



Podcast – Belfius Insights

Uitgeschreven versie van de Podcast (05-07-2021)

De luchtvaart kreunt onder Covid en de klimaatagenda

De vakantie is begonnen evenals de uittocht van vele reizigers die even een ander land willen opsnuiven. Onder al dat goede nieuws schuilt echter een werkelijkheid die er minder rooskleurig uitziet. Luchtvaartmaatschappijen kreunen onder een forse afname van het reizigersverkeer. Door de nog steeds geldende beperkingen zal de exodus richting het zuiden niet zo groot zijn als voorheen. Internationale vliegreizen zitten al helemaal in het slop. En terwijl de luchtvaartsector zijn verliezen slikt en niet eens weet hoe de pandemie zich verder zal ontwikkelen, blijft een oudere uitdaging levensgroot: namelijk de aanpassing van de sector aan de klimaatagenda. Die zal kolossale investeringen vereisen voor de luchtvaart, bovenop de extra taxen die overheden willen heffen. Vliegen wordt duurder, zoveel is zeker.

Het vaccinatiepaspoort is er, de meeste mensen snakken naar vakantie en Brussels Airport is klaar voor de toevloed aan zomerreizigers. Toch verwachten we geen diepgaand herstel van het toerisme en zullen luchtvaartmaatschappijen wellicht opnieuw een magere zomer meemaken, als we deze vergelijken met prepandemietijden. In de meeste landen gelden immers nog belemmeringen en bovendien is de deltavariant van het virus in opmars. Slechts een derde van de Europeanen is vandaag volledig gevaccineerd, waardoor we kwetsbaar blijven. Wie vandaag opgetogen is over de groene zone waar hij naartoe reist kan morgen vaststellen dat deze oranje of zelfs rood kleurt. De situatie is dus niet zo verschillend als vorig jaar.

Op dit moment zijn er volgens Eurocontrol 711 vluchten per dag in Europa, dat is nog altijd bijna 60 procent minder dan in 2019. De populairste bestemming op dit ogenblik? Palma de Mallorca met 8 inkomende vluchten per dag. Dat zijn er nog altijd meer dan een derde minder dan in 2019. Sinds maart vorig jaar spreekt Eurocontrol over bijna een half miljard minder vluchten. Het verkeer richting buiten Europese Unie zit nog maar aan de helft van zijn normale volume en dit zal wellicht maar tegen de winter weer wat op dreef komen.

Volgend jaar zouden we nog maar aan dik 70 procent zitten van het normaal aantal vluchten. Eurocontrol verwacht dat we pas tegen 2025 weer op het niveau zitten van 2019. Dit op voorwaarde dat er geen nieuwe grote uitbraken gebeuren waarbij opnieuw reisbeperkingen gel-

den. Want het allerbelangrijkst is dat reizigers zich opnieuw veilig zullen voelen.

Hoe kunnen de luchtvaartmaatschappijen dit verlies blijven bolwerken?

De schade voor luchtvaartmaatschappijen lijkt tot nu toe mee te vallen. De grote namen hebben we nog niet horen vallen als het over faillissementen gaat. Toch heeft COVID-19 ingehakt op een aantal kleinere maatschappijen, zoals bijvoorbeeld CityJet of German Airways. Sommige dochterondernemingen werden opgedoekt zoals Sun Express Deutschland of Air Asia Japan. Er zijn er ook die bescherming tegen hun schuldeisers hebben gevraagd, zoals Norwegian en Virgin Atlantic. De grotere worden gestut dankzij overheidssteun via kapitaal, leningen of bankgaranties. Zo ook Brussels Airlines die een lening kreeg van de Belgische overheid van bijna 290 miljoen euro. Het overgrote deel hiervan werd al opgebruikt. Het lijkt erop dat Brussels Airlines terug in nood zal komen. Denk aan het continent Afrika waar de vaccinatie nog nergens staat en waarmee Brussels Airlines een belangrijke connectie heeft in het aanbod van haar vluchten.

Als de crisis aanhoudt zou het wel kunnen dat overheden hun steun gaan afbouwen. En dat grotere luchtvaartmaatschappijen over de kop gaan. Faillissementen zijn uiteraard van alle tijden. In Europa alleen al gingen er in de periode tussen 2010 en de pandemie 91 Europese luchtvaartmaatschappijen failliet. Vooral chartermaatschappijen en regionale spelers gingen over de kop. Heel vaak speelde de fel gestegen kerosineprijs

een grote rol, maar onderschat ook niet de stevige concurrentie van lagekostenmaatschappijen. Die lagekostenmaatschappijen hebben het de traditionele nationale luchtvaartmaatschappijen niet makkelijk gemaakt. Hun winstmarge is enorm geslonken om nog mee te kunnen in de "race to the bottom".

Dat maakt het voor hen ook zo moeilijk om deze crisis te trotseren. Vele hebben toestellen verkocht, hun kosten heel strikt beheerd en hun vluchten afgebouwd om te overleven. Volgens de luchtvaartvereniging IATA zal het aanbod van spotgoedkope tickets echter niet standhouden. Weldra zal er meer vraag zijn naar die tickets dan het aanbod en dat zal de prijzen opdrijven.

De luchtvaart was een vector tijdens deze pandemie

Volgens een onderzoek van de ULB en de KU Leuven, dat verschenen is in het gezaghebbende Nature, was de tweede covidgolf in Europa te wijten aan nieuwe stammen van het virus die pas tijdens de zomer zijn beginnen circuleren. De kans is groot dat de snelle verspreiding doorheen Europa was te wijten aan het vele reizen. Stammen die bijvoorbeeld ontstonden in Spanje werden achteraf in grote delen van Europa teruggevonden. Uiteraard is de situatie vandaag anders dankzij de vaccinatie en naarmate een groter deel van de bevolking beschermd is, neemt de kans op een zware vierde golf met veel doden en zwaar zieke mensen af. Hoe dan ook blijft het belangrijk om de infectiegraad zo laag mogelijk te houden, zeggen de onderzoekers, om te vermijden dat er

meer mutaties van het virus komen. Die zouden er immers voor kunnen zorgen dat we met onze vaccins minder beschermd zijn.

We weten uiteraard dat de luchtvaart een vector is geweest van COVID-19 door haar hoge snelheid en vliegbereik. Waakzaamheid blijft dus van groot belang om een nieuwe wereldwijde pandemie in de toekomst te voorkomen. Luchtvaartmaatschappijen zullen zich hierop moeten voorbereiden. Experts pleiten er immers voor om luchtverbindingen meteen te kunnen stilleggen als de rampspoed over enkele jaren weer zou toeslaan. Om de economische schade voor de luchtvaart en de luchthavens op dat moment te beperken zou er bijvoorbeeld een internationaal reservefonds kunnen opgericht worden. Het meest logisch lijkt om het fonds te spijzen met een opslag in de ticketprijzen.

De vele vliegtuigen die aan de grond blijven zijn wél goed nieuws voor het klimaat

COVID-19 heeft natuurlijk een heilzaam effect gehad op de CO₂-impact van de luchtvaart. Volgens recente cijfers draagt de luchtvaartsector bij aan 2,5 procent van de koolstofemissies en 3,5 procent aan klimaatverandering. Maar de klimaatimpact van de luchtvaart ligt eerder in de toekomst. Er is immers geen directe relatie tussen de veroorzaker van hoge emissies en de klimaatverandering zelf. Lagere emissies vertragen de klimaatverandering, maar het klimaat warmt hoe dan ook op. De Parijse klimaatdoelstellingen vragen dat we tegen 2050 een nettonulemissie realiseren. Dat wordt voor de luchtvaart een harde noot om te kraken.

Het is zonneklaar dat luchtvaartmaatschappijen op dit ogenblik eerder vechten om te overleven en te weinig geld hebben om in een hoog tempo zwaar te investeren in vergroening. Die ontwikkeling zal dus vertragen.

Elk nieuwe generatie vliegtuigen presteert beter over brandstofverbruik, waardoor de totale vloot jaar na jaar minder uitstoot per passagier. Maar het grote probleem is dat steeds meer mensen het vliegtuig nemen. In normale tijden groeit de luchtvaart jaarlijks met zowat 5 procent. Dat is zowat een verdubbeling om de 15 jaar. Die trend is nu wat afgeremd, maar zal dus over enkele jaren weer aanknopen met het oude groeipad.

Wordt er gewerkt aan nulemissievliegtuigen?

Het duurt erg lang om een nieuw vliegtuig te ontwikkelen. Reken minstens 10 jaar en een investeringskost van meer dan 10 miljard. De technologie is immers bijzonder complex en de veiligheidsvereisten uiteraard erg streng. De voorbije decennia zijn heel wat vliegtuigbouwers verdwenen en blijven slechts Boeing en Airbus over als fabrikanten van de grote passagiersvliegtuigen. Omdat Boeing enkele jaren geleden enorme problemen heeft gekend met zijn 737MAX zouden de investeringsbudgetten voorlopig niet toestaan om aan een zero-emissie toestel te werken. Airbus, de Europese concurrent, is er wel volop mee bezig. Eind vorig jaar kondigde deze aan om tegen 2035 het eerste vliegtuig zonder uitstoot op de markt te brengen. De ZERO-E-toestellen zullen op waterstof gaan vliegen. Maar dat betekent uiteraard niet dat alle luchtvaartmaatschappijen deze meteen zullen aankopen. Toestellen van de oudere generatie worden nu immers nog volop gemaakt en besteld en eens ze in de vloot zitten kunnen ze tien tot twintig jaar of meer in de lucht blijven.

Het is voor luchtvaartmaatschappijen sowieso moeilijk om in te spelen op technologische vernieuwingen die hun koolstofafdruk kunnen verkleinen. Door de moordende concurrentie op het vlak van de ticketprijzen is er weinig marge om bijvoorbeeld alternatieve, schonere brandstoffen

te gebruiken in plaats van de gewone kerosine. Wie daarmee van start gaat, prijst zichzelf meteen uit de markt. Het zal dus geleidelijk aan collectief moeten gebeuren.

Ook dit zal de vliegticketprijzen de hoogte injagen, evenals de CO₂-taks die de Europese Unie van plan is te heffen.

De luchtvaartindustrie, die door COVID-19 aan de rand van de afgrond werd gebracht, staat dus voor gigantische uitdagingen in de komende decennia. Het is een prijs die we als reizigers allemaal mee zullen betalen. En dat is misschien maar goed ook. Vliegen was zo goedkoop geworden dat de milieu- en maatschappelijke kost er niet in werd weerspiegeld. Twee keer nadenken voor we het vliegtuig nemen is dus een evolutie ten goede.

Dit was Belfius Insights. Dank om even bij ons te zijn. Wie zich abonneert mist geen enkele aflevering. Tot de volgende keer.