

Hoge kosten bedreigen vracht

Schiphol moet weer concurrerend worden

Grote luchtvrachtmaatschappijen zijn zich in ernst aan het beraden of de tijd rijp is om van het dure Schiphol naar goedkopere luchthavens in het buitenland te verhuizen.

Dit wordt bevestigd door het bestuur van de BARIN, de vereniging van op Nederland vliegende luchtvaartmaatschappijen, die op een bewonderenswaardig actieve manier de belangen van haar achterban vertegenwoordigt. Aanleiding om met de BARIN te praten is onder meer ook de scherpe kritiek op Schiphol die Carsten Andersen, directeur van Springflower, onlangs in het RTL Nieuws uitte. Om de hoge kosten op de nationale luchthaven te vermijden heeft de Aalsmeerse bloemenverlader besloten zijn bloemenstromen niet meer rechtstreeks op Amsterdam in te laten vliegen. Als er één schaar over de dam is, volgen er meestal meer, is de terecht vrees. Voorzitter van de BARIN is Huib Gorter, in het dagelijkse leven regional manager Continental Europe van Malaysia Airlines. De contacten van de BARIN lopen via secretaris-generaal Frank Allard, die in het verleden zijn sporen onder andere heeft verdiend bij Martinair Cargo. Bij het gesprek is KeesJan de Vries, regional manager Europe (Cargo) van Malaysia Airlines, aangeschoven om de situatie van de freighter operators toe te lichten. Zoals bekend is Malaysia Airlines een van de maatschappijen die full freighter diensten op Schiphol onderhoudt.

Aanmerkelijk goedkoper

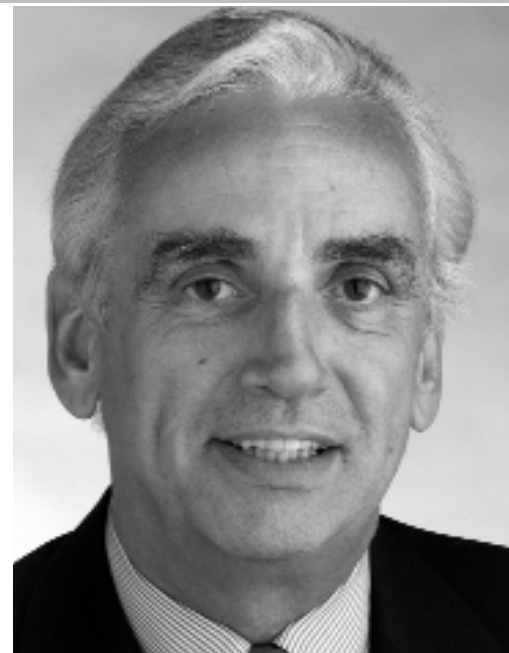
Het valt alledrie op dat het hoge kostenniveau van Schiphol een steeds nijpender probleem wordt voor de bij de BARIN aangesloten airlines. De effecten daarvan kunnen niet langer worden ontkend. President-directeur Peter Hartman van KLM, eveneens lid van de BARIN, maakte begin maart in Brazilië op een gezamen-

lijke handelsreis van de regering en een delegatie van het Nederlandse bedrijfsleven bekend dat sinds de invoering van de vliegtaks 900.000 passagiers naar luchthavens vlak over de grens zijn uitgeweken. Nu de vliegtaks van de baan is, zal het passagiersvervoer zich hopelijk weer herstellen, maar dan moet de mondiale recessie wel worden overwonnen. De cijfers over vracht zijn evenmin om over naar huis te schrijven. In januari daalden de vrachttonnen op Schiphol met 30 procent en in februari met 25 procent. De freightermaatschappijen werden niet getroffen door de vliegtaks, maar hebben vooral te lijden onder de hoge luchthavengelden op Schiphol. In tegenstelling tot passagiersmaatschappijen, die op hun retourvluchten vanaf Amsterdam dikwijls nog een redelijke bezettingsgraad hebben, is er vanuit Nederland en Europa relatief weinig ladingaanbod voor vertrekkende vrachtvluchten. Freighters kunnen de kosten van zowel hun heen- als terugvluchten praktisch alleen opbrengen uit de verdiensten op hun binnenkomende vluchten. De dramatische terugval die zich met name in het vrachtaanbod uit China en het Verre Oosten voordoet, maakt dit vrijwel onmogelijk. Voor freightermaatschappijen des te meer reden om op zoek te gaan naar goedkopere alternatieven dan Schiphol. "Luchthavens langs de rand van de Nederlandse grensgebieden oefenen grote aantrekkingskracht uit," merkt Gorter op. "Dat geldt vooral voor luchthavens die voldoende lading hebben voor airline-truckondernemingen om van daaruit feederdiensten van en naar Schiphol te onderhouden. De waarheid is dat

freightermaatschappijen aanmerkelijk goedkoper uit zijn als zij zich op zulke luchthavens vestigen." "Het gaat puur om de kosten," voegt De Vries eraan toe. "Op basis van het huidige niveau van wat vrachtvervoerende maatschappijen aan 'charges' op Schiphol betalen, kunnen zij als zij naar een nabijgelegen luchthaven in het buitenland verhuizen, besparingen tot wel 'double digit' percentages in de wacht slepen."

Nog niet teruggezien

Allard beschouwt het wegzakken van de vracht als een ernstige bedreiging voor de prominente positie van Schiphol als derde cargo hub in Europa. Hij benadrukt dat ongeveer 70 procent van alle vracht op Schiphol uit belyvracht bestaat, dus uit vracht die op het benedendek van passagiersvliegtuigen wordt vervoerd. "Wanneer passagiersgeoriënteerde luchtvaartmaatschappijen besluiten om hun frequenties op Amsterdam te verminderen of hun lijndiensten naar andere luchthavens te verleggen, perkt dat onmiddellijk de directe vervoersmogelijkheden voor vracht vanaf Schiphol in. Een eventuele verhuizing van vrachtcarriers heeft eveneens gevolgen. Bestaande goederenstromen verdwijnen dan niet helemaal uit ons land, zij worden alleen naar het buitenland verplaatst. Truckondernemingen zoals Jan de Rijk verhuizen gewoon met de freighter airlines mee. Voor hen maakt het weinig verschil om hun zendingen op hun internationale truckdiensten vanaf Brussel of Luxemburg naar Schiphol te rijden. Een maatschappij als Cargolux is succesvol, omdat zij vanaf goedkope luchthavens met een goede



Frank Allard, BARIN

infrastructuur opereert."

Nergens inzichtelijk

Volgens Gorter komt het grootste deel van de schade die het Nederlandse bedrijfsleven (de reissector én de luchtvrachtindustrie) door het hoge kosten-niveau van Schiphol lijdt, voor rekening van de airlines. De effecten hiervan vertalen zich indirect in verlies aan werkgelegenheid in activiteiten rond het inkomend vervoer, in de hotelierie in de regio, bij afhandelaars op Schiphol en op de luchthaven zelf. Jos Nijhuis, de nieuwe topman van Schiphol, heeft bekend gemaakt dat tussen 10 en 25 procent van de werknemers op de luchthaven mogelijk hun baan zullen verliezen. De flexibele schil van uitzendkrachten en medewerkers met een tijdelijk contract gaan er het eerst uit. De wereldwijde economische crisis eist ook zijn tol. Gorter en Allard betreuren het dat onderzoeken naar inkomstendervingen door de luchtvaartmaatschappijen zich totnogtoe voornamelijk op de passagierskant hebben gericht. "Wat is de relatie met vracht?," vragen zij zich af. "Nergens wordt dit inzichtelijk gemaakt. Op vrijwel iedere vliegbeweging worden behalve passagiers ook vrachtzendingen vervoerd. Vaak helpt

de aanwezigheid van vracht een lijndienst op een bepaalde bestemming rendabel te maken. Een afname van het aantal vliegbewegingen is direct voelbaar in een daling van vracht. Dat hebben we duidelijk de afgelopen negen maanden gemerkt door de invloed van de vliegtaks."

Doorvoer veiligstellen

De verdiensten uit passagiers- en vrachtvervoer op Amsterdam komen nog meer onder druk te staan nu grote multinationals, in een poging de economische crisis het hoofd te bieden, besloten hebben om 50 tot 60 procent minder te vliegen. "De doorvoer van passagiers en vracht via Schiphol is door onze sector uitgevonden en in de afgelopen decennia verder verfijnd," stelt Gorter. "Het komt er primair op aan dat deze functie veilig wordt gesteld. Mooi dat de vliegtaks van tafel is. De overheid zou zich nu ook moeten realiseren dat de tijd beperkt is waarin zij het effect van de te hoog opgeschroefde luchthaventarieven, nog kan herstellen. Wat de consequenties zijn voor vracht, is in de algehele berichtgeving onderbelicht gebleven. Het zou goed zijn om het aandeel van de freighters in de vracht op Schiphol in kaart te brengen. Je kunt je bijvoorbeeld afvragen wat er gebeurt als de belly's van de passagiersmaatschappijen leger worden. Betekent dit dat het voor airlines dan lucratiever wordt hun oorspronkelijke freightervracht over te hevelen naar passagiersvliegtuigen? Wat houdt dit vervolgens in voor de frequenties van full freighters? Intussen zien we dat luchtvaartmaatschappijen hun vrachtmachines aan de grond houden. KLM heeft daar al toe besloten door twee Boeing 747 freighters uit de actieve vloot te halen. Malaysia Airlines heeft haar full freighter frequenties aanzienlijk teruggebracht. Toch behoren full freighters tot het soort vervoer waarmee ons land de levenslijn met zijn functie als distributieland verbindt. In de regel kun je stellen dat belly freight voor airlines uit meer betalende, hoogwaardige vracht bestaat die veelal 'point to

point' wordt vervoerd. Typische freightervracht is misschien iets minder tijdgevoelig, omdat die wordt uitgewisseld tussen hubs en van daaruit naar eindbestemmingen gedistribueerd. De belly voedt de freighters bij de luchtvaartmaatschappijen, terwijl het omgekeerde evengoed het geval is. De impact van het uitwisselen van capaciteit tussen beide vervoersmogelijkheden moet enorm zijn, zeker in tijden van afnemende passagiersaantallen en vrachtvolumes."

Ook voor cargo carriers

Sinds de opheffing van de ACAN maken de leden van deze voormalige vereniging van vrachtvervoerende airlines deel uit van de overkoepelende luchtvrachtbrancheorganisatie ACN. Veel verladers vinden dit een minder gelukkige oplossing. Hun bezwaar is dat zij bij onderhandelingen met de luchtvaartmaatschappijen over vrachtzaken die niet direct met het tarief te maken hebben, automatisch ook met expediteurs van doen hebben. De BARIN kent geen andere bloedgroepen en behartigt uitsluitend en alleen de belangen van airlines. In tegenstelling tot wat algemeen gedacht wordt, staat het lidmaatschap van de BARIN ook open voor uitgesproken cargo carriers. Gorter: "Wij hebben tot dusver vijf 'all cargo airline' leden. Dat zijn Nippon Cargo Airlines (NCA), TMA (Trans Mediterranean Airlines), Singapore Airlines Cargo, Malaysia Airlines Cargo en Lufthansa Cargo. Vorig jaar, toen de luchthavengelden opnieuw omhoog dreigden te gaan, is hier vanuit de BARIN namens de vrachtvervoerende airlines actie tegen ondernomen. Een clubje cargo carriers, waar ook BARIN-bestuurslid Ruthie Frankel van EL AL Cargo deel van uitmaakte, is naar Enno Osinga van de vrachtdirectie van Schiphol gestapt. Dankzij dit initiatief is er een bevredigende concessie bedongen voor full freighters. De luchthavengelden voor deze vrachtvluchten zijn met 12 procent omlaag gegaan." Allard heeft de indruk dat er bij het aantreden van Ad Rutten

die ruime airline-ervaring bij KLM heeft opgedaan, meer begrip voor de positie van de luchtvaartmaatschappijen is ontstaan. Dat gevoel lijkt te zijn versterkt door de komst van Jos Nijhuis als opvolger van Gerlach Cerfontaine. De koersverandering is voelbaar, nu moet zij nog tastbaar worden.

Positief signaal

Gorter en Allard beschouwen het als een positief signaal dat Nijhuis de luchtvaartmaatschappijen als Schiphols primaire klanten wil gaan beschouwen en hen uitnodigt ideeën en suggesties aan te dragen die Schiphol kunnen helpen om haar concurrerende positie weer terug te krijgen. "Een dergelijk elementaire en logische wijziging van inzicht die wij als BARIN al jaren bepleiten, is alleen maar toe te juichen. Sinds begin 2000 is het prijsbeleid onverantwoord geweest en hebben wij de luchthaven onophoudelijk gewaarschuwd dat zij zich uit de markt zou prijzen, hetgeen nu onmiskenbaar een feit is. Als gevolg daarvan moet Schiphol op de blaren zitten. De luchthaven van Madrid is haar qua aantallen passagiers niet zonder reden voorbij gestreefd." De dubbele boekhouding, het zogenaamde dual till systeem, die Schiphol met betrekking tot de inkomsten en uitgaven rond non-aviation en aviation voert, zit de BARIN al heel lang dwars. "Het is de hoogste tijd," zegt Allard, "dat die 'dual till' wordt afgeschaft. Zonder de aanwezigheid van airlines is het uitgesloten dat er goed renderende winkelconcepten en vastgoedontwikkelingen op de luchthaven kunnen plaatsvinden. De winsten uit niet-luchtvaartgebonden en luchtvaart-



Huib Gorter, BARIN

gebonden activiteiten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en horen samen te worden gevoegd voor gemeenschappelijke investeringen in betere en goedkopere faciliteiten voor de luchtvaart. Dit zou de airlines in staat stellen om kostenefficiënt op Schiphol te opereren." Het bestuur van de BARIN weet een goede bestemming voor de opbrengsten uit de tweede halve miljard euro extra dividend, geïnitieerd door diezelfde minister van Financiën Wouter Bos (tot het laatst toe voorvechter van de vliegtaks), die Schiphol in verband met de teruglopende resultaten nu niet aan haar overheid-aandeelhouders hoeft uit te keren. "Breng de rente die hierop wordt verdiend, in mindering op de luchthavengelden," bepleit het BARIN-bestuur. "Ondanks het feit dat Schiphol in 2008 voor het eerst haar winst zag dalen met 40 procent, hebben ze toch nog 187 miljoen euro winst gemaakt en betaalt dit staatsbedrijf haar overheid-aandeelhouders 60 miljoen euro dividend uit. De luchthaven zou diezelfde overheid ook kunnen voorstellen, gegeven de huidige crisis, dit dividendbedrag dit keer niet aan hen uit te betalen, maar eveneens aan te wenden ten behoeve van het verlagen van de luchthavengelden