

Alleen de zakenman vliegt minder vaak



Het Nieuwsblad* - 11 Mei 2022
Pagina 6

* Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Pajot-Brussel-Rand, Het Nieuwsblad/Limburg, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen

De luchtvaartmaatschappijen zien de boekingen binnenstromen. We vliegen weer met zo velen en zo vaak dat de sector verwacht al tegen volgend jaar weer op het peil van vóór corona te zitten. Toch zijn de turbulente tijden voor de luchtvaart nog niet helemaal voorbij: twee jaar pandemie heeft de manier waarop we vliegen veranderd.

Knaldrang is zó 2021. Wie zich na corona goed wil laten gaan, verruilt de feestjes dit jaar blijkbaar liefst voor vliegtuigreizen. De Belgische reisorganisaties merkten het al, maar het is een breder fenomeen. Wereldwijd hebben de luchtvaartmaatschappijen een groot aantal boekingen te verwerken. Van mensen die nog eens wat verder op vakantie willen, of na lange tijd eindelijk bij familie in het buitenland op bezoek kunnen gaan.

Zelfs de hoge olieprijs, die een ticket soms 10 procent duurder maken, houden boekers niet tegen. De grote baas van IATA, de internationale alliantie van luchtvaartmaatschappijen, voorspelt dat de vliegtuigreizen tegen 2023 weer op het pre-coronaniveau zitten. “Alle luchtvaart-CEO’s met wie ik praat, merken een groot aantal boekingen”, zegt Willie Walsh. “Niet alleen voor de komende maanden, maar ook voor de rest van het jaar.”

Kortere vluchten

Het type vlieggreizen is wel veranderd. De vluchten zijn korter dan voor corona, want echt intercontinentaal verkeer loopt nog altijd achter. “En er is een nieuwe mix van passagiers”, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). “Er zijn minder zakenreizen en meer vakantiegangers.” En die laatsten brengen nu eenmaal minder op dan zakenreizigers. “Op en af naar Milaan of Manchester voor een vergadering: die keken niet op de prijs, toeristen wél”, zegt Dewulf. “Je kan aan toeristen ook minder gemakkelijk de gestegen kerosineprijzen doorrekenen. En er zijn ook minder inkomsten uit businessclass, waar ze de grootste marges op verdienen.”

De financiële problemen waar veel luchtvaartmaatschappijen mee kampen, zijn dus nog niet van de baan. “Dankzij de boekingen hebben ze de cash om opgestapelde schulden af te betalen, maar ze moeten de vluchten ook nog uitvoeren natuurlijk”, zegt Dewulf. “Voor onafhankelijke luchtvaartmaatschappijen worden het nog moeilijke tijden.”

Klein gelukje voor de maatschappijen: gestegen vrachtprijzen. Wellicht ook een gevolg van corona, waardoor we veel meer online bestellen. “Ook passagiersvliegtuigen vervoeren al snel 20 ton vracht in hun ruim, achter de valiezen. De prijzen stegen van 1 à 2 naar 6 à 8 dollar per kilogram.”

Het snelle herstel veroorzaakt wel logistieke problemen. Veel luchthavens waren al teruggespoeld op een kleiner regime en hadden niet verwacht dat ze zo snel opnieuw zo grote hoeveelheden bagage zouden moeten verwerken - het leidde vorige week op Schiphol tot lange wachtrijen. “Het aanwerven gaat ook niet vlot, omdat nieuw personeel eerst een veiligheidscheck moet ondergaan”, zegt Dewulf. “In België speelt het probleem minder door het systeem van technische werkloosheid.”

In één regio blijft het minder gaan: oost-Azië. China houdt de teugels nog altijd strak in de strijd om zero-Covid, waardoor het herstel daar nog geen vaart maakt.

Koen Baumers

Copyright © 2022 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden