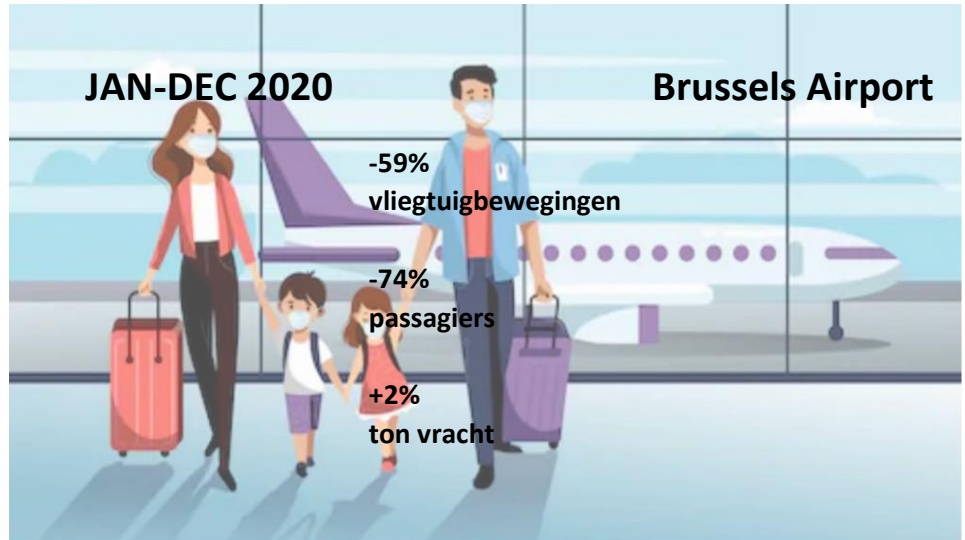


## INHOUD LUCHTMONITOR IMPACT COVID-19

- 01 » OVERZICHT LUCHTVERVOER
- 02 » IMPACT TRANSPORT  
BRUSSELS AIRPORT
- 03 » IMPACT OP SPELERS  
BRUSSELS AIRPORT
- 04 » IMPACT OP TARIEVEN EN  
BUSINESS MODEL

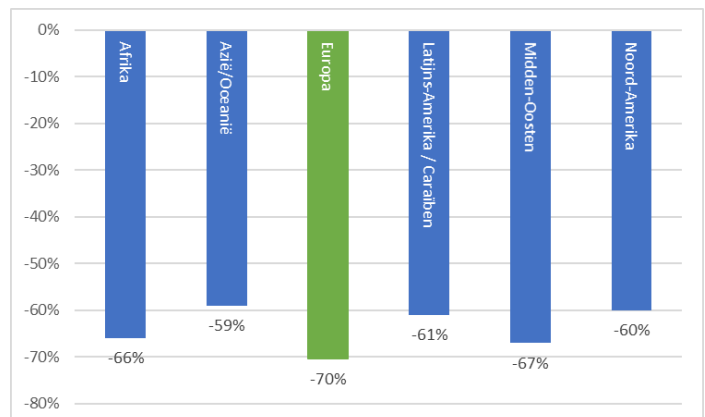


## 01 » IMPACT COVID-19 OP LUCHTVAARTSECTOR

### Impact passagiersvervoer wereldwijd

COVID-19 heeft – met de getroffen maatregelen – een zeer grote impact gehad op de luchtvaartsector. Tussen **januari en december 2020** kende het passagiersvervoer **wereldwijd** een **daling van minimum 59%** ten opzichte van een jaar geleden.

In **Europa** is deze daling het grootst met **70,4%**. In 2020 hebben Europese luchthavens **ca. 1,7 miljard passagiers verloren**.

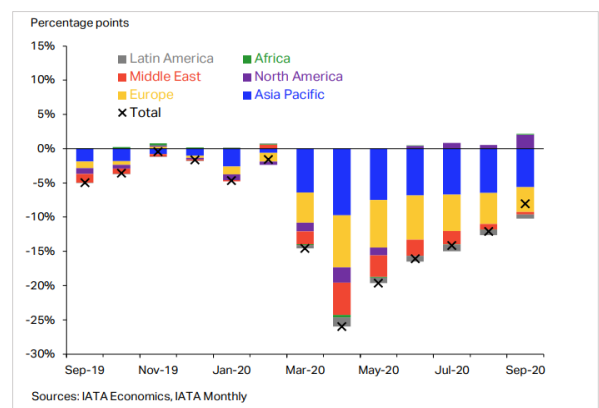


### Impact goederenvervoer wereldwijd

Vanwege de wereldwijd genomen maatregelen in het kader van COVID-19 zijn er uiteraard enorme economische effecten waardoor ook het vrachtvervoer via lucht werd aangetast, met verschillen afhankelijk van de regio en/of het type goederen.

Zo werd er in **april 2020 wereldwijd 25% minder ton-km cargo** vervoerd. Deze negatieve cijfers verbeterden geleidelijk: in **september** werd er nog steeds **10% minder ton-km cargo** gevlogen, in **december** was dit nog **0,5% lager**.

Vooral het **gebrek aan cargo-capaciteit** (van **ca. -25%**) blijft een obstakel voor hogere volumes. Het aantal *dedicated freighters* is dan wel gestegen, de *belly cargo* is echter enorm gedaald (tussen 60 à 80%).



### Positie Brussels Airport

In vergelijking met (het **gemiddelde** van) andere Europese luchthavens is **Brussels Airport harder getroffen** wat betreft de (core business) passagiersvluchten (jan-sep 2020: -68% vs. -71%; sep 2020: -73,1% vs. -84,8%; zelfde trend in oktober tot december).

Dit is onder andere te wijten aan de **verschillen in maatregelen** tussen de landen (reisadviezen, etc.), maar ook aan het feit dat er (zo goed als) **geen binnenlandse vluchten** zijn en proportioneel ook **minder intercontinentale vluchten** (cf. non-EU trafiek presteert momenteel beter).

### Maatregelen

Opdat de sector kan overleven en herstellen, zijn uiteraard maatregelen nodig. Vele landen hebben dan ook **overheidssteun** gegeven in de vorm van leningen, tijdelijke werkloosheid, premies, etc.

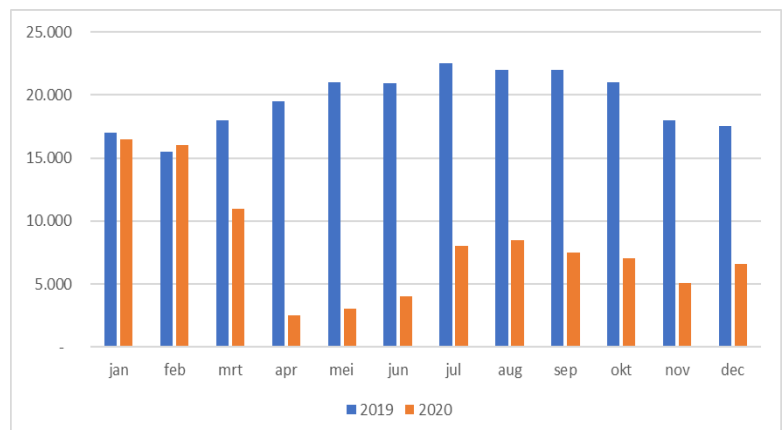
Ook vanuit de **Europese Commissie** werden verschillende maatregelen genomen, waaronder het **behoud van de licentie** voor luchtvaartmaatschappijen in tijdelijke financiële moeilijkheden en de **slot waiver**, waarbij de 'use-it-or-lose-it'-regel tijdelijk opgeheven is (cf. 80% van de aangevraagde slots moest gebruikt worden om de volgende periode voorrang te krijgen). Deze laatste zou gelden tot de zomer van 2021, waarna de regel zou aangepast worden van 80/20 naar 40/60, zodat er ook eerlijke concurrentie kan blijven bestaan.

## 02 » IMPACT COVID-19 OP BRUSSELS AIRPORT LUCHTVERVOER

### Impact evolutie aantal bewegingen

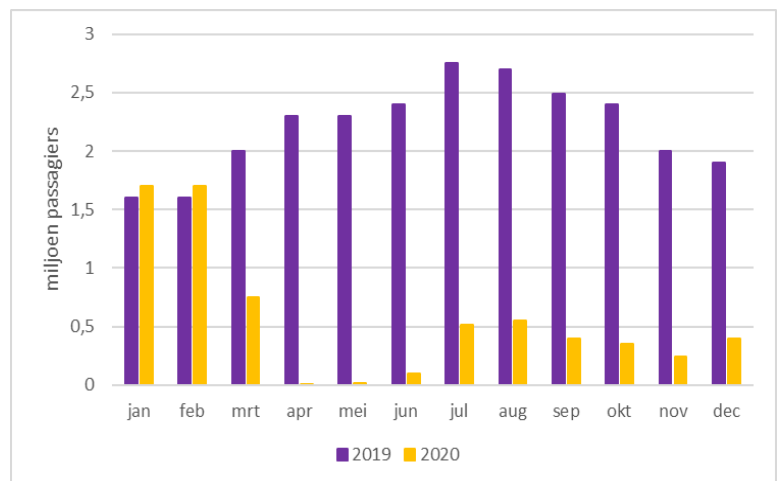
De COVID-19 crisis heeft een enorme impact gehad op het luchtverkeer van en naar Brussels Airport. Het aantal bewegingen **tussen januari en december 2020 is gedaald met bijna 60%** in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar.

Deze daling is er ondanks een **goede prestatie** van het **vrachtvervoer** en houdt geen rekening met de **lagere bezettingsgraad** van **passagiersvliegtuigen**.



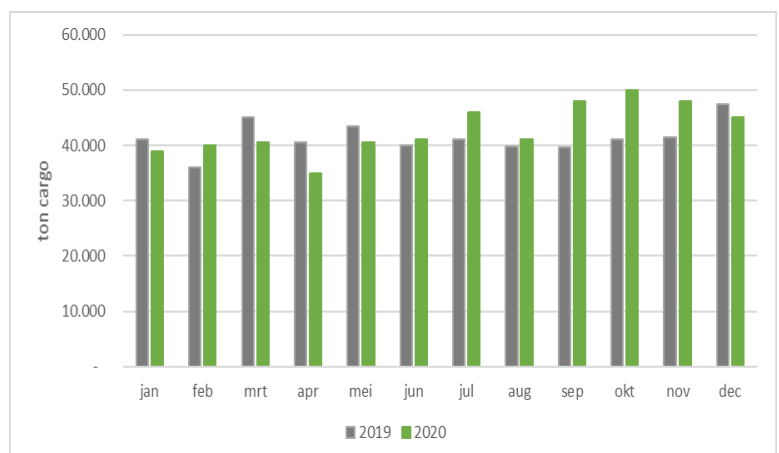
### Impact evolutie passagiers

In **2020** waren er **74% minder passagiers** op Brussels Airport ten opzichte van 2019. De eerste impact was begin maart te zien voor de vluchten naar Azië en Italië. Vervolgens volgde de beperkingen op reizen naar de Verenigde Staten, waarna eind maart alle niet-essentiële reizen verboden werden. In juni en juli volgde een lichte heropflakking, maar de heropflakking werd al snel terug in de kiem gesmoord. In **september 2020** was er een **daling van bijna 85%** ten opzichte van september 2019, een trend die ook de maanden nadien werd verdergezet.



### Impact evolutie vrachtverkeer

De COVID-19 crisis heeft een beperkte invloed gehad op de getransporteerde **cargo-volumes**. De **sterke daling** van de **“belly freight”** (cf. vracht op passagiersvluchten) met **53,7%** werd volledig gecompenseerd door een **sterke toename** van het aantal bewegingen van **“full freighters” (+42,8%)** en **“forwarders” (+18,3%)**. Zo werden onder meer passagiersvliegtuigen (deels of volledig) ingezet om vracht te vervoeren (ca. 1.300 vluchten door 30 verschillende luchtvaartmaatschappijen tot september 2020). In totaal werd er **in 2020 ca. 2,2%** meer ton cargo gevlogen dan in 2019



## 03 » IMPACT COVID-19 OP SPELERS BRUSSELS AIRPORT

### LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

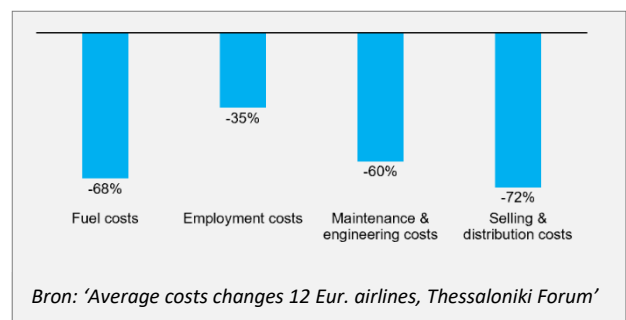
#### Impact op economische werking

Passagiersmaatschappijen hebben door COVID-19 hun vluchten op Brussels Airport in het voorjaar van 2020 moeten opschorten en ook daarna moeten overgaan tot een gereduceerd vluchtschema. Na een beperkte heropleving in juni-augustus, heeft het stijgende aantal besmettingen in België en Europa sinds september geleid tot een **terugschroeving** van het **aantal vluchten met 75 tot zelfs 95%**.

Gemiddeld genomen is de **omzet** van maatschappijen die actief zijn op Brussels Airport, **gedaald met ca. 70%** in **2020** ten opzichte van 2019. Dit is uiteraard een rechtstreeks gevolg van de daling in het aantal passagiers en vluchten, waarbij de bezettingsgraad met meer dan 10% daalde.

Terwijl de operationele opbrengsten gemiddeld met 70% daalden, zijn de **operationele kosten** slechts met **ca. 40 tot 50% gedaald** omwille van vaste kosten en de noodzaak aan extra (veiligheids)investeringen.

Bijgevolg heeft dit er toe geleid dat veel luchtvaartmaatschappijen problemen hadden om hun kosten/schulden (incl. lease rentals) terug te betalen. Als gevolg van de COVID-19 crisis hebben veel luchtvaartmaat-



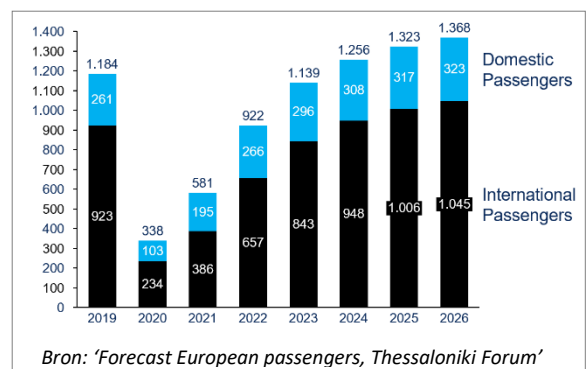
schappijen hun **vloot (en personeelsbestand) ook moeten inkrimpen**, bijvoorbeeld via vervroegde afschrijvingen, soms wel met 30%. Zo werd de leasing van bepaalde types vliegtuigen ook uitgesteld of stopgezet en werden specifieke vliegtuigen of zelfs voltallige vloten in tijdelijke opslag geplaatst, wat uiteraard ook een effect heeft op onderhoud(skosten).

Daarbovenop werd vaak de **financiële hulp ingeroepen** van overheden (via leningen, uitstel van inkomstenbelasting of andere heffingen). Ook Brussels Airlines heeft een lening van 290 miljoen euro gekregen van de Belgische overheid. Ook met financiële instellingen en leveranciers werden verschillende akkoorden gesloten (cf. afbetalingstermijnen, niveau rentevoeten, etc.).

### Toekomst & maatregelen

De luchtvaartsector blijft zeer sterk beïnvloed door de COVID-19 crisis en er wordt verwacht dat de **passagiers-niveaus** van 2019 pas **tegen 2024 terug bereikt** worden.

**Overleven** wordt dan ook steeds **moeilijker**. Zelfs maatschappijen die leningen gekregen hebben, moeten uiteindelijk genoeg geld verdienen om deze te kunnen terugbetalen. Er wordt dan ook verwacht dat **faillissementen** zullen volgen of dat kleinere spelers zullen opgeslokt worden door grotere (**consolidaties**).



Daarenboven wordt verwacht dat het **toerisme** wel weer zal **heropleven**, maar dat de **zakenreizigers** – die vaak de meeste inkomsten opleveren – ook in de toekomst **veel minder** vaak het vliegtuig zullen nemen.

De combinatie van de faillissementen/consolidaties (cf. minder capaciteit) en de reductie van de business-reizigers (en inkomsten), zal er mogelijk toe leiden dat toeristen meer zullen moeten betalen voor een vlucht.

## 03 » IMPACT COVID-19 OP SPELERS BRUSSELS AIRPORT

### Brussels Airport Company

#### Impact op inkomsten en kosten

Vooral omwille van de sterk gedaalde trafiek, zijn de **aeronautische inkomsten** in 2020 **zeer sterk gedaald** en zal dit ook het geval zijn voor 2021 (waarbij de cijfers nog heel onzeker zijn).

Uiteraard heeft Brussels Airport ook de **kosten** zo veel als mogelijk verlaagd en wordt dit in 2021 ook verdergezet. Daarbovenop werd de **investeringsenveloppe** herzien en **geschrapt/uitgesteld** waar mogelijk. Het gaat daarbij onder meer om tijdelijke sluitingen van bepaalde delen van de

infrastructuur, stopzetting van aanwervingen, maximalisering tijdelijke/economische werkloosheid of het stopzetten van capaciteitsgebonden investeringen.



#### Parking vliegtuigen

Aangezien het aantal vluchten sinds het begin van de COVID-19 crisis sterk gedaald zijn, waren veel (passagiers)luchtvaartmaatschappijen genoodzaakt om een deel van hun vloot op non-actief te plaatsen, waardoor een aantal vliegtuigen langdurig geparkeerd moesten worden.

	Gemiddelde factureerbare parkeertijd (in uren)		Evolutie
	2019	2020	
Jan	2.23	2.09	-6%
Feb	2.01	1.84	-9%
Mar	1.82	2.75	51%
Apr	1.72	10.25	495%
May	1.72	5.72	232%
Jun	1.66	33.34	1910%
Jul	1.57	17.33	1007%
Aug	1.57	5.79	270%

In normale omstandigheden betalen vliegtuigmaatschappijen een parkingvergoeding. BAC heeft echter beslist om de home carriers voorlopig een vrijstelling van parkingvergoeding te geven. Zij hebben immers weinig mogelijkheden om hun (non-actieve) vloot elders te parkeren, terwijl het ook van belang is voor het onderhoud van de toestellen dat ze gestationeerd blijven op de thuisbasis.

### Andere spelers

#### Impact op grondafhandelaars

De grondafhandelaars op Brussels Airport werden uiteraard – net als de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven zelf – ook **hard getroffen** door de impact van de coronacrisis. Eén van de bagage- en platformafhandelaars van passagiersvluchten, **Swissport Belgium NV**, werd ten gevolge van de crisis **failliet** verklaard en zal vervangen worden door een nieuwe speler via een officiële tender. In de tussentijd werd een tijdelijke licentie van 6 maanden toegekend aan grondafhandelaar Alyzia SAS.

## 04 » IMPACT COVID-19 OP TARIEVEN EN BUSINESS MODEL

### Huidige tariefzetting: verlenging gereguleerde periode QQ3

Op 14 januari 2020 werd de consultatie van de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem voor de volgende gereguleerde periode van vijf jaar (cf. 1 april 2021 t.e.m. 31 maart 2026) opgestart. Gelet op de instabiele cijfers en onzekerheid werd op aansturen van de Dienst Regulering de **consultatie stopgezet** eind februari 2020.

De Dienst Regulering bracht bijgevolg een formeel advies aan de Minister van Mobiliteit uit waarin aanbevolen werd, omwille van de exceptionele economische situatie, de huidige gereguleerde periode te verlengen tot maart 2022 en vervolgens ook tot maart 2023 en de bestaande tarieven te bevriezen (met indexatie via gezondheidsindex). Deze maatregelen werden bevestigd bij wet.

### Huidige tarieven

Pax charges	Originating passenger	€ 21,74
	Transfer passenger	€ 11,17
	Transit passenger	€ 0,00
Parking charges	PAX	€ 0,78
	CARGO	€ 0,22
Security charges	Originating passenger	€ 7,29
	Transfer passenger	€ 7,29
	Transit passenger	€ 7,29
LTO charges	PAX	€ 3,41
	CARGO	€ 2,72
Bussing charge	Originating passenger	€ 0,62
	Transfer passenger	€ 0,62
	Transit passenger	€ 0,62

### Toekomstige tariefzetting: focus op kostenminimalisatie en stimuleren opstart?

Het werd reeds aangegeven dat Brussels Airport Company zijn investeringsplannen volop aan het herzien is. Kosten worden daarbij maximaal gereduceerd en de heropstart wordt grondig geëvalueerd. Daarnaast gaan er stemmen op vanuit IATA en de verschillende luchtvaartmaatschappijen om opstart-incentives toe te kennen teneinde een sneller herstel te stimuleren (al dan niet met overheidssteun).

### Toekomst – op naar een nieuw business model?

Uiteraard zijn de gevolgen op lange termijn nog moeilijk in te schatten, maar de COVID-19 crisis zou een blijvende impact kunnen hebben op het luchtvaartlandschap. In de eerste plaats zal het zowel voor luchthavens als voor luchtvaartmaatschappijen belangrijk zijn om het vertrouwen van passagiers terug te winnen (cf. veiligheid & zekerheid), de netwerken terug herop te bouwen en de financiële gezondheid te verzekeren.

Door de faillissementen en de consolidaties, lijkt er een **groter marktaandeel** te ontstaan voor de 'low cost carriers' en de zogenaamde 'home carriers'. De **low cost maatschappijen** blijken – in de meeste gevallen – beter bestand tegen de gevolgen van de crisis omwille van hun aangepaste business model: goede liquiditeit, aangepast kostenmanagement en agiliteit (cf. makkelijker om capaciteit te verplaatsen en nieuwe routes aan te spreken). De **home carriers** werden in vele gevallen (financieel) gesteund door de overheden en hebben zo een kans om te overleven. Dit laatste kan ook mogelijk gevolgen hebben voor de *politieke inbreng* in de luchtvaart. Het belang van **regionale luchthavens** zou kunnen **afnemen** en het **belang van bepaalde belangrijke hubs** zou kunnen toenemen.

Ook voor de tarieven zal mogelijks een nieuw landschap gecreëerd worden. Het principe van "de gebruiker betaalt" zou nog belangrijker kunnen worden, gekoppeld aan het toenemend bewustzijn van het klimaat.