

Der Durchbruch der e-AWB ist auf dem Weg

Information wird wertvoller

Ginge es nach der IATA, wäre der Siegeszug des digitalen Luftfrachtbriefs bereits abgeschlossen. Dass der Zwischenstand auch in der Schweiz ermutigend ist, erfuhr Christian Doepgen im Gespräch mit Rainer Stawarz und Nico Pereira da Silva von K&S Informatik.

Herr Stawarz, Herr Pereira da Silva, inwieweit läuft Luftfracht heute digital?

Die Nutzung des e-AWB als Vorläuferdokument hat sich in den letzten zwölf Monaten weltweit stetig erhöht, wobei amerikanische und asiatische Flughäfen die Nase vorn haben. Aber auch die Türkei hat z.B. mit ca. 65% e-AWB über alles stolze Zahlen vorzuweisen.

Wie sieht es auf dem Platz Schweiz aus?

Am Flughafen Zürich (ZRH), der den Prozess im April eingeleitet hat, machen

e-AWB inzwischen 24,6% des Volumens aus. Bei manchen Kunden sind es bereits alle Aufträge ausser Gefahrgut. Genf (GVA), im Oktober gestartet, liegt bei 20%.

Da fehlt noch einer...

Der Euroairport Basel (BSL) folgt im März 2017. Die entsprechenden Informationen für die Airlines und Spediteure, die Formularvorlagen etc. sind aber bereits für 2016 angekündigt. Zwölf Fluggesellschaften werden direkt einsteigen.

Man hatte die Hoffnung auf eine dynamischere Entwicklung.

Die Skepsis weicht. Wir registrieren eine zunehmende Nachfrage auch seitens der Fluglinien.



Zuversicht in die Entwicklung von e-Freight auch in 2017: Stawarz (l.), Pereira da Silva (M.).

Deren Anbindungsrate in der Schweiz beläuft sich inzwischen auf 83 Gesellschaften. Die Spediteure haben der Neuerung von Beginn an offen gegenübergestanden und erkennen die Vorteile.

Was bewegt die Interessenten?

Man spart natürlich Zeit und Geld. Bis zu 80% der Vorgänge können automatisiert ablaufen, wenn System und Pro-



Grafiken und Foto: IATA, K&S, C. Doepgen

Im September stieg die Nutzung der e-AWB weltweit gegenüber August um 1,4% (s. IATA-Statistik rechts).

e-AWB-Durchdringung (Top 10 der Staaten, nach Volumen)

Rang (Vormonat)	Land	e-AWB-Durchdringung:	August	September
1 (1)	USA		37,3%	37,5%
2 (2)	Hongkong (SAR), China		67,8%	67,1%
3 (3)	Volksrepublik China		40,9%	42,6%
4 (4)	Singapur		68,1%	68,9%
5 (6)	Indien		53,3%	54,8%
6 (8)	Südkorea		45,5%	45,1%
7 (7)	Deutschland		27,9%	28,1%
8 (5)	Vereinigte Arabische Emirate		81,3%	83,2%
9 (9)	Taiwan, China		48,2%	52,3%
10 (11)	Frankreich		41,1%	41,2%

J'adore.
Addicted to win.

It makes us happy if you appreciate the reliability and excellence of our customized services. So let us just say a big **THANK YOU** for honoring us with the **INDUSTRY CHOICE AWARD** for being best **CSA/CSSA** of the year.

Payload Asia Awards 2016
554/5254 of the Year
LTD Group
INDUSTRY CHOICE AWARDS

f t in

ECS group

AZ ALIATA AIR CANADA AIR CHINA AIR FRANCE AIR INDIA AIR JAPAN AIR KOREA AIR MALAYSIA AIR NEW ZEALAND AIR NORWAY AIR QATAR AIR SINGAPORE AIR SWISS AIR TAIWAN AIR THAI AIR TURKEY AIR VIE

GENIEVE Nordica UNIVERSAL

Leading is a commitment.

zesse stimmen. Heute kann ein e-AWB in weniger als einer Minute erzeugt und verarbeitet werden.

Was ist technisch zu beachten?

Die e-AWB funktioniert über zwei Komponenten. Auf der «Frontseite» steht die elektronische Nachricht, der Frachtbrief, der an die Fluglinie übertragen wird. Das multilaterale Agreement zum e-AWB muss man vorher unterzeichnet haben, ansonsten besteht keine Freigabe seitens der Fluglinien.

Wie sieht ein idealtypischer Prozess aus, der mit dem Verloader abgestimmt ist?

Die Daten fließen aus dem Warenwirtschaftssystem des Verladers direkt in die Datenzentrale von e-Freight Switzerland, die Spedlogswiss und IG Air Cargo betreiben. Der Spediteur liest die Daten für den Auftrag und den Zoll aus, die ergänzten Dokumente gehen an den Transporteur, an das Zwischenlager für die Kommissionierung, an das Ground Handling und schliesslich an die Fluglinie, die sie bis zur Destination weiter reicht.

Wo liegt noch Verbesserungspotenzial?

Das eingesetzte Programm sollte wie z.B. im «loggPRO.efreight» die nötigen Papiere (AWB falls gewünscht, Label, Pouch USA-Security Statement etc.) ausdrucken können. Manche Dokumente können noch nicht elektronisch übertragen werden.

Tracking und Tracing dürfte einfach sein.

Die Transparenz über die ganze Supply Chain ist gegeben. Wenn kein Datenlogger mitreist, werden dem Kunden per «Milestones» alle Daten kompakt angeboten. Information wird immer wertvoller.

Zwei Benelux-Flughäfen

Visionen realisieren

Offenheit ist mehr als die Transparenz der Logistikprozesse. «SCMP» und «SSCG» mögen mysteriös klingen, doch sind sie am Flughafen Amsterdam Kürzel für grosse öffentlich-private Partnerschaften. In Brüssel lädt man noch mehr Köpfe in die Ideenwerkstatt ein.



Wichtig für die Wirtschaft: Willem-Alexander, König der Niederlande, weihte das JIC ein.

Einfallsreichtum kann man den Belgiern und ihren niederländischen Nachbarn nicht absprechen. Dank ihres Verhandlungs- und Handelsgeschicks ist das Hinterland der kleinen Länder riesig, weswegen nicht nur die Häfen dieses Abschnitts der Nordrange, sondern auch die Flughäfen der Region zu den grössten europäischen Drehscheiben für Fracht gehören.

Zwischen pfiffig und königlich

In Amsterdam unterstützen bereits die Hochschullehre und -forschung sowie die Regierung das Bestreben der Frachtgemeinschaft, den Flughafen Schiphol zu einem «smart hub» zu machen. Zu den bisherigen Mitstreitern im Smart Cargo Mainport Program (SCMP), das innovative Wege finden will, um den Warenfluss durch die Plattform zu verbessern, kam kürzlich noch Fresco Flowers als

neuer Partner hinzu. Höchste Ehre liess schliesslich König Willem-Alexander Schiphol Smartgate Cargo (SSGC) zuteil werden, deren jüngstes Element, das Joint Inspection Center (JIC), er am 22. November eingeweiht hat. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Initiative der Zollverwaltung, des Flughafenbetreibers, von KLM Cargo und Air Cargo Netherlands.

Zwischen heute und übermorgen

An alle Beteiligten inklusive die Anrainer des Standorts richtet sich der Aufruf des Flughafens Brüssel, sich an der im November eröffneten Strategievision 2040 zu beteiligen. Frachtseitig will man intermodale Voraussetzungen schaffen, um bis zum Stichjahr von heute ca. 600 000 t auf 925 000 t Frachtumschlag p.a. zu kommen.

Andreas Haug

Fotos: KLM (klein), Flughafen Amsterdam



Moving business forward!

Enjoy the reliability of world-class professionalism and service by China Airlines Cargo.

