

Voor luchtvaart is vrachtvervoer kwestie van overleven

De Standaard - 14 Jun. 2021

Omdat corona het aantal passagiers deed kelderen, moeten luchtvaartmaatschappijen als Lufthansa en KLM inzetten op vrachtvervoer. 'Vroeger was dat belangrijk, vandaag is het cruciaal.'

In de door de coronacrisis zwaar getroffen luchtvaartsector was het vrachtvervoer het afgelopen jaar een zeldzaam lichtpunt. Onder meer de ongeziene groei in e-commerce en het haperende vrachtvervoer op zee – denk aan de wekenlange blokkade van het Suezkanaal – gaven de vraag naar luchttransport een stevige boost. Daar hebben niet alleen de gespecialiseerde cargospelers zoals DHL van geprofiteerd, ook voor de luchtvaartmaatschappijen die in normale tijden het leeuwendeel van hun inkomsten uit passagiers halen, is vrachtvervoer veel belangrijker geworden.

Minder in de buik

Normaal gesproken vertegenwoordigt vrachtvervoer 10 tot 15 procent van de opbrengsten van de luchtvaart, terwijl dat vandaag ongeveer 30 procent is, leert een recente analyse van de Nederlandse bank ING.

'Dat komt niet alleen door een daling van het aantal passagiers, maar ook door de fors gestegen vrachttarieven', zegt Rico Luman, transporteconoom bij ING en medeauteur van de analyse. De tarieven liggen beduidend hoger dan voor de pandemie. Op sommige routes – het gaat bijna uitsluitend om intercontinentale vluchten – is de prijs van een kilo vracht soms verdrievoudigd.

Op sommige routes is de prijs van een kilo vracht soms verdrievoudigd

Dat die prijs zo is gestegen, komt doordat de vrachtcapaciteit nog steeds 14 procent lager ligt dan voor de crisis. In normale tijden wordt zowat de helft van de wereldwijde luchtvracht in het ruim van passagiersvliegtuigen vervoerd. Maar vandaag staan veel van die toestellen nog aan de grond. Er worden extra vrachtvliegtuigen en zelfs passagierstoestellen ingezet voor cargo, maar dit kan de verminderde capaciteit nog niet compenseren, blijkt uit de meest recente cijfers (van april) van de globale sectorvereniging IATA.

De capaciteit mag dan wel nog steeds lager zijn, de bezettingsgraad staat op recordhoogte, blijkt uit de analyse van ING (zie grafiek). Daar profiteren in de eerste plaats de gespecialiseerde cargomaatschappijen van, maar ook traditionele luchtvaartgroepen zoals Lufthansa, Air France KLM en British Airways proberen met extra vracht het inkomensverlies van onder meer het verminderde aantal zakenreizigers te beperken. Meer nog, zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UA): 'Waar vracht voor traditionele maatschappijen al jaren een belangrijk extraatje was, is ze in tijden van corona cruciaal voor het overleven.' Zeker de nieuwe vliegtuigen, die zuiniger zijn en dus minder brandstof moeten meezeulen, kunnen heel wat vracht vervoeren (zo'n 30 ton voor een Airbus A350), merkt hij op.

De situatie kan nog even duren. Luchtvaartmaatschappijen met een breed intercontinentaal netwerk maken traditioneel vooral hun winst op langeafstandsvluchten. Maar terwijl de reisbeperkingen binnen Europa worden afgebouwd en toeristische vluchten naar het zuiden snel weer van de grond komen – en waarvan vooral lowcostmaatschappijen als Ryanair kunnen profiteren (DS 27 mei) – blijven de intercontinentale passagiers of zakenreizigers achter.

'Met de extra vracht kunnen de traditionele maatschappijen op de langeafstandsvluchten toch de operationele kosten dekken of minstens de verliezen beperken', zegt Dewulf. Ook bij Brussels Airlines, dat alleen 'cashpositief' wil vliegen, is de cargo vandaag belangrijk om op sommige routes de operationele kosten te kunnen dekken, zegt woordvoerder Wencke Lemmens. 'Voor onze vluchten naar Afrika is dat essentieel.'

Piloten blijven in de lucht

Bovendien is het ook een belangrijke manier om het marktaandeel op bepaalde routes te beschermen. En ondertussen worden de vliegtuigen gebruikt. 'Een geparkeerd toestel kost ook geld', merkt Dewulf op, en piloten kunnen hun vaardigheden onderhouden.

ING denkt dat de vraag naar luchtvrachtvervoer ook zeker nog dit jaar hoog blijft, 'gezien de positieve vooruitzichten voor de wereldhandel en de vele vertragingen in de scheepvaart', zegt Luman. 'Maar hoewel de extra vracht de daling in passagiers kan compenseren, dekt ze zeker niet het hele verlies.'