



Foto: IG Air Cargo Switzerland

## Die IG Air Cargo Switzerland vertritt die Interessen der Luftfracht in der Schweiz

Die IG Air Cargo Switzerland, als Stimme der Luftfrachtindustrie der Schweiz, vertritt die Interessen der Luftfracht und ihrer Stakeholder in der Öffentlichkeit, gegenüber Behörden und auf politischer Ebene. Dabei vernetzt man alle interessierten Parteien und kooperiert mit Partnerverbänden, wann immer es der Entwicklung der Luftfracht nützt oder diese unterstützt.

von Andreas Müller

(Zürich) Die IG Air Cargo pflegt auch enge Beziehungen zu Behörden und Politikern, um die Position der Luftfracht zu stärken sowie auf deren volkswirtschaftlichen Bedeutung für die Schweiz hinzuweisen. Die Gruppierung verfolgt und unterstützt die International Air Transport Association (IATA), The International Air Cargo Association (TIACA) und die Global Air Cargo Advisory Group (GACAG) auf globaler Basis, indem man deren Gesamtziele und Prioritäten in der Schweiz umsetzt. *transport.ch* sprach mit Gerry Zurmühle, Präsident der IG Air Cargo Switzerland.

***transport.ch: Gerry Zurmühle, die internationale Spedition wird in der Schweiz von verschiedenen Verbänden vertreten, z. B. vom Spedlogswiss, wo es einen Fachbereich Air gibt. Wieso braucht es trotzdem, resp. zusätzlich für die Luftfracht eine IG Air Cargo Switzerland?***

Gerry Zurmühle: Die IG Air Cargo versteht sich als Interessengemeinschaft für alle Stakeholders in der Luftfracht respektive aller Beteiligten im Luftfrachtprozess. Zu unseren rund 100 Mitgliedern zählen nebst Speditoren auch die drei ▶

Landesflughäfen, Fluggesellschaften, GSA's, Frachtabfertiger («Ground Handling Agents»), RFS-(«Road Feeder Service»)-Unternehmen sowie übrige in oder für die Luftfracht tätige Firmen wie beispielsweise aus der Beratung oder Softwareentwicklung. Sie alle haben ein Interesse an einem leistungsfähigen und effizienten Luftfrachtsystem, für das wir uns gemeinsam einsetzen. Während und nach der Pandemie wurde allen bewusst, welche Bedeutung die Luftfracht für die Versorgung, nicht nur für Schutzmaterial sondern auch für den Wirtschaftsplatz Schweiz hat. Man darf nicht vergessen, dass über 50% des wertmässigen Exports die Schweiz per Luftfracht verlassen.

### **Wie ist die IG Air Cargo organisiert?**

Die IG Air Cargo Schweiz besteht aus 3 Sektionen, Basel, Genf und Zürich. Als oberstes Gremium steht das «National Executive Committee» – EXCOM bestehend aus je zwei Vertretern aus den Lokalsektion, einem Vertreter von SPEDLOGSWISS sowie der SWISS WorldCargo. Mit den Lokalsektionen sind wir in der Lage rasch auf lokale Bedürfnisse insbesondere infrastrukturellen Themen eingehen zu können sowie die örtlichen Kontakte zu den Beteiligten enger zu pflegen.

### **Was sind die Hauptaktivitäten der IG Air Cargo?**

Unsere Hauptaktivitäten folgen unserer Strategie, welche sich auf fünf Hauptthemen konzentriert.

1. Kommunikation/Kooperation, wo wir unsere Interessen in Zusammenarbeit mit unseren Partnerverbänden gegenüber Behörden, Politik und der Öffentlichkeit vertreten,
2. Innovation & Digitalisierung, bei welchem wir uns für effiziente Warenflüsse, standardisierte Prozesse und hohen Grad an elektronischen Datenaustausch zwischen allen Beteiligten einsetzen
3. Ausbildung/Motivation, wo wir den gegenseitigen Austausch und Knowledge Transfer

fördern sowie regelmässige, fachspezifischen Aus- und Weiterbildungsangebote offerieren. Zudem investieren wir mit unserer Teilnahme an Berufsmessen und dem Start der Young Generation Initiative in die Nachwuchsförderung in unserer Industrie

4. Infrastruktur/Planung, wo wir unsere Expertise in die lokalen Infrastrukturprojekte an den Flughäfen einbringen, um sicherzustellen, dass sie den Anforderungen eines effizienten und nachhaltigen Luftfrachtablaufs entsprechen
5. Nachhaltigkeit, bei welcher wir über die aktuellen Anstrengungen und Projekte berichten wollen, den CO2 Ausstoss zu reduzieren

### **Wie steht die Luftfracht im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern in der Schweiz da?**

Wie vorgängig erwähnt, kommt die Luftfracht in erster Linie für Waren von höherem Wert, Pharma und verderblichen Güter zum Einsatz, was über 50% vom gesamten wertmässigen Exportvolumen entspricht. Sie springt jedoch auch für andere Güter von geringerem Wert ein, sobald Lieferketten unterbrochen sind und der Nachschub von dringend benötigten Halbfabrikaten oder Bestandteilen für die Produktion sichergestellt werden muss. Die in den letzten Jahren stetig ändernde geopolitische Lage und Unruhen führen zu vermehrter Nutzung der Luftfracht als Verkehrsträger. Dabei muss die Luftfracht flexibel genug sein, um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern.

### **Gibt es in der Schweiz Besonderheiten in der Luftfracht im Vergleich zu anderen Ländern, auf die man achten muss?**

Hervorzuheben dabei ist sicherlich die hohe Effizienz und die daraus resultierenden kurzen Frachtumschlagszeiten, die wir im Vergleich zu anderen Ländern an unseren Flughäfen aufweisen können. Dies zählt insbesondere bei unserer Home-Carrier Swiss WorldCargo zu deren USP und zeugt für deren Qualitätslabel. Oder auch die Spezialisierung des Frachthandlings ▶

und Infrastruktur in Basel für Pharmaerzeugnisse sind einzigartig zu Flughäfen anderer Länder. Diesen Vorteil müssen wir schützen, wenn wir ihn verlieren hat dies auch aus Auswirkungen auf die Rentabilität von Flugverbindungen, was bis zu deren Verlust führen kann. Die Direktverbindungen ins Ausland sind von grosser Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft.

**Zürich ist sowohl bei den Passagieren als auch bei der Luftfracht die klare Nummer 1 bei den Flughäfen der Schweiz. Wie und wo positionieren sich die Flughäfen Genf und Basel im Gesamtbereich Luftfracht?**

Der Flughafen Basel nimmt in Bezug auf Luftfracht eine sehr wichtige Rolle ein. Er hat sich für die ortsansässige Pharmaindustrie zum wichtigsten Abgangsflughafen entwickelt. Der EuroAirport hat diese Entwicklung früh erkannt und die notwendigen Infrastrukturprojekte fürs Pharma- und Life Science-Handling unterstützt. Zudem ist Basel

für die Integrators der Main-Hub für die Schweiz, welcher täglich mit Frachtflugzeugen bedient wird. Auch Genf spielt eine sehr wichtige Rolle in der Luftfracht, wobei deren Entwicklung sehr stark auch von den Direktverbindungen ausländischer Airlines abhängt. Für Genf und ihre ortsansässigen Unternehmen sind Direkt- oder regelmässige RFS-Verbindungen zu anderen Hubs unabdingbar. Wie Zürich verzeichnet auch Genf einen hohen Anstieg an eingehenden eCommerce-Sendungen der Billiganbieter wie Temu und Shein, was aus Sicht und im Sinne der Nachhaltigkeit langfristig keine Strategieausrichtung sein kann.

**Was sind momentan die grössten Herausforderungen für die Luftfracht in der Schweiz?**

Als grösste Herausforderung für die Luftfracht Schweiz erachten wir an erster Stelle die latenten Absichten weiterer Kapazitätseinschränkungen an den Flughafen hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen und Betriebszeiten. ▶

**cOPERATOR**

# KOMBINIERTER VERKEHR

## EINFACH MANAGEN!

- ✓ Planung & Organisation von KV-Netzwerken
- ✓ Finanzen & Controlling
- ✓ Modularer Aufbau
- ✓ Kundenportal
- ✓ Inkl. vieler Schnittstellen

[WWW.KOMBINIERTERVERKEHR.EU](http://WWW.KOMBINIERTERVERKEHR.EU)

Dies betrifft nicht nur den Flughafen Zürich, sondern auch die anderen beiden Flughäfen. Mit weiteren Einschränkungen laufen wir Gefahr wichtige Flugverbindungen und die Anbindung ans Ausland zu verlieren, was einschneidende Folgen für die wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz hätte. Ohne Hub-Betrieb unseres Home-Carrier Swiss kann ein Grossteil des heutigen Streckennetzes nicht bedient werden.

Im Weiteren muss die Luftfracht heute sehr rasch auf geopolitische Entwicklungen und deren Auswirkungen reagieren können. Dies verlangt eine hohe Flexibilität von allen Beteiligten, um den Versorgungsauftrag erfüllen zu können. Gesetzliche Auflagen oder Regulatorien schränken ein flexibles Handeln ein und sollten weitgehend vermieden werden. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist die angekündigte Verschärfung der Meldepflicht für Warensendungen in die USA durch die amerikanischen Behörden, welche die weltweite Luftfrachtindustrie vor eine grosse Herausforderung stellt. Auch infrastrukturelle Entscheidungen oder Projekte sollten so geplant und ausgelegt werden, ohne dass sie zu Lasten der Leistungsfähigkeit oder Effizienz gehen.

### **Was kommt auf die Luftfracht in der Schweiz in naher und mittlerer Zukunft zu?**

Wie die kürzlichen Ereignisse im Libanon zeigen, erreichen die Terroranschläge mittels Cyberangriffen eine höhere Dimension, was unweigerlich zu einem erhöhten Sicherheitsdenken generell in der Luftfahrt führen wird. Dies zieht mit grosser Wahrscheinlichkeit auch zu verschärften Sicherheitsmassnahmen im Luftfrachtbereich nach sich, was wieder Konsequenzen auf den Luftfrachtprozess haben wird. Mit dem müssen wir umgehen können, um dennoch die Effizienz aufrechterhalten zu können.

Die Digitalisierung, weitgehende Vernetzung unter allen Beteiligten sowie vermehrter Einsatz von KI-Lösungen wird in der Luftfracht schneller vorangetrieben werden als es bisher getan wurde. Was

insbesondere die Entwicklung der Luftfracht oder Luftfahrt generell in der Schweiz betrifft, werden wir weiterhin mit Diskussionen rund um Kapazitäts- und Betriebszeiten aus der Bevölkerung konfrontiert werden, gegen die wir zu kämpfen haben. Unsere Gesellschaft strebt nach noch höherem Wohlstand aber vergisst zunehmend die Voraussetzungen, die hierzu sichergestellt werden müssen. Dies bedarf einer laufenden Aufklärung auf gesellschaftlicher sowie politischer Ebene, für die sich die IG Air Cargo noch stärker einsetzen will. ✖



**Gerry Zurmühle** ist seit Oktober 2021 Präsident der IG Air Cargo Switzerland. Er ist gelernter Speditionskaufmann/Betriebsoekonom und seit 1987 in der Logistikbranche/Supply Chain Management in verschiedenen Führungspositionen tätig. Seit 2018 ist er selbständig im Interim Management und unterstützt Unternehmen in Logistik-/SCM-Fragen.



Foto: IG Air Cargo Switzerland