

Transporteconoom over stijgende prijzen en andere veranderingen in sector - Het wordt een jackpotzomer voor de luchtvaart



Voor de prijs van een dubbele negroni ooit nog naar Barcelona of Ibiza vliegen? Professor Wouter Dewulf (UA) drukt die illusie de kop in. De immense 'vliegdrang' maakt, samen met de inflatie en de op til zijnde belastingen, tickets veel duurder dan vroeger.

U voorspelt een 'jackpotzomer' voor de luchtvaart. Wat bedoelt u daarmee?

Wouter Dewulf: Normaal gezien is luchtvaart geen erg winstgevende business. Enkel de grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en Lufthansa, British Airways, Swiss, Singapore Airlines, Ryanair en KLM maken winst. Nu zijn die winsten uitzonderlijk groot. Waarom? In de luchtvaartsector win je de jackpot wanneer passagiers veel betalen voor hun ticket en het vliegtuig vol zit. Dat is de laatste maanden het geval.

De prijzen voor vroeg geboekte tickets, die meestal goedkoop zijn, liggen nu al hoog én de vraag blijft aanhouden. Mei, juni, juli en augustus zullen dus heel goede maanden worden. Voor heel wat bestemmingen zal de bezettingsgraad ook boven de 90 procent uitkomen, terwijl die voor corona bij de traditionele maatschappijen rond de 80 procent schommelde.

Nog een kleine kanttekening: het eerste kwartaal is in de luchtvaart altijd het slechtste. Vergelijk het met de maandag en de dinsdag op restaurant. Het derde kwartaal is het allerbeste, net als de vrijdag- en zaterdagavond in de restaurants. Het tweede en vierde kwartaal zijn gewoon goed, de donderdag- en zondagavond dus. Nu al blijkt echter dat het tweede kwartaal van dit jaar, normaal gezien de aanloop naar de zomer, uitstekend zal zijn.

Michael O' Leary, de controversiële CEO van Ryanair, waarschuwt voor prijsstijgingen van dubbele cijfers.

Zeker. In de luchtvaart speelt de klassieke economische wet van vraag en aanbod, en daar komen nu nog enkele prijsverhogende factoren bij. Ten eerste is een kleine helft van de prijs van je vliegticket al onderhevig aan de inflatie. Denk maar aan de luchthaventaksen, de navigatiekosten, de bagageafhandeling of de lonen van je bemanning en je

grondpersoneel. Ten tweede is het aanbod van de vluchten nog niet op het niveau van 2019. Het meest recente rapport van Eurocontrol, met een overzicht van de vluchten tussen 19 en 25 mei, toont dat aan. Lowcosters – Ryanair, Wizz Air en Vueling – zitten daar wel een stuk boven. Ten derde zijn de mensen enorm reislustig en ligt de betalingsbereidheid hoog. Dus: het aanbod is kleiner en de vraag groter en dat maakt de tickets duurder.

Hoe rijmt u die hoge betalingsbereidheid met de economische crisis?

Er zijn helaas mensen die de eindjes moeilijk aan elkaar kunnen knopen, maar bij Jan Modaal is de koopkracht niet gedaald. Vergeet ook niet dat de werkende Belgen door de automatische index 10 procent meer verdienen. De restaurants zitten vol. De vliegtuigen ook.

Klopt het dat de ticketprijzen zelfs tot 50 procent hoger kunnen liggen?

Dat kan, ja. In Frankrijk zijn de prijzen gemiddeld met 24 procent gestegen, in Amerika met 20 procent. Voor de vakantie maanden zullen de prijzen voor Europese en Amerikaanse vakantiebestemmingen al snel 20 tot 30 procent hoger liggen. Voor de andere continenten, zoals Afrika en Azië, loopt het zo'n vaart niet.

Blijven we na corona meer binnen Europa reizen?

Ja. We kiezen voor Europese vakantiebestemmingen en Turkije. Ryanair en Wizz Air, die alleen op Europese bestemmingen vliegen, tekenen forse stijgingen op. Turkish Airlines ook. De meeste luchthavens ontvangen wel nog altijd minder passagiers dan voor corona. Amsterdam, Frankfurt, Londen, die zitten allemaal in de min. De luchthavens van Palma de Mallorca en Istanbul, toch typische vakantieplekken, gaan in tegen die trend.

Is er door de vliegdrang dan geen enkele vliedschaamte meer?

Bij mijn studenten – toekomstige economen – bemerk ik weinig vliedschaamte. Het is gevaarlijk om daar grote conclusies uit te trekken, maar mij lijkt de vliedschaamte verdwenen. Als fun-flying al ophoudt, zal dat aan de prijs liggen, niet aan het milieubewustzijn. Bedrijven kennen wel een mentaliteitswijziging. Zij voeren vaak in dat een werknemer pas vanaf een respectabel aantal kilometers het vliegtuig mag nemen. Voor kortere afstanden gaat het per trein.

Had u verwacht dat de luchtvaart zich zo snel zou herpakken?

Ik zag deze sturm-und-drang van ver aankomen. Wat ik niet voorzien had, was de snelle heropstart van de zakenreizen. De congressen die ik de laatste maanden bezocht, werden allemaal onder de voet gelopen. Nochtans hebben hotels hun prijzen evenredig opgetrokken met de vliegtuigmaatschappijen. Toeristen lijken daar minder om te geven; ze zijn vooral gefocust op die goedkope vliegtickets. Conferencecalls zijn als onlinelessen. Zowel de studenten als de proffen hebben daar intussen een grondige hekel aan. Mensen vervallen in elke sector in hun oude patronen.

Hoe kun je de prijs van je vliegticket toch laag houden?

Boek vroeg en kijk op sites zoals Google Flights. Als je niet te kieskeurig bent qua data, kun je meestal wel dealtjes maken, maar de tijd dat je in de zomer maanden voor 300 euro naar New York kon, is echt wel voorbij. Zeer goedkope tickets zijn als een speld in een hooiberg. Wie nu nog tickets in het hoogseizoen wil scoren, zal ongelooflijk veel betalen. Tenzij je genoeg neemt met minder populaire bestemmingen zoals Polen of Bulgarije. Spanje, Griekenland, Italië en Portugal, daar ga je zwaar voor moeten dokken. Voor Egypte, Turkije en Tunesië zul je schappelijker prijzen vinden omdat mensen bezorgd blijven over de vijandelijkheden in het Midden-Oosten.

Schiphol kampte vorige zomer met ellenlange wachtrijen door personeelstekort. Zal Zaventem daar deze zomer gevolgen van ondervinden?

Ja. Dat is nu al zo. De parking van Brussels Airport staat vol met gele nummerplaten. Vanuit Eindhoven of Breda sta je even snel in Brussel als in Amsterdam. De vliegtaks ligt zowat vijfmaal lager in België dan in Nederland, wat onze noorderburen een bijkomende reden kan geven om naar hier af te zakken. Opnieuw geldt: de vraag voor tickets vanaf Zaventem stijgt, de prijs dus ook.

Verwacht u chaos op Zaventem door personeelstekort?

Heel Europa gaat piepen en kraken in de zomer, want er zijn 20 procent meer vluchten dan vorig jaar. In Zaventem speelt het personeelstekort niet zozeer omdat er minder mensen ontslagen zijn in de coronajaren. Onze tijdelijke werkloosheid heeft hen aan boord gehouden. De vliegschema's worden wel volledig volgestouwd. Een kleine vertraging kan dus een gigantisch domino-effect teweegbrengen. Maar voor Brussel ben ik er nogal gerust op.

Bent u even gerust voor de luchthaven van Charleroi?

Ja. Die luchthaven heeft een simpel businessmodel. In een gemiddeld Ryanair-vliegtuig zitten maar dertig koffers. Er zijn ook geen overstappen. In Charleroi vind je ook nog relatief makkelijk personeel.

Waar ik minder gerust op ben, is een onverwachte staking, bijvoorbeeld van de luchtverkeersleiders in Frankrijk. Het meeste klassieke vakantieverkeer moet immers door het Franse luchtruim. Er is ook de onderbezetting bij de luchthavenpolitie en de douane, waar problemen kunnen rijzen.

Zijn lowcostmaatschappijen door al die prijsverhogingen nog wel low cost?

Jawel. Ze zullen altijd lower cost blijven. Zij lokken je met tickets van 10 euro, terwijl ze eigenlijk maar een handvol zetels per vlucht voor die prijs verkopen. De gemiddelde ticketprijs bij Ryanair is sowieso 70 euro. Tel daar voor bagage en gereserveerde zetels nog maar 40 of 50 euro bij. Dit is dus zeker niet het einde van de lowcostmaatschappijen. Integendeel. Hun businessmodel neemt steeds meer marktaandeel in omdat het zeer slim in elkaar zit: zij hebben veel minder teruggeschroefd tijdens corona, daardoor minder personeel moeten ontslaan en erna meteen veel vliegtuigen kunnen inzetten. Ze maken elk jaar winst en zitten op een berg cash. De klassieke luchtvaartmaatschappijen zitten wel met een grote schuldenput.

U prijst hun businessmodel, maar de lowcosters zijn wel berucht om hun slecht sociaal beleid.

Het is vooral Ryanair-personeel, en dan vooral het cabinepersoneel, dat onder slechte omstandigheden werkt. De piloten verdienen zeker evenveel als bij andere luchtvaartmaatschappijen. De problematiek bij het cabinepersoneel is te vergelijken met die van de vrachtwagenchauffeurs uit Oost-Europa. Het Ierse Ryanair kan naar eigen zeggen personeel volgens de Ierse wet aanwerven, met lagere sociale lasten tot gevolg. Bovendien wordt het cabinepersoneel het minimumloon betaald, met een variabel deel dat afhangt van bijvoorbeeld de verkoop aan boord. Een aantal rechtszaken in België en Frankrijk hebben ertoe geleid dat het cabinepersoneel op een bepaalde basis nu volgens de Belgische en Franse wetgeving wordt betaald. Ryanair heeft wel nog steeds een antivakbondsbeleid, wat ervoor zorgt dat de werknemers niet altijd even goed vertegenwoordigd worden. Bovendien roteert het personeel vaak tussen de basissen, wat gezamenlijke actie en activatie voor de vakbonden moeilijk maakt. Deze issues spelen minder bij de andere lowcostmaatschappijen, zoals het Hongaarse Wizz Air of het Britse EasyJet.

Wanneer zullen vliegtuigen duurzamer zijn? Europa besliste onlangs dat vliegtuigen 6 procent duurzame kerosine moeten tanken vanaf grote luchthavens.

Duurzaam vliegen bestaat niet. Het enige wat je kunt doen, is een operatie schadebeperking. Die duurzame kerosine (SAF of Sustainable Aviation Fuel, red.) stoot evenveel CO₂ uit bij de verbranding als de klassieke brandstof, maar het productieproces is wel milieuvriendelijker. SAF is ook veel duurder. De capaciteit om er veel van te produceren, bestaat bovendien nog niet. Wat wel echt duurzaam zou zijn, is vliegen op elektriciteit of groene waterstof. Maar de elektrische batterij is nog veel te zwaar voor een doorsneevliegtuig. Waterstof neemt dan weer drie keer meer volume in dan de klassieke brandstof. Als je het model van het vliegtuig niet verandert, kun je nauwelijks nog passagiers vervoeren. Waterstof wordt ook pas vloeibaar aan min 270 graden en moet onder enorme druk staan om vloeibaar te blijven. Op korte termijn zullen er dus geen duurzame vliegtuigen in het luchtruim te vinden zijn. Op middellange termijn, over tien à twintig jaar, komt het misschien wel goed, maar alleen voor korte afstanden. Ten vroegste over een halve eeuw, schat ik, is de hele vloot vervangen door duurzamere toestellen. De nieuwe vliegtuigtypes die tot 30 procent minder kerosine gebruiken, kunnen op korte termijn wel een verschil maken.

Zullen we die bijmengverplichting van SAF voelen in onze portemonnee?

Ja. SAF is twee keer duurder dan klassieke brandstof, dat zal de sector dus wel doorrekenen. Wat de passagiers ook zullen voelen, is de emissiehandel voor de luchtvaart. Vanaf 2027 is de sector niet meer vrijgesteld van de betaling van uitstootrechten. Dat scheelt al gauw 10 tot 30 euro per vlucht per persoon. Het spoort vliegmaatschappijen wel aan versneld hun oude knarren te vervangen door minder vervuilende toestellen. Luchthavens geven ook kortingen wanneer vliegmaatschappijen landen met nieuwere toestellen die minder lawaai maken. In Zaventem loopt die korting zelfs op tot 40 procent.

In Nederland is de vliegbelasting al 26 euro, bij ons ligt die veel lager. Denkt u dat die taks snel zal stijgen?

Bij een volgend begrotingsconclaaf ligt die taks weer op tafel, zeker omdat hij in onze buurlanden veel hoger is. Ik vind dat een hele domme taks, omdat hij veel te weinig differentieert qua afstand of vliegtuigtype.

Zal door al die prijsstijgingen enkel de happy few nog de wereld rondvliegen?

Neen. We zijn in het verleden verwend met hele goedkope tickets, maar blijken evenzeer bereid meer te betalen voor onze vliegvakanties. De mens is nu eenmaal erg vatbaar voor de magie van het vliegen. (DM)