zu Fracht und Handel während der tiefsten Phase des wirtschaftlichen Schocks im Jahr 2020 half der Fluggesellschaft, sich zu retten, erklärte Cho. In Anbetracht eines sehr unterschiedlichen zollbezogenen Schocks im Jahr 2025 könnte Korean Air jedoch neue Märkte suchen müssen. „Das wird schwierig, denn etwa 40 % unseres Geschäfts, das von Korean Air generierte Geschäft, entfällt auf Frachten, und das wird stark beeinflusst, wenn die Zölle Korea und auch China betreffen“, sagte Cho.

„Ich plane nicht, unsere Fracht zu reduzieren. Wir werden unser Volumen auf Europa und andere Orte konzentrieren, wo die Nachfrage noch bestehen wird. Ich habe viel Handel zwischen China und Kanada beobachtet, beispielsweise. Wir könnten uns auch auf diese Märkte konzentrieren“, fügte er hinzu.

Korean Air und amerikanische Hersteller

Ein potenzieller Risikofaktor für Korean Air besteht darin, dass Südkorea eine hohe Anzahl von Halbleiterchips für die USA produziert, erklärte Shukor Yusof, Gründer der in Singapur ansässigen Endau Analytics, einer Beratungsfirma, die sich auf die Luftfahrtindustrie konzentriert. Obwohl die Trump-Administration Halbleiter, Smartphones, Computerbildschirme und verschiedene elektronische Komponenten vorerst von Zöllen ausgenommen hat, bleibt die Unsicherheit bestehen.

„Sie spüren den Druck“, sagte Yusof.

Große Bestellungen bei Boeing

Im März finalisierte Korean Air seinen **größten Boeing-Bestellauftrag aller Zeiten**: bis zu 50 Großraumflugzeuge, darunter 20 Boeing 777-9 und 20 Boeing 787-10 Dreamliner mit Optionen für 10 weitere Dreamliner. Die Flugzeuge werden von GE Aerospace-Motoren angetrieben, ein kombinierter Deal im Wert von 32 Milliarden Dollar, der **vom Weißen Haus gelobt wurde**.

„Ja, aber ich war schon immer ein Boeing-Fan, sozusagen“, sagte Cho. „Es gibt nur zwei Optionen (die andere ist Airbus), ich habe Boeing immer vertraut und wende mich immer an Boeing, wenn ich Bedarf habe.“

Die Entscheidung, Boeing-Flugzeuge zu kaufen, fiel laut Cho im vergangenen Jahr, noch vor Trumps zweiter Amtszeit. Er erklärt, dass seine Unterschrift unter das Mega-Abkommen in Washington starke Beziehungen zwischen Korean Air und der US-Industrie demonstriere.

Verbesserung des Passagiererlebnisses

Trotz potenzieller Schwierigkeiten in der globalen Wirtschaft sagt Cho, dass die geplanten Upgrades aller Kabinen von Korean Air nicht ausgesetzt werden. Nach der Genehmigung der lang erwarteten Fusion mit Asiana im Dezember erklärte er, dass es das Ziel der größeren Airline sei, hinsichtlich Qualität und Luxus zu den globalen Wettbewerbern wie Singapore Airlines und Qatar Airways aufzuschließen.

„Wir setzen nicht aus“, betonte Cho. „Ich glaube, es ist eine langfristige Investition. Sobald ich das Vertrauen der Kunden gewinne, werden sie zurückkommen.“

Der Platz in der relativ geräumigen Economy-Klasse von Korean

Air wird nicht verringert. Auch die Aufwertungen der Lounges in New Yorks JFK, in Seoul Incheon und in Los Angeles LAX werden nicht eingestellt, obwohl die Rezessionsängste zunehmen.

„Ich halte es für wichtig, dass alle Passagiere auch in der Economy-Klasse etwas Komfort haben“, sagte Cho. „Deshalb halten wir unseren Sitzabstand, der viel größer als der Branchendurchschnitt ist, und wir führen neue Verpflegung ein, einschließlich neuer koreanischer Küche sowie eines neuen Unterhaltungssystems und Wi-Fi.“

In den nächsten drei bis vier Jahren erwartet Cho, dass in der gesamten, nach der Fusion erweiterten Flotte von Korean Air neue Sitze und renovierte Kabinen installiert werden. „Wir arbeiten so schnell wie möglich, aber wir haben etwa 150 Flugzeuge, die wir renovieren müssen. Das dauert aufgrund von Problemen in der Lieferkette länger als erwartet.“

Cho war offen über die bevorstehenden Turbulenzen: eine mehr als milliardenschwere Fusion, eine aggressive Flottenmodernisierung und ein globaler Handelskrieg, der droht, die Einnahmen von Korean Air zu schmälern. „Es ist viel Geld“, räumte er ein und dachte an die ehrgeizigsten Veränderungen, die die Airline in den letzten Jahrzehnten vorgenommen hat. „Aber es ist 43 Jahre her, seit wir uns verändert haben. Es wird Zeit.“

In einer Zeit, in der viele Fluggesellschaften ihre Aktivitäten zurückfahren, trifft Cho eine kalkulierte und bedeutende Entscheidung: dass die beständigen Beziehungen zu den USA und anhaltende Investitionen in das Passagiererlebnis Korean Air dabei helfen werden, den Sturm eines Handelskriegs zu überstehen, dessen Ende ungewiss ist.

Details

Quellen

• edition.cnn.com

Besuchen Sie uns auf: die-nachrichten.at