

Waarom 137 miljard euro niet genoeg is

Door corona beleeft de luchtvaart haar zwaarste crisis ooit. De tweede besmettingsgolf gooit de te optimistische prognoses van een aantrekkende luchtvaart in de prullenmand. Toch blijven veel luchtvaartmaatschappijen halsstarrig vasthouden aan hun zakenmodel.

Arnaud Feist, de CEO van Brussels Airport Company, is doorgaans een nuchtere, behoedzame man. Maar vorige week, op vrijdag de dertiende, verstuurde de topman van de luchthavenuitbater in Zaventem een alarmerend persbericht. Het aantal passagiers in oktober klokte af op 312.556. Dat is 87 procent lager dan in oktober 2019. "De passagierscijfers zijn catastrofaal. De situatie is onhoudbaar voor alle spelers in de luchtvaartsector. Het voortbestaan van onze sector staat op het spel", stond in het persbericht. Het schaarse lichtpuntje is het vrachtverkeer op Brucargo, het vrachtgebied van Brussels Airport. Dat klom lichtjes, met 2,3 procent, met dank aan de pakjesbonanza door de coronalockdown.

De luchtvaart aandelen gingen vorige week eindelijk nog eens de lucht in, nadat positief nieuws over coronavaccins was opgedoken. De groep rond British Airways en Iberia (IAG) werd bijna een vijfde duurder, het Duitse Lufthansa bijna een tiende. Maar ondanks die doorstart blijven de luchtvaart aandelen bengelen rond het laagste peil sinds de aanslagen van 11 september 2001.

Miljarden verliezen

De luchtvaartcijfers blijven schrikwekkend. Volgens de internationale burgerluchtvaartorganisatie IATA is corona de zwaarste crisis in de geschiedenis van de sector. Het tweede kwartaal van 2020 was het zwartste ooit. Met een omzet die met vier vijfde ineenstortte, verbrandden de luchtvaartmaatschappijen 51 miljard dollar cash. Het totale verlies voor dit jaar begroot IATA op 314 miljard dollar (265 miljard euro). Het kompas van IATA vliegt overigens grotendeels in de mist, want de organisatie stelt haar prognoses bijna voortdurend bij. Tot eind 2021 zou de burgerluchtvaart nog eens 150 miljard dollar verbranden.

De tweede coronagolf woedt volop. De passagiers laten het afweten en ook de politici zijn weinig optimistisch. De Nederlandse minister-president Mark Rutte vond dat zijn landgenoten "de volgende maanden" het best niet naar het buitenland trekken. De Duitse bondskanselier Angela Merkel waarschuwt al weken dat het de komende winter nog erger wordt.

De winter is hoe dan ook een zwak seizoen. Toch hadden veel luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit de voorbije weken weer fors opgetrokken. Dat leidde tot een prijzenslag voor wie toch wilde vliegen. Bovendien trokken luchtvaartgroepen het voorbije voorjaar met een soms te optimistisch scenario naar de overheid, hengelend om staatssteun. Lufthansa, het moederbedrijf van Brussels Airlines, kreeg eind juni 9 miljard euro van de overheid. Maar Lufthansa verwachtte dat het vandaag weer de helft van zijn vliegtuigen zou kunnen inzetten in vergelijking met vorig jaar. Het werd slechts een kwart. In zijn heel pessimistisch persbericht met de cijfers van de eerste negen maanden verwacht Lufthansa dat het nog eens 150 vliegtuigen aan de kant zal zetten. "Puur rekenkundig hebben we daardoor ruim 27.000 banen te veel", liet het Duitse bedrijf droogjes weten. Eind september telde de luchtvaartgroep nog 125.000 werknemers.

Overheidssteun met voorwaarden

De scenario's dat het niet zal blijven bij de eerste golf van massale overheidssubsidies, worden almaar waarschijnlijker (zie tabel Miljarden steun aan de luchtvaart). Nochtans kreeg de wereldwijde luchtvaart dit jaar al 162 miljard dollar (137 miljard euro) toegestoken, volgens cijfers van IATA. Het gaat vooral om directe steun (100 miljard dollar) en forse loonsubsidies (40 miljard dollar).

Tegelijk neemt de kritiek op die gulle miljardenstroom van de overheid toe. De luchtvaart is een sector met hoge vaste kosten, zoals de vliegtuigen, een reusachtige infrastructuur en een breed netwerk van buitenlandse filialen en kantoren. Die kosten daalden volgens IATA relatief trager. Terwijl de omzet met vier vijfde naar beneden dook, nam de kosten slechts af met de helft. Vooral brandstof (-83%) en infrastructuurkosten (-70%) werden weggesneden. Maar de lonen bleven relatief gespaard, met een daling van 30 procent.

Uiteraard werd de overheidssteun gekoppeld aan een rist voorwaarden. De aandeelhouders van de luchtvaartmaatschappijen ontvangen geen dividenden en het management krijgt geen bonussen meer. Overheden krijgen meer inspraak via zitjes in de raad van bestuur. Dat lokte ook behoorlijk wat kritiek uit, want de overheid is niet noodzakelijk een goede bestuurder.

Kapper betaalt piloot

Ook het personeel moet fors inleveren. Bij Brussels Airlines verdwijnt een kwart van de banen. Bij KLM wil de overheid een loonstop tot 2025. Dat akkoord is nog altijd niet rond. Bij Lufthansa laat het personeel zijn vakantiegeld en zijn dertiende maand vallen. Toch snijdt dat allemaal nog niet diep genoeg, vinden critici. Het personeel werd massaal in het stelsel van de tijdelijke werkloosheid geduwd. Maar de luchtvaartmaatschappijen betalen daar nog een deel bovenop. Je kunt horecapersoneel of kappers onmogelijk uitleggen waarom zij via overheidssteun mee het veel riantere loon van piloten moeten betalen, die al maandenlang thuis zitten. Bij Lufthansa daalden de personeelskosten bijvoorbeeld slechts met een kwart. Ze staan voor meer dan 5 miljard euro, terwijl het bedrijf de voorbije negen maanden nauwelijks 11 miljard euro omzet haalde, een daling met 60 procent.

"Zolang de scenario's rekening houden met een heropleving tot 50 of 70 procent van de pre-coronacapaciteit in 2021, kunnen de bedrijven hun getrainde cabine- en cockpitpersoneel het best aan boord houden", vindt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. "Er is heel wat tijd en geld geïnvesteerd in hun opleiding. Als de vraag naar luchtvervoer herneemt, kan de bemanning opnieuw snel worden ingezet. Zo vermijden de luchtvaartmaatschappijen heel wat aanwervings- en opleidingskosten.

En ze houden de nodige ervaring binnenshuis. Maar als het luchtvervoer in 2021 niet of slechts minimaal herneemt, verwacht ik bijkomende ontslagrondes.”

Ook de strategische uitbouw van de luchthavens vinden overheden belangrijk. Luchtvaartmaatschappijen moeten daarom hun thuisluchthaven behouden als internationaal knooppunt. Voor Brussels Airlines is Zaventem een belangrijke schakel tussen Sub-Saharaans Afrika en Noord-Amerika. Luchtvaartmaatschappijen moeten ook landingsrechten opgeven, zodat de concurrentie meer toegang krijgt tot luchthavens. Op Schiphol moet KLM haar nachtvluchten verminderen, een gevoelig thema. De vergroening van de vloot is ook een voorwaarde, al blijft dat voorlopig vooral bij intenties. Er is vandaag hoe dan ook al nauwelijks vraag naar vliegtuigen. Air France zou vluchten van minder dan 2,5 uur vervangen door treinritten, als die verbindingen er zijn. Air France zou bovendien zijn CO₂-uitstoot tegen 2030 met de helft willen verminderen. Bij Austrian Airlines gaat het om een daling met 30 procent. “Pogingen tot vergroening door de overheid zijn inderdaad meegenomen”, bedenkt Wouter Dewulf. “Dat maakt de overheidssteun bovendien verteerbarder voor de bevolking. Maar de vergroening komt vooral vanzelf: luchtvaartmaatschappijen vliegen minder. Brandstofverslindende en ecologisch onvriendelijkere toestellen zoals de Airbus A380 en de Boeing 747 worden verschroot of in de woestijn geparkeerd. De vluchten die toch nog plaatsvinden, gebeuren met de nieuwste, veel energiezuinigere toestellen.”

Naar een herstelde markt

Weinig luchtvaartmaatschappijen herdenken radicaal hun zakenmodel. Het zal er na covid-19 niet veel anders uitzien dan voor covid-19. Het is een kwestie van pompen of verzuipen: wie de meeste cash op zijn balans heeft staan, hoopt dat hij het overleeft tot volgende zomer. Dan zouden de grootste coronazorgen zijn weggeëbd.

De luchtvaart hoopt op snelle covid-19-testen. Ook Arnaud Feist, de CEO van de luchthavenuitbater in Zaventem, vindt die voorlopig de beste oplossing. In een kwartier kent de passagier de uitslag. De topman van Brussels Airport pleit wel voor een Europees geharmoniseerde teststrategie.

Dieter Vranckx, de CEO van Brussels Airlines, hoopt al evenzeer op die snelle tests. De verplichte quarantaine houdt zakenreizigers aan de grond (zie kader ‘Quarantaine maakt zakenvluchten bijna onmogelijk’). Vranckx beleeft vandaag “het slechtst denkbare scenario” (zie tabel Brussels Airlines krijgt klappen). In Europa vliegt nauwelijks 16 procent van de capaciteit van vorig jaar. Bovendien voeden die Europese vluchten in hoofdzaak de Afrikaanse bestemmingen. Daar wordt nog naartoe gevlogen, maar minder vaak. De capaciteitsbezetting naar Afrika bedraagt 36 procent en zou tegen december klimmen naar 52 procent. De werkgelegenheid dobbert mee op die capaciteitsbenutting. Vluchten naar de Verenigde Staten beginnen ten vroegste in april volgend jaar. Een volledig herstelde markt is misschien voor 2023 of 2024. “We rekenen erop dat we tot eind 2021 geen extra overheidssteun moeten bijtanken”, verklaarde Vranckx bij de bekendmaking van de cijfers voor de eerste negen maanden.

Van de overheid kreeg Brussels Airlines 290 miljoen euro steun. Eigenaar Lufthansa versterkte zijn eigen vermogen met 170 miljoen euro. “Met die 290 miljoen euro kan het bedrijf zijn kastekorten in 2021 overbruggen”, verwacht transporteconoom Wouter Dewulf. “Maar wellicht wordt het eigen vermogen in 2020 negatief. Aandeelhouder Lufthansa zal opnieuw kapitaal moeten bijtanken. Door de benarde financiële situatie van het Duitse bedrijf wordt dat geen eenvoudige operatie. Als het luchtverkeer tegen eind 2021 niet herneemt, sluit ik een bijkomende ronde overheidssteun voor Brussels Airlines niet uit. Maar zal er dan nog voldoende draagvlak bij de Belgische overheid zijn?”

Wolfgang Riepl

Copyright © 2020 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden