

Auftrieb im Gegenwind



Marktanalyse Die Air-Cargo-Branche profitiert vom dynamischen Wachstum im internationalen Warenaustausch. Doch der starke Wettbewerb und neue gesetzliche Anforderungen stellen die Anbieter vor große Herausforderungen.

Dem globalen Luftfrachtmarkt steht in den nächsten 20 Jahren ein kontinuierliches und starkes Wachstum bevor. Die beiden größten Flugzeughersteller Airbus und Boeing prognostizieren einen durchschnittlichen Anstieg des Luftfrachtaufkommens von sechs Prozent. Dies führt zu einer Verdoppelung der weltweiten Frachterflotte von derzeit 1.760 Flugzeugen auf ca. 3.530 Maschinen im Jahr 2024. Bis dahin dürften 1.100 Frachter außer Dienst gestellt werden, entsprechend kommen 2.870 Maschinen zur weltweiten Flotte hinzu. Frachter in allen Größen werden mehr als die Hälfte der weltweit verfügbaren Luftfrachtkapazität ausmachen, zugleich wird sich deren Anteil an den globalen Flugzeugflotten von 10,5 Prozent auf zehn Prozent verringern. Dies liegt daran, dass sich die Durchschnittsgröße der Frachter erhöhen wird. Der Anteil der Großraumfrachter (Widebody Freighters) wird von derzeit 47 Prozent auf 64 Prozent steigen.

Der Warenstrom des Luftfrachtverkehrs verhält sich analog zu den Handelsbeziehungen der Länder, wobei insbesondere

die geographische Ausgangssituation der Regionen Nordamerika und Asien unterschiedlich zu Europa ist. In der IATA-Statistik zum Luftverkehr wird zwischen den Domestic-Verkehren und den grenzüberschreitenden, internationalen Verkehren differenziert. Während in Europa wegen der vergleichsweise geringen Entfernungen die Domestic-Verkehre eine geringe Bedeutung haben, besitzen sie in den großen Flächenländern, wie USA, Russland, China, Brasilien und Australien, eine hohe Bedeutung. Laut IATA beträgt das Verhältnis von international geflogener Fracht zu domestic geflogener Fracht ungefähr 60 zu 40, gemessen in beförderten Tonnen. Entsprechend verhält sich auch die erwartete Verteilung der Wachstumsraten des Luftfrachtverkehrs.

Treiber des Luftfrachtwachstums

Der internationale Luftverkehr war bis in die zweite Hälfte 2003 durch mehrere Krisen wie Terrorismus, Epidemien, Kriege und Ölschocks gebeutelt. Die vollständi-

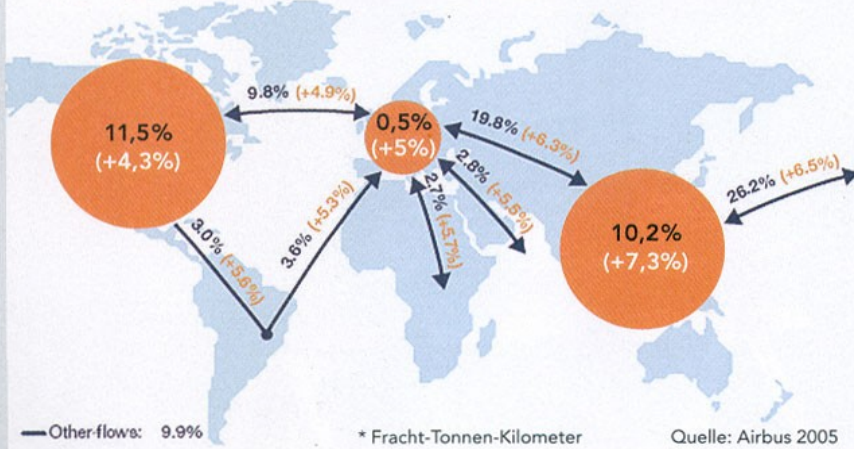
ge Erholung der Luftverkehrsmärkte wird durch die seit 2004 einsetzende konjunkturelle Wiederbelebung der Weltmärkte insbesondere in Asien, Nordamerika, Afrika und dem nahen Osten getrieben. Durch das ungebremste Wachstum der asiatischen Märkte erleben die Anbieter von Expressfracht wie beispielsweise DHL, FedEx, UPS und TNT Wachstumsraten gemessen in beförderten Tonnen von derzeit durchschnittlich zehn Prozent pro Jahr. Dabei vereinnahmt DHL den größten Marktanteil von 33,6 Prozent gefolgt von FedEx mit 22 Prozent, UPS mit 18,3 Prozent und TNT mit 12 Prozent (DVB Bank, Air Transport Market Review 2004).

Die „Integratoren“, wie die Expressfrachtanbieter genannt werden, haben die Luftfracht „industrialisiert“. Der Aufbau eines effizienten Logistiksystems der internationalen Luftfrachtentwicklung in allen Bereichen der Wertschöpfungskette führte zur weitgehenden Trennung der Passage von der Luftfracht, zur Standardisierung der Dienstleistungen sowie zu Investitionen in eigene Flugzeuge, Fahrzeuge und Hubs bzw. Sub-Hubs.

Der Transportweg Luftfracht wandelte sich vom anfangs „teuren Notnagel“ für eilige Waren, zum integralen Bestandteil der Produktionskette international agierender Unternehmen. Luftfracht ist zum kostengünstigen Massentransportmittel geworden. Dabei liegt der Anteil an der Menge aller weltweit transportierten Güter bei nur 1,1 Prozent. Der anteilige Wert aller

Luftfrachtaufkommen nach Regionen

FTK*-Wachstum: Jahresdurchschnitt 2003-2023



transportierten Güter erreicht jedoch etwa 40 Prozent.

Hochwertige Güter im Trend

Die steigende Bedeutung des Maintenance-Aufkommens und der Ersatzteillogistik innerhalb der Luftfahrt unterstreicht diesen Trend zum Transport von hochwertigen Gütern.

Oftmals lohnt sich die Beauftragung eines Charterfluges für den Transport von hochwertigen Ersatzteilen, weil die Stand- bzw. Ausfallzeit von Anlagen oder Flugzeugen wesentlich kostenintensiver wäre. Aus der Sicht der verladenden Unternehmen ergeben sich gegenüber anderen Verkehrsträgern folgende Vorteile:

- Kurze Transportzeiten
- Zuverlässige Termineinhaltung
- Geringe Aufwände in Verpackung aufgrund schonender Transportdurchführung und -beanspruchung.
- Geringe Versicherungsprämien durch überschaubare Transportrisiken
- Geringe Kapitalbindungskosten aufgrund geringer Transportzeiten
- Flexibilität in der kurzfristigen Beschaffung von Gütern

Die Globalisierung der Märkte erfordert zusätzlich die Spezialisierung zur Beförderung von exklusiven Frachtarten wie z.B. lebenden Tieren, gekühlten und verderblichen Waren oder besonders wertvollen Gütern. Darüber hinaus gewinnt der Katastrophenschutz, welcher noch vorwiegend im Rahmen der klassischen Luft-

fracht abgewickelt wird, eine zunehmende Bedeutung. Die Abwicklung erfolgt hierbei über die bekannte Form der Kooperation zwischen den Spediteuren und den Carriern und ist daher nur wenig standardisiert. Die zunehmende Vernetzung von Spediteuren und Luftfrachtanbietern führt zur Bündelung von Luftfrachtkapazitäten und steigert im gleichen Zuge die Auslastung der Maschinen. Diese Entwicklung begünstigt die Reduktion der Frachtpreise.

Herausforderungen der Zukunft

Diese Tendenzen im Luftfrachtgeschäft führen zu einem Konsolidierungsdruck der klassischen Luftfracht. Die Folge ist eine zunehmende Orientierung an integrierten Partnerschaftslösungen. Cost-Benefit-Sharing und Collaboration, standardisierte Prozessabläufe und die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur eröffnen für die klassische Luftfracht Rationalisierungspotenziale.

Die Expresscarrier haben aufgrund ihrer Funktion als „Integratoren“ ihre Unternehmensprozesse bereits soweit optimiert, dass die Reibungsverluste an den Schnittstellen, wie sie bei der klassischen Luftfracht vorhanden sind, deutlich minimiert werden konnten. Dabei steht das Handling der Fracht in deutlicher Abhängigkeit zu den vorhandenen Informationen über die Fracht. Sie kann nur dann anforde-

rungsgerecht befördert werden, wenn die richtigen Informationen zu jeder Stufe der Wertschöpfungskette vorhanden sind.

Zugleich steigen die Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit der beförderten Güter. Das am 28. April 2004 in Deutschland in Kraft getretene „Montrealer Übereinkommen“ (MÜ), welches bisher nur Anwendung in Staaten findet, die es ratifiziert haben, schreibt nun verschärfte Haftungsbedingungen für Luftfrachtführer vor. Diese sind zukünftig darauf angewiesen, mehr Informationen über den Zustand ihres Transportgutes vor und nach dem Verladen der Fracht zu bekommen, um Schäden zu vermeiden und die Qualität ihrer Dienstleistung erhöhen zu können.

Darüber hinaus wächst aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks die Bedeutung von Nutzladefaktor und Bodenzeiten der Frachtflieger. Insbesondere die Kommissionierung, Erfassung und Dokumentation, Gewichtsmanagement, Einhaltung von Frachttemperaturen sowie produktgerechte Lagerung und zeitliche und räumliche Flexibilität sind nur einige Anforderungen, denen die Carrier verstärkt gegenüberstehen. So lassen sich im Wesentlichen folgende Herausforderungen formulieren:

■ Bereitstellung und Erfassung aller notwendigen Informationen über die Fracht und vorhandener Kapazitäten

■ Automatisierung und Standardisierung der Warenerfassung und der Dokumentation

■ Rückverfolgbarkeit (Tracking & Tracing) der beförderten Fracht

Fazit: Die Integratoren werden mit ihren Geschäftsmodellen den künftigen Massenmarkt der Luftfracht maßgeblich beeinflussen. Sie setzen neue Standards in der Entwicklung von IT-Lösungen und Abwicklungsprozessen und ermöglichen damit eine hohe Effizienz in der Luftfrachtabwicklung. Die klassische Luftfracht wird folglich nicht daran vorbeikommen, ihrerseits ihre Prozesse zu durchleuchten und mithilfe neuer Technologien wie RFID oder anderen Kennzeichnungssystemen Rationalisierungspotenziale zu identifizieren.

Autoren: Florian Schoetzke und Peter Krischel, time2 Business Consulting GmbH, Berlin.

Prognose Luftfrachtverkehr

RTKs* in Mrd.

