

Wette auf die Zukunft: Das Terminal 1 des Flughafens Maskat wurde am 20. März 2018 eingeweiht und spielt eine entscheidende Rolle in den Plänen des Sultanats, eine vom Öl unabhängige Wirtschaft zu entwickeln.



FOTOS: OMAN AVIATION GROUP; OMAN AIR SATS CARGO

Spätzünder Maskat

Das Sultanat Oman will den Hauptstadt-Airport zu einem neuen **Nahost-Luftfrachthub** machen. Hat dieses Vorhaben angesichts der etablierten Flughäfen in der Region eine Chance?

Von Kerstin Kloss

Die Coronakrise hat auch das Sultanat Oman längst erreicht. Vor dem Ausbruch der Pandemie flogen die Passagiermaschinen von Qatar Airways den Hauptstadtflughafen mit Bellyfracht noch 14-mal pro Woche an. Kein ausländischer Carrier hatte eine höhere Frequenz. Das ist bis auf weiteres vorbei. Jetzt ist der Flughafen Maskat für ausländische Passagiermaschinen geschlossen. Nur für Frachter ist der Airport geöffnet, mit dem das Sultanat große Hoffnungen auf eine Diversifizierung der heimischen Wirtschaft und eine größere Unabhängigkeit vom Erdöl verbindet.

Ehrgeizige Ziele

Das drittgrößte Land auf der Arabischen Halbinsel soll ein Logistikhub werden. Sobald der Airport wieder geöffnet ist, wird weiter an diesem ehrgeizigen Ziel gearbeitet.

Sultan Al Rawahi, Air Logistics Program Manager bei der Oman Aviation Group (OAG), sagt: „Die Logistikstrategie des Sultanats Oman sieht bis 2040 einen Luftfrachtumschlag von 1,5 Mio. t vor. Im Einklang damit steht unsere eigene Luftfrachtstrategie, die bis 2030 730.000 t vorsieht.“

Seit März 2018 ist Oman Air Cargo als Frachtabteilung des nationalen Carriers Oman Air am Cargo Terminal in Maskat am Start und nutzt 47 Passagierflugzeuge für Beiladefracht. „Das neue Frachtterminal in Maskat ging mit einer erweiterten Umschlagkapazität von 150.000 t pro Jahr in Betrieb“, sagt Al Rawahi. Von Januar bis November 2019 wurden dort von allen Carriern zusammen 237.752 t Fracht umgeschlagen – ein Plus von 10,8 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bis 2040 soll das Cargo Terminal in Maskat nach einer Meldung von „Oman

News Agency“ auf 22.000 m² für eine Kapazität von 350.000 t pro Jahr ausgebaut werden.

Doch die internationale Luftfracht steckt in einer Schwächeperiode fest. Dessen ungeachtet geht die OAG bis Ende dieses Jahres von einem Frachtvolumen von 294.000 t an den beiden Flughäfen Maskat und Salalah aus. Das würde 14,4 Prozent Wachstum gegenüber 2019 (257.000 t) bedeuten.

Experten sehen die Prognosen über diese Mengenentwicklung skeptisch. „Derzeit gibt es nicht genug Ladung, um die Flugzeuge an den Drehkreuzen vollzubekommen“, sagt Hendrik Khezri, Geschäftsführer Luftfracht bei A. Hartrodt am Flughafen Frankfurt am Main. Nach einem schwachen 2019 gebe es jetzt beispielsweise beim deutschen Maschinenbau-Export weniger Aufträge. Das werde sich in diesem Jahr zeitversetzt auf die Luftfracht niederschlagen. Deshalb ist Khezri auch für 2020 „nicht ganz so optimistisch“.

A. Hartrodt nutzt größtenteils das Drehkreuz in Abu Dhabi (Vereinigte Arabische Emirate, VAE), für Luftfrachtverkehre zwischen Deutschland und Fernost auch Bangkok und Singapur. Bedarf für einen weiteren Golf-Hub sieht Khezri „nur bedingt“. Am wichtigsten sei „eine hohe Frequenz mit täglichen Abflügen aus dem Hub heraus“. Und das wird nach Ansicht des Luftfrachtmanagers in Konkurrenz zu etablierten Drehkreuzen wie Abu Dhabi, Doha (Katar), Dubai (VAE) oder Istanbul schwierig.

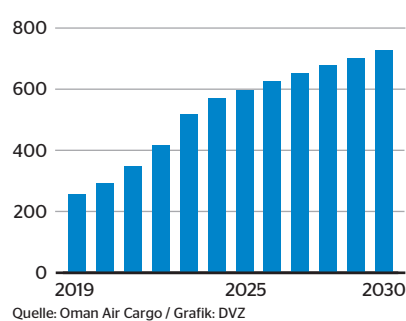
Wachstum erhofft sich die OAG mit Nischen. „Momentan konzentrieren wir uns bei unseren Exporten auf existierende Frachtkorridore mit Japan und Ostasien“, sagt Al Rawahi. Die Fischproduktion etwa solle „dramatisch“ angekurbelt werden, in Salalah bis 2022 ein Frischezentrum für den Im- und Export entstehen werden.

Oman Aviation Group

Die Dachgesellschaft mit 10.000 Mitarbeitern umfasst den Carrier Oman Air, die Flughafengesellschaft Oman Airports sowie Oman Aviation Services mit Bodenabfertigung, Catering, Duty-free, Hospitality und Cargo.

Ehrgeizige Wachstumspläne

Erwartete Entwicklung der Luftfracht für den Oman in Tsd. Tonnen



Quelle: Oman Air Cargo / Grafik: DVZ



„Aufgrund des sehr guten und dichten Angebotes zwischen Europa und Japan, direkt und im Transit, dürfte es einem Newcomer schwerfallen, nachhaltig Erfolge zu erringen“, sagt Henning Dieter, General Manager Airfreight Forwarding bei Yusen Logistics (Deutschland). Gerade japanische Kunden bevorzugten Direktflüge aus Europa in die japanischen Metropolen. „Nur wenn der Preis im Vordergrund steht, kommen Umladungen über Hubs im Nahen Osten infrage“, sagt Dieter. Dafür nutze Yusen Abu Dhabi, in Ausnahmefällen Doha.

Harte Konkurrenz am Golf

Auch Russland und Zentralasien sollen via Maskat mit Ostafrika verbunden werden. Oman Air verfügt laut Al Rawahi über alle Flugrechte. Seit Juli 2019 fliegt Oman Air nach Moskau, im Oktober 2019 wurde eine Absichtserklärung zwischen Oman und Kasachstan unterzeichnet. Zwischen beiden Ländern sind ab diesem Jahr 14 Flüge pro Woche und 14 Frachtflüge geplant. Michael Hess, Managing Director bei Hellmann East Europe in Moskau, hält es für den Oman aber für „sehr schwierig, sich als weiteres Luftfrachthub am Golf für Zentralasien zu etablieren“. Hellmann nutzt dafür vor allem Hubs in den VAE.

Der Oman positioniert sich auch für Sea-Air-Verkehre. Bedarf sieht Al Rawahi in der Textilbranche bei Transporten zwischen dem indischen Subkontinent und Europa. Bei kurzfristig steigender Nachfrage lasse sich mit Sea-Air-Verkehren via Oman Zeit einsparen. Khezri schätzt das anders ein: „Air-Sea ist tot. Wenn sich Lieferungen verspäten, werden sie komplett geflogen, sonst drohen Konventionalstrafen.“ Omans neuer Sultan Haitham dürfte die Logistikstrategie entschieden vorantreiben. Schließlich war er Vorsitzender des Komitees, das sie erarbeitet hat. (ol)

ANZEIGE

Ihre **LKW-Komplettlösungen**

in **EINER** Hand

INTERNATIONALE **LKW WALTER** TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

Tel.: +43 5 7777-0 www.lkw-walter.com

Nachgefragt

„Machen uns Sorgen wegen Corona“



Tan Siang Tang, Vorstandsvorsitzender von Oman Air SATS Cargo

Welche Auswirkungen hat Corona auf den Flughafen Maskat?

Er wurde für den Flugverkehr geschlossen, mit Ausnahme von Frachtflugzeugen und einigen Inlandsflügen. Natürlich machen wir uns wegen des Coronavirus Sorgen.

Hat das Hubkonzept eine Chance angesichts des zum Erliegen gekommenen Luftverkehrs?

Die Frachtbewegungen verlangsamten sich; das wird sich in den Zahlen niederschlagen. Im Januar hat sich der Umschlag gegenüber dem Vorjahresmonat um 10 Prozent verbessert, aber für die Zukunft sind wir nicht optimistisch.

Wie viele Frachter werden in Maskat aktuell abgefertigt?

Es gibt derzeit zehn Frachtlinienflüge pro Woche. Diese werden durch Ad-hoc-Charter ergänzt.

Ist der Flughafen Maskat mit seinem Hubkonzept nicht etwas spät dran in der Region?

Das Sultanat Oman ist bekannt als Schweiz des Nahen Ostens; seine Stärke liegt in seiner Neutralität. Deshalb wechseln einige Unternehmen zum Beispiel von Dubai nach Oman, weil sie aus politischen Gründen nicht direkt von Dubai nach Katar fliegen können.

Das Joint Venture Oman Air SATS fertigt die Fracht am Flughafen Maskat ab. Wie wichtig ist der Home-Carrier?

Oman Air trägt derzeit fast 70 Prozent zum Frachtvolumen bei. Wir sähen es gern, wenn andere Fluggesellschaften ihren Anteil auf bis zu 40 Prozent steigern würden.

Wird Oman Air künftig auch in Frachter investieren?

Um das Ziel von 1,5 Mio. t bis 2040 zu erreichen, brauchen wir definitiv Frachtmaschinen. Aber Oman Air wird keine eigenen Frachter anschaffen, sondern setzt auf Codesharing und Partnerschaften.