

*Het coronavirus heeft zijn eerste slachtoffer geëist in de luchtvaart: het Britse Flybe legt de boeken neer. Specialisten vrezen voor catastrofes als het virus nog vier weken voortwoedt.*

Nog geen vijf dagen geleden verklaarde de topman van IAG, de eigenaar van British Airways, dat het coronavirus 'zwakkere luchtvaartmaatschappijen' over de rand van de afgrond zou duwen. Donderdag was het zo ver. Flybe, de grootste regionale luchtvaartmaatschappij in Europa, legde de boeken neer. 2.000 mensen verliezen hun job.

De Britse maatschappij neemt 40 procent van de binnenlandse vluchten in het VK voor haar rekening en focust op routes die andere spelers minder rendabel vinden. Flybe vloog tot voor kort ook op Antwerpen. Het had het al jaren moeilijk om het hoofd boven water te houden. Corona werd de doorsteek.

Kenners vrezen dat Flybe niet de laatste luchtvaartmaatschappij wordt die onder druk van de coronacrisis het loodje legt. Sommigen vrezen zelfs dat de impact groter wordt dan in de periode na de aanslagen van 11 september 2001 in de VS.

'9/11 was een schok, maar wel een waarvan je wist dat er herstel kwam. Zeker omdat veiligheidsmaatregelen werden genomen', zegt UA-professor en luchtvaartspecialist Eddy Van de Voorde. 'Nu is het anders. Niemand weet hoelang het zal duren. Uncertainty kills. Er wordt veel paniekoetbal gespeeld. Kijk naar Italië, waar plots in sommige regio's alle scholen en universiteiten dichtgaan zonder na te denken over de impact.'

Van de Voorde vreest een 'catastrofe' als de verspreiding van het coronacrisis nog langer dan vier weken duurt. 'Februari is een rustige maand. Maar als de mensen niet gaan boeken voor de paasvakantie en nadien voor de zomervakantie, dan zullen de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de toerismesector een forse dreun krijgen.'

De internationale luchtvaartorganisatie IATA schat dat de luchtvaartsector dit jaar 63 tot 113 miljard dollar omzet verliest door het coronavirus. De nieuwe raming van IATA ligt bijna vier keer hoger dan die van twee weken geleden, toen buiten China amper sprake was van corona.

De 63 miljard verwijst naar de situatie waarin de besmetting onder controle blijft in de landen waar op dit moment meer dan 100 besmettingen zijn vastgesteld. 113 miljard is de geschatte schade als corona zich verder verspreidt. Dat laatste cijfer is vergelijkbaar met de verliezen tijdens de financiële crisis in 2008.

In percentages uitgerekend komt dat overeen met een daling van de inkomsten met 11 à 19 procent. In het meest pessimistische geval zouden de passagiersstromen in Europa met een kwart terugvallen. De cijfers gelden alleen voor het passagiersverkeer. Voor het vrachtvervoer heeft IATA nog geen prognoses.

Luchtvaartmaatschappijen nemen maatregelen om de schade te beperken. SAS schat dat de uitgestelde vluchten in februari en maart de maatschappij 190 miljoen euro kosten. Lufthansa hield 150 vliegtuigen aan de grond. Brussels Airlines, dat deel uitmaakt van Lufthansa, schrapt tussen 8 en 28 maart 23 procent van de vluchten in Europa omdat passagiers afhaken. Brussels Airlines besloot eerder al zijn vluchtfrequenties op enkele bestemmingen in Italië met 30 procent te verlagen.

Concreet wordt een 20-tal vluchten per dag vanuit Brussel geschrapt. Passagiers van wie de vlucht wordt geannuleerd, worden gecontacteerd en omgeboekt op andere beschikbare vluchten, is bij Brussels Airlines te horen. Als ze niet meer wensen te reizen, kunnen ze ervoor kiezen het volledige bedrag terug te krijgen.

'Elke dag worden we met annuleringen geconfronteerd', zegt woordvoester Kim Daenen. 'We zien vooral bedrijfsklanten wegvallen. Vluchten op vakantiebestemmingen blijven min of meer stabiel. We bekijken of we tijdelijke technische werkloosheid kunnen invoeren en beslissen onze wervingsstop uit te breiden tot het volledige bedrijf.'

Van de Voorde ziet de prognoses van IATA als een wake-upcall voor de sector. 'De federatie wil de luchtvaartmaatschappijen erop attent maken dat ze hun kosten onder controle moeten houden.' Toch vreest hij dat na Flybe nog luchtvaartmaatschappijen failliet gaan. 'Sterke maatschappijen met grote cashflowreserves of die deel uitmaken van grote groepen, zullen overleven. Maar onafhankelijke kleintjes in nichesectoren kunnen het wel eens moeilijk krijgen.'

Volgens Van de Voorde kunnen maatschappijen die willen besparen, het best zo vlug mogelijk de frequentie van hun vluchten aanpassen aan het aantal passagiers en tijdelijke werkloosheid invoeren. 'Gelukkig zijn de brandstofprijzen fors gedaald en hebben de meeste maatschappijen de jongste jaren veel winst geboekt.'

Eddy Van de Voordeluchtvaartspecialist

Copyright © 2020 Mediafin. Alle rechten voorbehouden