

Europese luchtvaart vliegt onzekere zomer in: zal er genoeg kerosine zijn?



Terwijl analisten waarschuwen dat de luchtvaart in de problemen dreigt te komen door stijgende brandstofkosten en slinkende kerosinevoorraden, laten reizigers zich niet afschrikken. "Leveranciers geven ons alleen garanties voor de volgende zes weken."

Zal er genoeg vliegtuigbrandstof beschikbaar zijn, nu een deel van de aanvoer uit de Perzische Golf nog steeds niet langs de geblokkeerde Straat van Hormuz kan? Terwijl analisten waarschuwen dat de voorraden leeglopen, blijven reizigers vluchten boeken, en houden de meeste luchtvaartmaatschappijen vast aan hun zomerplannen.

"Het is nu vier weken geleden dat de laatste olietankers uit het Midden-Oosten zijn aangekomen, en er is nog voldoende aanvoer", zei Dorothea von Boxberg, de ceo van Brussels Airlines, woensdag tijdens de presentatie van de resultaten. "Brandstofleveranciers geven ons iedere week garanties voor de volgende vier tot zes weken." Tot dusver blijven ze dat doen.

Het is "een heel moeilijke" situatie, gaf Von Boxberg toe, maar ze ziet ook hoe de markt zich aanpast. In de eerste weken van de oorlog in Iran was de prijs van kerosine met 133 procent gestegen, tot het hoogste punt ooit. Ook vandaag is de prijs nog ruwweg dubbel zo hoog als voor de oorlog. Europese raffinaderijen spelen daarop in.

TotalEnergies zet "maximaal" in op de productie van kerosine, zei ceo Patrick Pouyanné vorige week tegen investeerders. Maar dat betekent niet dat de volumes verdubbeld kunnen worden, voegde hij eraan toe.

Navo-pijpleiding

In de jaren 90 was Europa nog een netto-exporteur van kerosine. Maar de laatste twee jaar alleen al zijn in Europa vijf raffinaderijen gesloten, merkte Amaar Khan van data-analist Argus Media op bij de BBC. Ondertussen importeert de Europese Unie netto zo'n 10 miljoen ton per jaar (25 miljoen ton import tegenover 15 miljoen ton export), terwijl ze zo'n 40 miljoen ton nodig heeft, leren cijfers van Eurostat.

Iets minder dan de helft van die import kwam voor de oorlog uit het Midden-Oosten. Extra invoer uit de Verenigde Staten en Afrika (zoals uit Nigeria), die recordhoeveelheden exporteren, vangt nu al een deel op. Ook het Israëliëse ministerie van Energie kondigde woensdag aan Duitsland te zullen helpen met bevoorrading.

“Maar of dat genoeg zal zijn om altijd alle vraag te dekken? Dat weet ik niet”, zegt Von Boxberg. “Ik weet niets meer dan wat de brandstofleveranciers ons kunnen zeggen.” Volgens haar is de vrees dat er niet meer gevlogen kan worden wel “overdreven”. En als er hier en daar tekorten zouden zijn, zullen die zich lokaal laten voelen, want niet ieder Europees land is even afhankelijk. Het Verenigd Koninkrijk, waar de voorbije twee jaar twee raffinaderijen zijn gesloten, is extra kwetsbaar, want het importeert 65 procent van zijn kerosine.

Brussels Airport daarentegen heeft een voordeel, omdat de nationale luchthaven dicht bij grote raffinaderijen in de havens van Antwerpen en Rotterdam ligt en ze rechtstreeks wordt bevoorrad door een pijpleiding van de Navo. Daarop zijn niet alleen de raffinaderijen, maar ook strategische voorraden aangesloten.

Tussenstop om te tanken

Meer perifere luchthavens, die brandstof krijgen via trucks, zullen waarschijnlijk sneller worden afgesloten bij eventuele tekorten. Maar daartegenover staat dat een vliegtuig ook op zijn bestemming moet kunnen bijtanken. “Als er aan de andere kant geen brandstof is, zal die bestemming waarschijnlijk als eerste worden geschrapt”, zegt Von Boxberg.

Lufthansa, het moederbedrijf van Brussels Airlines, bereidt nu al scenario's voor waarbij vliegtuigen een extra tussenlanding kunnen maken om te tanken als een bestemming met brandstoftekorten zou kampen, zei ceo Carsten Spohr woensdag.

Dat de impact tot nu toe beperkt is gebleven, komt ook omdat er voorraden waren. Voor de eerste bommen eind februari op Iran vielen, waren die voor ruwweg drie maanden gevuld, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). Maar hoewel ze nog worden bijgevuld, lopen ze langzaam leeg.

Midden april waarschuwde Fatih Birol, de topman van het Internationaal Energieagentschap (IEA), al dat Europa toen nog voor zo'n zes weken voorraad had. Zodra er nog maar 23 dagen overblijven, wordt volgens het IEA een kantelpunt bereikt, waarna sommige luchthavens met tekorten zullen kampen. Die drempel zou al tegen eind mei, begin juni worden bereikt, becijferde de Amerikaanse zakenbank Goldman Sachs deze week. Ze hield daarbij alleen rekening met voorraden voor de burgerluchtvaart.

Vandaag worden al vluchten geschrapt. In april waren er zo'n 500 vluchten per dag (1 à 2 procent) minder, tonen cijfers van Eurocontrol, en in de eerste dagen van mei alleen al hebben luchtvaartmaatschappijen wereldwijd 12.000 vluchten (2 miljoen zitjes) geschrapt, blijkt uit een analyse van databedrijf Cirium waarover de *Financial Times* bericht. Lufthansa kondigde eerder aan de volgende maanden 20.000 vluchten te schrappen.

Duurdere tickets

Die beslissingen zijn niet het gevolg van een fysiek tekort aan brandstof, zegt Dewulf. “Voorlopig heeft de olieschok alleen impact op de prijs.” De Lufthansa-groep, die nochtans tot 80 procent van haar kerosinebehoefte heeft ingedekt, ziet haar brandstofkosten dit jaar met 1,7 miljard euro stijgen. Dat wordt minstens deels doorgerekend in hogere ticketprijzen, maar zet ook de winstmarges onder druk en dwingt maatschappijen te besparen. Routes die al niet of weinig rendabel zijn, vliegen er daarom als eerste uit.

In de zomer, als de ticketprijzen hoog zijn, willen luchtvaartmaatschappijen zo veel mogelijk vluchten laten doorgaan. Maar komende winter zou het schema weleens herbekeken kunnen worden, gaf Nina Öwerdieck, cfo van Brussels Airlines, aan.

De "grote vraag" voor de sector, zei Von Boxberg, blijft hoelang de blokkering van de Straat van Hormuz zal blijven duren. Berichten dat Teheran een door de VS gesteund vredesvoorstel bekijkt, waarbij de zee-engte weer kan open gaan, gaven analisten en beleggers woensdag alvast hoop.

Korneel Delbeke