

ANDER BELEID VOOR **AAN- EN AFVOER** **INTERCONTINENTALE** **LUCHTVRACHT**

FRANK STEIJN

Voor het verwezenlijken van de groei-doelstellingen van de KLM zijn het totale volume en de groeiquote van luchtvracht in Nederland te klein. KLM-Vracht heeft zich daarom als doel gesteld op termijn de totale Europese markt te bedienen. De lange aan- en afvoerlijnen die hierdoor ontstaan zijn echter kostbaar en tijdrovend. Om te kunnen inspelen op een aantal structurele Europese ontwikkelingen zal de KLM het huidige beleid ten aanzien van aan- en afvoer van intercontinentale vracht moeten heroverwegen.

Bij de KLM neemt vracht een vooraanstaande positie in. In 1989/90 maakte vrachtvervoer, uitgedrukt in tonkilometers, 45,5% van het totale vervoer en 20,3% van de totale inkomsten uit. Bijna 60% van het vrachtvervoer betreft lading met herkomst en bestemming buiten Nederland. Het per vrachtwagen aan- en afvoeren van intercontinentale luchtvracht, 'airtrucking', neemt een steeds

belangrijkere plaats in omdat het aanzienlijk goedkoper is dan vervoer door de lucht. De vraag is echter of het huidige beleid ten aanzien van het binnen Europa verspreiden van intercontinentale vracht in de toekomst nog toereikend zal zijn.

EENWORDING

Door het verdwijnen van de Europese binnengrenzen zal één interne vervoersmarkt voor het wegvervoer ontstaan, waarbij allerlei kosten, zoals wacht- en douanekosten, zullen afnemen. Ten opzichte van andere lange-afstandvervoersmodi treedt echter een verslechtering van de concurrentiepositie op, doordat de rij- en rusttijdregeling verscherpt zal worden en de maximaal toegestane afmetingen voor vrachtwagens zullen worden beperkt. Dit laatste betekent voor airtrucking dat nog maar vier, in plaats van vijf luchtvaartpallets per vrachtwagen vervoerd mogen worden.

MILIEU

De laatste jaren neemt de bezorgdheid over de milieuvuiling als gevolg van vervoerprestaties toe. Door de Europese eenwording zal het aantal vervoerprestaties groeien. Als er geen maatregelen getroffen worden zal deze stijging vooral ten gunste komen van het wegvervoer. Een ongebreidelde groei van het wegtransport wordt echter om twee redenen als ongewenst beschouwd. Ten eerste omdat het wegvervoer het milieuvriendelijkste 'inland'-transportmiddel is en ten tweede omdat de bereikbaarheid van economische centra verslechtert.

Vandaar dat zowel op nationaal als op supra-nationaal niveau de voorkeur gegeven wordt aan andere vervoerswijzen. Door een combinatie van negatieve maatregelen (verboden, hogere kosten) en positieve maatregelen (verbeteren

van het railproduct) wordt getracht het wegvervoer in te dammen.

OPLOSSINGEN

Voor het voor- en natransport van luchtvracht binnen Europa is een aantal oplossingen mogelijk. De bediening van de totale Europese markt kan geschieden via een grofmazig net van lijntransport, transport van Schiphol naar aflever/consolidatiepunten (gedacht kan worden aan punten in het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Frankrijk, Noord-Italië en Oostenrijk), of via lijntransport dat wordt aangevuld door fijnmazige distributienetwerken. Dit laatste zal dan geschieden door middel van wegtransport, omdat alleen deze vervoersmethode bij iedere ontvanger voor de deur kan afleveren.

Voor het lijntransport zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Ten eerste kan het huidige beleid gecontinueerd worden, dat wil zeggen dat het transport voor de helft over de weg en voor de helft door de lucht plaatsvindt. Nadelen zijn echter de lange aan- en afvoerlijnen naar aflever/consolidatiepunten, toenemende kosten voor het wegvervoer en reeds bestaande hoge kosten van luchtvervoer binnen Europa.

Een tweede mogelijkheid is het invoeren van een produktdifferentiatie naar doorlooptijd. Voor lijntransport kan dan vooral railvervoer worden ingezet. Wegvervoer wordt alleen ingezet op korte lijnen, terwijl luchtvervoer ingezet wordt op routes met veel vraag naar snelle producten. Een nadeel is dat de aan- en afvoerlijnen nog steeds lang zijn.

Een derde mogelijkheid is het oprichten van een zogenaamde Non Vessel Owning Common Carrier op vrachtgebied (een vervoersorganisatie zonder eigen vervoermiddelen), in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Staten en het Verre Oosten. Voordelen hiervan zijn de beschikking over meer Boeing 747 vrachtvliegtuigen en kortere aan- en afvoerlijnen naar de thuismarkten van de partners.

In het laatste geval blijft de KLM vluchten verzorgen vanaf Schiphol, dat consolidatiepunt is voor de Benelux, Noord-Frankrijk, Duitsland en Scandinavië. Tussen de consolidatiepunten worden luchtvrachtdiensten en spoorwegdiensten uitgevoerd, terwijl wegvervoer alleen wordt ingezet op korte lijnen

Frank Steijn is als ruimtelijk-econoom afgestudeerd aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op zijn scriptie *KLM-beleid ten aanzien van aan- en afvoer intercontinentale vracht, een nieuwe uitdaging*.



Luchtvracht-vervoer binnen Europa is duur en zou beperkt kunnen worden tot routes met veel vraag naar snelle producten. Foto: N.V. Luchthaven Schiphol.