

Vrachtvluchten vliegen tegen hun plafond aan



De Standaard* - 17 Nov. 2021
Pagina 24

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

Het containertekort op zee zet de luchtvracht verder onder druk. Cargomaatschappijen hebben moeite om de vraag bij te benen. 'Er is geen ruimte voor een extra piek.'

Terwijl containerschepen in de file staan aan havens en ze pas met weken, zo niet maanden, vertraging op hun bestemming aankomen, kijken bedrijven naar de lucht. 'Goederen of grondstoffen die vroeger via een schip werden vervoerd, worden nu op het vliegtuig gezet', zegt Freek De Witte, woordvoerder van het transportbedrijf DHL. 'Dat gaat van chemicaliën voor de industrie tot hoogwaardige meubelen. Bedrijven willen niet het risico lopen dat de goederen of grondstoffen te laat komen en hun productie moet worden stilgelegd.' Onlangs nog kondigde het Deense Maersk, de grootste containerreder ter wereld, aan zijn luchtvrachtactiviteiten uit te breiden (DS 3 november).

De containerproblemen op zee kwamen er op het moment dat de vraag naar vrachtvluchten al door het dak ging. Dat kwam door de groeiversnelling van de e-commerce en de terugval van passagiersvluchten, waardoor er minder vracht in de buik van die vliegtuigen kon meereizen. De luchtvaarttak van DHL - dat alleen cargo vervoert - zag in een jaar tijd evenveel groei als normaal verwacht in tien jaar, zegt De Witte. Op de luchthaven van Zaventem wordt ondertussen 40 procent meer cargo vervoerd dan voor corona en ook in Luik is het vrachtvolume na het recordjaar 2020 nog eens met bijna 40 procent gestegen.

Toestellen uit de woestijn

Door die gestegen vraag botsen de cargomaatschappijen op hun grenzen. Op de luchthaven van Luik zouden ze nog sneller willen groeien, maar zien ze dat er niet snel genoeg vliegtuigen en piloten kunnen worden ingeschakeld.

'Vliegtuigen worden terug uit de woestijn gehaald, oude toestellen blijven langer in dienst', zegt Rocky De Batselier van het Israëlische Cargo Airlines (CAL). DHL heeft voor zijn wereldwijde vloot dit jaar nog eens twintig nieuwe vliegtuigen in dienst genomen, en moest tijdens de coronacrisis op een bepaald moment zelfs passagiersvliegtuigen van TUI huren om extra vracht te kunnen vervoeren. Maar waar dat voor pakjes een oplossing kan zijn, zet je geen 'auto of paarden op een passagiersvliegtuig', zegt De Batselier. Hij wijst erop dat opschalen ook duur is - 'de klant moet ook nog bereid zijn dat te betalen', klinkt het - en dat het vaak een jaar duurt voor vliegtuigen die vandaag worden besteld, ook effectief geleverd zijn.

Voor de pandemie werden vrachtvliegtuigen nog onderbenut, omdat er steeds meer vracht kon meereizen met het snel groeiende aantal passagiersvluchten, zegt Geert Keirens, directeur van de sectororganisatie Air Cargo Belgium. 'Maar vandaag zijn we dicht bij het plafond van wat mogelijk is. Er kan geen piek meer boven op de drukke eindejaarsperiode.'

Niet genoeg vliegreuen

Ook een tekort aan piloten doet sommige vrachtmaatschappijen pijn. Al is het plaatje genuanceerd, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). 'Er zijn vandaag nog steeds veel minder vluchten dan voor corona, waardoor er op papier genoeg piloten beschikbaar zijn. In de praktijk is er wel een gebrek aan gecertificeerde piloten. Velen van hen zijn op het hoogtepunt van de crisis op non-actief gezet en hebben daardoor niet genoeg vliegreuen op de teller. Vaak hebben ze ook een extra opleiding nodig om met een andere type vliegtuig te mogen vliegen. En dat vergt al snel weken of zelfs maanden opleiding.'

Niet iedere piloot vliegt ook even graag met vrachtvliegtuigen - zonder crew en vaak 's nachts. Bovendien is in Europa het aantal uren dat piloten mogen vliegen wettelijk beperkt en moeten de nodige rusttijden worden gerespecteerd. Dat alles maakt het voor vrachtmaatschappijen moeilijk om snel op te schalen en aan de grote vraag te voldoen.

Trager varen

Hoelang de huidige situatie zal aanhouden, is koffiedik kijken. Nu er weer passagiersvluchten naar de VS mogen, kan daar ook al wat vracht mee aan boord, maar ook die vluchten blijven ver onder het niveau van voor de crisis. DHL gaat ervan uit dat het groeiritme zal terugvallen, maar dat de vraag die er tijdens de pandemie is bijgekomen wel blijft. 'Bovendien gaan heel wat rederijen vanaf volgend jaar trager varen om hun klimaatdoelen te halen', zegt Dewitte. 'Daardoor dreigt hun capaciteit in de praktijk met een derde te dalen. We zien dus nog niet meteen een einde komen aan de schaarste.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden