

Luchtvracht aantrekkelijker dan ooit

Overcapaciteit drukt prijs

Hoewel verladers vaak klagen over gebrekkige service door luchtvrachtvervoerders, is het nu aantrekkelijker dan ooit om goederen door de lucht te vervoeren. De sector kampt met overcapaciteit waardoor prijzen relatief laag zijn.

door Steven van Aartrijk



De voorspelling dat onze sector terugkeert naar groei, verwelkomen wij van harte. Zeker na een aantal jaren waarin zaken duidelijk in het slop zaten.' Deze woorden sprak Tony Tyler, CEO en Director General van IATA, onlangs bij de aankondiging van de groeiverwachtingen voor de komende jaren. De internationale koepelorganisatie van luchtvaartmaatschappijen verwacht dat de volumes de komende vijf jaar met dik vier procent per jaar stijgen. 'Het tij zit mee', constateert ook ABN Amro-econoom Nadia Menkveld in een recent rapport. 'Voor goederen die snel op de plaats van bestemming moeten komen, is luchtvrachtvervoer een onmisbare schakel in de logistieke keten. Dit geldt voor bijvoorbeeld bederfelijke waar zoals bloemen, maar ook voor medische of hoogwaardige goederen zoals halfgeleiders. De verzending van halfgeleiders is dan ook een goede indicator voor luchtvrachtvolumes en dit vervoer liet in de eerste helft van dit jaar een stijging zien van tien procent op jaarbasis. Dit is dus goed nieuws voor de luchtvrachtsector.'

Indicator

Ook producenten van goederen die vanwege een grote vraag snel in de winkel moeten liggen, maken vaak gebruik van luchtvrachtvervoer, zegt Menkveld. 'Een voorbeeld hiervan is de introductie van de iPhone 6. Om zo snel mogelijk aan de vraag te voldoen, worden deze smartphones door de lucht vervoerd. Luchtvrachtvervoer



Nadia Menkveld.

Joost van Doesburg.

Prijs

De voormalig IATA-topman Des Vertannes heeft de prestigieuze Martin Schröderprijs ontvangen. Dit werd eind november bekendgemaakt tijdens het Nationaal Luchtvrachtdebat. Luchtvrachtvervoerders, verladers en expediteurs gingen daar met elkaar in discussie over de toekomst van de luchtvrachtsector.

is dan ook een belangrijke 'enabler' voor bedrijven die dit soort goederen produceren of verkopen.'

Zo op het eerste oog lijkt de luchtvrachtsector dus goede tijden te beleven. Er liggen echter risico's op de loer, zegt Menkveld. 'Structurele trends vormen een risico voor de sector. Vooral een lage bezettingsgraad en de concurrentie van andere partijen, zoals zeevrachtvervoerders, zijn een punt van zorg.'

Uit een onderzoek van bureau Seabury blijkt dat de luchtvracht significant marktaandeel heeft verloren aan zeevracht. Waar in 2000 het marktaandeel van luchtvracht ongeveer drie procent bedroeg, is dat teruggelopen naar 1,7 procent in 2013. Deels komt dit doordat verladers vaker kiezen voor het schip in plaats van het vliegtuig wegens lagere kosten en grotere betrouwbaarheid. Ook een toenemend gebruik door verladers van het spoor tussen Europa en China wordt genoemd als een bedreiging voor de luchtvrachtsector.

IATA erkent de pijnpunten. Als de organisatie de eigen verwachtingen in de komende tijd neerwaarts moet bijstellen, zou het goed kunnen dat dit mede komt door de concurrentie van spoor en zee, zo waarschuwde Tyler bij de aankondiging van de prognose.

Wat de luchtvrachtsector verder parten speelt volgens IATA, is de enorme overcapaciteit. In de eerste helft van dit jaar lag de gemiddelde bezettingsgraad op 45 procent. Een groot verschil met passagiersvliegtuigen, die een dekkingsgraad hadden van dik 80 procent. Luchtvracht

wordt ook veelal vervoerd in het ruim van passagiersvliegtuigen. Doordat er steeds meer vliegtuigen met ruime laadcapaciteit worden opgeleverd, lijkt dit capaciteitsvraagstuk niet snel te worden opgelost. Al met al is IATA dan ook behoedzaam. 'Ondanks het positieve beeld, blijven de risico's voor de economie en daarmee de luchtvrachtsector de boventoon voeren', aldus Tyler.

Compliment

Joost van Doesburg, EVO-beleidsadviseur Luchtvracht, herkent de geschetste situatie waarin de luchtvaartsector zich momenteel bevindt. 'Als gevolg hiervan betalen verladers momenteel een gunstige prijs voor luchtvracht en dat is vanuit hun perspectief goed nieuws.' Wel spoort hij de sector aan om de recente daling van de olieprijs ook door te berekenen in de prijs voor diensten door de brandstof-toeslagen te verlagen.

Tegelijk wil Van Doesburg de luchtvrachtsector ook prijzen. 'De luchtvrachtindustrie werd in het verleden wel eens omschreven als ouderwets, niet innovatief, onbetrouwbaar, niet transparant en niet klantbewust. Maar de trein van positieve ontwikkelingen komt van zijn plaats en wint nu langzaam aan snelheid', zegt hij. 'Zo blijkt de papierloze luchtvrachtketen, een grote wens van verladers, steeds meer realiteit te worden. Ook maakt de sector echt werk van het streven om de gemiddelde transitietijd van goederen met 48 uur terug te dringen, ofwel van zes naar vier dagen. Een compliment is op z'n plaats.'

Landingsrechten

Air France-KLM maakte onlangs bekend de vrachtvloot van dochter Martinair te reduceren van negen naar drie vliegtuigen. 'Een verdere vershraling van het aanbod op Schiphol', constateert EVO. De verladersorganisatie hamert er al langer op dat Nederland veel ruimhartiger moet zijn bij het toekennen van landingsrechten aan buitenlandse vrachtvliegtuigen die op Nederland willen vliegen. In een ingezonden brief in het Financieel Dagblad waarschuwde EVO-directeur Machiel van der Kuijl er eerder dit jaar al voor dat deze vorm van protectionisme de Nederlandse economie schaadt. 'Dit is slecht voor het vestigingsklimaat', stelde hij. De brief had effect. VVD-Kamerlid Ton Elias stelde Kamervragen aan staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu, waarop zij beloofde een onderzoek in te stellen. De resultaten worden binnenkort bekend. Duidelijk is al wel dat uit de studie blijkt dat verladers pleiten voor betere verbindingen tussen Nederland en de rest van de wereld. Zij klagen erover dat ze sommige cruciale verbindingen missen, bijvoorbeeld met Latijns-Amerika.