MEDIA: Sky News
PUBLISHING DATE: 01.07.2014
LANGUAGE: German

NACHGEFRAGT

Mauro Grossi, CFO von AMAC: «Bis Ende 2015 sind wir ausgebucht.»

AMAC (Aircraft Maintenance and Completion) zählt heute 500 Beschäftigte. Nebst dem dritten neuen Hangar auf dem EuroAirport soll nun auch ein vierter in Planung sein. Das Unternehmen baut aus und setzt offenbar auf eine erfolgreiche Strategie: Sie gehen auf die Bedürfnisse der Halter von Geschäftsflugzeugen und Privatjets ein und setzen auf den nahen Osten, wie Finanzchef Mauro Grossi im Interview mit SkyNews.ch erwähnte.

Wie war der Geschäftsverlauf der letzten Jahre?

AMAC wurde 2007 gegründet. 2009 begannen mit dem ersten Hangar die ersten Tätigkeiten. Der Unterhaltsbetrieb ist eigentlich ein konstantes Geschäft. Die Gulfstream-, Airbus- und Boeing-Flotte besteht nach wie vor, wobei im Bereich der Grossraumflugzeuge der Bedarf in letzter Zeit wohl etwas abflaute. Von den Aufträgen her sehe ich das jedoch unproblematisch, sind wir doch für dieses und nächstes Jahr bereits ausgebucht. Ein neues Flugzeug könnten wir, technisch betrachtet, sowieso erst in der zweiten Hälfte 2015 aufnehmen.

Im von Ihnen angesprochenen BBJ/ACJ-Segment bieten mittlerweile verschiedene Hersteller standardisierte Innenausrüstungen an. Wie reagieren Sie auf diese Entwicklung?

Das stimmt. Airbus bot zum Beispiel eine Modularkabine an. Trotzdem gibt es jedes Jahr zwei bis drei Kunden, welche bei uns eine Individualisierung wünschen. Soweit es geht, passen wir uns den industriellen Entwicklungen an, wir bieten aber selber keine Modularlösungen an, wir setzen auf Individuallösungen.

Stimmt es, dass AMAC momentan an einer B747-8 arbeitet? Wie sieht es mit dem A380 oder neueren Modellen aus?

Ja, wir sollten Ende dieses Jahres mit dem 747-8 Jumbo fertig werden. Nebst einer B777 wird nächstens auch ein A320 eines chinesischen Kunden dazu stossen. So sind wir gut ausgelastet. Bezüglich des A380 hatten wir einst eine Anfrage, doch wurde nichts Konkretes daraus. Schliesslich ist niemand wirklich bereit, Fixpreise für unbekanntes Terrain zu nennen. Die B787, oder der A350, würden wegen der Composite-Materialien und technischen Daten eine Herausforderung darstellen. Inwiefern Boeing diese Daten auch heraus gibt, bevor der A350 auf dem Markt ist, ist fraglich. Die Schwierigkeit hier ist effektiv, die Daten zu bekommen, da sich die Teile in der Luft anders verhalten als am Boden.

Wie wirkt sich der Standort EuroAirport auf die Arbeitsverhältnisse aus?

Es gibt eine von den Schweizern und Franzosen unterzeichnete Rahmenvereinbarung (Accor de méthode), welche uns und vielen Betrieben die Möglichkeit gibt, grundsätzlich nach Schweizer Recht zu arbeiten. In Streitfällen gibt es eine Anlaufstelle. Die betroffene Zone ist hier ausschlaggebend: Ist es die Schweizer Zollzone, gilt die Vereinbarung, ansonsten französisches Recht. Das nächste politische Thema wird die Steuerlösung betreffen.

Sind Sie zufrieden mit dem Standort Basel, auch in Bezug auf das Gewinnen von genügend gut ausgebildeten Fachkräften?

Verschiedene regionale Firmen (etwa Lackierfirmen) haben speziell für unsere Bedürfnisse Fachwissen entwickelt. Auch profitieren wir von der Internationalität des Standortes, wobei wir neben Schweizern eben auch Franzosen und Deutsche beschäftigen. Ich denke, der Flughafen ist ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für die ganze Region. Die Kunden legen aber immer noch viel Wert darauf, dass es eine Schweizer Firma ist, welche hohe Qualitätsansprüche erfüllt. Der Standort selbst spielt in diesen Fällen eine untergeordnete Rolle.

Sie arbeiten an Ihrem Maintenance-Standort in Istanbul nebst mit Dassault Falcons auch mit PC-12. Haben Sie Pläne in Bezug auf den PC-24?

Wir sind immer noch in den Verhandlungen, Pilatus scheint momentan jedoch schwer beschäftigt zu sein (schmunzelt). Unser Standort in der Türkei ist zwischen Europa und dem mittleren Osten ideal, so sind die Anreisezeiten unserer Kundschaft im Osten kürzer. Wirtschaftlich (nicht politisch) ist die Türkei stark, und die Gesetzgebung ähnelt der unseren.

Im Jahre 2007 gegründet, und nun mit über 500 Angestellten unterwegs, wie beurteilen Sie diesen raschen Erfolg?

Das ist schwierig, wenn man selbst involviert ist. Ich denke, wir hatten Glück, von Beginn weg erfahrene Fachkräfte zu gewinnen. Wir wollen auch nicht übermässig wachsen, mit nun drei Hangars, der Anzahl Angestellten und dem Umsatz von heute sind wir stabil unterwegs und zufrieden.

Interview Hansjörg Bürgi und Eugen Bürgler