

Waar is Schiphol?



De recente drie weken durende staking bij vrachtafhandelaar Aviapartner Cargo op Schiphol kan niet los worden gezien van de algehele malaise in deze branche en het vrijmarktprincipe dat luchthavenbeheerder Schiphol er al twintig jaar op nahoudt voor deze sector.

Door de aanhoudende prijsconcurrentie, de crisis, dalende volumes en overcapaciteit wordt er nauwelijks nog een droge boterham verdiend in de vrachtafhandeling op Schiphol. Een analyse (zie pagina 7) van de laatste jaarcijfers (uit 2012) van de meeste spelers in deze markt bevestigt dit beeld: los van Menzies World Cargo met een plusje van 440.000 euro op een omzet van 32 miljoen is het een triest verliezenfestijn.

De sector heeft de laatste jaren door reorganisaties, efficiency-slagen en de nullijn voor de medewerkers het hoofd nog enigszins boven water kunnen houden, maar nu er sprake is van een voorzichtig herstel in de markt roert FNV Bondgenoten zich en wordt de sociale rust op de proef gesteld. Het resultaat: gespannen verhoudingen op de werkvloer bij Aviapartner en de dreiging van meer acties, onder meer bij Menzies en wellicht Swissport.

Deze sociale onrust is geen goede zaak voor een sector die als spil tussen de luchtvaartmaatschappijen en expediteurs een belangrijke rol vervult in het luchtvrachtproces op Schiphol. Het gaat daarbij niet alleen om het prijsniveau maar ook om een goede dienstverlening en de opbouw van voldoende reserves om ook in de toekomst te investeren in de marktplaats Schiphol. Vooral bij de laatste twee aspecten kunnen nu grote vraagtekens worden gezet.

Los van het feit dat sociale onrust geen goede reclame is voor een luchthavenbeheerder die de derde vrachtluchthaven van Europa is, zou Schiphol zich langzaam zorgen moeten maken over de financiële conditie van de afhandeling.

Twintig jaar geleden liberaliseerde de luchthaven onder druk van Brussel deze sector, maar nergens is de marktwerking zo ver doorgeschoten als in Nederland. Met zes spelers van formaat heeft Schiphol daarmee de laagste afhandelprijzen in Europa weten te bedingen en verdient de beheerder goed aan de ontwikkeling van vastgoed. Dat succes heeft wel een keerzijde. Zo is het verdienmodel bij de afhandelaars tot op het bot uitgekleeft.

Schiphol Group wijst een actief ingrijpen in de door de FNV als 'verziekt' bestempelde vrachtafhandeling vooralsnog van de hand. Als beheerder zegt het geen rol te hebben in een vrijgemaakte markt, maar zo afzijdig is die rol nu ook weer niet. Zo is de luchthavenexploitant via de forse inkomsten uit de verhuur van de loodsen een deel van het financieel probleem van de afhandelaars. Daarnaast slaat een slechte kwaliteit van de afhandeling direct terug op de naam en faam van de Nederlandse luchthaven. Verder kan het via aanvullende eisen in de afhandelingsvergunning de spelregels beïnvloeden.

Schiphol kan natuurlijk blijven afwachten en de markt zijn werk laten doen, want zes afhandelaars is voor een gezonde exploitatie zeker twee tot drie te veel. Deze noodzakelijke concentratie laat echter op zich wachten en daarmee blijft deze sector een onzekere factor in een doorgaans redelijk florerende Nederlandse luchtvrachtsector. Daarom zou ingrijpen van de luchthaven niet misstaan. Zo kan veel ellende worden voorkomen, want alleen redt deze sector het niet.

JOHN VERSLEIJEN
redactie@nieuwsbladtransport.nl

COMMENTAAR

TEUNIS STEENBEEK, PROJECTLEIDER NEXTLOGIC

'Dit is bepaald geen sinecure, nee'

Containerbinnenvaartschepen varen ongecoördineerd op en neer tussen de terminals en depots in de haven. Daardoor ontstaan lange wachttijden en chaotische planningen. Nextlogic wil deze problemen oplossen door een goede neutrale planning. Het project heeft nu acht stappen geformuleerd om die planning op te zetten.

Eerste praktijkproeven stonden gepland voor eind vorig jaar.

Waarom is dat vooruitgeschoven?

In oktober hebben we besloten tot een gefaseerde aanpak, dat zorgt voor minder risico's omdat we kleinere stapjes zetten. Ook is er een grote hoeveelheid partijen betrokken, die wij zo de tijd kunnen geven om hun systemen en processen aan te passen. Bovendien plukken we met kleinere stappen sneller de eerste vruchten.

Oh, wanneer is dat?

In de komende maanden willen we de eerste stappen uitvoeren. Dat zijn ten eerste het koppelen van de laad/loslijsten aan de diverse vrijstellingen die er bestaan voor containers. Het gaat daarbij om commerciële, fysieke en douane-vrijstellingen. Door dat vooraf te regelen stroomt een container sneller en flexibeler door. Tegelijk starten we met wat je zou kunnen noemen de filevoorspelling. Terminals en depots moeten hun beschikbare afhandelingscapaciteit gaan weergeven zodat barges weten wanneer zij terecht kunnen. Andersom moeten barges dat ook gaan doen. Zo krijgen we een transparant overzicht van vraag en aanbod in afhandelingscapaciteit. Ten derde willen we de barges hun positiedata beter laten delen, zodat de betrouwbaarheid van geplande aankomsttijden toeneemt.

En die andere vijf stappen?

Daar wordt tijdens de invoering van de eerste drie stappen ook al aan gewerkt. Het gaat daarbij om de modaliteit waarmee de container verder wordt afgehandeld. Als



de container over het spoor verder gaat, wil een terminaloperator die waarschijnlijk op een andere plek neerzetten dan wanneer die door een truck wordt opgehaald. Zo'n container in één keer op de juiste plek zetten scheelt tijd. Om de containers ook snel en in minder moves van boord te krijgen moet het stuwageplan elektronisch worden doorgegeven. Dan weten terminals precies welke container waar staat. Ook willen we inzicht in het type barge ontwikkelen, onder het motto gelijke monniken, gelijke kappen. Het gaat daarbij niet om het type of de grootte van het schip maar om welke operator, wat voor dienst en de bijbehorende afhandelingstijd. Als laatste twee punten hebben we het delen van de inhoud van containers, zodat wanneer containers schoongemaakt moeten worden, bekend is of er gevaarlijke stoffen in hebben gezeten, en het standaardiseren van de data die de verschillende operators zo meteen gaan delen. Welke maten tijdseenheden gaan we gebruiken en hoe schrijven we een scheepsnaam?

Ja, want jullie gaan een neutraal planningsysteem maken dat de depots, terminal- en barge-operators moet gaan voorzien van actuele informatie?

Ja, binnens het bestaande Port Community System van Portbase wordt een speciaal informatieplat-

form ontwikkeld waar de informatie van de verschillende partijen wordt verzameld. Belangrijk is dat die data actueel en eenduidig zijn. De neutrale planning Brein die wij nu laten ontwikkelen, wordt zo meteen van daaruit gevoed.

Klinkt niet gemakkelijk.

Dat is bepaald geen sinecure, nee. Het linken van alle bedrijfssystemen en het aanscherpen van het informatieplatform binnen Portbase zijn nu bezig. En de ontwikkeling van Brein is aanbesteed, al moeten nog een paar randvoorwaarden worden ingevuld, zoals de afronding van de financiering en de aansprakelijkheid voor de beslissingen van het systeem. Cruciaal binnen het delen van de informatie is de autorisatie. De eigenaar van de informatie moet te allen tijde kunnen bepalen wat er met die informatie gebeurt, want het gaat om commercieel gevoelige informatie.

Er lijkt nog onenigheid te zijn over het soort venstertijden waarmee de planning moet gaan werken (dat zijn de tijden waarbinnen een schip gelost of geladen kan worden). In december berichten wij dat APMT geen afstand wil doen van zijn eigen systeem met vaste venstertijden.

Dat klopt. Er zijn veel gesprekken geweest over hoe we dat nou gaan doen. Er is besloten om verschillende varianten te testen met vaste en flexibele venstertijden. Dan moet blijken wat het beste werkt. The proof of the pudding is in the eating.

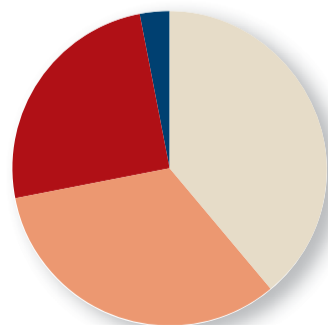
Er zijn soortgelijke projecten, zoals de Barge Service Center. Werken jullie daarmee samen?

We werken nog niet samen. Barge Service Center is een bundelconcept. Brein draait om toewijzing van terminals en depots. Maar in de toekomst is samenwerking denkbaar.

TOBIAS PIEFFERS

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden 725 mensen op de stelling van 9 APRIL



Tankt u over de grens?

- 39 % Als het zo uitkomt
- 25 % Nooit
- 33 % Altijd, ik betaal liever niet te veel
- 3 % Anders

NIEUWE POLL: Rotterdam is dus toch de grootste haven ter wereld

Reageer ook! WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL