



Die Luftfracht im Fokus



Die Schweizer Regierung hat Mitte März mit dem Lockdown rasch auf die Ausbreitung des Coronavirus reagiert. Tausende Schweizer waren in aller Welt blockiert und mussten zurückgeholt werden. Zudem musste insbesondere medizinisches Material transportiert werden. In der Corona-Krise zeigte sich deutlich, warum die Schweiz eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur braucht, nicht nur um bei Grenzschiessungen Repatriierungsflüge durchzuführen, sondern auch um die Versorgung mit dringend benötigten Waren sicherstellen zu können.

Zehn Jahre nach der Durchführung der ersten Luftfrachtlogistikstudie durch die Universität St. Gallen liegt nun mit dieser Publikation eine neue Studie vor, welche den ausserordentlichen Stellenwert der Luftfracht insbesondere für die Schweizer Exportbranche aufzeigt.

2019 hat die Schweizer Industrie Waren im Gesamtwert von 312 Milliarden Schweizer Franken exportiert. Davon wurden Güter im Wert von 157 Milliarden über Schweizer Flughäfen abgefertigt und per Luftfracht transportiert. Mit einem Exportanteil von rund 50% stellt die Luftfracht (gemessen am Wert der Sendungen) den wichtigsten Transportträger für die Schweiz dar. Gütertransporte per Flugzeug kommen nur selektiv zur Anwendung, vorwiegend für wertvolle Sendungen wie Uhren und Edelmetalle, dringende Lieferungen, z. B. Ersatzteile, verderbliche Produkte, hochwertige Pharmazeutika oder Lebensmittel (vorwiegend im Import).

Luftfahrt und Luftfracht sind daher wichtige Wettbewerbsfaktoren für die Schweiz und tragen massgeblich zur Sicherung von Entwicklung und Wohlstand in unserem Land bei.

Aus klimatechnischer Sicht geraten der Luftverkehr und somit auch die Luftfracht zunehmend in die Kritik. Dabei ist zu beachten, dass Luftfracht meist dann eingesetzt wird, wenn andere Transportmittel die Transportanforderungen nicht erfüllen können.

Ich bin überzeugt, dass Sie nach Durchsicht dieser Informationsbroschüre mit wissenschaftlich erarbeiteten Fakten und praktischen Erkenntnissen die Bedeutung der Luftfracht für unser Land besser verstehen werden. Wichtig sind reibungslos funktionierende Infrastrukturen mit ausreichender Kapazität und vorteilhafte Rahmenbedingungen.

Guy Parmelin
Bundesrat



Eine Stimme für die Luftfracht



Gegründet wurde unsere Interessengemeinschaft im Jahr 2010 durch 25 Gründungsfirmen mit dem Ziel, dieser oft unterschätzten Transportart erhöhte Akzeptanz und den beteiligten Akteuren Unterstützung bei der Abwicklung von Luftfrachtsendungen zu bieten. Inzwischen ist praktisch die ganze Schweizer Luftfracht unter einem Dach vereinigt und eine gesunde Mischung von über 100 Firmen (Airlines, Spediteure, Versicherungsgesellschaften, Ground Handlern, Strassentransporteurern, Beratungsfirmen, IT-Anbieter, General Sales Agents etc.) sorgt für die nötige Diversität und Vielseitigkeit.

Unsere Vision ist die Entwicklung einer professionellen, modernen und vereinten Gemeinschaft zugunsten der Luftfracht in der Schweiz, um folgende Ziele erfüllen zu können:

Luftfracht stärken durch Lobby-, Kommunikations- und PR-Aktivitäten

Aktiv gemeinsame Lösungen finden und innovative Projekte für effiziente Prozesse umsetzen.

Entwicklung fördern durch Kommunikation und regelmässigem Austausch von Informationen

Die wichtigsten Eckpunkte für die erfolgreiche Weiterentwicklung der Luftfracht in der Schweiz sind:

- Leistungsstarke, entwicklungsfähige und qualitativ hochstehende Infrastrukturen
- Globales Streckennetz mit ausreichender Frachtkapazität
- Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen

- Wirkungsvolle Security mit adäquaten Rahmenbedingungen
- Digitalisierung für optimierten und nahtlosen Datenaustausch

Luftfracht während der Covid-19 Krise im Frühjahr 2020

Wer hätte jemals gedacht, dass z. B. am Flughafen Zürich oder bei der Swiss International Airlines die Bedeutung der Luftfracht grösser sein wird als diejenige der Passagiertransporte? Zwar nur für eine kurze Zeit aber dafür mit hoher Wirkung. Dank der Flexibilität und dem Einsatz aller Beteiligten konnten kurzfristig Luftbrücken für (Hilfs-) Gütertransporte durchgeführt werden. Der Ertragseinbruch für viele der involvierten Firmen ist dramatisch, aber alle sind zuversichtlich, dass sie einen Weg aus dieser Krise in eine erfolgreiche Zukunft finden werden.

Gemeinsam für die Luftfracht

Mit der Umsetzung dieser Studie, durchgeführt durch das Institut für Supply Management der Universität St. Gallen von Ludwig Häberle, unter der Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, sind wir stolz darauf, einen wichtigen Beitrag zum Verständnis über die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfracht für unser Land beigetragen zu haben.

An dieser Stelle möchte ich mich für die ideelle und finanzielle Mitwirkung und Unterstützung von diversen Behörden, Firmen und Einzelpersonen ganz herzlich bedanken.

IG AirCargo Switzerland
Peter Somaglia
Präsident



Luftfrachtmarkt

50 %

des Gesamtexportes mit einem Warenwert von CHF 157 Mrd. wurden 2019 aus der Schweiz per Luftfracht exportiert (inklusive Edelmetalle).

47 % beträgt der wertmässige Anteil von chemisch-pharmazeutischen Produkten, welche damit die

wichtigste Warenkategorie

für Luftfrachtexporte aus der Schweiz darstellt (ohne Edelmetalle).

CHF 1 413

beträgt der durchschnittliche Wert einer Luftfrachtsendung pro Kilo im Schweizer Export. Damit liegt dieser um den Faktor 150 über dem Strassengüterverkehr.

25'000

Arbeitsplätze in den Bereichen Logistik, Industrie und Handel sind der Luftfracht direkt oder indirekt zuzuordnen.

200

Speditionskaufleute werden jährlich ausgebildet und erhalten einen eidgenössischen Berufsabschluss.

2019 wurden an den drei grossen Schweizer Flughäfen

638 505 t

Luftfracht abgefertigt. Dies entspricht knapp $\frac{1}{3}$ des Luftfrachtumschlages am Flughafen Frankfurt.

$\frac{1}{3}$

des wertmässigen Luftfrachtaufkommens sowie $\frac{1}{5}$ der Tonnage sind für die USA bestimmt - der wichtigste Einzelmarkt für die Schweizer Exportindustrie (ohne Edelmetalle).

29 %

beträgt der Anteil des Luftfrachtersatzverkehrs (Zu- oder Abbringer per LKW von/nach europäischen Hubs) am gesamten Luftfrachtaufkommen in der Schweiz.

82 %

ist der wertmässige Anteil der Luftfrachtexporte an den gesamtschweizerischen Exporten im Überseeverkehr.

Digitalisierung

73 % in Basel, 68 % in Genf und 56 % in Zürich beträgt die

e-AWB Durchdringung

in der Schweiz.



Die Schweiz erreicht den

20. Platz

unter 135 Ländern, im «IATA E-Freight-Friendliness Index» (EFFI).

Kundenanforderungen

64 %

der Spediteure erwarten durch die Aufhebung des Nacht-/Wochenend-Fahrverbotes eine Zunahme der Luftfrachtabwicklung über Schweizer Flughäfen.

77 % ex Zürich, 75 % ex Basel und 46 % ex Genf, beträgt die

Zufriedenheitsquote

der Exportspediteure sowie 73 % nach Basel, 56 % nach Zürich und 68 % nach Genf im Importgeschäft.

Klima und Umwelt

50 % Reduktion der Netto-CO₂-Emissionen

bis 2050

verglichen mit 2005, ist das erklärte Ziel der IATA für die Luftfahrtbranche.

10 %

beträgt der Anteil des nationalen und internationalen Flugverkehrs an den Treibhausgasemissionen der Schweiz gemäss Absatzprinzip.

69 %

der Spediteure erachten papierlose Abfertigungsprozesse als wichtig bis sehr wichtig.

13. Rang für die Schweiz im Logistics Performance Index der Weltbank über die

«logistische Affinität»

einzelner Staaten (Rang 6 im Jahr 2007).

61 %

der Spediteure wickeln Exportsendungen mehrheitlich über Schweizer Flughäfen ab. Frankfurt ist für 67 % der Spediteure ein wichtiger Transitflughafen in Europa.

2,4 % der globalen CO₂-Emissionen entstehen durch die kommerzielle Luftfahrt. Mit einem Anteil von 19 %, trägt die Luftfracht knapp

0,5 %

zu den weltweiten CO₂-Emissionen bei.

311 Flughäfen

in 71 Ländern auf allen Kontinenten nehmen an der Airport Carbon Accreditation Initiative zur Reduktion der Emissionen teil und repräsentieren 45 % des globalen Luftverkehrs.



Management Summary

Die Studie Schweizer Luftfrachtlogistik 2020 untersucht die Bedeutung der Luftfrachtlogistik für die Schweizer Volkswirtschaft und beleuchtet die Leistungen der Akteure der Luftfrachtlogistik aus verschiedenen Perspektiven. Unter Berücksichtigung der Kundenperspektive wird deren Leistungsprofil im europäischen Vergleich mit Fokus auf die Themenschwerpunkte Luftfrachtmarkt, Digitalisierung, Klima und Umweltschutz sowie regulatorische Rahmenbedingungen dargestellt. Dies führt zu folgenden zentralen Erkenntnissen.

Luftfrachtmarkt & Trends.

Die Luftfracht eröffnet der Schweiz globale Absatzmärkte, wobei der Wirtschaftsstandort Schweiz massgeblich von einer guten Luftverkehrsanbindung profitiert. Mit der weiter zunehmenden Bedeutung der Überseemärkte Asien und Nordamerika ist die Luftfracht systemrelevant für die volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz und trägt dabei entscheidend zur Sicherung von Wohlstand und Arbeitsplätzen bei.

Nach Wert verliessen 50% aller Exporte (CHF 157 Mrd.) im Jahr 2019 die Schweiz per Luftfracht. Der Wertanteil von 82% aller Exporte im Interkontinental-Transport betont die hohe Relevanz des Verkehrsträgers Luftfracht für die Erschliessung interkontinentaler Märkte. Der hohe Durchschnittswert von CHF 1 413 pro Kilo im Export im Jahr 2019 gilt als zentrales Charakteristikum des Verkehrsträgers Luftfracht in der Schweiz. Dabei ist der Tonnageanteil der Luftfracht im Export und Import mit unter 1% sehr gering. Bei nahezu konstantem Luftfrachtaufkommen an den Schweizer Flughäfen über die letzten zehn Jahre ist der durchschnittliche Wert der per Luftfracht abgewickelten Exporte (+43%) und Importe (+57%) gestiegen. Bei den Industriegütern hat die Relevanz chemisch-pharmazeutischer Produkte mit 47% aller Luftfrachtexporte in den letzten Jahren weiter zugenommen. Auch Maschinen, medizinische Produkte und Uhren sind wichtige Exportgüter der Schweizer Luftfracht. Eine Besonderheit des Luftfrachtstandortes Schweiz

stellt der mit 70% hohe Anteil an Fracht auf Passagierflügen dar. Während die Exportindustrie durch die Kombination aus Fracht- und Passagierangebot von einem dichten Flugnetz profitiert, sichern sich Fluggesellschaften mit Start-/Zieldestination an Schweizer Flughäfen insbesondere auf Langstreckenflügen eine höhere Rentabilität dieser Flüge.

Kundenperspektive

Luftfrachttransporte werden gemeinsam durch Verlader, Spediteure, Fluggesellschaften sowie Ground Handling Agents durchgeführt und sind eng mit Zoll-, Sicherheits- sowie weiteren Behörden verknüpft. Aufgrund der Komplexität luftfrachtlogistischer Prozessketten übernehmen meist spezialisierte Luftfrachtspediteure im Auftrag von Verladern die Organisation und Abwicklung der Prozesse. Dadurch gilt es, im Rahmen von Kundenanforderungen insbesondere die Perspektive von Spediteuren zu berücksichtigen. Kurze Transportzeiten über lange Distanzen, hohe Sicherheitsstandards für die Fracht sowie eine ausgeprägte Zuverlässigkeit durch exakt geplante Transportprozesse stellen hier aus Kundensicht entscheidende Kriterien für die Nutzung der Luftfracht als Transportmittel dar. Über 75% der Schweizer Spediteure wickeln die Luftfracht mehrheitlich über Schweizer Flughäfen ab. Durch die gute Verbindung mit dem Schweizer Markt über regelmässige Road Feeder Services bieten Megahubs im europäischen Umland eine attraktive Alternative und stellen eine direkte Konkurrenz für den Luftfrachtstandort.

Im internationalen Vergleich werden die drei Schweizer Landesflughäfen für ihre Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sowie für ihre hohen Sicherheitsstandards geschätzt. Aufgrund der hochwertigen Produkte in der Schweizer Luftfracht ist eine entsprechende Infrastruktur für Spezialgüter wie Wertfracht, temperaturgeführte und verderbliche Güter ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Luftfrachtstandort. Eine Herausforderung liegt im hohen Kostenniveau der Schweiz, vor allem bei arbeitsintensiven Prozessschritten. Darunter leidet die Konkurrenzfähigkeit



der Schweizer Luftfrachtlogistik gegenüber anderen europäischen Flughäfen. Um den Nachteil der hohen Kosten zu kompensieren, kann sich die Schweiz im europäischen Vergleich insbesondere über Qualität differenzieren. Der Digitalisierung der Luftfrachtlogistik kommt hier strategisch eine entscheidende Rolle zu. Angesichts der komplexen Prozessketten bietet die Nutzung integrierter Plattformen mit einheitlichen Standards das Potenzial zur papierlosen Sendungsabwicklung und nahtlosen -überwachung.

Digitalisierung

In Bezug auf Digitalisierung stellen die Steigerung der Transparenz und ein höherer Automatisierungsgrad in der Sendungsabwicklung zentrale Ansätze in der Luftfrachtlogistik dar, wobei insbesondere technologische Trends wie künstliche Intelligenz und Blockchain das Potenzial aufweisen, in kurzer Zeit strukturell grosse Veränderungen zu bewirken. Manuelle, papierbasierte Prozesse bringen derzeit einen erheblichen administrativen Mehraufwand mit sich und schränken die Ressourcenplanung sowie die Datenqualität für alle Akteure ein. Papierlose Abfertigungsprozesse werden von 69% der befragten Spediteure als wichtig bis sehr wichtig eingestuft. In einem fragmentierten Markt ohne dominierende Marktteilnehmer gestaltet sich die Durchsetzung branchenweiter Standards herausfordernd. Mit der Initiative ONE Record schwenkt die IATA von der dokumentenzentrierten auf eine daten- und prozesszentrierte Luftfrachtlogistik um, sodass der elektronische Datenaustausch «end-to-end» gefördert wird. Die übergreifende Integration aller Akteure bietet im Vergleich zu isolierten Lösungen Effizienzvorteile in der logistischen Gesamtbetrachtung. Die überschaubare Anzahl an Akteuren und der damit kleine Schweizer Markt bieten international gute Chancen, die Digitalisierungspotenziale branchenweit umzusetzen und integrierte Plattformen für den Einschluss aller Akteure aufzubauen.

Klima und Umweltschutz

Die kommerzielle Luftfahrt steht im Jahr 2018 für 2,4% der globalen CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe. Davon sind etwa 19% der Luftfracht zuzuordnen. Mit 5,35 Millionen Tonnen emittierten CO₂-Äquivalenten lagen die Luftverkehrsemissionen im Jahr 2017 bei rund 10% der gesamthaften CO₂-Emissionen der Schweiz. Aufgrund des steigenden Anteils des Luftverkehrs an den globalen CO₂-Emissionen und des prognostizierten weiteren Anstiegs kommt der Branche eine besondere Bedeutung zur Erreichung der internationalen Klimaschutzziele zu. CO₂ besitzt die stärkste

Klimawirkung aller Luftverkehrsemissionen, da es nicht nur den höchsten Emissionsanteil bei der Verbrennung von Kerosin verursacht, sondern auch mehrere Jahrzehnte in der Atmosphäre verweilt. Neben den CO₂-Emissionen müssen auch die Klimawirkungen von «Nicht-CO₂-Emissionen» wie Stickoxid, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Russpartikeln berücksichtigt werden.

Die Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der IATA bietet langfristig effektive Ansätze zur Reduktion der Luftverkehrsemissionen, wobei technologische Innovationen die grösste Wirkung versprechen. Die politische Förderung alternativer Treibstoffe stellt für die Schweiz einen Ansatzpunkt dar, um einen Beitrag zur ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Luftfahrt zu leisten.

Der Transport im Flugzeug verursacht pro Kilometer im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern den bei weitem grössten CO₂-Ausstoss. Da der Transport von Luftfrachtsendungen in Verbindung mit vor- und nachgelagerten Transporten auf der Strasse abgewickelt wird, ist der ökologische Fussabdruck einer Luftfrachtsendung gesamthaft zu betrachten und nicht allein auf den Transport im Flugzeug zwischen zwei Flughäfen zu reduzieren.

Regulatorische Rahmenbedingungen

Die Schweizer Luftfrachtlogistik profitiert weltweit von umfangreichen Luftverkehrsrechten, wodurch die Schweiz im internationalen Vergleich für ihre Grösse eine sehr hohe Luftverkehrsanhängigkeit aufweist. Eingeschränkte Betriebszeiten sowie die limitierte Erreichbarkeit der Schweizer Flughäfen durch das Nacht- und Wochenendflugverbot für Lkws sowie das Nachtflugverbot stellen insbesondere im Hinblick auf den internationalen Standortwettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen eine Herausforderung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfracht dar.

Als Reaktion auf die COVID-19 Krise im Jahr 2020 wird die Studie um einen Exkurs zum Fokusthema Luftfracht in Krisenzeiten erweitert, um relevante Auswirkungen auf die Luftfrachtlogistik zu erfassen und Aussagen über den Umgang der Branche mit der Krise zu treffen.

Institut für Supply Chain Management Universität St. Gallen

Ludwig Häberle

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle



Luftfrachtmarkt und Trends

50%

des Gesamtexportes mit einem Warenwert von CHF 157 Mrd. wurden 2019 aus der Schweiz per Luftfracht exportiert (inklusive Edelmetalle).

82%

ist der wertmässige Anteil der Luftfrachtexporte an den gesamtschweizerischen Exporten im Überseeverkehr.

Seite 09
Luftfrachtmarkt und
Entwicklungen

Seite 13
Lebensmittelimporte
per Luftfracht

Seite 16
Ersatzverkehr (RFS)

Seite 18
E-Commerce



Luftfrachtmarkt und Entwicklungen

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsträgers Luftfracht¹

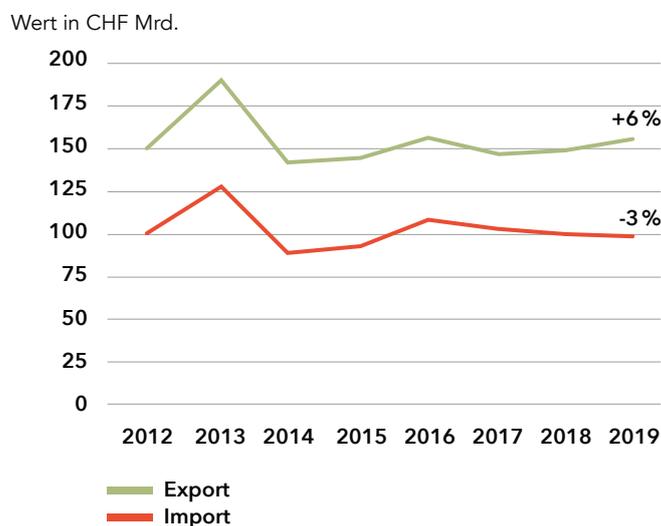
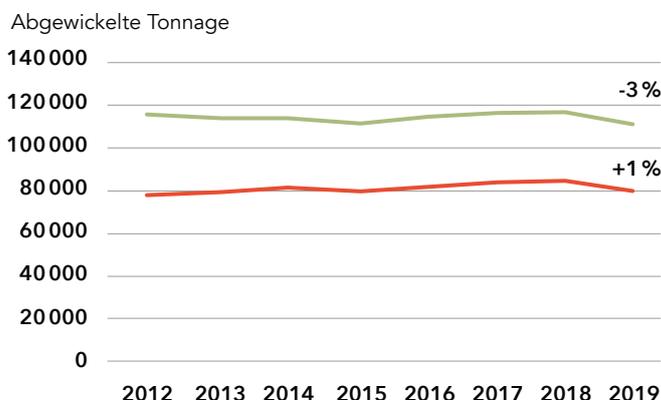
Gut ein Drittel des weltweiten grenzüberschreitenden Warenhandels wird per Luftfracht abgewickelt, legt man den Warenwert zugrunde. Damit gilt die Luftfracht als Treiber für die Entwicklung des Welthandels. Die Schweiz verfügt über eine der höchsten Aussenhandelsquoten aller OECD-Staaten, weshalb Waren-Ex- und -Importe für die Schweizer Volkswirtschaft essenziell sind. Die Luftfracht sichert der Schweizer Wirtschaft die Einbindung in globale Lieferketten und öffnet Absatz- ebenso wie Beschaffungsmärkte. Der Einsatz der Luftfracht stellt sicher, dass hochwertige, verderbliche und zeitkritische Waren schnell und sicher über lange Distanzen durch die Welt transportiert werden.

Im Jahr 2019 wurden Waren im Wert von CHF 157 Milliarden per Luftfracht aus der Schweiz exportiert. Der Anteil der Luftfracht an den gesamthaften Exporten in Höhe von CHF 312 Milliarden beträgt damit 50%. Bei den Importen liegt der Anteil der Luftfracht mit CHF 98 Milliarden bei gut 35%. 111 357 Tonnen abgewickelte Luftfracht im Export im Jahr 2019 entsprechen einem Anteil von 0,56% an den gesamten Schweizer Exporten, im Import liegt der Anteil bei 0,16%. Mit CHF 1 413 weist die Luftfracht pro Kilo verglichen mit anderen Verkehrsträgern einen besonders hohen Warenwert auf. Das vergleichsweise geringe Tonnageaufkommen und der hohe Wert pro Kilo verdeutlichen somit, dass Unternehmen den Transport in der Luft nur selektiv für ausgewählte Warenkategorien einsetzen.

Entwicklungen in Export und Import

Während die Tonnage im Export und Import insgesamt nahezu konstant blieben, zeigt sich unter Ausschluss von Edelmetallen, dass der Wert der Luftfracht von 2012 bis 2019 konstant zunahm: Im Export von knapp CHF 74 Milliarden auf über CHF 102 Milliarden, im Import von knapp CHF 27 Milliarden auf über CHF 43 Milliarden. Dabei fällt die Wertzunahme der Luftfrachtimporte mit 57% seit 2012 noch stärker aus als bei den Exporten.

Entwicklung der Schweizer Exporte und Importe per Luftfracht nach Tonnage und Wert von 2012 bis 2019



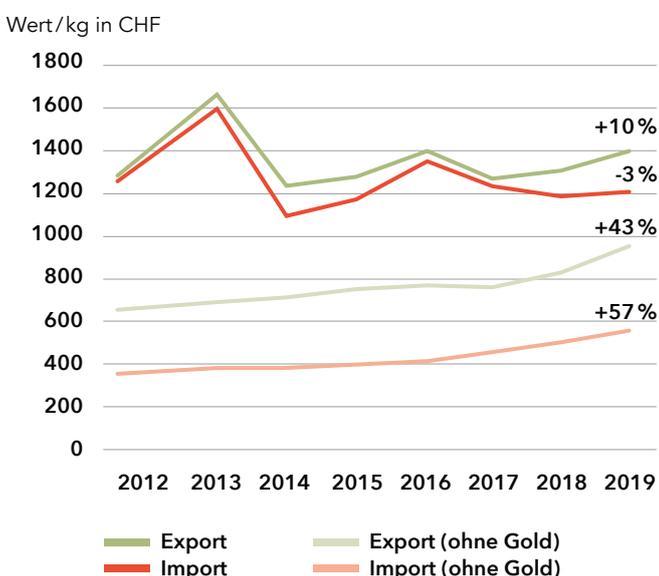
¹Mineralölprodukte (z. B. Kerosin) sind als nicht kommerziell relevant von allen Statistiken und Darstellungen im Kapitel ausgenommen (EZV Warenkategorie 07.02).



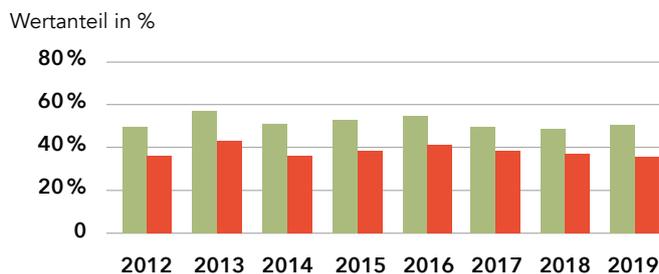
Einfluss der Warenkategorie Edelmetalle

Edelmetalle sind ein wichtiger Bestandteil der Schweizer Luftfracht. Obwohl der Tonnageanteil von Gold und anderen Edelmetallen (EZV Warenkategorie 10.02) insgesamt gering ist, beeinflusst dessen hoher Wert pro Kilo und die Volatilität des Goldpreises den Wertanteil der Luftfracht am Aussenhandel signifikant². Der Ausschluss der Warenkategorie 10.02 aus der Statistik reduziert den Wertanteil der Luftfracht am gesamten Aussenhandel im Export von 50% auf 40%, im Import von 35% auf 20%. Aus Gründen der Transparenz ist angegeben, ob Statistiken mit oder ohne «Goldfaktor» ausgewiesen werden³.

Entwicklung der Schweizer Exporte und Importe per Luftfracht nach Wert von 2012 bis 2019



Entwicklung des Wert- und Tonnageanteils der Luftfracht in % aller Exporte / Importe der Schweiz



Exkurs: Wertschöpfung und Arbeitsplätze der Luftfahrtbranche

Berücksichtigt man neben den direkten (Einnahmen an Flughäfen) und indirekten (Einnahmen der Zulieferer) Effekten auch die volkswirtschaftlichen Effekte im weiteren Sinne (z.B. Ausgaben im Tourismus), sichert der Luftverkehr rund 200 000 Arbeitsplätze in der Schweiz^{4/5}. Zu den gut 67 000 Beschäftigten direkt an den Schweizer Flughäfen (inklusive Non-Aviation Services) kommen indirekt 49 000 Arbeitsplätze bei Zulieferern in der Supply Chain hinzu. Weiter können durch die Multiplikator-Wirkungen der direkten und indirekten Effekte – hierzu zählen Konsumausgaben der Beschäftigten sowie Ausgaben im Tourismus und Geschäftsreisebereich als induzierte bzw. katalytische Effekte – schätzungsweise 90 000 weitere Arbeitsplätze in der Schweiz gesichert werden. Der Luftfracht sind etwa 25 000 Arbeitsplätze in den Bereichen Logistik, Industrie und Handel direkt oder indirekt zuzuordnen. Mit einer Wertschöpfung von über CHF 30 Milliarden trägt die Luftfahrtbranche gut 4% zum Bruttoinlandsprodukt der Schweiz bei und erbringt damit einen beachtlichen Anteil an der Wertschöpfung.

²Darstellungen im Kapitel ausgenommen (EZV Warenkategorie 07.02) Preis für ein Kilo Gold am 24.04.2020: CHF 54 115.

³Grundsätzlich sind Statistiken inklusive Edelmetalle (EZV Warenkategorie 10.02) aufgeführt. Bei Ausschluss wird dies im Einzelfall ausgewiesen.

⁴Air Transport Action Group (ATAG). (2018). Aviation benefits beyond borders.

⁵Boston Consulting Group (2018). The Swiss Aviation Ecosystem.

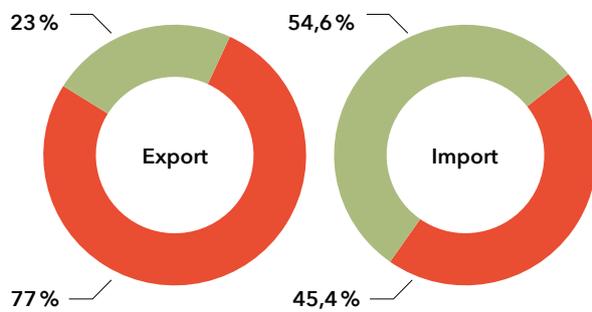


Interkontinental-Transport

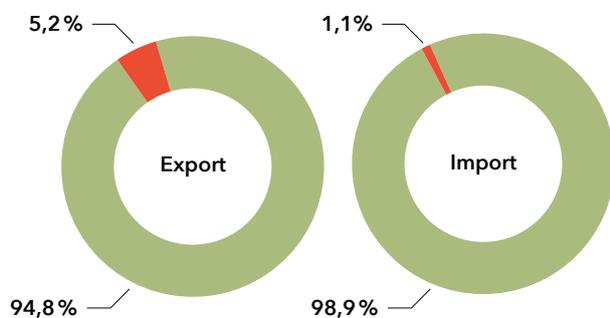
Nach Wert wurden im Jahr 2019 mindestens 81,6% aller interkontinentalen Exporte aus der Schweiz (Total über 121 Milliarden CHF) per Luftfracht abgewickelt⁶. Während der Transport per Seefracht mehrere Wochen in Anspruch nimmt, lassen sich Transporte über mehrere tausend Kilometer mit dem Flugzeug in wenigen Stunden bewältigen. Damit ist die Luftfracht als schnellster Verkehrsträger auf der Langstrecke im Interkontinental-Handel für viele Unternehmen unverzichtbar.

Wert- und Tonnageanteile im Interkontinentaltransport nach Verkehrsträger im Jahr 2019 (ohne Gold⁶)

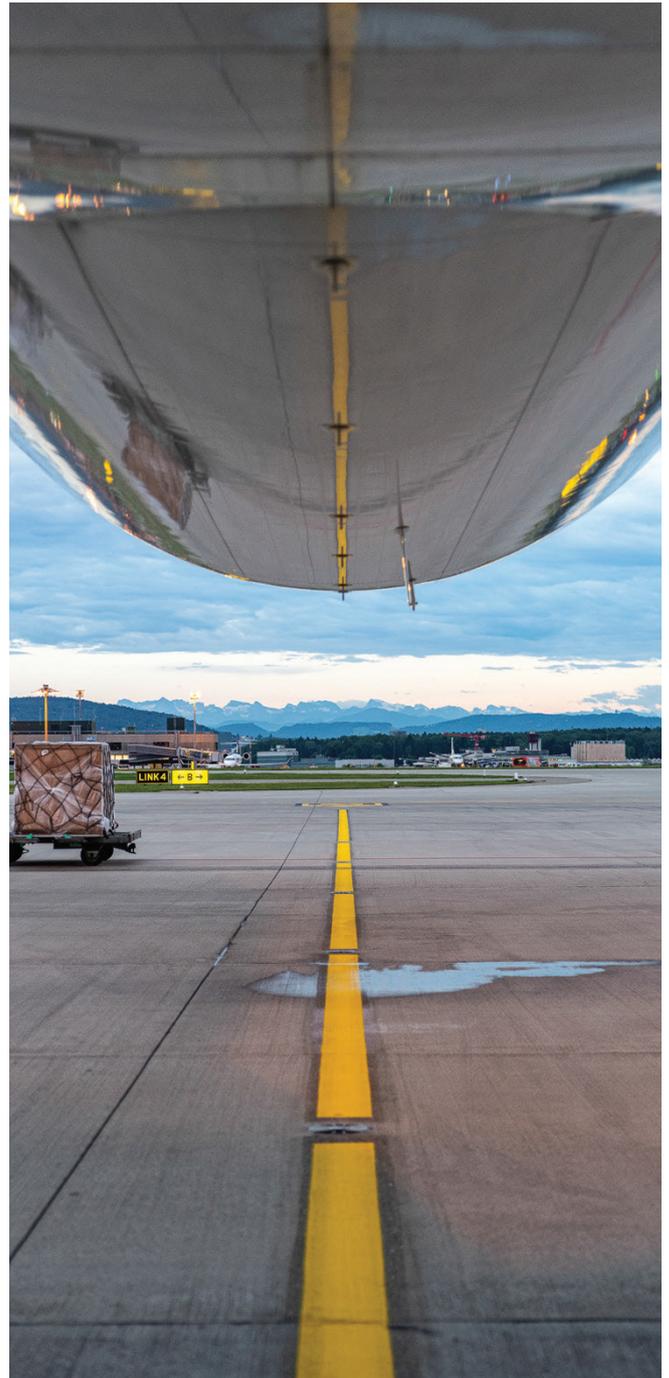
Wertanteil



Tonnageanteil



— Luftfracht
— Seefracht



⁶Gold und andere Edelmetalle ausgenommen (EZV Warenkategorie 10.02).