

Cargo is belangrijker dan ooit voor Brussels Airport



De Standaard* - 08 Okt. 2021
Pagina 23

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Nu de (zaken)reiziger nog even weg dreigt te blijven, zoekt Brussels Airport groei in het vrachtverkeer.

De afgelopen maanden had de luchtvaartsector weinig reden tot feesten. Maar gisteren konden de champagnekurken nog eens knallen op Brussels Airport. De Hongyuan Group huldigde haar nieuwe magazijn in, waarmee ze zich als eerste Chinese logistieke speler in Zaventem verankert.

De ruimte - 8.000 vierkante meter groot en met een directe toegang tot het tarmac - moet snel een bruisende logistieke hub worden: een nieuwe toegangspoort tot Europa voor China. De Hongyuan Group hoopt er dit jaar al 1.700 vrachtluchten te organiseren, zegt Cling Guo, de Europese directeur. Dit jaar gebeurt dat nog met gecharterde toestellen, vanaf 2022 wil de groep met eigen toestellen van en naar Zaventem vliegen.

Voor Brussels Airport is de investering een mooie opsteker. De nationale luchthaven kreeg in augustus nog steeds 44 procent minder passagiers over de vloer dan in 2019, vóór de covid-crisis. Maar ze zag tijdens de crisis wel haar vrachtafdeling (Brucargo) boomen als nooit tevoren. De eerste negen maanden groeide het vrachtverkeer in Zaventem met 42 procent tegenover 2019. Die groei werd mee aangevuurd door de sterke opmars van e-commerce en het transport van vaccins.

Het vrachtvervoer helpt zo mee om de diepe financiële coronaput te vullen. Haalde Brussels Airport voor de pandemie nog zo'n 10 procent van zijn omzet uit vracht, dan is dat aandeel stevig toegenomen, zegt ceo Arnaud Feist. 'En de groei van vracht laat zich ook voor passagiers voelen', zegt hij. 'Met passagiers in economyclass kunnen de luchtvaartmaatschappijen - althans voor corona - hun kosten dekken. Maar het zijn de vracht (in de buik van het toestel, red.) en de businessclass die voor de winst instaan.'

Vracht is een doorslaggevend argument voor een luchtvaartmaatschappij om een verbinding met Brussel te openen, zegt Feist. 'Als we met een passagiersluchtvaartmaatschappij onderhandelen, gaat de eerste discussie over cargo.'

Zakenreizigers blijven weg

Het belang ervan is alleen maar toegenomen, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Cargo was lang een ondergeschoven kind, maar tijdens corona was het een levenslijn voor luchthavens, en luchtvaartmaatschappijen (DS 14 juni).'

Dat geldt bij uitstek voor Brussels Airport, dat traditioneel meer afhankelijk is van zakenreizigers dan van toeristen. Terwijl het toerisme al bij de eerste reisversoepelingen relatief snel opveerde, blijven de zakenreizigers achter. Het verklaart waarom het aantal passagiers op Brussels Airport minder snel herstelt dan op de luchthaven van Charleroi, die zich vooral op toeristen richt.

Volgens sommige analisten kan de afname in zakenreizigers structureel zijn. Brussels Airport probeert zich daar met extra vrachtvervoer tegen te wapenen.

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden