



SWISS verbessert Betriebsergebnis um CHF 376 Mio.

Bei einem konsolidierten Betriebsertrag von CHF 3 642 Mio. erzielte Swiss International Air Lines (Konzern) im Geschäftsjahr 2004 ein Betriebsergebnis (EBIT) von minus CHF 122 Mio., nach minus CHF 498 Mio. vor Restrukturierungskosten im Vorjahr. Der EBIT für das Geschäftsjahr beinhaltet Sonderabschreibungen in Höhe von CHF 174 Mio. und einmalige Erträge im Umfang von CHF 163 Mio. SWISS schloss das Geschäftsjahr 2004 mit einem konsolidierten Nettoverlust von CHF 140 Mio. ab, nach minus CHF 687 Mio. inklusive der Kosten der Restrukturierung im Vorjahr.

Swiss International Air Lines (Konzern) erzielte im Geschäftsjahr 2004 einen Betriebsertrag von CHF 3 642 Mio. (Vorjahr: CHF 4 126 Mio.). Das Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich dabei um CHF 376 Mio. auf minus CHF 122 Mio. (Vorjahr: minus CHF 498 Mio. vor Restrukturierungskosten). Das Betriebsergebnis wurde durch Sonderabschreibungen für Wertberichtigungen auf Regionalflugzeugen und auf Gebäuden mit insgesamt CHF 174 Mio. belastet. Andererseits beinhaltet das Resultat auch einmalige Erträge von CHF 163 Mio. – bereits im zweiten Quartal resultierte aus der im HOLCO Rechtsfall erzielten Einigung ein Buchgewinn in Höhe von CHF 68 Mio. Dazu kamen im vierten Quartal insgesamt nochmals CHF 95 Mio., primär aus einer Anpassung des Rückstellungsbedarfs und aus einem einmaligen Ertrag für die Abgabe von Slots am Flughafen London Heathrow, für welche British Airways im vierten Quartal eine Teilzahlung leistete. Die rekordhohen Treibstoffpreise verursachten für das Jahr einen Zusatzaufwand von rund CHF 120 Mio.

Der Finanzaufwand belief sich im Jahr 2004 auf CHF 64 Mio. (Vorjahr: CHF 53 Mio.). Er erhöhte sich in der Berichtsperiode primär wegen höherer Aufwendungen für Flugzeuge im Finanzleasing, welche aufgrund der Ablösung der Boeing MD-11 durch Airbus A340 anfallen. Aus der Annullation einer Flugzeugbestellung resultierte eine währungsbedingte Sonderabschreibung von CHF 23 Mio. Der Finanzertrag in Höhe von CHF 70 Mio. ist zum grössten Teil bedingt durch nicht-liquiditätswirksame Fremdwährungsgewinne auf dem Fremdkapital und reflektiert damit den positiven Nettoeffekt des tieferen Dollars. Das konsolidierte Nettoergebnis lag bei minus CHF 140 Mio. – eine Steigerung um CHF 547 Mio. im Vergleich mit dem Vorjahresverlust von CHF 687 Mio.

Für das vierte Quartal 2004 weist Swiss International Air Lines (Konzern) einen EBIT von minus CHF 123 Mio. (Vorjahresquartal minus CHF 90 Mio.) aus. Die Ergebnisse der beiden Berichtsperioden sind nicht vergleichbar, da sie verschiedene Sondereffekte beinhalten. Unter Ausklammerung dieser Effekte hat der Konzern den EBIT um fast CHF 50 Mio. verbessert.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Jahresabschluss 2004

„Das Ergebnis für 2004 ist nicht zufriedenstellend, obwohl operativ in jedem Quartal die Vorjahresergebnisse übertroffen werden konnten“, kommentierte Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO von SWISS das abgelaufene Geschäftsjahr. Franz weiter: „SWISS erzielte beachtliche Fortschritte in der Grössenordnung von zehn Prozent des Umsatzes. Dies unterstreicht, dass der eingeschlagene Weg erfolgsversprechend ist. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu erreichen, sind die im Januar angekündigten Massnahmen unabdingbar.“

Positiver Cash Flow aus Betriebstätigkeit von CHF 189 Mio.

Cash Flow aus Betriebstätigkeit: Nach einem negativen Cash Flow von CHF 340 Mio. im Jahr 2003 erzielte SWISS im Jahr 2004 einen positiven Cash Flow von CHF 189 Millionen. Diese Steigerung von CHF 529 Mio. wurde dank erheblicher Verbesserungen sowohl auf der Kosten- als auch auf der Ertragsseite erreicht. Auch das aktive Cash Management trug wesentlich dazu bei, den Abfluss liquider Mittel stark einzudämmen.

Der *Cash Flow aus Investitionstätigkeit* belief sich auf CHF 5 Mio. (Vorjahr: CHF 45 Mio.). Im Zusammenhang mit Investitionen für Komponenten der Innenausstattung, Ersatzteile sowie Verbrauchsmaterial für die Flugzeugflotte flossen CHF 88 Mio. ab. Positive Cash Flows im Betrag von CHF 90 Mio. resultierten aus dem Transfer von Slots am Flughafen London Heathrow, der Reduktion von Bardepots im Zusammenhang mit der Rückgabe von Flugzeugen und dem Verkauf von Flugzeugen. Verschiedene weitere Investitionen und Desinvestitionen führten netto zu einem Geldzufluss von insgesamt nochmals CHF 3 Mio.

Der *Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit* lag bei minus CHF 211 Mio. (Vorjahr: minus CHF 326 Mio.). Insgesamt CHF 151 Mio. an flüssigen Mitteln wurden gebraucht für die Amortisation von Finanzleasing-Verbindlichkeiten auf Flugzeugen. CHF 128 Mio. entfielen auf die Rückzahlung von Fremdkapital. Weitere Mittelabflüsse resultierten aus ordentlichen Zinszahlungen für Finanzleasing-Verbindlichkeiten in Höhe von CHF 56 Mio. sowie aus Dividendenzahlungen an Minderheiten in Höhe von CHF 2 Mio. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse im Gesamtbetrag von CHF 126 Mio. Am 16. März 2004 hatte SWISS von der Barclays Bank einen Kredit von CHF 50 Mio. bezogen. Aufgrund einer Teilrückzahlung im vierten Quartal waren davon per Ende 2004 noch CHF 43 Mio. in den flüssigen Mitteln enthalten. Im vierten Quartal bezog SWISS von Unique (Flughafen Zürich AG) ein Darlehen von CHF 15 Mio. sowie CHF 61 Mio. aus dem besicherten CHF 325 Mio.-Betriebskredit, der im Oktober 2004 mit einem internationalen Bankenkonsortium abgeschlossen worden war.

Per 31. Dezember 2004 beliefen sich die flüssigen Mittel auf insgesamt CHF 481 Mio., plus Festgeldanlagen von CHF 4 Mio. Zum Ende des dritten Quartals betragen die flüssigen Mittel CHF 361 Mio. (plus Festgeldanlagen von CHF 5 Mio.). Am 31. Dezember 2003 waren es CHF 503 Mio. gewesen.

Innerhalb des Kreditrahmens stand SWISS per 31. Dezember 2004 zusätzliche Liquidität von CHF 89 Mio. zur Verfügung. Dieser Betrag variiert unter anderem in Abhängigkeit der Wechselkurse von US-Dollar und Euro zum Schweizer Franken.

Zur Verringerung von Risiken aus Wechselkurs-, Zins- und Ölpreisschwankungen sichert sich SWISS mit branchenüblichen Hedging-Instrumenten ab. Angesichts der angespannten Liquiditätslage des Unternehmens verzichtete SWISS im abgelaufenen Geschäftsjahr aber über weite Strecken auf die Absicherung ihres Treibstoffbedarfs. Die rekordhohen Preise für Flugtreibstoff schufen im Verlauf des Jahres 2004 ein generell äusserst schwieriges Marktumfeld.

Nachdem SWISS im vierten Quartal 2004 den besicherten Betriebskredit erhalten und die Treibstoffpreise etwas nachgegeben hatten, ging das hauseigene Risiko-Management neue Hedge-Positionen ein, um das Unternehmen gegen Preisschwankungen, insbesondere in den

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Jahresabschluss 2004

kritischen Wintermonaten, abzusichern. Per 31. Dezember 2004 hatte SWISS rund 27% ihres Treibstoffbedarfs für die kommenden 12 Monate abgesichert.

Eigenkapitalquote leicht verbessert, Nettoverschuldung reduziert

Das Eigenkapital des Konzerns lag per 31. Dezember 2004 bei CHF 848 Mio. (Vorjahr: CHF 1 022 Mio.). Trotzdem verbesserten sich die Bilanzrelationen aufgrund der Bilanzverkürzung und der Redimensionierung des Unternehmens. Die Eigenkapitalquote stieg auf 27.2%, ein leichtes Plus von 0.8 Prozentpunkten gegenüber Ende 2003. Deutlich verbessert wurde die Netto-Finanzverschuldung, welche von CHF 703 Mio. auf CHF 594 Mio. sank. Diese Reduktion der Verschuldung erzielte SWISS trotz Investitionen in zwei neue Airbus A340.

Am 31. August 2004 verlängerte eine Gruppe von 29 Aktionären, welche 86.1% der Gesamtzahl ausstehender Aktien vertreten, die Verkaufssperre für die anlässlich der Kapitalerhöhung zur Gründung der SWISS gezeichneten Aktien bis Ende August 2005.

Durchschnittserträge unter Druck, RASK positiv

Trotz der wirtschaftlichen Erholung in Europa hält der branchenweite Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) in Europa an. Das Marktumfeld ist von anhaltenden Überkapazitäten und einer fortschreitenden Preiserosion geprägt. Die wachsende Zahl der im Markt aktiven Billigfluggesellschaften hat den Wettbewerbsdruck verschärft – auch in der Schweiz haben sich einige Anbieter etabliert: In Zürich ist der Marktanteil der Billigfluggesellschaften von 4% im Jahr 2002 auf 14% der Passagiere im Jahr 2004 gestiegen.

Positiv entwickelt sich bei SWISS aber der Ertrag pro angebotenem Sitzkilometer (RASK). Dieser ergibt sich aus der Auslastung und dem Ertrag pro Passagierkilometer und ist in Verbindung mit dem CASK (den Kosten pro angebotenem Sitzkilometer) von zentraler Bedeutung für das operative Ergebnis des Unternehmens. Im ersten Halbjahr 2004 steigerte SWISS ihren RASK im Vergleich mit der gleichen Vorjahresperiode um 3.6%. Im zweiten Halbjahr 2004 resultierte gar eine Verbesserung um 3.9% und für das Gesamtjahr ein Plus von 3.8%. Im RASK enthalten sind die Treibstoffzuschläge, welche SWISS seit Mai 2004 auf ihren Flugtickets erhebt. Im Einklang mit der Branche wurden diese angesichts stark gestiegener Treibstoffpreise im Verlauf des Jahres 2004 stufenweise eingeführt.

Die positive Entwicklung beim RASK ist auf verschiedene Massnahmen zur Steigerung der Erträge zurückzuführen. So etwa die bereits umgesetzten Anpassungen im Streckennetz. Mit einem verfeinerten Modell der Preisgestaltung und Ertragssteuerung (Revenue Management) konnten überdies zusätzliche Ertragspotentiale erschlossen werden.

Verbesserte Kostenstruktur

SWISS hat ihre Kosten im Laufe des vergangenen Jahres deutlich gesenkt, um eine im internationalen Konkurrenzvergleich verbesserte Kostenbasis zu schaffen. Erste positive Effekte der Restrukturierungsmassnahmen zeigten sich zwar bereits zum Ende des Jahres 2003 in den Kennzahlen, voll zum Tragen kamen diese aber erst im Laufe des Jahres 2004.

SWISS senkte die Stückkosten, d.h. die Kosten pro angebotenem Sitzkilometer (CASK), im ersten Halbjahr 2004 um 2.2% unter den Wert der Vorjahresperiode. Bedingt durch die höheren Preise für Flugtreibstoff stieg der CASK im zweiten Halbjahr jedoch im Vergleich zur Vorjahresperiode um 2.7% (bei Ausklammerung der Treibstoffkosten, läge der CASK für das zweite Halbjahr aber 3.2% unter dem Wert aus der gleichen Vorjahresperiode).

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Jahresabschluss 2004

Obwohl die erheblichen Kostensenkungsmassnahmen bereits deutliche Verbesserungen brachten, muss der CASK weiter gesenkt werden, speziell vor dem Hintergrund der sich auch in diesem Jahr fortsetzenden Preiserosion.

Der *Materialaufwand*, welcher unter anderem die Kosten für den technischen Unterhalt der Flotte sowie den Aufwand für Flugtreibstoff und die Bordverpflegung beinhaltet, belief sich im Geschäftsjahr 2004 auf CHF 1 020 Mio. (Vorjahr CHF 1 262 Mio.). Dabei verursachten die rekordhohen Treibstoffpreise einen Zusatzaufwand von rund CHF 120 Mio. und neutralisierten damit einen Teil der Restrukturierungserfolge: Während ein Teil der Kosteneinsparungen auf die Reduktion des Geschäftsvolumens zurückzuführen ist, konnte SWISS auch die Stückkosten massgeblich senken. Mit Effizienzsteigerungen hat SWISS die Kosten für Wartung und Unterhalt deutlich reduziert. Weitere Einsparungen wurden mit der Ablösung der Boeing MD-11 durch die weniger wartungsintensiven Airbus A340 erzielt. Bei der Borddienstleistung fand SWISS mit den Lieferanten eine neue Form der Zusammenarbeit. Diese ermöglichte in Verbindung mit der Einführung des neuen Europakonzepts beträchtliche Einsparungen.

Der *Dienstleistungsaufwand* betrug in der Berichtsperiode CHF 1 170 Mio. (Vorjahr: CHF 1 401 Mio.) und entwickelte sich je nach Kostenposition unterschiedlich: Die Abnahme der Abfertigungs- und Landegebühren ist auf die Reduktion der Passagierzahlen zurückzuführen. Diese Volumenreduktion wirkte sich auch auf die Vertriebskosten aus. Mit der Aufhebung der Kommissionszahlungen, welche in einigen ausländischen Märkten bereits im Laufe des Jahres 2004 umgesetzt wurde, und der verstärkten Nutzung des Internet reduzierten sich die Kosten des Vertriebs weiter. Mit dem neuen Distributionsmodell wurden am 1. Januar 2005 die bisherigen Kommissionszahlungen von SWISS an die Reisebüros auch in der Schweiz aufgehoben. Die Reisebüros verrechnen ihre Dienstleistung dem Kunden neu direkt. Damit folgt die Fluggesellschaft einem weltweiten Wandel in der Luftfahrtindustrie. Da sich die Anzahl Flüge im Berichtsjahr deutlich verringerte, resultierten auch tiefere Flugsicherungsaufwendungen. Die im Chartergeschäft angefallenen Passagiertaxen sanken im Einklang mit der geringeren Anzahl durchgeführter Charterflüge.

Der *Personalaufwand* betrug in der Berichtsperiode CHF 774 Mio. (Vorjahr: CHF 958 Mio.). Die Zahl der Vollzeitstellen reduzierte sich per 31. Dezember 2004 auf 6 625. Dies sind 339 Stellen weniger als Ende September und 1 447 Stellen (minus 17.9%) weniger als Ende 2003. Die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten (umgerechnet auf Vollzeitstellen) ging im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr aber noch stärker zurück. Weil ein Grossteil der im Jahr 2003 abgebauten Stellen erst mit dem Auslaufen von Kündigungsfristen im vierten Quartal wegfiel, war die Zahl der im Durchschnitt Beschäftigten im Jahr 2003 deutlich höher als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die Personalkosten für 2004 reduzierten sich im Vorjahresvergleich denn auch um 19.2%. Weitere Effizienzsteigerungen sind jedoch notwendig. Die 6 625 Vollzeitstellen verteilten sich auf weltweit 7 909 Mitarbeiter.

Sonderabschreibungen für Wertberichtigungen auf Regionalflugzeugen und auf Gebäuden haben die Erfolgsrechnung 2004 mit insgesamt CHF 174 Mio. belastet.

Die *Verluste aus dem Verkauf von Anlagevermögen* von CHF 6 Mio. (Vorjahr: CHF 13 Mio.) beziehen sich auf Buchverluste beim Verkauf von drei Flugzeugen des Typs Saab 2000.

Gesteigerte Auslastung

SWISS beförderte im Jahr 2004 rund 9.2 Mio. Passagiere. Es wurden 143 650 Flüge durchgeführt, die zu durchschnittlich 74.9% ausgelastet waren. Dies sind 2.5 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Auf den Europastrecken steigerte SWISS den Sitzladefaktor (SLF) um 1.2 Prozentpunkte auf 60.8%. Im Interkontinentalgeschäft resultierte ein deutliches Plus von 3.3 Prozentpunkten auf eine Auslastung von 81.3%.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Jahresabschluss 2004

Während sich bei SWISS das Geschäft auf der Langstrecke äusserst positiv entwickelte, ist die Auslastung im Europageschäft nach wie vor nicht zufriedenstellend. Insbesondere in den grösseren europäischen Hauptmärkten macht sich der Angebots- und Preisdruck der Billigfluggesellschaften auch bei der Auslastung deutlich bemerkbar.

Im vierten Quartal lag die Auslastung bei 74.3%, ein leichtes Minus von 0.7 Prozentpunkten gegenüber der Vorjahresperiode. In Europa betrug der SLF 56.8%, 4.9 Prozentpunkte weniger als im Vorjahresquartal. Im Interkontinentalverkehr konnte SWISS ihre Auslastung im vierten Quartal um 2.0 Prozentpunkte auf 82.4% steigern.

Das Frachtgeschäft entwickelte sich weiter positiv. Insgesamt 208 165 Tonnen Fracht transportierte Swiss WorldCargo im Jahr 2004 und hat damit 1.14 Mia. Frachttonnenkilometer erbracht. Der interkontinentale Frachtladefaktor (Volumen) lag bei 86.3%, 1.9 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Das Frachtgeschäft steuert einen wesentlichen Deckungsbeitrag zum Konzernergebnis bei und hat nachhaltige Wachstumsperspektiven. In Zusammenarbeit mit MNG Airlines hat Swiss WorldCargo Ende Oktober 2004 denn auch einen neuen Luftfrachtservice zwischen Karatschi, Istanbul und Zürich lanciert. Im Januar 2005 kam Riad dazu. Der Vollfrachter vom Typ Airbus A300 wird von MNG Airlines betrieben.

Weitere Verbesserungen und Effizienzgewinne unabdingbar

Mitte Januar 2005 präsentierte SWISS ein Massnahmenpaket, welches die Voraussetzungen schafft für das nachhaltige Erreichen der Wettbewerbsfähigkeit.

Christoph Franz: „Die Überkapazitäten im weltweiten und speziell im europäischen Luftverkehr, der sich verschärfende Wettbewerb insbesondere durch Low Cost Carrier und die damit verbundene Preiserosion, aber auch die anhaltend hohen Preise für Flugtreibstoff sind Marktgegebenheiten, denen sich SWISS aktiv stellt. Nur mit weiteren Effizienzsteigerungen und dem Umstellen auf kostendeckende Produktionsstrukturen in Basel und Genf kann SWISS die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig erreichen und damit den nötigen Handlungsspielraum für Investitionen und zukünftiges Wachstum schaffen. Diesen Weg werden wir mit aller Konsequenz gehen.“

SWISS will sich noch stärker auf profitable Märkte fokussieren und mit weiteren Massnahmen die Produktivität steigern und wettbewerbsfähige Strukturen schaffen. Die Marktposition im Heimatmarkt Schweiz soll über den attraktiven Hub in Zürich gestärkt werden. Der Flugplan am Hub Zürich wird erhalten bleiben und soll über Codeshares ausgebaut werden. Dazu gelangen in Zürich tendenziell grössere Flugzeuge zum Einsatz. Dies bringt den Kunden Vorteile und gibt SWISS aufgrund tieferer Kosten pro angebotenen Sitzplatz mehr Handlungsspielraum im Wettbewerb mit den Billigfluggesellschaften. Das vorhandene Ertragspotential soll noch besser ausgeschöpft werden.

Die Angebote in Genf und Basel werden auf kostendeckende Produktionssysteme umgestellt. Flüge, die SWISS als Folge davon nicht mehr in Eigenregie bedient, sollen weitestgehend von Partner-Airlines übernommen werden, damit den Kunden weiterhin ein attraktiver Flugplan angeboten werden kann.

Für die Strecke Genf-Paris wurde mit Air France eine Partnerschaft vereinbart. Im Laufe des Sommerflugplans 2005, spätestens aber auf den 1. Mai, wird auf den zehn täglichen Air France Flügen ein Codeshare-Abkommen eingeführt. SWISS stellt ihre eigenen Flüge ein. Damit erweitert sich das Angebot für SWISS-Kunden von sechs auf zehn Flüge täglich.

Die geplanten Anpassungen am Streckennetz führen zu einer Reduktion der Flotte um mindestens 13 Flugzeuge im Segment der Regionalflieger. Welche Flugzeugtypen von der Flot-

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Jahresabschluss 2004

tenreduktion betroffen sein werden, ist Gegenstand laufender Verhandlungen mit möglichen Partner-Airlines und potentiellen Käufern der in Frage kommenden Flugzeuge.

Weitere Einsparungen werden in den laufenden Verhandlungen der Gesamtarbeitsverträge (GAV) erwartet. Alle Mitarbeitenden von SWISS, sei es Cockpit, Kabine, Boden oder Führungskräfte, sollen durchgängig produktiver eingesetzt werden können. Neben Effizienz- und Produktivitätssteigerungen werden wettbewerbsorientierte Gehaltsstrukturen gefordert.

Substantielle Kostensenkungen sollen auch durch nochmalige Vertragsverhandlungen mit allen Zulieferern erzielt werden. Weiterhin grosse Probleme bereiten hier speziell die noch immer viel zu hohen Kosten für die externe Wartung der Lang- und Mittelstreckenflotte. Trotz der seit nunmehr 18 Monaten laufenden Anstrengungen konnten die angestrebten Kostenreduktionen in diesem Bereich noch nicht realisiert werden. Swiss International Air Lines AG und SR Technics Switzerland haben den Entscheid über ihre Auseinandersetzung betreffend der Auslegung des geltenden Unterhaltsvertrags (Full Support Contract) einem Schiedsgericht gemäss der Schiedsordnung der Internationalen Handelskammer (IHK) übertragen. Parallel dazu laufen die bilateralen Verhandlungen weiter.

Bereits in der Umsetzungsphase befindet sich die zum 1. März 2005 vorgenommene Auslagerung des Informatikbetriebs zu Swisscom IT Services. SWISS fokussiert damit weiter auf ihr Kerngeschäft. Die Kosten für die IT-Infrastruktur können gesenkt und vormals fixe Kosten variabilisiert werden. Ausserdem werden damit Investitionsspitzen geglättet.

Mitte Februar gab SWISS die Reorganisation ihrer Call Centers für den Schweizer Markt bekannt. Die Zusammenarbeit mit ihrer auf den Telefonverkauf spezialisierten, hundertprozentigen Tochtergesellschaft Mindpearl wird verstärkt. Als Folge werden drei der vier SWISS Call Centers in der Schweiz den Betrieb aufgeben. Das SWISS Call Center in Basel wird um mindestens zehn Arbeitsplätze ausgebaut. Für den Kunden wird weiterhin die gewohnt hohe Qualität garantiert. Bereits heute wickelt Mindpearl die Telefondienstleistungen für nahezu alle weltweiten SWISS Märkte mit Erfolg ab.

Der heute schon bestehende Personalüberhang in Teilbereichen des Unternehmens, die geplante Verkleinerung der Flotte und die Schritte zur Produktivitätssteigerung im gesamten Unternehmen sowie weitere Massnahmen werden zu einem Stellenabbau in der Grössenordnung von 800 bis 1000 Arbeitsplätzen führen. Für das davon betroffene Personal werden mit den Gewerkschaften möglichst sozialverträgliche Lösungen gesucht. Der Abbau wird über einen längeren Zeitraum bis spätestens Mitte 2006 erfolgen. Es wird damit gerechnet, dass rund ein Drittel des Stellenabbaus durch natürliche Fluktuation aufgefangen werden kann.

SWISS strebt eine Verbesserung der Nettokosten von insgesamt rund CHF 300 Mio. an. Dieser jährlich wiederkehrende Effekt wird zum Jahr 2007 voll ergebniswirksam werden. Ohne eine zügige Umsetzung der im Januar beschlossenen Massnahmen würde SWISS aus heutiger Sicht im Jahr 2005 kein positives Betriebsergebnis erreichen.

Diese Medienmitteilung, eine Finanzpräsentation sowie den Aktionärsbrief finden Sie auch auf unserer Internetseite www.swiss.com unter der Rubrik "Über SWISS > Investor Relations".

Die Bilanzmedienkonferenz beginnt um 10.00 Uhr. Gerne kommentieren wir diese Medienmitteilung im Anschluss an die Medienkonferenz.

Es besteht die Möglichkeit, die Bilanzmedienkonferenz LIVE am Telefon in den Sprachen Deutsch und Englisch zu verfolgen: Tel. Nr. +41 (0) 848 10 11 12 (CHF 0,08 pro Minute innerhalb der Schweiz, Internationale Tarife aus dem Ausland).

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Jahresabschluss 2004

Für Journalisten und Analysten, welche nicht an der Medienkonferenz in Basel teilnehmen, stehen der CEO Christoph Franz sowie der CFO Ulrik Svensson um 15.00 Uhr an einer Telefonkonferenz für Fragen zur Verfügung. Tel. Nr. +41 1 419 90 21 (normale Gesprächsgebühren innerhalb der Schweiz, sowie Internationale Tarife aus dem Ausland).

SWISS Corporate Communications
P.O. Box, CH-4002 Basel
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 61 582 35 54
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Erfolgsrechnung

in Mio. CHF	1. - 4. Quartal 2004	1. - 4. Quartal 2003
Erträge aus Linienverkehr	2 936	3 326
Erträge aus Fracht	442	498
Erträge aus Charter	95	133
Übrige Umsätze	46	50
Total Umsatz	3 519	4 007
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	1	3
Übrige betriebliche Erträge	122	116
Betriebsertrag	3 642	4 126
Materialaufwand	-1 020	-1 262
Dienstleistungsaufwand	-1 170	-1 401
Personalaufwand	-774	-958
Abschreibungen und Amortisationen	-310	-251
Sonderabschreibungen	-174	-104
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-6	-13
Übrige betriebliche Aufwendungen	-310	-635
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	-122	-498
Restrukturierungskosten	0	-205
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	-122	-703
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	1
Finanzaufwand	-64	-53
Sonderabschreibung aufgrund von Währungsverlusten auf bereits geleisteten Anzahlungen für abbestellte Flugzeuge	-23	0
Finanzertrag	70	72
Verlust vor Steuern (EBT)	-139	-683
Ertragssteuern	-1	-3
Verlust nach Steuern	-140	-686
Minderheitsanteile am Ergebnis	0	-1
Jahresverlust	-140	-687
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-2.66	-13.06
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-2.66	-13.06

Sowohl die Ertragszahlen als auch die Werte der Kostenpositionen für 2004 sind nur beschränkt vergleichbar mit jenen aus dem Vorjahr. SWISS begann im zweiten Halbjahr 2003 mit der Umsetzung einer Unternehmensrestrukturierung. Diese manifestierte sich in einem redimensionierten Streckennetz und substantiellen Kostensenkungen im Flugbetrieb und in der Verwaltung.

Nach der Einigung im HOLCO Rechtsstreit wurden nicht länger benötigte Rückstellungen in Höhe von CHF 68 Mio. im 2. Quartal 2004 aufgelöst und in der Erfolgsrechnung als Aufwandsminderung bei „übrige betriebliche Aufwendungen“ berücksichtigt.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Konsolidierte Erfolgsrechnung 4. Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	4. Quartal 2004	4. Quartal 2003
Erträge aus Linienverkehr	745	755
Erträge aus Fracht	119	118
Erträge aus Charter	19	25
Übrige Umsätze	12	11
Total Umsatz	895	909
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	1	3
Übrige betriebliche Erträge	51	40
Betriebsertrag	947	952
Materialaufwand	-269	-268
Dienstleistungsaufwand	-268	-277
Personalaufwand	-185	-167
Abschreibungen und Amortisationen	-88	-71
Sonderabschreibungen	-174	-104
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-6	-1
Übrige betriebliche Aufwendungen	-80	-154
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	-123	-90
Restrukturierungskosten	0	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	-123	-90
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	-1	0
Finanzaufwand	-24	-17
Sonderabschreibung aufgrund von Währungsverlusten auf bereits geleisteten Anzahlungen für abbestellte Flugzeuge	-23	0
Finanzertrag	48	29
Verlust vor Steuern (EBT)	-123	-78
Ertragssteuern	0	0
Verlust nach Steuern	-123	-78
Minderheitsanteile am Ergebnis	0	0
Verlust in der Berichtsperiode	-123	-78
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-2.34	-1.47
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-2.34	-1.47

Sowohl die Ertragszahlen als auch die Werte der Kostenpositionen für das vierte Quartal 2004 sind nur beschränkt vergleichbar mit jenen aus der gleichen Vorjahresperiode. SWISS begann im zweiten Halbjahr 2003 mit der Umsetzung einer Unternehmensrestrukturierung. Diese manifestierte sich in einem redimensionierten Streckennetz und substantiellen Kostensenkungen im Flugbetrieb und in der Verwaltung.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Bilanz

in Mio. CHF	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Flüssige Mittel	481	503
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	4	0
Derivative Finanzinstrumente	11	52
Forderungen aus Leistungen	233	362
Übrige Forderungen	21	163
Vorräte	29	33
Aktive Rechnungsabgrenzungen	29	34
Umlaufvermögen	808	1 147
Flugzeugflotte	1 927	2 247
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	193	246
Immaterielle Anlagen	18	19
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	5	6
Darlehen und übrige Finanzanlagen	171	208
Latente Steueraktiven	1	1
Anlagevermögen	2 315	2 727
Total Aktiven	3 123	3 874
Verbindlichkeiten aus Leistungen	245	277
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	244	286
Derivative Finanzinstrumente	22	20
Übrige Verbindlichkeiten	33	54
Nicht abgeflogene Transportdokumente	385	519
Passive Rechnungsabgrenzungen	296	345
Kurzfristiges Fremdkapital	1 225	1 501
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	831	920
Personalvorsorgeverpflichtungen	11	19
Rückstellungen	204	406
Latente Steuerverpflichtungen	0	0
Langfristiges Fremdkapital	1 046	1 345
Total Fremdkapital	2 271	2 846
Minderheitsanteile	4	6
Aktienkapital	948	1 685
Eigene Aktien	0	0
Reserven	-100	-663
Total Eigenkapital	848	1 022
Total Passiven	3 123	3 874

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Geldflussrechnung

In Mio. CHF	1. - 4. Quartal 2004	1. - 4. Quartal 2003
Jahresverlust	-140	-687
Abschreibungen und Amortisationen	310	251
Sonderabschreibungen	174	104
Fremdwährungserfolg	-61	-54
Sonderabschreibung aufgrund von Währungsverlusten auf bereits geleisteten Anzahlungen für abbestellte Flugzeuge	23	0
Nettoverlust aus Verkauf von Anlagevermögen	5	10
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	-1
Gewinn aus Transfer von Flughafen-Slots	-29	0
Nettobildung/(-auflösung) von Rückstellungen	-12	343
Erfolgswirksame Erfassung von nicht abgeflogenen Transportdokumenten	-181	-106
Zinsaufwand	55	49
Zinsertrag	-9	-18
Ertragssteuern	1	3
Minderheitsanteile	0	1
Abnahme von Forderungen aus Leistungen und übrigen Forderungen	278	180
Abnahme von Vorräten	4	7
Abnahme von aktiven Rechnungsabgrenzungen	5	18
Abnahme von Verbindlichkeiten aus Leistungen und übrigen Verbindlichkeiten	-50	-185
Zunahme/(Abnahme) von passiven Rechnungsabgrenzungen	-2	30
Abnahme von Personalvorsorgeverpflichtungen	-8	-23
Abnahme der Rückstellungen	-173	-259
Bezahlte Ertragssteuern	-1	-3
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	189	-340
Erwerb von Flugzeugen	-88	-173
Veräusserung von Flugzeugen und Sale-und-Leaseback-Transaktionen	26	141
Erwerb von Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	-3	-61
Veräusserung von Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	5	1
Erwerb von immateriellen Anlagen	-4	-11
Erwerb von Tochtergesellschaften und Minderheitsanteilen, abzüglich liquider Mittel	0	-1
Erwerb von Finanzanlagen (inkl. assoziierte Unternehmen)	-4	0
Veräusserung von Finanzanlagen	35	128
Transfer von Flughafen-Slots	29	0
Erhaltene Zinsen	9	18
Erhaltene Dividenden	0	3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	5	45
Bezahlte Zinsen	-56	-58
Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	126	24
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten	-128	-252
Zahlung von Finanzleasingverbindlichkeiten	-151	-40
Dividendenauszahlung an Minderheiten	-2	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-211	-326
Nettoabnahme der flüssigen Mittel	-17	-621
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln	-5	-4
Flüssige Mittel am 1. Januar	503	1 128
Flüssige Mittel am 31. Dezember	481	503

Die flüssigen Mittel umfassen den Kassenbestand, Postscheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu maximal 90 Tagen.