



'Wie vervoert het Corona-vaccin als het er is?'

Voorstel Air Cargo Netherlands voor eerste verkenning met industrie

Normaal wordt plm 50% van de luchtvracht vervoerd in vrachtvliegtuigen en 50% van de vracht in de belly van passagiersvliegtuigen.

Die bellycapaciteit viel door de uitbraak van het coronavirus grotendeels weg, waarmee lange tijd (bijna) alle luchtvracht in vrachtvliegtuigen ('full freighters') vervoerd werd. Ook nu nog wordt het overgrote deel van de luchtvracht in vrachtvliegtuigen vervoerd: het aantal vrachtvliegtuigen op Schiphol verdubbelde de afgelopen maanden. Er ontstond daardoor mondiaal een fors tekort aan full-freighter-capaciteit.

Op dit moment starten passagenetwerken weer langzaam op, waarbij inkomsten uit bellyvracht (als altijd) belangrijk zijn voor de winstgevendheid van veel vluchten. De bellycapaciteit is echter nog (lang?) niet op orde. We weten niet goed hoe lang dit gaat duren. Daarmee blijft de druk op luchtvrachtvloot groot: er is en blijft een mondiaal capaciteitstekort / de beladingsgraad van wat er vliegt is erg hoog.

Op dit moment (juli – augustus) is het relatief rustig, de enorme hoeveel PPE (*Personale Protective Equipment*) die vervoerd werd, is afgenomen en het is vakantieperiode. Richting einde jaar verwachten we dat het weer aanzienlijk drukker zal gaan worden:

- PPE zal, hoewel fors minder, nog steeds door de lucht blijven vervoerd omdat vervoer in containerschepen nog vrij onzeker is en de aangeboden capaciteit laag.
- Aantal industrieën is vertrouwen in vervoer per containerschip kwijtgeraakt en versturen belangrijke 'just-in-time' producten meer per vliegtuig dan voorheen.
- De productie in Europa start weer langzaam op. De industriële productie in Nederland lijkt opvallend hoog gebleven t.o.v omringende landen.
- Een aantal Aziatische fabrikanten van *hightech* is ruimte aan het inkopen voor nieuwe producten.

Daarnaast zal er – naar iedereen hoopt – op enig moment een vaccin tegen corona op de markt komen. Wanneer weet niemand precies, maar het zou al in Q1 2021 kunnen zijn. Medicijnenfabrikanten ('verladers') zullen dan het vaccin gaan versturen waarbij de luchtvrachtketen een belangrijke rol krijgt in de mondiale 'uitrol'.

Belangrijke logistieke luchtvrachtspelers hebben de afgelopen weken aangegeven '*dat we daar niet klaar voor zijn*' omdat het om enorme hoeveelheden zal gaan en de markt al kampt met een capaciteitsprobleem. Het gaat bovendien zeker niet alleen over de beschikbaarheid van voldoende vrachtvliegtuigen, maar ook om koelcapaciteit, opslag, koelwagens etc.

Air Cargo Netherlands gaat op korte termijn met een aantal spelers uit de vrachtketen (Schiphol, KLM en andere airlines, vervoersbedrijven, expediteurs en afhandelaars) om tafel om een aantal mogelijk scenario's (er zijn nog veel onzekerheden, zie bijlage) in beeld te brengen en bijbehorende 'kansen' en 'bedreigingen'. Centraal: hoe kunnen we de luchtvrachtketen voorbereiden op een te verwachten 'vaccin-piek' en wat is daarvoor nodig?



BIJLAGE

Ivo Aris, voorzitter ACN in Nieuwsblad Transport, 6 augustus 2020



Als je de luchtvrachtcijfers van de afgelopen maanden bekijkt, dan zie je een forse stijging in het aantal vrachtluchten op Schiphol en Maastricht Aachen Airport. Daarnaast is er sprake van een scherpe daling van vracht die werd vervoerd in de belly van passagiersvliegtuigen. Deze ongekende verschuivingen zijn te verklaren door het volledig instorten van het passagenetwerk en daarmee van de bellycapaciteit. Normaal goed voor zo'n 50% van de luchtvrachtcapaciteit. Tegelijk bleef de vraag naar luchtvracht redelijk tot goed op peil, ook doordat er veel Personal Protective Equipment (PPE) moest worden vervoerd.

Het maritieme begrip 'blank sailings' is in de luchtvrachtsector onbekend gebleven. Sterker nog, passagievliegtuigen werden omgebouwd tot vrachtvliegtuigen, waarmee nieuwe begrippen ontstonden als 'COP's' (Cargo Only Passage) en 'Freighters'. Ze komen nog steeds in forse aantallen naar Schiphol omdat vrachtcapaciteit schaars is en voorlopig ook lijkt te blijven.

Ik schrijf dit, omdat vorige week in de media de eerste berichten stonden over de uitdagingen die de logistiek te wachten staan zodra er een vaccin tegen het coronavirus zal zijn ontwikkeld. Daar waar vaccinproducenten nu heel hard werken aan de ontwikkeling van een vaccin, moeten we ook al gaan nadenken over de tijdige distributie ervan. Want het gaat om enorme aantallen waarbij – in ieder geval in de eerste fase – vervoer door de lucht de meest voor de hand liggende transportmodaliteit lijkt.

In een recent interview schatte Emirates SkyCargo in dat voor het beschermen van de halve wereldbevolking de laadcapaciteit van 8.000 vrachtvliegtuigen nodig is. Pijnlijke conclusie die volgde: daar zijn we nog niet klaar voor. Het gaat immers om een extreme extra vraag naar luchtvrachtruimte, ruimte die voorsnog beperkt is door het wegvallen van veel passagiersvluchten. Daar komt nog bij, dat een groot deel van de vrachtvloot binnenkort toe is aan regulier technisch onderhoud. Dat onderhoud is uitgesteld door de drukte tijdens de eerste maanden van de coronacrisis. Daarnaast zien we dat de bellycapaciteit maar heel langzaam toeneemt en de vooruitzichten voor een verder herstel van de passagiersmarkt op de korte termijn niet goed zijn. IATA stelde vorige week haar voorspelling over het hersteltempo van de passagiersluchtvaart negatief bij. De luchtvaartorganisatie gaat nu 'op z'n vroegst' uit van een normalisering in het jaar 2024.

Een coronavaccin roept daarnaast nog een heleboel andere vragen op. Wanneer is het er? Zijn we als Nederland alleen ontvangende partij, of gaan we het ook produceren? Hoe zit het met de distributie mondiaal en in West-Europa? Welke rol is voor Nederland weggelegd? Wat zeker is, is dat duizenden extra vluchten een essentiële rol gaan spelen in de mondiale verdeling van het vaccin, maar de distributie zal ook vragen om enorme hoeveelheden koelwagens, speciale opslag en temperatuur geregelde dolly's. En heel belangrijk: ook om beveiliging. Het laatste wat je wilt, is diefstal of vervalsing van het vaccin. De vervoersketen moet compleet waterdicht zijn, en het liefst zo digitaal mogelijk.

Ons staat een ketenbrede uitdaging te wachten. Producenten, expediteurs, airlines en overheden moeten met elkaar in gesprek over hoe wij deze uitdaging aangaan. Is er bijvoorbeeld voldoende ruimte op Schiphol in de vorm van slots en landingsrechten? Kan de vrachtafhandeling het hier aan? Is er ook voldoende koelcapaciteit op Schiphol en Maastricht Airport? Dat alles moeten we snel in kaart brengen. Een van de troeven die we daarbij op Schiphol hebben, is de 'Pharma Gateway Amsterdam', een alliantie van ruim twintig bedrijven op en om de luchthaven. Maar de vraag is allereerst: wie gaat de eerste stap zetten? Wij hebben voor alle zekerheid als luchtvrachtsector vorige week al contact gelegd met het ministerie van IenW.