

Luftfracht: Aschenbrödel der Luftfahrt.

Das Wichtigste in Kürze

Die Bedeutung der Luftfracht für die Schweizer Wirtschaft wird unterschätzt. Sie ist quasi das Aschenbrödel der Luftfahrt. Als Transportdienstleistung für wichtige Wirtschaftszweige, z.B. Hightech- und Uhrenindustrie, Pharma, Chemie etc. ist Luftfracht nicht wegzudenken: Ein Drittel der exportierten und ein Sechstel der importierten Ware (Wert in Franken) wird per Luftfracht transportiert.

Der mit Abstand wichtigste Luftfrachtumschlagplatz der Schweiz ist der Flughafen Zürich. Das hängt nicht zuletzt auch mit seiner Funktion als Interkontinentalflughafen und als Luftverkehrsdrehscheibe der Swiss zusammen.

Die Bedeutung der Luftfracht für die Exportindustrie und für importabhängige Branchen, wuchs in den letzten Jahren massiv. Auf den Außenhandel hat sie eine starke Hebelwirkung. Sie muss sich weiter entwickeln können.

Früher eine Notlösung, «wenn's brennt», ist die Luftfracht heute Bestandteil ganzer Wertschöpfungsketten, für zahlreiche Firmen sogar eine Grundvoraussetzung der Leistungserbringung. Die Luftfracht wächst deshalb auch in Zukunft stark.

Die Luftfracht wird in Zürich fast ausschliesslich im Bauch von Passagierflugzeugen transportiert. Sie liefert einen wichtigen Deckungsbeitrag für den Passagierverkehr. 90% der Langstreckenflüge könnten ohne den Ertrag aus der Luftfracht nicht mehr rentabel betrieben werden.

Fazit

Effizienz und Entwicklungsfähigkeit der Luftfracht stärken die internationale Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Unternehmen.

Die Luftfracht trägt wesentlich dazu bei, dass Zürich als Heimatflughafen und als Drehscheibe für den Interkontinentalverkehr der Swiss attraktiv bleibt.

Drastische Einschränkungen, wie das in Zürich geforderte Pistenbauverbot, schaden nicht nur der Luftfahrt, sondern – mit grosser Hebelkraft – auch der exportierenden und importierenden Wirtschaft.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Mai 2010

Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Zugrundliegende Literatur:

Ehrenthal Joachim, Hofstetter, Joerg S., Stölzle, Wolfgang. Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz. St. Gallen, 2010.

In Kooperation mit: Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL; Cargologic; Dnata Switzerland; Komitee Weltoffenes Zürich; Panalpina;

F.Hoffmann-La Roche; Swiss International Airlines; Swiss International Airports Association (SIAA); Swiss Shippers' Council (SSC); Swissport; Zürcher Handelskammer.

Koller, Thomas O., Müller, Marcel. Kleine Mengen, grosser Wert: Was bringt uns Luftfracht? Bulletin. Komitee Weltoffenes Zürich, Zürich 2008.

News Flash No. 9 / Zurich Airport Key Figures – March 2010; 14.04.2010

Bildnachweis:

Swiss World Cargo, 2008

Komitee Weltoffenes Zürich, 2009

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»:

Vorstand: Benno A. Maechler (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Dr. Thomas O. Koller. Mitglieder: Martin Albers, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Hans-Ulrich Doerig, Dr. Jürg Fretz, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Martin Huber, Andreas W. Keller, Andrea Kracht, Prof. Dr. Olaf Kübler, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Erwin Roffler, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Franz von Reding, Bruno Widmer.

Geschäftsstelle:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich Tel.: +41 43 299 66 20, Fax: +41 43 299 66 22

E-Mail: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch, www.weltoffenes-zuerich.ch

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4 zugunsten Komitee Weltoffenes Zürich, IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

Folgerungen/Forderung

- In einer Wachstumsbranche bedeutet Stillstand Rückschritt.
- Um am Wachstum teilhaben und vom Aufschwung profitieren zu können, braucht die Luftfahrt günstige Rahmenbedingungen und Entwicklungsspielraum. Das gilt für den Passagierverkehr wie auch für die Luftfracht.
- Von weiteren Regulierungen und Einschränkungen des Betriebes oder der Infrastruktur am Flughafen Zürich ist deshalb Abstand zu nehmen.

Luftfracht: Wichtiger Wettbewerbsfaktor

Schnell, sicher, zuverlässig

Keine Transportart befördert Güter so schnell, sicher und zuverlässig über weite Distanzen wie die Luftfracht. Sie ist «die» Transportart für zeitkritische, prozessrelevante oder teure Güter. Das Luftfrachtaufkommen ist deshalb auch ein Indikator für die Wirtschaftsentwicklung. Die Frachtzunahme am Flughafen Zürich im 1. Quartal 2010 (+ 23% gegenüber 1. Quartal 2009) stimmt zuversichtlich.

Wertvoll

Das Kilogramm exportierte Luftfracht war 2008 rund 5.5-mal wertvoller als per Lastwagen und 190-mal wertvoller als per Bahn exportierte Güter. Während die Tonnagen in den vergangenen zehn Jahren ungefähr konstant blieben, legte der luftfrachtbasierte Export wertmässig um 133%, der Import sogar um 172% zu. D.h. die Verhältnisse haben sich akzentuiert.

Unentbehrlich

Rund 75% der exportierenden Unternehmen und rund 70% der importierenden Unternehmen brauchen den direkten Anschluss an internationale Luftfrachtketten. Er ist für sie eine wichtige Voraussetzung dafür, überhaupt in der Schweiz und aus der Schweiz heraus tätig zu sein. In Schlüsselbranchen, z.B. Maschinenbau, Pharma und Chemie, hat sich die Luftfracht zu einem zentralen Bestandteil der Wertschöpfungskette entwickelt: «Time to market», Sicherheit, temperaturkontrollierter Transport und anderes mehr spielen hier eine Rolle.

In Franken gewichtig

0.73% der Exporttonnage und 0.2% der Importtonnage wurde 2008 per Luftfracht transportiert. Die Luftfracht scheint auf den ersten Blick nicht «gewichtig» zu sein. Wertmässig sieht das Verhältnis ganz anders aus. Gerechnet in Franken geht ein Drittel der Exporte per Luftfracht in ferne Märkte. Im Import beläuft sich der wertmässige Anteil der Luftfracht auf rund 15%.

Luftfracht wird im Bauch von Passagierflugzeugen transportiert (sog. Bellyfracht).

Zeitkritisch: Lebensmittel, Zeitungen, Rettungsgeschäft für Katastropheneinsätze etc.

Prozessrelevant: Medikamente, Ersatzteile, Organe für Transplantationen etc.

Teuer: Edelmetalle, Maschinen/Geräte, Hochleistungselektronik, Uhren, etc.



Von der Verbesserung oder Verschlechterung der Rahmenbedingungen für die Luftfracht geht eine starke Hebelwirkung aus: Die Qualität, die Destinationenvielfalt und die Frequenz des Luftfrachtangebots beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Exportindustrie sehr stark, jene der importierenden Unternehmen stark.

Zürich: «Der» Luftfracht-Umschlagsplatz

Der Flughafen Zürich ist der mit Abstand wichtigste Umschlagplatz für Luftfracht in der Schweiz: 2008 bearbeiteten 1'400 Mitarbeitende rund 390'000 Tonnen Luftfracht und rund 32'000 Tonnen Luftpost. In Basel bewältigen 800 Mitarbeitende etwas über 105'000 Tonnen Fracht. In Genf schlagen 150 Personen knapp 50'000 Tonnen Fracht um.

Die führende Rolle von Zürich hängt nicht zuletzt auch damit zusammen, dass die Swiss ihr Langstreckennetz von Zürich aus betreibt. Damit kann die Frachtkapazität genutzt werden, die unter der Passagierkabine von Mittel- und Langstreckenflugzeugen zur Verfügung steht.

Langstrecke ohne Fracht nicht rentabel

Die Frachterträge liefern einen wichtigen Beitrag an den Erfolg einer Airline. Bei der Swiss liegen die Verhältnisse so, dass ohne Frachterträge neun von zehn Langstreckendestinationen Verlust einfliegen würden.

Ein Airbus A-340 transportiert 230 Passagiere und zwischen 15 und 30 Tonnen Bellyfracht.



Das Angebot an Passagierflügen nach einer Destination hängt eng mit der Möglichkeit zusammen, gleichzeitig Fracht zu transportieren. Umgekehrt prägt das Angebot der mit Passagierflügen bedienten Destinationen auch die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfrachtangebots.

Einschränkungen treffen Werkplatz Schweiz

Gute Wachstumsprognosen...

Drei von fünf Exporteuren und jeder zweite Importeur rechnen bis 2030 mit einem weiteren, deutlichen Wachstum der über Schweizer Flughäfen abgefertigten Güter und Produkte. Die Luftfrachtinfrastruktur und die Dienstleistungsqualität in Zürich sind heute konkurrenzfähig und werden im Exportverkehr als gut beurteilt. Optimierungspotenzial sehen die Luftfrachtkunden dagegen bei temperaturempfindlicher Fracht und bei Werttransporten im Import. Dieses Problem werden die Luftfrachtanbieter im eigenen Interesse und ohne Zweifel aus eigener Kraft lösen.

...oder Strich durch die Rechnung?

Der Flughafen Zürich lebt schon heute mit scharfen Auflagen. Er arrangierte sich damit bisher erfolgreich. In Zürich stehen nun aber Pistenbauverbote, weitere Verschärfungen der Nachtsperreordnung und andere Regulative zur Diskussion. Derartige Einschränkungen schaden Zürich und der Schweiz viel weitergehend, als man bisher wahrhaben wollte.

Luftfracht zum Verlad bereit.



Einschränkungen am Flughafen Zürich beeinträchtigen nicht nur den Passagierverkehr und schaden damit dem Dienstleistungs-, Forschungs-, Entwicklungs- und Tourismusstandort Schweiz. Sie wirken sich auch auf den Transport hochwertiger Güter und auf ganze Wertschöpfungsketten negativ aus. Damit schaden sie dem High-Tech-, dem Industrie-, Pharma- und Chemiestandort Schweiz.