

«Hohes Niveau an Qualität und Effizienz in Basel»

Die 2007 gegründete AMAC Aerospace gehörte zu den grössten Ausstellern auf der Ebase 2013. Mit ihrem breiten Produkte-Portfolio im Bereich Completions, Maintenance, Aircraft Management, Charter und der Vertretung von Pilatus PC-12 im Mittleren Osten und weiteren Aviatik-Dienstleistungen ist AMAC zu einem der weltweit grössten Anbieter für Corporate-, Privat- und VIP-Aviation-Services gewachsen. Hauptstandort ist der EuroAirport in Basel, wo neben einem kleineren Hangar zwei Hangars für Grossraumflugzeuge inklusive Werkstätten zur Verfügung stehen. Mit SkyNews.ch sprachen **Mauro Grossi**, Group Chief Financial Officer, und **Waleed K Muhiddin**, VP Strategic Operations & Business Development, über das aktuelle Marktumfeld.

I Viele Ihrer Kunden kommen aus dem Mittleren Osten – wächst der Druck, Aktivitäten dorthin zu verlagern?

Es gibt bei AMAC Aerospace keine Pläne von Basel weg zu ziehen. Klar, auf der einen Seite haben wir in Basel im weltweiten Vergleich relativ hohe Kosten, doch auf der anderen Seite können wir dort bezüglich Qualität und Effizienz ein sehr hohes Niveau erreichen. Weil wir für die gleiche Arbeit in Basel weniger Zeit benötigen, können wir die höheren Lohnkosten weitgehend kompensieren. Natürlich halten wir immer Ausschau nach Möglichkeiten, unsere Aktivitäten auch in anderen Regionen auszubauen, aber Basel bleibt unser Hauptstandort.

I Wie sieht die Auftragslage aktuell aus?

Wir wachsen ständig und können von Jahr zu Jahr zulegen. Als Unternehmung in Privatbesitz haben wir nicht den Druck, ein bestimmtes Umsatzziel zu erreichen und dafür schnell zu wachsen. Wir befinden uns in einer sehr guten Lage und sind mit der Grösse glücklich, die wir erreicht haben. Eine unserer Stärken liegt im Bereich Airbus und Boeing – dieses Segment ist wohl etwas resistenter im Bezug auf Schwankungen der Wirtschaftssituation.

Es gibt nach wie vor Wachstumsmärkte, wir sind überzeugt, dass das Geschäft in Indien und China noch stark wachsen wird. Auch im Mittleren Osten erwarten wir noch Wachstum. Mit dem momentanen Auftragsbestand sind wir bis 2015 ausgelastet.

I Ist die Ausstattung der ersten Boeing 747-8 in Basel auf Kurs?

Dieses Grossprojekt ist auf Kurs, zurzeit werden die Arbeiten an der Struktur ausgeführt und das Engineering ist in vollem Gange. Wir gehen aktuell davon aus, dass wir die erste Boeing 747-8 pünktlich Ende 2014 ausliefern können.

I Wie gestaltet sich da die Zusammenarbeit mit den Zulassungsbehörden?

Leider verfügen wir nach wie vor nicht über eine FAA-Zulassung, da im Moment kein nicht US-amerikanischer Betrieb von der FAA zertifiziert wird. Das ist in gewisser Weise ein Nachteil für uns. Gerade in Afrika aber auch in Europa gibt es einige N-registrierte Flugzeuge, da sind unsere Möglichkeiten eingeschränkt. Mit der

EASA haben wir ein gutes Einvernehmen und wir pflegen einen intensiven Austausch mit den nationalen Aufsichtsbehörden. Zugute kommen uns auch die engen Beziehungen mit Boeing, Airbus, Gulfstream und Bombardier. Das ermöglicht uns beispielsweise, Originalpläne der Flugzeug-Struktur zu erhalten.

I Ist AMAC Aerospace bereit für die Boeing 787?

Ja, selbstverständlich. Die Boeing 787 weist eine komplett neue Struktur mit neuen Materialien auf. Das bedingt eine enge Zusammenarbeit zwischen uns und dem Hersteller, um einen Completions-Auftrag abwickeln zu können. Diesen engen Kontakt pflegen wir und wir sehen uns gut positioniert für Boeing-787-Aufträge.

I Wie sieht es mit dem Airbus A380 aus?

Anfragen bezüglich A380 tauchen manchmal auf, sind bis jetzt aber auch wieder verschwunden. Sich mit der Ausstattung eines A380 zu befassen bindet enorm viele Ressourcen. Ein allfälliges A380-Completions-Projekt muss also gut überlegt sein.

Interview Eugen Bürgler



Foto: Mélanie Blättler

Mauro Grossi (links) und Waleed K Muhiddin.