

„Luftfracht braucht perfekte Infrastruktur für eine erfolgreiche Zukunft“



Die Branche macht sich stark für den Luftfrachtstandort Deutschland. Die 4. Fachtagung zum Thema Air Cargo fand in München statt und wurde gemeinsam vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) organisiert. Unser Bild zeigt von links: Matthias Krämer (BDI), Michael Hoppe (BARIG-Generalsekretär), Markus Otto (EAT European Air Transport/DHL), Matthias von Randow (BDL), Henning Dieter (DSLVL), Anke Giesen (Fraport), Dr. Michael Kerkloh (Flughafen München), Peter Gerber (Lufthansa Cargo) und Johannes Jähn (Mitteldeutsche Flughäfen).

Wenn Deutschland in Zukunft Weltmeister im Export von Waren und Gütern bleiben möchte, dann funktioniert das nur mit passender Logistik-Infrastruktur. Daher braucht die Luftfracht in der Bundesrepublik Standorte, die sich dynamisch weiterentwickeln können – oder die Logistikwege führen an Deutschland vorbei, hin zu Flughäfen im benachbarten Ausland, die bereits heute über weit bessere Rahmenbedingungen verfügen.



Podiumsdiskussion bei der Frachtfachtagung in München mit (von links) BARIG-Generalsekretär Michael Hoppe, Dr. Michael Kerkloh als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Franz Josef Pschierer, Staatssekretär im Bayerischen Wirtschaftsministerium und Matthias von Randow, BDL-Hauptgeschäftsführer.

Dies unterstrich BARIG in aller Deutlichkeit beim 4. Branchengespräch zum Thema Luftfracht in München gegenüber hochrangigen Vertretern aus Politik und Wirtschaft. Im BARIG sind heute über 30 Fluggesellschaften mit eigener Fracht-Division vertreten. Im Verband gibt es gleichzeitig rund 50 Cargo-Delegierte, die ihre Kompetenz in den Bereich Luftfracht einbringen. Das Cargo Committee im BARIG wie auch das „BARIG&DSLVL Logistik-Forum“ engagieren sich in verschiedenen Arbeitsgruppen mit einer ganzen Reihe von Themenfeldern, die für die Airlines von hoher Bedeutung sind.

„Ohne eine perfekt funktionierende Infrastruktur hat die Luftfracht in Deutschland keine Zukunft. Es ist zwingend notwendig, diese rasch auszubauen und zu optimieren. Weitere Hürden für die Fluggesellschaften darf es nicht geben. Neue Nachtflugverbote, weitere Lärmpausen oder Lärm-Obergrenzen bedeuten für die Airlines klare, zusätzliche Betriebs-einschränkungen, die dem Wirtschaftsstandort Deutschland schaden“, so BARIG Generalsekretär Michael Hoppe.

Der Luftfrachtstandort Deutschland im Herzen Europas hat, erläutert Hoppe weiter, traditionell eine wichtige Rolle, aber seine Bedeutung sinkt: Für viele Spediteure und Versender spielt es keine Rolle, ob sie Sendungen über Deutschland oder einen im nahen Ausland gelegenen Airport verschicken. Die Kostenvorteile außerhalb Deutschlands – und mit der häufig viel unkomplizierter gehandhabten Bürokratie – sind oft „derart eklatant, dass es wirtschaftlich sogar attraktiver ist, die Waren mit dem Lkw zum Flughafen in einem Nachbarland zu transportieren, um dort als Luftfracht weiter geführt zu werden“. Selbst im Transit-Warenverkehr droht Deutschland, immer mehr an Boden zu verlieren. Durch die zunehmend besser werdende Infrastruktur an vielen internationalen Flughäfen müssen Waren, die beispielsweise aus Fernost nach Europa oder Afrika gelangen sollen, nicht zwangsweise über einen zentral gelegenen Flughafen in Europa versandt werden.

Der BARIG Standpunkt ist eindeutig: Die Infrastruktur für Luftfracht und Logistik in Deutschland muss weiter optimiert und effizienter gestaltet werden. Große Infrastrukturprojekte an Flughäfen dürfen nicht länger verzögert, sondern müssen konsequent angegangen werden. Der BARIG-Generalsekretär: „Wenn wir heute nicht das Fundament für die Zukunft legen, wird Deutschland im internationalen Wettbewerb weiter an Boden verlieren und dabei seine wichtige Position bei Linien-, Ferien- und Frachtflügen aufs Spiel setzen. Dies hätte ernste Konsequenzen für Wirtschaft, Arbeitsplätze und Verbraucher.“



Zur 4. Cargo-Branchenveranstaltung in München kamen rund 100 Gäste aus Politik und Wirtschaft, von Verbänden und Institutionen.

Standort-Initiativen stärken Airlines und Airports

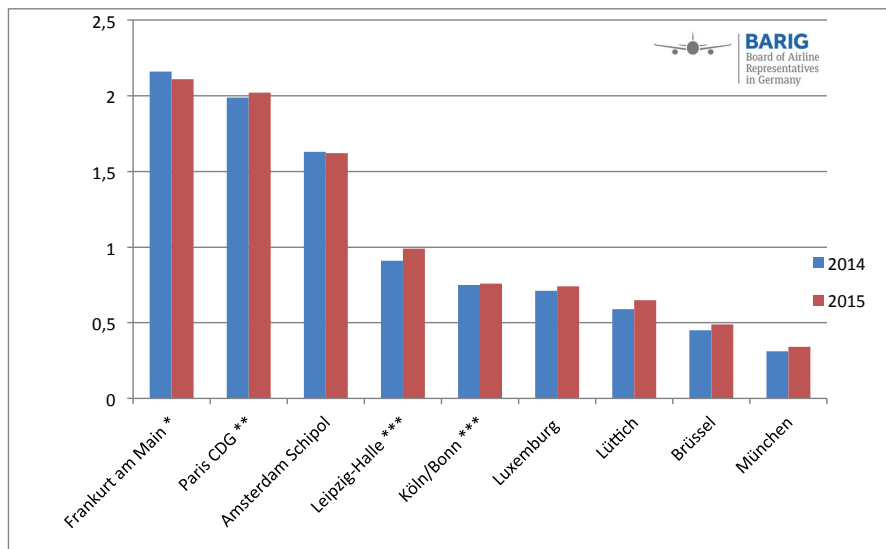
Zur Stärkung einzelner Luftfrachtstandorte in Deutschland regt BARIG zusätzlich regionale Initiativen an, um Wachstum zu sichern und sich gegenüber der Konkurrenz im nahen Ausland besser aufzustellen. Gutes Beispiel ist hier die Air Cargo Community Frankfurt, ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen und Verbänden mit dem klaren Ziel, den Luftfrachtstandort Frankfurt zu fördern. Zu ihren mehr als 40 Mitgliedern gehören Vertreter aller Bereiche der Luftfracht-Prozesskette.

Die Interessensgemeinschaft verfügt über verschiedene Fachgruppen, die die gesamte Leistungspalette des Luftfrachtstandortes Frankfurt abbilden. Gemeinsam wollen sie den Frankfurter Flughafen als Nummer 1 im europäischen Luftfrachtgeschäft und als führender Cargo-Hub stärken. BARIG vertritt im Vorstand der Community die Interessen der rund 100 nationalen und internationalen Luftverkehrsgesellschaften im Verband.

www.barig.aero

BARIG Mitglieder: Aban Air • Adria Airways • Aegean Airlines • Aeroflot • AeroLogic • Afriqiyah Airways • Air Algerie • Air Astana • Air Berlin • Air Canada • Air China • Air Dolomiti • Air Europa • Air France • Air India • Air Malta • Air Mauritius • Air Namibia • Air New Zealand • Air Serbia • AirBridgeCargo • Alitalia • American Airlines • ANA • Asiana Airlines • Astral Aviation • Austrian Airlines • British Airways • Brussels Airlines • Bulgaria Air • Cathay Pacific Airways • China Airlines • China Eastern Airlines • China Southern Airlines • Condor Flugdienst GmbH • Croatia Airlines • Delta Air Lines • Deutsche Lufthansa AG • Deutsche Lufthansa Cargo • DHL • EgyptAir • EL AL Israel Airlines • Emirates • Ethiopian Airlines • Etihad Airways • Eurowings • EVA Airways Corporation • Federal Express • Finnair • Garuda Indonesia • Gulf Air • Hahn Air Lines • Iberia • Icelandair • Iran Air • JAL Japan Airlines • KLM • Korean Air • Kuwait Airways •

Luftfrachtentwicklung europäischer Flughäfen von 2014 zu 2015



(Angaben in Millionen Tonnen)

* Frankfurt inklusive 81.165 Tonnen Luftpost (2014) bzw. 83.718 Tonnen (2015)

** Paris inklusive 200.330 Tonnen Luftpost in 2015

*** Erfolgreicher Integrator Airport

(Quellen: BARIG-Recherchen)

Globaler Kampf um Tonnage

Das Luftfrachtgeschäft ist derzeit besonders hart umkämpft – hier ein aktueller Vergleich auf globaler Basis. Unter den 20 wichtigsten Cargo-Airports der Welt (basierend auf reinem Frachtvolumen ohne Luftpost) finden sich nur vier europäische Flughäfen, nämlich Frankfurt auf Platz 9, Paris auf Platz 15 und Amsterdam auf Platz 17, gefolgt von London-Heathrow.



Spitzenposition: Der Hongkong International Airport ist die #1 der Frachtflughäfen.

Hongkong führt die Weltrangliste der Cargo-Airports mit 4,4 Millionen Tonnen Volumen weiter an, gefolgt von Memphis und Shanghai Pudong. Dieses Spitzentrio kann, zusammengenommen, im Jahr 2015 nur auf ein leichtes Wachstum vorweisen.

Aber: Es gibt auch Airports mit hohen Zuwachsraten. Zum Beispiel: Doha in Qatar hat binnen eines Jahres (2014 auf 2015) um 46 % aggressiv zugelegt und erreicht bereits heute ein Frachtvolumen von 1,45 Millionen Tonnen (2015). Auch Chicago wuchs 2015 zweistellig um 10 % auf 1,8 Millionen Tonnen. Dubai International Airport erreicht heute bereits 2,5 Millionen Tonnen Cargo – ein Plus gegenüber 2014 von 4,5 %. Der benachbarte neue Airport Al Maktoum International wächst ebenfalls und kann einen Zuwachs von 13 % auf fast 900.000 Tonnen (2015) verbuchen.

Im Vergleich: Frankfurt stagniert bei etwas mehr als zwei Millionen Tonnen mit Wachstumsraten im „Null-Komma“-Bereich.

Aus Deutschland heraus ist insbesondere der Blick auf die Airports im benachbarten europäischen Ausland wichtig. Die stärksten Mitbewerber sind zweifellos Amsterdam, Paris, Brüssel, Luxemburg und Lüttich. Konkurrent Amsterdam zum Beispiel hat nach einem Jahr der Stagnation (2015) wieder deutlich zugelegt – um 6 % im ersten Halbjahr 2016. Luxemburg steigerte sich um gut 4 %, und Lüttich hat sich mit rund 650.000 Tonnen Cargo sogar zu Belgiens Frachtflughafen Nummer 1 entwickeln können.

(Quellen: BARIG-Recherchen)

E-Commerce gibt Cargo neue Impulse

Der globale Luftfrachtverkehr soll bis 2019 jährlich um 5,97 Prozent zulegen. Dies prognostiziert das amerikanische Marktforschungsunternehmen Sandler Research in einer Studie. Danach wird vor allem der E-Commerce dem Cargo-Geschäft Impulse verleihen. Auch die Fluggesellschaften selbst dürften zu den Wachstumsschüben beitragen: Sie suchen nach neuen Strategien und Quellmärkten und entwickeln entsprechend neue Verkehre, um zusätzliche Erlöse zu erzielen. Insbesondere hochwertige Elektronikgüter, aber auch Mode-, Trend- und Lifestyle-Artikel, die online bei Firmen bestellt werden, tragen nach SandlerResearch zum Aufwärtstrend in der Luftfracht bei.



81.114 Euro...

...beträgt der durchschnittliche Wert einer Tonne Luftfracht. Im Lkw-Transport liegt der Wert pro Tonne bei 2.820 Euro, im Schiffsverkehr bei 1.978 Euro und auf der Schiene bei 1.166 Euro.

(Quelle: BDL)

BARIG Information:

barig.aero

Herausgeber: BARIG e.V.

Verantwortlich: Michael Hoppe
Vorstand / Generalsekretär

Frankfurt Airport Center (FAC) 1

Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt

Telefon +49 69 23 72 88

barig@barig.aero

www.barig.aero

Redaktion: Claasen Communication,
Michael Hoppe