

Daling luchtvracht in mei

De daling in mei van het luchtvrachtvervoer met 1,6% tegenover mei 2004 is waarschijnlijk een teken dat de hoge petroleumrijzen beginnen te wegen op de groei van de wereldeconomie. Dit blijkt uit de jongste IATA-cijfers. In februari jl. werd reeds een forse groeivertraging vastgesteld. De passagierstrafiek daarentegen blijft stijgen, met 8,8% in mei 2005. Volgens IATA produceren en kopen de bedrijven minder door de impact van de petroleumrijzen, en vervoeren ze dus ook minder. "De voor de hand liggende conclusie is dus dat de olieprijs de industrie beginnen aan te tasten en niet alleen de ondernemingen die er meer aan zijn blootgesteld, zoals de luchtvaartmaatschappijen", aldus Anthony Conci, woordvoerder van IATA. Het is niet geweten in hoeverre zij een beroep doen op andere transportmodi. Maar dit zou ook kunnen wijzen op een economische vertraging: de transitietijden van de scheepvaart vormen zichtbaar minder een probleem, omdat de verladers niet gehaast zijn om hun goederen naar de markt te brengen.

www.iata.org

SNC-Lavalin eerste aandeelhouder Vetry

De Canadese engineeringgroep SNC-Lavalin heeft voor een niet nader genoemd bedrag 10% gekocht van de 23% die Keolis (filiaal SNCF) bezit in het kapitaal van SEVE, de uitbater van Vetry Airport. Pingat Ingénierie uit Reims, dochter van SNC-Lavalin, realiseerde de operatie. De Canadese groep had reeds meer dan 23% van SEVE in handen waardoor het aandeel nu 33,4% bedraagt. Hiermee bevestigt de groep zijn voornemen om zich meer te profileren op het vlak van het beheer van Europese luchthavens. De groep is reeds aanwezig in Wenen en Malta. Volgens Jean-Claude Pingat, PDG van Pingat Ingénierie, zou Vetry, die in 2004 nagenoeg 20.000 ton behandelde, tegen 2007-2008 de eerste regionale vrachtluchthaven kunnen worden. De andere aandelen die door Keolis (die tevens beheerder is van de luchthavens van Grenoble et Chambéry) te koop aangeboden werden, werden gekocht door de KvK's van Châlons-en-Champagne en de Aube en door de groep Sogaris.

www.snc-lavalin.com
www.vetry.com

NAS nieuwe GSA op Brucargo

De luchtvrachtzone Brucargo is alweer een nieuwe general sales agent rijker, die zich uiteraard uitsluitend met luchtvracht bezighoudt. Het betreft Network Airline Services (NAS), dat behoort tot de ANA-holding. NAS was wat Europa betreft al aanwezig in Nederland, Frankrijk en Ierland en verder ook in de Verenigde Arabische Emiraten en de VS. In Brussel is TUI Airlines, voor wie NAS de bellycapaciteit aan de markt aanbiedt, de enige on-line carrier in het pakket. De off-line-principalen van de GSA zijn Air Malawi, een full-cargo-maatschappij die opereert vanuit Amsterdam, DAS Air (idem), Oman Air, de Libische all-freightmaatschappij Tobruk Air Transport and Cargo, die vanuit Londen naar Benghazi en Tripoli vliegt en het Britse TUI-filiaal Thomsonfly (het vroegere Britannia) en de Mexicaanse koerieronderneming Estafeta. Als sales manager voor het Brusselse kantoor werd Greta Wauters aangetrokken, die kan terugblikken op een rijke ervaring in de luchtvrachtsector.

www.network-airline.com

VIL-studie ziet Brussel als belangrijke vrachtgateway

Brussels Airport heeft alles mee om zich te profileren als een belangrijke Europese logistieke gateway, zo blijkt uit de recente studie die het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) maakte in opdracht van BIAC.

Marcel Schoeters

Voor de uitwerking van de studie "Het Belang van Brussels Airport als Logistiek Platform", bundelde het VIL zijn krachten met transporteconomen Eddy Van de Voorde en Hilde Meersman van de Universiteit Antwerpen en het ITMMA en DCE Consultants.

Dit team werkte van septem-

aangereikt, bestaat in het optimale aanwende van de beschikbare capaciteit op het vlak van vlucht, behandeling en opslag en wel op een duurzame wijze, die een maximale return geeft voor de luchthavenbeheerder, de gemeenschap en de cliënteel.

VIL-directeur Alex Van Breedam zette tijdens de presentatie met

nende dienstverlening", aldus Van Breedam.

Want vracht komt niet meer automatisch naar een luchthaven toe. Van Breedam gaf als voorbeeld de farmaceutische industrie, die nogal een voorkeur lijkt te tonen voor KLM Cargo. De Vlaamse farmavallei ligt op amper 20 km van Zaventem, maar de hoogwaardige luchtvracht die er wordt gegeneerd gaat regelrecht naar Schiphol.

Een antwoord daarop kan worden geboden door de luchthaven te integreren in de internationale logistieke ketens. Dat kan via het opzetten van partnerships met

en ook nieuwe niet-geallieerde maatschappijen naar zich toehalen. Ten derde is ook het aantrekken van logistieke ketens belangrijk.

De luchthaven van Zaventem moet ook proberen om de beschikbare belly space te optimaliseren. Als vijfde aanbeveling stelt het VIL voor om start-up-maatschappijen aan te trekken en te ondersteunen.

Een dynamisch concessiebeleid moet zich richten op een maximalisering van de luchtvrachtoverslag, gekoppeld aan een maximalisering van de binnen de luchthavenperimeter gerealiseerde toegevoegde waarde.

Door proactief in te spelen op nieuwe trends kan de luchthaven erin slagen een nieuwe aanbod of een nieuwe dienstverlening aan te bieden. Als voorbeeld noemt de VIL-studie het als eerste inspelen op het veiliger maken van de luchtvracht.

"Proactief inspelen op nieuwe trends vereist dat men als eerste beschikt over nieuwe informatie en dat men die nieuwe informatie onmiddellijk kan vertalen in nieuwe acties", aldus de tekst.

Als achtste aanbeveling raadt de studie aan om ook te blijven inspelen op nieuwe logistieke (r)evoluties. Typische voorbeelden in dit verband zijn retour- en herstelllogistiek.

STERKTES

Elke strategie moet verder bouwen op de bestaande sterktes van Brussels Airport. De centrale ligging middenin de grote industriële en consumptiecentra is er daar één van. Brussel kan ook terugvallen op de beschikbaarheid van meertalige en hoogst productieve arbeidskrachten. Zowel aan de land- als aan de luchtzijde is zeker nog capaciteit beschikbaar.

De kennis van en de ervaring met de Afrikaanse markt zijn ook niet te onderschatten troeven. In Brussel zijn zowat alle logistieke dienstverleners aanwezig. De aanwezigheid van de grootste Aziatische luchtvrachtmaatschappijen is een visitekaartje op zich.

Al deze pluspunten worden nog eens extra geaccentueerd door de nieuwe aandeelhoudersstructuur van BIAC, de internationale positie van Vlaanderen als logistieke regio, het inspelen op de nieuwe logistieke concepten en trends, de beschikbare bedrijfsterreinen en de aanwezigheid van strategische sectoren in Vlaanderen.

Zichtbare resultaten van de BIAC-cargostrategie moeten er zijn tegen eind 2008, het moment waarop DHL zijn Europese hub tot een regionaal distributiecentrum zal hebben omgevormd.

Deze downsizing hoeft volgens Van Breedam niet noodzakelijk een slechte zaak te zijn voor Zaventem. "Het is misschien beter om regionale DC's aan te trekken van diverse integrators en expresbedrijven, dan zich op één enkele grote speler te concentreren."

Het meer dan cruciale element dat BIAC zelf niet in handen heeft, is dat van de creatie van een duidelijk en vastomlijnd wettelijk kader voor de operatoren. Het heeft immers weinig zin om nieuwe operatoren naar Brussel te lokken, als ze daar door botsende reglementeringen worden weggepest.

www.vil.be

Top 12 - invoer en uitvoercategorieën vanuit Zaventem in gewicht in 2004

INVOER IN BRUSSELS AIRPORT

- 1 Machines, Mechanische werktuigen, stoomketels, kernreactoren + delen hiervan
- 2 Elektrische machines, apparaten, beeld - en geluidsapp. + delen ervan
- 3 Fruit, schillen van citrusvruchten en meloenen
- 4 Werken van ijzer, staal en gietijzer
- 5 Optische en Medische instr./appt./toestellen, fotografie -en cinematografische toestellen, meet, verificatie en controle toestellen
- 6 Groenten, planten, wortels/knollen voor voedingsdoeleinden
- 7 Kleding en toebehoren (brei - of haakwerk)
- 8 Kleding en toebehoren (andere dan brei - of haakwerk)
- 9 Kunststof en werken daarvan
- 10 Vis, schaaldieren, weekdieren en andere ongewervelde waterdieren
- 11 Allerlei werken van onedele metalen
- 12 Farmaceutische producten

UITVOER VANUIT BRUSSELS AIRPORT

- 1 Machines, mechanische werktuigen, stoomketels, kernreactoren + delen ervan
- 2 Parels, edelstenen, edelmetalen, munten, ...
- 3 Farmaceutische producten
- 4 Elektrische machines, apparaten, beeld - en geluidsapp. + delen ervan
- 5 Kunststof en werken daarvan
- 6 Voertuigen allerhande, evenals onderdelen en toebehoren
- 7 Groenten, planten, wortels/knollen voor voedingsdoeleinden
- 8 Optische en Medische instr./appt./toestellen, fotografie -en cinematografische toestellen, meet, verificatie en controle toestellen
- 9 Werken van ijzer, staal en gietijzer
- 10 Cacao en bereidingen ervan
- 11 Diverse producten van chemische industrie
- 12 Glas en glaswerk

Infografiek DL

ber 2004 tot juni 2005 aan deze opdracht, d.w.z. van voor de definitieve beslissing over het vertrek van DHL.

De studie vertrekt van de toch wel belangrijke premisse dat de luchtvrachtmarkt wereldwijd sterk zal blijven groeien, wat onder meer merkbaar zal zijn aan het stijgende volume van producten met een hoge waarde, een laag gewicht en een klein volume.

Brussels Airport ligt in een belangrijk economisch gebied, de zogenaamde 'blauwe banaan', waarin de vraag naar dit soort producten precies het gebrek aan luchtvrachtdiensten verantwoordt. Het komt er volgens de onderzoekers dus op aan om als luchthaven maximaal in te spelen op de noden van de luchtvrachtcliënteel, d.w.z. de verzenders van goederen enerzijds en de luchtvaartmaatschappijen die de nodige cargo-ruimte aanbieden anderzijds.

De doelstelling die voor de strategie voor de luchthaven wordt

rapport de sterktes en zwaktes van Brussel naast elkaar. Want tegenover de strategische ligging staan ook negatieve punten zoals de toegankelijkheid, die voor verbetering vatbaar is, en het gebrek aan multimodale mogelijkheden.

Brussel ligt bovendien in dezelfde catchment area als Amsterdam, Parijs, Frankfurt en Londen-Heathrow. In tegenstelling tot deze concurrerende platforms, heeft Brussel wat de vracht betreft geen home carrier van betekenis.

VRACHT KOMT NIET ZOMAAR

Voor de verdere ontwikkeling van Zaventem als logistiek platform, is het volgens Van Breedam noodzakelijk om een gateway te creëren. "Dat heeft een werkelijk aanzuigefect tot gevolg, dat kan worden versterkt door het aanbieden van voldoende ondersteu-



Brussel moet capaciteit optimaal benutten.