

Belgische luchtexport van medicijnen lijdt onder conflict in Midden-Oosten



Door het verstoorde luchtverkeer zit tonnen dure medicatie-export uit Zaventem op weg naar Azië vast in het Midden-Oosten. De afgenomen globale capaciteit jaagt de vervoerstarieven omhoog.

Het verstoorde vliegverkeer in het Midden-Oosten heeft ook een impact op de Belgische uitvoer van medicijnen en vaccins via de lucht. De regio is een cruciale springplank naar Azië en Australië voor grote, lokale luchtvaartmaatschappijen als Emirates, Etihad Airways en Qatar Airways. 'Omdat het vliegverkeer in de regio door de aanhoudende oorlog ernstig verstoord is, staat er tonnen aan farma-cargo stil, die vanuit Zaventem via het Midden-Oosten op weg waren naar Azië,' zegt Frank Van Gelder, de secretaris-generaal van Pharma.Aero, een samenwerkingsplatform voor farmatransport via de lucht. 'Precieze cijfers hebben we niet, maar dat gaat toch al snel over tientallen miljoenen euro's. Via de lucht wordt alleen hoogwaardige medicatie vervoerd, zoals kankerbehandelingen op maat en vaccins. Dat moet snel bij patiënten raken en onder de juiste temperatuur vervoerd worden.' Bij het luchttransport van medicijnen en vaccins zijn snelheid en een constante temperatuur cruciaal. Brussels Airport, dat mee is gegroeid met het succes van de grote farmacluster in ons land, is met mobiele frigoboxen, hightechcontainers en temperatuurgecontroleerde magazijnen een belangrijke Europese farma-exporthub. Op de cargozone van Brussels Airport is er een totale capaciteit aan gekoelde opslag van zo'n 45.000 vierkante meter. Vanop de luchthaven van Zaventem vliegen medicijnen en vaccins naar alle hoeken van de wereld. De problemen met het luchtverkeer in het Midden-Oosten treffen de Belgische farma-export ook met hogere cargoprijzen. 'Doordat de grote lokale spelers uit de Golfstaten er voorlopig niet vliegen, is er globaal 12 procent minder cargocapaciteit beschikbaar', aldus Van Gelder. 'Daardoor zijn de wereldwijde tarieven voor luchtcargo verdrievoudigd. Dat zet extra druk op de Belgische farma-export.' Medicijnen raken vanuit Zaventem nog tot in het Midden-Oosten, stelt Van Gelder. 'Maar dat moet dan via andere vliegroutes, vaak gekoppeld aan lokaal wegtransport, waardoor het langer duurt en waardoor zo'n transport duurder is geworden. Hetzelfde geldt voor medicijnen met als eindbestemming Azië of Australië.' Globaal wordt 35 procent van alle medicijnen en vaccins via de lucht vervoerd. 'Het gaat niet om de grootste volumes, maar wél om cargo met een grote financiële waarde', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). 'Zo'n 90 procent van alle vaccins en levensreddende medicatie wordt door de lucht vervoerd.' Dewulf benadrukt dat het Midden-Oosten, vooral de luchthavens van Dubai en Doha, een steeds belangrijker transithub geworden is voor het transport van medicijnen tussen Europa en Azië. 'Farmabedrijven betalen luchtvaartmaatschappijen doorgaans een premie voor het transport van hun medicijnen', zegt Dewulf. 'Ik zie niet meteen een capaciteitscrisis voor het luchttransport van medicijnen op dit moment. Ze raken wel nog via alternatieve routes in Azië, al is dat momenteel wel een stuk duurder en kan dat langer duren.'

Nico Schoofs