



Wenn Rennpferde erster Klasse fliegen

Bei der Luftfracht setzt Emirates SkyCargo auf neue Technologien.

Text Jörg Hoffmann Fotos Emirates

Am Frachtterminal Emirates SkyCentral des Dubai World Central Airport herrschen Temperaturen von über 37 Grad Celsius. Die Boeing 777, die hier gerade an einer der 46 Rampen entladen wird, gehört zu der 14 Maschinen umfassenden Frachtflotte der Fluggesellschaft Emirates mit Sitz in Dubai, der größten Stadt in den Vereinigten Arabischen Emiraten. In den letzten Jahren hat Emirates seine Cargo-Aktivitäten an der Heimatbasis im Logistics District kräftig ausgebaut. Die Luftfracht steuerte mit einem Umsatz von 3,4 Milliarden US-Dollar 14 Prozent zum Gesamtumsatz des Luftfahrtunternehmens bei. Emirates SkyCargo ist mittlerweile das größte Luftfrachtunternehmen der Welt, gemessen an den zurückgelegten Tonnenkilometern. Der Erfolg der Cargo-Sparte steht laut Henrik Ambak, Chef der weltweiten Cargo-Aktivitäten von Emirates, auf vier Säulen: „Unser Netzwerk, unsere Kapazität, unsere Qualität und unsere vertikale Ausrichtung mit speziellen Serviceangeboten für empfindliche Güter, beispielsweise aus der Pharmaindustrie.“

Doch nicht nur Dubai verzeichnet ein kräftiges Plus. Die Weltwirtschaft wächst, der globale Gütertransport setzt immer neue Rekordmarken. Laut dem Airline-Verband IATA stieg 2017 das Gesamtfrachtaufkommen weltweit um 9 Prozent, in Europa sogar um 11,8 Prozent. Einer Studie des International Transport Forum in Paris zufolge werden das Transportaufkommen und die Mobilität auch in den kommenden Jahren rasant zunehmen. Bis 2050 könnte sich demnach die Menge der rund um den Globus transportierten Fracht mindestens verdreifachen. Dafür gilt es jetzt, die Weichen zu stellen. So fordert Alexandre de Juniac, Generaldirektor der IATA, dass die Luftfracht, die ihren Höhenflug „auf dem Rücken einer gestärkten Weltwirtschaft“ erlebe, diese Dynamik nutzt, „um dringend benötigte Prozessmodernisierungen zu beschleunigen“.

„Die Digitalisierung bietet Frachtunternehmen schon heute die Chance, um bis zu 50 Prozent effizienter zu werden“, sagt Joachim Kirsch, Senior Partner bei Porsche Consulting. Digitale Steuerungssysteme etwa können Warenströme automatisiert leiten, Fahrzeuge mithilfe permanent aktualisierter Verkehrsdaten ihre Routen optimieren und Frachtcontainer miteinander kommunizieren, damit ihr Inhalt zum genau richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort ankommt. Cargo-Chef Ambak sieht allerdings noch ein Hindernis, das dringend beseitigt werden sollte: „Die Technologie ist nicht die Hürde, es sind die nationalen und internationalen Regulierungen. Viele Zollbehörden beispielsweise hängen noch im analogen Zeitalter fest. Eine Zollfreigabe ohne mindestens zehn Formulare in Papierform mit Stempeln und Unterschrift ist vielerorts noch undenkbar.“

Porsche-Berater Kirsch ist zuversichtlich: „Die Regulierungen werden sich an die Realität und die Erfordernisse der Industrie anpassen. Das sehen wir beispielsweise in anderen Bereichen wie dem autonomen Fahren. Für Cargo-Unternehmen kommt es jetzt darauf an, die richtigen Weichen für die Transformation zu stellen und eine digitale Agenda über die gesamte Transportkette zu erarbeiten. Wenn die Rahmenbedingungen vorhanden und die richtigen Köpfe für Digitalisierung an Bord sind, wird es später ganz schnell gehen. Wer dann mit dabei ist, kann sich richtig positionieren.“

Für die Luftfracht sieht Ambak grundlegende Änderungen kommen. Frachtdrohnen seien nicht nur denkbar, sondern technisch bereits möglich. „Letztlich geht es um ein autonomes Vehikel, das fliegen kann – im militärischen Bereich sind solche Drohnen schon etabliert und können große Objekte transportieren.“ Die Flugverkehrskontrolle sei aber schlichtweg noch nicht in der Lage, selbstfliegende Objekte zu überwachen.

Schneller voran gehe es bei der Automatisierung am Boden: „Noch ist der Verladeprozess sehr manuell, aber wir arbeiten daran, ihn durch den Einsatz von Robotern effizienter zu machen. Mit den standardisierten Containern ist das noch eine recht überschaubare Aufgabe. Unsere Herausforderung sind die großen Unterschiede bei Größe, Gewicht und Form der Inhalte, mit denen wir sie beladen“, sagt Ambak. Beim Thema Daten habe die

HÖHER SCHNELLER MEHR
Die Überflieger der Luftfracht

2017 war ein Rekordjahr für die Air-Cargo-Branche. Branchenprimus Emirates meldet für den Cargo-Bereich eine Tonnage von 2,6 Millionen Tonnen (plus 2 Prozent) und ein Umsatzplus von 17 Prozent. Das Unternehmen hat zuletzt spezielle Angebote für verderbliche Produkte und Pharmazeutika eingeführt.

Am kräftigsten stieg das Transportgeschäft der Lufthansa Cargo AG: Sie erreichte ein Umsatzplus von 21 Prozent auf 2,5 Milliarden Euro und einen Gewinn von 240 Millionen Euro. 2018 will die Kranich-Airline vor allem in die Bodeninfrastruktur und Digitalisierung investieren. So soll das Unternehmen in den kommenden Jahren mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung vernetzt werden.

Auf dem fernöstlichen Markt hält Cathay Pacific die Spitzenposition. Die Fluggesellschaft aus Hongkong profitiert am stärksten vom Anstieg der chinesischen Ausfuhren. Der Umsatz kletterte 2017 um etwa ein Fünftel auf umgerechnet 2,3 Milliarden Euro.

Einen Höhenflug erlebte 2017 die luxemburgische Cargolux. Die Frachtgesellschaft meldete zum Ende des Jahres einen Weltmarktanteil von vier Prozent und einen Nettogewinn von mehr als 100 Millionen Euro. Der Erfolg ist insbesondere auf das gute China-Business am Cargolux-Standort Zhengzhou zurückzuführen.

Auch das Cargo-Geschäft von Korean Air legte 2017 kräftig zu: 2,2 Milliarden Euro Umsatz bedeuten ein Plus von 13 Prozent.

„Den aktuellen Höhenflug hat in dieser Form niemand vorhergesagt. Und keiner kann genau sagen, wie es in Zukunft weitergeht.“

Der gebürtige Däne **Henrik Ambak** verantwortet das operative Geschäft von Emirates SkyCargo am Hub in Dubai sowie an den mehr als 150 Standorten weltweit.

Luftfracht dem Transport übers Wasser oder die Schiene etwas voraus: Bereits seit Jahrzehnten bestehen Standards für den Datenaustausch zwischen Airlines, Abfertigungsunternehmen und Speditionen.

Die digitale Transformation der Industrie weltweit sorgt aber auch für Ungewissheit in der Cargo-Branche. Technologien wie Robotik und 3D-Druck verändern die Produktionswelt. Das werde sich auch auf die globalen Warenströme nachhaltig auswirken. „Auf solche Verschiebungen mussten wir auch in der Vergangenheit schon reagieren“, sagt Ambak. „Früher haben wir Güter im Verhältnis vier zu eins von Europa nach China transportiert, mittlerweile exportiert China so viel wie es importiert.“

Emirates beobachtet genau, wo neue Transportwege entstehen. Als Beispiel nennt Ambak die Neue Seidenstraße. Rund 900 Milliarden Euro will China unter dem Motto „One Belt, One Road“ in den Ausbau der Handelswege zwischen Asien und Europa investieren. Entlang der Routen sind Kraftwerke, Pipelines, Gewerbe- und Logistikzentren geplant. Welche Auswirkungen

solche Projekte auf die Cargo-Branche haben werden, stünde in den Sternen: „Wir sind in einem sehr volatilen Markt tätig. Den aktuellen Höhenflug hat in dieser Form niemand vorhergesagt. Und keiner kann genau sagen, wie es in Zukunft weitergeht.“ Für Airlines sei es daher schwierig abzuschätzen, ob beispielsweise die Ausgabe von 180 bis 200 Millionen US-Dollar für ein einziges neues Frachtflugzeug sich wirklich lohne.

Ambak ist sich aber sicher, dass es für Luftfracht immer Bedarf geben wird. Die Geschwindigkeit spreche für sich: „Von Shanghai nach Frankfurt brauchen Waren auf der Schiene 15 Tage, per Luftfracht höchstens zwei.“ Geflogen werden vor allem Waren, die möglichst schnell an ihrem Ziel sein müssen wie Medikamente, Blumen oder frische Lebensmittel. Und solche, die besonders teuer sind wie Smartphones, Gold oder – gar nicht so selten – edle Rennpferde. „Nur 0,8 Prozent des Volumens aller weltweit transportierten Güter entfallen auf die Luftfracht. Aber 33 Prozent des Gesamtwertes“, sagt Ambak nicht ohne Stolz.