

* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Gaat de vlieger weer op voor de luchtvaartindustrie? De turbulentie was nooit groter: het virus blijft woekeren, commercieel interessante zakenreizigers vergaderen vandaag vrolijk thuis en overheden willen van faillissement geredde maatschappijen ecologisch doen vliegen. Maar in duurzaam zit ook 'duur'. "Het herstel zal nog jaren vergen en de tijd van spotgoedkope vliegtickets keert niet meer terug."

Naast geur en smaak laat corona nog iets verdwijnen: witte strepen aan een staalblauwe hemel. Na een klein jaar zijn de meeste vliegtuigen nog slechts gewoon tuigen. Vliegen doen ze niet meer. Na een onzachte buiklanding veerde de sector afgelopen zomer wel wat op, maar nu de virusgolven en de varianten elkaar in sneltempo opvolgen, is de situatie uiterst penibel. Het is vooral geld dat vliegt - de deur uit. De International Air Transport Association (IATA) becijferde dat de volledige sector wereldwijd - van de vliegtuigbouwers, de maatschappijen en de bagagisten tot de bedrijven die de broodjes smeren en de parking poetsen - vorig jaar 407 miljard euro misliep. Hoewel het vrachtverkeer lichtjes steeg, daalde het totale aantal vliegbewegingen in 2020 in ons land met 59%, tot 95.813. In 2019 waren dat nog 234.460 landingen en opstijgingen. We zagen 22,6 miljoen vliegtuigpassagiers minder in een jaar tijd. Wat een omzetverlies van 2,6 miljard euro betekende en een negatieve impact op het hele bruto binnenlands product had van ruim 6 miljard euro. IATA schat dat in ons land 77.500 banen in de luchtvaartindustrie op het spel staan door corona, en voorspelt niet snel beterschap.

Bitterste pil voor Europa

Vorige maand kwam de organisatie met andermaal een dramatisch rapport. Wereldwijd hebben luchtvaartmaatschappijen 100 miljard euro verloren in 2020. Op die factuur wordt dit jaar naar verwachting nog eens 35 miljard euro bijgeschreven. Omdat het vliegverkeer in de VS en Azië sneller aantrekt, is de bitterste pil voor de Europese maatschappijen: -10 miljard euro. Grenscontroles en quarantainemaatregelen hebben de vraag naar vliegverkeer binnen Europa doen instorten tot een vijfde van de boekingen van een jaar voordien in januari. "De vaccins zijn in aantocht, maar het lijkt er niet op dat ze er snel genoeg zullen zijn om het verlies van nog eens honderdduizenden jobs extra te voorkomen", liet IATA-topman Rafael Schwartzman verstaan - eerder was al sprake van een verwacht verlies van 7 miljoen banen wereldwijd. Hij pleit voor sneltests bij passagiers, "om de quarantaineperiodes in te krimpen zodat de grenzen veilig open kunnen". Het lijkt, gezien de besmettelijkere varianten die door reizen in heel wat landen vrij spel kregen, echter weinig waarschijnlijk dat de deur weer snel zal opengaan.

Luchtziek

Verwacht wordt dat de luchtvaart niet voor 2024 op pre-coronaniveau zal draaien - en zelfs dat is niet eens zeker. Daarvoor zal er volgens IATA blijvende overheidssteun nodig zijn, anders zullen maatschappijen omvallen. De totale schuldenberg van de luchtvaartindustrie is al met de helft toegenomen, tot 540 miljard euro. Het zijn cijfers om zelfs op begane grond luchtziek van te worden. "We moeten ons geen illusies maken, dit zal nog héél lang duren", zegt Niky Terzakis, CEO van Air Belgium, een kleine maatschappij die vooral op Hongkong en de Franse Antillen vliegt. "De vaccinatie loopt heel traag in Europa, en er is nog veel angst bij de mensen. Sinds de verstrengde regels dalen de boekingen overal dramatisch."

Transporteconoom Eddy Van de Voorde (UA) volgde de voorbije week een luchtvaartcongres in de VS - virtueel, uiteraard. "We hebben gekeken naar vorige crises en hoe lang het herstel duurde. Na de aanslagen van 11 september 2001 - waar angst om te vliegen de motor was - heeft de herneming tot 2004 geduurd. Na de crisis van 2008 - toen er geen veiligheidskwestie speelde, maar een financieel probleem - duurde het tot 2013 voor de luchtvaart weer op het oude niveau kwam. Bij corona gaat het om een economisch probleem én een veiligheidsrisico, en is de dip veel groter. Volgens de jongste prognoses zal het herstel op zich laten wachten tot 2023 voor de sterke spelers en tot zelfs 2028 voor de zwakkere broertjes. De grote hub-luchthavens zoals Heathrow in Londen en Charles De Gaulle in Parijs, waarop alle grote maatschappijen zich concentreren om verbindingen te maken, gaan sneller opveren. Voor Zaventem zou het langer kunnen duren, als luchtvaartmaatschappijen kleinere verbindingen aanvankelijk schrappen. Er zullen zeker nog een hoop faillissementen en overnames komen."

Prikjes tellen

Van de Voorde ziet vandaag drie variabelen die het herstel beïnvloeden: de evolutie van de pandemie, de economische groei na corona en ons reisgedrag. "Wees maar gerust dat de luchtvaartsector de tellers met de vaccinaties angstvallig in het oog houdt. Wie twee keer een prik heeft gekregen, kan zonder problemen vliegen met een vaccinatiebewijs. Het verloopt nu met horten en stoten en de luchtvaart riskeert de pineut te worden. Het is cruciaal dat er deze zomer een grote groep reislustigen gevaccineerd is. Anders missen ze opnieuw een berg geld en komen er cashflowproblemen."

De economische groei is een tweede belangrijke factor. "Het effect op de luchtvaart is altijd groter, in positieve en negatieve zin. Het IMF gaat in z'n jongste prognose uit van een wereldwijde groei van 5,5% dit jaar. Daarvan kan de luchtvaart profiteren, al zal de groei in Europa wellicht flink lager uitvallen dan in Azië. Dat maakt dat ons reisgedrag nog doorslaggevend zal zijn. Persoonlijk twijfel ik er niet aan dat veel Europeanen zitten te popelen om weer te reizen. Iedereen is z'n kot nu wel kotsbeu. Ik zie een grote inhaalbeweging bij wie door corona geen grote financiële kater oliep. 'We leven maar één keer en we gaan onze droomreis niet langer uitstellen', zo zullen veel mensen redeneren." Ook onze nationale luchtvaartmaatschappij hoopt op een krachtig herstel deze zomer. "Juli en augustus worden van levensbelang", zegt Brussels Airlines-woordvoester Kim Daenen. "Als we aan de helft van 2019 komen, zal

dat al heel acceptabel zijn. Want het is nog altijd koffiedik kijken aan welke capaciteit we kunnen vliegen. Voorlopig zitten we door de beperkingen aan 8% op de Europese bestemmingen: een dieptepunt. Aan onze klanten zal het niet liggen. We doen bevragingen en merken dat de Belgen staan te popelen om weer te vliegen en dat horen we van iedereen in de reissector. Dat is dus het probleem niet."

Melkkoeien

De vraag of zakenreizigers nog zo massaal als vroeger airmiles zullen verzamelen, spookt echter door de hoofden. "Zij zijn decennialang de melkkoeien geweest voor luchtvaartmaatschappijen. Ze waren op heel wat vluchten eigenlijk de sponsors van de goedkope economystoelen", zegt Air Belgium-baas Terzakis. "Videovergaderen was tien jaar geleden een grote investering in fatsoenlijk materiaal. Nu zet de digitalisering zich sterk door en is het spotgoedkoop om te Zoomen. Natuurlijk zijn er nog deals die onderhandeld moeten worden en groeit het zakentoeisme wel weer aan, maar ik ben er zeker van dat het niet meer wordt zoals vroeger. Een zakenklant zal voor een 'premium behandeling' - geen wachtrij en een rustig plekje - wel wat meer betalen, maar de waanzinnige toestanden zijn voorbij. Wie is er nog zo zot om een veelvoud van een gewoon ticket te betalen voor - laat ons wel wezen - een beetje poespas? Het is niet dat je opeens een geweldige nacht hebt als ze die zetel platleggen, hoor."

Bij Brussels Airlines beseffen ze het gevaar, maar ze dramatiseren het niet. "We zijn er ons van bewust dat als bedrijven op de kosten moeten letten, ze de reisfacturen bekijken. Een kleine deal en een gewone meeting zullen vaker met Zoom gebeuren. We verwachten een daling van de businessklanten, maar geen drastische."

Braderieprijzen

Wat betekent dat voor de prijs van vliegtickets? "Simpel: dat ze duurder worden", zegt Terzakis. "Als je meer op economy moet teren, zie ik geen andere optie dan dat alle passagiers wat meer betalen. De balans moet ooit in evenwicht komen." Brussels Airlines vliegt tegenwoordig 'cashpositief'. Dat betekent dat er geen enkel vliegtuig nog opstijgt zonder dat het voldoende gevuld is om de kosten te dekken. "Het slimste wat ze kunnen doen. Ik zie veel maatschappijen die zo'n tactiek hanteren", aldus Van de Voorde. "Prijzen verlagen door grote concurrentie, en die heb je als er veel wordt gevlogen, maar ook de grote maatschappijen - British Airways en Lufthansa - herstarten mondjesmaat. Er gaat geen enkele bak nog de lucht in zonder dat daar inkomsten tegenover staan. Ze kunnen het zich simpelweg niet veroorloven. Er zullen op een aantal routes nog wel agressieve gevechten ontstaan tussen verschillende spelers, maar niet meer zo massaal aan braderieprijzen zoals vroeger. We gaan allemaal wat meer betalen, daar ben ik ook van overtuigd. Het is niet voor niets dat een maatschappij als Norwegian deze week liet weten te stoppen met de budgetvluchten voor een paar honderd euro naar de VS."

De paus in Dublin

Daar waar nieuwsgierige katholieken al eens hun oor in Rome te luisteren leggen, moeten we wat luchtvaart betreft vooral luisteren naar de paus in Dublin. Met Ryanair heeft Michael O'Leary de voorbije decennia de klassieke luchtvaartmaatschappijen een geweldige optater verkocht, en hij is dezer dagen not amused. Ryanair dient overal in Europa waar luchtvaartmaatschappijen staatssteun kregen een klacht in wegens concurrentievervalsing - twee weken geleden ook in ons land, na het steunpakket van 290 miljoen euro voor Brussels Airlines.

Zijn tactiek is duidelijk en is minder voorzichtig dan die van veel maatschappijen. Ryanair kocht bij Boeing met grote korting 210 737 MAX-toestellen. Dat zijn nochtans de veelbesproken toestellen die na enkele crashes door een constructiefout lange tijd uit roulatie verdwenen. "Ach, een ticket van 10 euro zal veel bezorgdheid wegnemen", aldus de flamboyante Ier. Analisten verwachten dat hij met een oorlogskas de al getroffen vliegmaatschappijen nog flink de duvel gaat aandoen, met in zijn spoor andere lowcosters zoals het Hongaarse Wizzair en het Britse easyJet. "Dat valt toch nog te bezien", zegt Van de Voorde. "O'Leary heeft ook aandeelhouders die serieus gevloekt hebben het voorbije jaar, en graag centen willen zien. Hij zal niet te snel voor niets vliegen. Met z'n klachten over staatssteun raakt hij kant noch wal. Trump heeft ook een hoop klachten ingediend tegen de verkiezingen, maar dat wilde ook niet zeggen dat hij gelijk had. De regel is duidelijk: de steun is eenmalig door de crisis en O'Leary mag dat onder dezelfde voorwaarden ook aan de Ierse overheid vragen, als hij wil."

Niky Terzakis van Air Belgium ziet Ryanair het mogelijk zelfs lastiger krijgen na de pandemie. "Ik zou er niet van schrikken als mensen, door corona en de hygiënische maatregelen die we nu al zo lang nemen, wat huiverachtig zouden staan tegen een Ryanair-vlucht waarbij je als haringen in een ton zit."

Een ander vraagstuk is hoe de klimaatdiscussie de luchtvaart zal veranderen. Een kwarteeuw geleden verkochten luchtvaartmaatschappijen jaarlijks een kleine 1,5 miljard tickets. In 2019 was dat het drievoud. Veel overheden zijn bijgesprongen om luchtvaartmaatschappijen te redden, maar koppelen de steun aan ecologische inspanningen. Het besef groeit dat vliegen te goedkoop geworden is, en dat de volgende generaties daar niet de gevolgen van hoeven te dragen. "Ik wil het nog zien of overheden, wanneer ze door de grootste economische crisis in een halve eeuw getroffen worden, ook beslissen om een rem te zetten op het toerisme dat zoveel geld opbrengt", zegt Van de Voorde. "Maar in elke overeenkomst staat wel dat maatschappijen moeten inzetten op ecologische vernieuwing."

Groene breinbreker

Maar vliegtuigen ecologisch en betaalbaar laten vliegen is voorlopig een breinbreker voor de wetenschap. Elektrisch vliegen zonder uitstoot is mogelijk, maar de hoeveelheid energie die daarvoor nodig is, is zo hoog dat de batterijen gigantisch zwaar worden. De industrie zoekt al sinds de jaren 50 van vorige eeuw naar een oplossing met waterstof, waar geen CO2 vrijkomt bij de verbranding. Maar ruw geschat heb je per vlucht vier keer zoveel waterstof nodig dan kerosine, en daar is geen plaats voor. Uit een recente studie in opdracht van de Europese Commissie blijkt intussen wel dat de luchtvaart nog schadelijker is voor het klimaat dan gedacht, omdat

condenssporen van vliegtuigen meer impact hebben op de klimaatopwarming dan CO2-uitstoot. Inderdaad: de witte strepen die corona doet verdwijnen. Zo'n virus heeft ook voordelen.

Transporteconoom

Copyright © 2021 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden