



## **SWISS: Halbjahresergebnis bei CHF minus 333 Mio.**

**Die Fluggesellschaft SWISS erzielte im ersten Halbjahr 2003 einen Umsatz von CHF 2'098 Mio. und weist für die Berichtsperiode einen Verlust von CHF 333 Mio. aus. Mit einem Verlust von CHF 133 Mio. war das Ergebnis im zweiten Quartal 2003 besser als im ersten Quartal, welches einen Verlust von CHF 200 Mio. auswies. Damit konnte eine Verbesserung gegenüber den Vorjahreszahlen (CHF -447 Mio.) erreicht werden.**

**Die zum Teil bereits im Winter 2002/03 eingeleiteten Kostensenkungsmassnahmen beginnen nun zu greifen. Die Liquidität der SWISS Group (inkl. drei- bis zwölfmonatige Festgeldanlagen) betrug Ende Juni 2003 CHF 811 Mio. (nach CHF 913 Mio. Ende März).**

Im ersten Halbjahr 2003 hat die SWISS im Linienverkehr 5.5 Mio. Passagiere befördert und ein Ertragsvolumen von CHF 1'715 Mio. generiert. Der Sitzladefaktor betrug 68,7% und der Brutto-Durchschnittsertrag pro verkauftem Sitzkilometer lag bei 14.0 Rappen. Der Druck auf die Durchschnittserträge bleibt damit weiterhin auf hohem Niveau bestehen. Die Gründe für das anhaltend raue Geschäftsklima im ersten Halbjahr 2003 liegen einerseits im stark zyklischen Charakter des Fluggeschäfts, welches unter massiven Überkapazitäten leidet und sind andererseits in den Auswirkungen externer Nachfrageschocks, bedingt durch SARS-Epidemie und Irak-Konflikt, begründet. Dazu kommt der zunehmende Preisdruck durch die Billigfluggesellschaften. Das Cargogeschäft verzeichnete einen zufriedenstellenden Umsatz von CHF 260 Mio. und liegt damit in der Grössenordnung der vorangehenden Quartale. Das Chartergeschäft weist einen gegenüber dem Vorjahr um 13.6% geschrumpften Umsatz von CHF 57 Mio. aus, was zu einem guten Teil durch das verkleinerte Angebot (Flottengrösse) bedingt ist. Zusätzlich wurden Erlöse von CHF 22 Mio. erwirtschaftet, unter anderem aus der Wartung von Flugzeugen für andere Fluggesellschaften.

Total erzielte SWISS im ersten Halbjahr 2003 einen Umsatz von CHF 2'098 Mio. Darin enthalten sind zusätzliche betriebliche Erträge im Umfang von CHF 44 Mio., welche durch die Vermietung von Flugzeugen, Flugsimulatoren, Büroräumlichkeiten sowie durch Provisionen auf Ticketverkäufen für andere Fluggesellschaften erzielt wurden.

## **Verfassung und Entwicklung des Airline-Marktes**

Noch im Juni rapportierte die IATA (International Air Transport Association) in ihrem Monatsbericht dramatisch tiefe Verkehrszahlen der Mitglied-Airlines. Nachdem die Verkehrszahlen im Mai 21% (Fernost 55%) unter den Vorjahreszahlen gelegen hatten, konnte im Juni eine verhaltene Erholung gemeldet werden, lagen die Marktvolumen doch mit -11.8% (Fernost -35.8% ) immer noch deutlich unter den entsprechenden Vorjahreswerten. Vor diesem Hintergrund ist auch das Ergebnis der SWISS zu interpretieren und zu werten, kann die Airline doch im äusserst turbulenten 2. Quartal ein klar verbessertes Ergebnis ausweisen. Die AEA (Association of European Airlines) erwähnt nun in ihrem neuesten Bericht von Ende Juli erste Anzeichen einer langsamen Erholung. So stieg der Gesamtverkehr in den Hauptmärkten der europäischen Airlines (intra-europäisch, Nordatlantik und Fernost) in der letzten Juliwoche im Vergleich zur Vorjahresperiode um 1.7% und bestätigte damit die Trendumkehr der letzten Wochen. Auf dem Nordatlantik war der Zuwachs mit 6.7% am stärksten, unter anderem natürlich auch darum, weil diese Verkehrsregion im Jahre 2002 die stärksten Einbussen erlitten hat. Das Verkehrsaufkommen in Europa nahm um 2.0% zu. Auch im Fernen Osten erholen sich die Märkte und nähern sich langsam den Vorjahreszahlen an. Die Stärke des Einbruchs in Fernost, welcher auch SWISS empfindlich getroffen hat, wird durch die Tatsache illustriert, dass das Marktvolumen - trotz einer seit elf Wochen andauernden Erholung der Märkte - immer noch rund 6.6% unter dem Wert von 2002 liegt.

### **Halbjahresverlust von CHF 333 Mio.**

Das Betriebsergebnis zeigt nach sechs Monaten einen Verlust von CHF 346 Mio. Das Finanzergebnis steuerte einen Gewinn von CHF 15 Mio. bei: Einem Finanzaufwand von CHF 25 Mio. stand ein Finanzertrag von CHF 40 Mio. gegenüber, der sich aus der Verzinsung der flüssigen Mittel und aus Währungsgewinnen ergab. Die Ertragssteuern – die sich aufgrund profitabel arbeitender Tochtergesellschaften ergeben – beliefen sich auf CHF 2 Mio. Der Nettoverlust des ersten Halbjahres beläuft sich damit auf CHF 333 Mio.

Die aus den eingeleiteten Restrukturierungsmassnahmen anfallenden, ausserordentlichen Kosten sind im vorliegenden Halbjahresabschluss nicht berücksichtigt. Im Budget wird von rund CHF 200 Mio. an einmaligen Kosten ausgegangen. Darin sind die von der aussergerichtlichen Einigung mit den Piloten ausgelösten Abfindungen genauso enthalten, wie Kosten aus dem ordentlichen Sozialplan und Frühpensionierungen sowie Zusatzkosten aus dem vorzeitigen Ausscheiden von Flugzeugen aus der Flotte. Die Rückstellungen werden erst im zweiten Halbjahr, im konsolidierten Jahresabschluss 2003 ausgewiesen werden.

Das Ergebnis des ersten Quartals wurde durch die anhaltende globale Wirtschaftskrise, die grosse Verunsicherung im Vorfeld des Golfkrieges sowie durch die geringere Reisetätigkeit während des Krieges negativ beeinflusst. Die Ertragsentwicklung im zweiten Quartal wurde durch den Ausbruch der SARS-Epidemie stark abgebremst und liegt deutlich unter Budget.

### **Mittelabfluss im ersten Halbjahr von CHF 445 Mio. – Liquidität nach wie vor intakt**

Die konsolidierte Bilanz wies per Ende Juni flüssige Mittel und kurzfristige Geldanlagen in der Höhe von CHF 811 Mio. aus. Dieser Wert liegt CHF 445 Mio. unter der entsprechenden Position zu Jahresende und CHF 102 Mio. unter dem Wert per Ende März. Klar erkennbar ist die Verlangsamung des Cash Drain im Vergleich mit dem ersten Quartal. Zum einen kann die Verlangsamung des Cash Drain auf die Saisonalität des Geschäfts sowie auf Massnahmen zur Reduktion des nicht-baren Nettoumlaufvermögens zurückgeführt werden, zum anderen aber hat mittlerweile insbesondere auch das bereits im vergangenen

November implementierte Kostensenkungsprogramm "Target Turnaround" voll gegriffen und zu massiven Einsparungen beigetragen. Solche konnten etwa in den Bereichen IT, Verkauf & Marketing und Kommissionen realisiert werden.

### **Eigenkapital von CHF 1'360 Mio.**

Der Wert des Flugzeugparks liegt bei CHF 2'050 Mio. und ist damit gegenüber dem Jahresende um CHF 16 Mio. zurückgegangen. Dass der Wert der Flotte trotz dem Neuzugang des ersten Airbus A340 zurückging, ist vor allem darin begründet, dass aufgrund einer Reduktion der Anzahl bestellter Embraer-Flugzeuge, eine bereits erfolgte und aktivierte Anzahlung teilweise zurückbezahlt worden ist. Dadurch verringerte sich der bilanzierte Wert der Flotte. Die Position Immobilien, Mobilien und Einrichtungen lag mit CHF 302 Mio. um CHF 36 Mio. über dem Wert zu Beginn des Jahres; die Erhöhung ist im wesentlichen auf die Fertigstellung der Liegenschaft in Basel und des weiteren auf Aktivierungen von Gebäudewerten in Zürich sowie aktivierte EDV-Anlagen zurückzuführen. Die Anlageintensität - Anlagevermögen im Verhältnis zur Bilanzsumme - betrug Ende Juni 60.0%.

Das Eigenkapital beträgt nach Verbuchung des Verlustes der ersten sechs Monate CHF 1'360 Mio. Die Eigenkapitalquote beläuft sich damit auf 31.0%. Der anlässlich der Generalversammlung beschlossene Kapitalschnitt durch Reduktion des Nennwertes von CHF 50 auf neu CHF 32 pro Aktie wurde am 9. Mai 2003 vollzogen. Dadurch reduzierte sich das Aktienkapital um insgesamt CHF 946 Mio. Gleichzeitig wurde das Agio um CHF 338 Mio. reduziert und der Verlustvortrag im gleichen Gesamtumfang verringert.

### **Erste Erfolge bei Restrukturierungs- und Kostensenkungsprogrammen**

Das erste Halbjahr 2003 war geprägt von Abbau- und Restrukturierungsmassnahmen infolge der sich weiterhin abschwächenden Konjunktur, der Irak-Krise, dem Ausbruch der Krankheit SARS wie auch den generellen, tiefgreifenden Veränderungen im Airline-Markt.

Bereits im November 2002 wurde das erste Kostensenkungsprogramm (Target Turnaround) initiiert und eine Verkleinerung der Flotte beschlossen. Infolge der sich weiter verschlechternden Konjunktur und der angespannten Lage im Irak stimmte der Verwaltungsrat Ende Februar 2003 einem zusätzlichen Restrukturierungsprogramm zu, das an den Standorten Zürich, Basel, Genf, Lugano und Bern zur Einstellung von Strecken oder zur Reduktion von Frequenzen geführt hat. Die Flotte wurde um 17 Regionalflugzeuge, zwei Boeing MD-83 und einen Airbus A320 reduziert. Diese Massnahmen bewirkten einen Abbau von rund 700 Stellen und wurden auf den Sommerflugplan ab 30. März 2003 wirksam.

Am 20. März 2003 wurden die ersten Angriffe auf Ziele im Irak geflogen und gleichzeitig wurde die „Task Force Irak“ der SWISS operativ. Die Task Force verfolgte die Situation täglich, musste aber in der Golfregion während der gesamten Zeit des Krieges keine Flugplanänderungen vornehmen. Infolge verschärfter Sicherheitsvorkehrungen wurde temporär eine erhöhte Sicherheitsgebühr erhoben.

Der Ausbruch der Krankheit SARS wie auch der Krieg im Mittleren Osten hatten direkte, deutliche Auswirkungen auf die weltweite Nachfrage. Infolgedessen nahm SWISS eine temporäre Reduktion (April bis Mai) ihrer Kapazitäten vor. Diese Massnahmen betrafen sowohl das Europa- wie auch das Langstreckennetz.

Am 24. Juni 2003 verkündete SWISS eine Neupositionierung der gesamten Firma. Die Kosten müssen, um den angestrebten Turnaround zu erreichen, mit einschneidenden Massnahmen weiter gesenkt werden. Der Verwaltungsrat beschloss zusätzlich 34 Flugzeuge stillzulegen und weitere rund 3'000 Stellen abzubauen. Die neue, massiv verkleinerte SWISS

reagiert so auf die tiefgreifenden Veränderungen des Airline-Marktes. Auf interkontinentalen Strecken wird SWISS weiterhin die bewährte Premium Qualität in drei Klassen anbieten. In Europa wird der Kunde künftig zwischen verschiedenen Preis- und Produkteoptionen wählen können.

Die 'round table' Gespräche mit Lieferanten und Partnern verlaufen vielversprechend und in einer positiven Atmosphäre. Die Gespräche und Verhandlungen mit Unique, Gate Gourmet, SR Technics, Swissport, Cargologic und weiteren Lieferanten und Partnern haben zum Ziel, die SWISS kostenseitig auf ein stabiles Fundament zu stellen. Ihr Erfolg ist zentrale Voraussetzung für eine nachhaltig erfolgreiche Geschäftstätigkeit der SWISS.

## **Markt und Produkt**

Am 1. Januar 2003 startete „Swiss TravelClub“, das neue Vielfliegerprogramm der SWISS. Die bisherigen Meilen blieben weiterhin gültig und konnten bis Ende Februar 2003 zu den bestehenden Konditionen eingelöst werden. Ab 1. März 2003 wurden neue Konditionen eingeführt.

Die „Swiss Europe Savers“, besonders günstige, über Internet buchbare Flugangebote, wurden aufgrund des grossen Erfolges ab Anfang Juni auf 21 europäischen Strecken, nicht mehr nur ab Genf, sondern neu auch ab Zürich und Basel angeboten.

Mit ihrem neuen Geschäftsmodell für Europa beschreitet SWISS innovative Wege in den Bereichen Pricing und Produktdifferenzierung. Mit diesem Konzept für Europa, wird der jeweilige Ticketpreis direkt von der Nachfrage bestimmt; bei steigender Nachfrage steigen die Preise und umgekehrt. Dies bedeutet vereinfacht gesagt, dass früh buchende Reisende die grösste Chance haben, in den Genuss tiefer Tarife zu kommen. Zusätzlich zu den attraktiven Preisen in der Business und Economy Class führt dies insbesondere auch zu erhöhter Transparenz in der Preisgestaltung. Auf europäischen Flügen erkennt der Kunde in Zukunft eine klare Produktdifferenzierung zwischen Swiss Business und Swiss Economy. Während den Fluggästen in der Swiss Business auch in Zukunft das gewohnte Premium-Produkt mit umfassendem on-board Service und ausgesuchter Küche geboten wird, können die Reisenden in der Swiss Economy ein auf ihre Bedürfnisse abgestimmtes Produkt erwarten. Aufbauend auf einem Basisprodukt mit dem gewohnt freundlichen Service, kann sich der Gast in der Swiss Economy - auf Wunsch und gegen Bezahlung - weiterhin an Bord verpflegen. Wie auch immer die Wahl, SWISS Reisende erhalten in Zukunft jenen Service, den sie sich wünschen.

Das Chartergeschäft der SWISS wurde für den Sommerflugplan neu organisiert. Die Flotte, bestehend aus drei neuen Airbus A320, die im Laufe des Jahres 2004 komplett sein wird, operiert unter dem Namen Swiss Sun. Die Flugzeuge wurden speziell für den Charterverkehr ausgerüstet und verfügen als attraktive Neuerung über eine Unterbordkamera und Sony PlayStations zur Unterhaltung der jungen oder jung gebliebenen Passagiere.

Seit Frühjahr 2003 ist SWISS auf allen fünf Kontinenten präsent. Dies ist durch attraktive Codeshare-Abkommen mit Japan Airlines und Qantas möglich. Zudem unterzeichnete SWISS ein Kooperationsabkommen mit Finnair.

## **Personelles und Organisation**

Mitte März wurden Ulrik Svensson per Mitte Mai zum Managing Director Finance und Manfred Brennwald per Anfang April zum Managing Director Operations, verantwortlich für die Bereiche Technik und Flugoperation, ernannt. Bereits am ersten Januar 2003 nahm

William Meaney als Managing Director Commercial seine Tätigkeit auf. Damit ist die Einführung einer neuen Managementebene abgeschlossen.

Am 6. Mai 2003 orientierte SWISS an der Generalversammlung in Basel die Aktionärinnen und Aktionäre über das Geschäftsjahr 2002. Die Aktionärinnen und Aktionäre folgten bei allen Traktanden mit grossem Mehr den Anträgen des Verwaltungsrates und genehmigten unter anderem einen Kapitalschnitt zur Herabsetzung des Aktienkapitals. Es kam zu folgenden Veränderungen im Verwaltungsrat: Die Zahl der Verwaltungsräte wurde wie geplant von elf auf neun reduziert. Die Herren Kevin Benson, Philip Geier und Riccardo Gullotti sind aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Neu gewählt wurden der Schweizer Walter Bosch, Marketing- und Kommunikationsexperte, und der norwegische Airline-Experte Jan Audun Reinas.

Der Personalbestand von SWISS, inklusive der Tochtergesellschaften, betrug am 30. Juni 9'331 Vollzeitstellen und lag damit um 1'190 Stellen unter dem Bestand von 10'521 Stellen per Ende März. Seit Anfang Juli wurden durch natürliche Fluktuation und Entlassungen weitere Stellen reduziert, so dass der Personalbestand im Laufe des Jahres wie angekündigt weiter rückläufig sein wird.

Nachdem sich das SWISS Management mit dem Kabinen- und dem Bodenpersonal bezüglich des geplanten Stellenabbaus bereits geeinigt hatte, konnte am 15. Juli, nach monatelangen Verhandlungen, auch mit dem Vorstand der Swiss Pilots Association (SPA) eine aussergerichtliche Einigung erreicht werden. Die Basis der SPA ist ihrem Vorstand am 8. August in einer Abstimmung gefolgt und hat damit eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um die Restrukturierung der SWISS erfolgreich fortzuführen. Dabei dürfen sich alle Betroffenen als Sieger fühlen. Sowohl die ausscheidenden wie auch die verbleibenden Piloten haben sich für ein grosszügiges und faires Angebot der SWISS entschieden. Damit gelang es, eine existenzbedrohende Konfliktsituation aus der Welt zu schaffen und einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg der Restrukturierung und Gesundung zu gehen. Gewerkschaften und Mitarbeiter haben damit auch ein positives Zeichen ihrer Verbundenheit gesetzt. Das Management der SWISS anerkennt die grosse Unterstützung vonseiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der in dieser schwierigen Phase besonders grosse Bedeutung zukommt.

## **Flugzeug Flotte**

Die SWISS erhielt am letzten Junitag den ersten Airbus A340-300 und startete damit planmässig die Erneuerung der Langstreckenflotte. Insgesamt sieben Maschinen dieses Typs wird die SWISS im laufenden Jahr als Ersatz für die mittlerweile zehnjährigen Boeing MD-11 übernehmen. Mit dem Hersteller Airbus Industrie wurde eine verbindliche Grundsatzvereinbarung über die Finanzierung der neuen Flugzeuge abgeschlossen. Der Auslieferung der ersten Maschine ging ein langer Verhandlungsprozess voraus, der eine modifizierte Bestellung ermöglichte.

Nicht nur mit Airbus wurde über eine Anpassung der Flugzeugbestellungen verhandelt, sondern auch mit Embraer. Die Anzahl der festen Bestellungen für den Embraer 170 und den Embraer 195 wurde von 60 auf 30 Flugzeuge reduziert. Die Ablieferung der neuen Flugzeuge wird nicht bereits 2003, sondern erst ab 2004 (Embraer 170) beziehungsweise 2006 (Embraer 195) erfolgen. Die Anzahl der Optionen wurden von 100 auf neu 20 Maschinen reduziert.

## Konsolidierte Erfolgsrechnung

IFRS, ungeprüft	Jan – Juni 2003		Jan – Juni 2002	
	(CHF Mio.)	%	(CHF Mio.)	%
Erträge aus Linienverkehr	1'715	83.5	1'520	86.6
Erträge aus Fracht und Post	260	12.6	147	8.4
Erträge aus Charter	57	2.8	66	3.8
Übrige Erträge	22	1.1	21	1.2
<b>Total Umsatz</b>	<b>2'054</b>	<b>100.0</b>	<b>1'754</b>	<b>100.0</b>
Übrige betriebliche Erträge	44		53	
<b>Total betriebliche Erträge</b>	<b>2'098</b>		<b>1'807</b>	
Materialaufwand	- 668		- 506	
Dienstleistungsaufwand	- 767		- 761	
Personalaufwand	- 545		- 429	
Abschreibungen	- 116		- 93	
Verluste auf Anlagevermögen	-12		0	
Übrige betriebliche Aufwendungen	-336		- 451	
<b>Total betrieblicher Aufwand</b>	<b>-2'444</b>		<b>-2'240</b>	
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-346</b>		<b>- 433</b>	
Finanzergebnis	15		- 14	
Ertragssteuern	- 2		0	
Minderheitsanteile	0		0	
<b>Konsolidiertes Ergebnis</b>	<b>- 333</b>		<b>- 447</b>	

**Vorjahresvergleich:** Die Vorjahreszahlen sind nur beschränkt vergleichbar, da SWISS den interkontinentalen Flugbetrieb erst im 2. Quartal 2002 aufnahm. Die Airbus A320 Flotte zur Erweiterung des Europabetriebes im ersten Quartal 2002 wurde im Wet-Lease Verfahren, inklusive Personal, von der Swissair eingemietet, daher sind auch die Kostenstrukturen nur bedingt vergleichbar.

Die aus den am 24. Juni 2003 angekündigten Restrukturierungsmassnahmen resultierenden, einmaligen Restrukturierungskosten in der Höhe von rund CHF 200 Mio. sind in obigem Resultat nicht enthalten.

## Ergebnis pro Aktie

IFRS, ungeprüft	Jan – Juni 2003	Jan – Juni 2002
	(in CHF)	(in CHF)
<b>Ergebnis pro Aktie (EPS)</b>	<b>- 6.33</b>	<b>- 9.07</b>

## Konsolidierte Bilanz

<b>Aktiven</b> IFRS, ungeprüft	<b>30.06.2003</b> (CHF Mio.)	%	31.12.2002 (CHF Mio.)	%
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel	757		1'128	
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	54		60	
Handelbare Wertpapiere	0		68	
Forderungen	789		683	
Übriges Umlaufvermögen	151		166	
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>1'751</b>	40.0	<b>2'105</b>	45.1
<b>Anlagevermögen</b>				
Flugzeugflotte	2'050		2'066	
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	302		266	
Übriges Anlagevermögen	278		231	
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>2'630</b>	60.0	<b>2'563</b>	54.9
<b>Total Aktiven</b>	<b>4'381</b>	100.0	<b>4'668</b>	100.0

<b>Passiven</b> IFRS, ungeprüft	<b>30.06.2003</b> (CHF Mio.)	%	31.12.2002 (CHF Mio.)	%
<b>Fremdkapital</b>				
Verbindlichkeiten	378		501	
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	270		163	
Nicht abgeflogene Transportdokumente	567		450	
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	587		535	
<b>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1'802</b>		<b>1'649</b>	
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	835		939	
Andere langfristige Verbindlichkeiten	377		364	
<b>Total langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1'212</b>		<b>1'303</b>	
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>3'014</b>	68.8	<b>2'952</b>	63.2
Minderheitsanteile	7	0.2	7	0.2
<b>Eigenkapital</b>				
Aktienkapital	1'681		2'627	
Kapitalreserven (Agio)	0		338	
Eigene Aktien	0		0	
Reserven	-321		-1'256	
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>1'360</b>	31.0	<b>1'709</b>	36.6
<b>Total Passiven</b>	<b>4'381</b>	100.0	<b>4'668</b>	100.0

## Personalbestand

IFRS, ungeprüft	30.06.2003	31.12.2002
Anzahl Vollzeitstellen	9'331	10'606

**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](mailto:communications@swiss.com)**  
**Internet: [www.swiss.com](http://www.swiss.com)**