Cargolux ist Pilotkunde für Edifly

Luftfracht Informationsfluss mit Abfertigungsagenten soll erleichtert und verbilligt werden

Von Heiner Siegmund

Mit dem neuen Kommunikationssystem Edifly will die Frachtfluggesellschaft Cargolux den Informationsfluss mit Abfertigungsagenten erleichtern und Kosten sparen. Der Nachrichtenmanager wird gegenwärtig in zwei Pilotverfahren auf seine Praxistauglichkeit überprüft. Die Frankfurter LUG aircargo handling GmbH ist einer der Testpartner. Der andere ist der Hongkonger Abfertiger HACTL.

Für den Cargolux-Manager Henrik Ambak ist Edifly eine Art Google für Frachtflieger und Bodenabfertiger. Andere wie der ehemalige Frachtchef von Royal Jordanians, Ingo Roessler, vergleichen es von der Funktionsweise her mit Skype. Nicht von ungefähr. Denn die Übertragung von Sendungsdaten, wie sie früher per Telex erfolgte, läuft bei Edifly via Internet. Folglich kann jeder, der an das weltweite Web angeschlossen ist, im Prinzip das neue System nutzen. Roessler vermarktet Edifly in Europa.

Die Applikation ist einfach: Edifly verkauft an die Nutzer eine Software, die bei diesen installiert wird. So geschehen im Falle von Cargolux. Der Informationsfluss ist aber erst dann möglich, wenn auch der Geschäftspartner an das System angeschlossen ist. Im vorliegenden Fall sind das die Handlinganbieter LUG und HACTL. Der Absender von Nachrichten erhält eine digitale Signatur, unter der er Datenpakete verschlüsselt an seinen Geschäftspartner via Internet schicken kann. Kommt die Botschaft beim Empfänger an, dechiffriert dessen Software den Sender sowie die Inhalte der ankommenden Botschaft und übersetzt sie für diesen in nutzbare Information. Sobald die Transaktion erfolgt ist, erhält der Sender eine automatische Rückantwort als Beleg für den elektronischen Vorgang.

Dänischer IT-Tüftler. Die Frankfurter LUG dürfte der erste deutsche Anwender des erst vor wenigen Monaten vom dänischen IT-Tüftler und Verschlüsselungsspezialisten Anders Jensen entwickelten Kommunikationsmanagers sein. „Wir sind mitten in der Umstellung“, sagt LUG-Vertriebschef Patrick Tschirch. Konkrete Ergebnisse lägen noch nicht vor.

„Aber unabhängig davon sehe ich großen Sinn in der Nutzung von Edifly“, fügt er an. Das System sei weniger komplex als das des in der Reise- und Transportindustrie weltweit führenden IT-Dienstleisters Sita Inc. Und überdies deutlich kostengünstiger, versichern Tschirch und Ambak. So müssen Anwender von Edifly einmalig eine Softwarelizenz erwerben. Hinzu kommt eine jährlich zu entrichtende Festrate. Im Unterschied dazu müssen Sita-Kunden jede verschickte Einzelnachricht einzeln bezahlen.

Frankfurter LUG und Hongkonger HACTL testen das neue System

Großes Einsparpotenzial. Bewährt sich Edifly, wird Cargolux den Datendienst an allen eigenen Stationen innerhalb des weltweiten Netzes installieren. Die lokalen Bodenabfertiger des Kapazitätsanbieters dürften folgen. Ein Schneeballsystem würde entstehen, „durch das wir verglichen mit Sita eine geschätzte Summe von jährlich 500 000 EUR sparen könnten“, nennt Ambak eine Größenordnung.

Foto: Cargolux

Cargolux ist weltweit einer der ersten Nutzer des Nachrichtenmanagers Edifly.

Inzwischen weiß auch der Airline-Verband Iata, dass es mit Edifly ein neues elektronisches Werkzeug für den Datenaustausch via Internet gibt. „Wir sind immer für Kostensenkungen und Serviceverbesserungen aufgeschlossen“, lautet eine erste Reaktion von Iata-Chef Giovanni Bisignani. Vor allem im Rahmen des von der Iata propagierten Qualitätsprogramms Cargo 2000 könnte sich das System durch den umgehenden Transfer von Leistungsparametern einen Namen machen. Das gilt etwa für die Übermittlung des genauen Zeitpunkts, wann die Waren bei den Abfertigern an den Flughäfen angekommen sind, ob die Airline pünktlich oder verspätet mit der Sendung an Bord gestartet ist oder ob sie womöglich die Fracht nicht wie gebucht abgeflogen hat, sondern auf dem Vorfeld des Airports stehen ließ.

Edifly bedeutet Roessler zufolge für Airlines, Handling-Agenten und Airports eine große Chance, endlich die Nachrichtenübermittlung auszuweiten, ohne dafür hohe Beträge zahlen zu müssen. Denn ob E-Freight oder Cargo 2000 – viele Unternehmen hätten wegen der damit verbundenen hohen Kosten die Teilnahme an den Projekten oder deren Ausweitung bislang vermieden.

DVZ 4.6.2011

www.edifly.com

Heiner Siegmund, Fachjournalist, Hamburg.
Kontakt über **maruhn@dvz.de**