

# Transporteconoom Wouter Dewulf over het inreisverbod in de VS: 'Dit is de zwaarste crisis in dertig jaar'

Knack VIP - 12 Mar. 2020

*"Ik houd mijn hart vast over wat gebeurt in de luchtvaart. Ik zie geen grote herneming van de intercontinentale reizen voor september", zegt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Maar er is ook licht aan de horizon. "De Lufthansa-groep, de eigenaar van Brussels Airlines, kan weleens als een van de grote overwinnaars uit de coronacrisis komen."*

De voorbije nacht kondigde de Amerikaanse president Donald Trump maatregelen aan tegen de verdere verspreiding van het coronavirus. De voor de luchtvaart meest ingrijpende maatregel is een inreisverbod van dertig dagen voor mensen uit de Schengenzone. Het inreisverbod geldt vanaf vrijdag 13 maart middernacht, Amerikaanse tijd. De maatregel treft geen Amerikanen, noch buitenlanders met een vaste woonplaats in de Verenigde Staten. Het Verenigd Koninkrijk is evenmin getroffen. De handelsstromen worden niet geraakt, het gaat om personenverkeer.

Het inreisverbod was op woensdag 12 maart al ter sprake gekomen in het Amerikaans parlement. Sinds eind januari gold al een inreisverbod voor mensen, die twee weken voordien in China waren. Eind februari kwam Iran daar bij, en was er scherper toezicht voor mensen die de twee weken voordien uit de sterkst getroffen regio's in Italië en Zuid-Korea kwamen. Voor president Trump heeft de Schengenzone een probleem, want er zijn geen grenscontroles.

De impact voor de luchtvaart is dramatisch. Die kreunt al weken onder het sterk gedaalde verkeer naar China. Geen enkele Europese luchtvaartmaatschappij vliegt nog naar China. Ook de vluchten naar Italië zijn afgelast. Lufthansa schrapte de helft van zijn aanbod, en die maatregel geldt ook voor haar dochterbedrijven, waaronder Brussels Airlines.

WOUTER DEWULF. "Het inreisverbod naar de Verenigde Staten voor Europeanen maakt het probleem voor de Europese luchtvaartmaatschappijen nog groter. Dit wordt de grootste luchtvaartcrisis van de voorbije dertig jaar in Europa, de Verenigde Staten en Azië. Klassiek zijn Europese luchtvaartmaatschappijen sterk aanwezig op de Noord-Atlantische routes naar de Verenigde Staten. De Europese en de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben tientallen vluchten per dag naar de Verenigde Staten. Door het verbod zullen ze opnieuw een groot deel van hun vloot, die al inactief was door de sterk verminderde vraag naar Azië, aan de grond moeten houden."

Is het feit dat Brussels Airlines tot de grote Lufthansa-groep behoort een voordeel, om de coronacrisis op te vangen?

DEWULF. "Zeker. Indien Lufthansa er niet was als aandeelhouder, was Brussels Airlines een vogel voor de kat. Lufthansa heeft de kapitaalsbasis van Brussels Airlines versterkt. Bovendien werd de lange-afstandsvloot voor het grootste deel vervangen door Lufthansa-toestellen die intern werden gefinancierd. Er werd ook minder gefocust op uitbreiding: een aantal verlieslatende routes (zoals naar Mumbai in India) werden geschrapt. Daarnaast was er een minder harde strijd met Ryanair dat wat inbond in Zaventem. Er wordt bovendien hard gewerkt aan de kostenverlaging door het vinden van synergie met de Lufthansa-groep."

Europa heeft nog veel kleinere luchtvaartmaatschappijen, vaak met een weinig solide balansstructuur.

DEWULF. "Voor een aantal kleinere luchtvaartmaatschappijen zoals TAP Air Portugal, Finnair, het Scandinavische SAS en een aantal Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen (Tarom in Roemenië en Bulgarian Air) kan de situatie precair worden. Ik voorspel een versnelde consolidatieslag in Europa. Die is eigenlijk al een tijdje aan de gang, vooral rond de traditionele luchtvaartmaatschappijen Lufthansa-groep, IAG Group (vooral British Airways en Iberia) en Air France-KLM. Daarnaast heb je de grote lagekostenmaatschappijen Ryanair en EasyJet. Bij het omvallen van een aantal kleinere maatschappijen zullen Lufthansa en IAG Group ongetwijfeld klaarstaan om de activa en de routes op te pikken. Zij kunnen weleens als de grote overwinnaars uit de coronacrisis komen. Kort na de crisis van 11 september in 2001 hield Lufthansa het hoofd koel en nam het Swiss, Austrian Airlines en later Brussels Airlines over. Ik ga ervan uit dat Lufthansa opnieuw op vinkenslag zal zitten en koopjes zal doen, weliswaar na een jaar zwaar afzien. Het wordt een survival of the fittest, meer dan ooit."

Is overheidssteun vandaag gerechtvaardigd?

DEWULF. "Ja. China, het Midden-Oosten (Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten), Turkije (Turkish Airlines) en de Verenigde Staten zullen ongetwijfeld hun eigen luchtvaartmaatschappijen helpen. In Europa ligt dat door de wetgeving moeilijker. Het systeem van economische werkloosheid voor arbeiders en bedienden was al bijzonder effectief. Daarnaast is er uitstel van betalingen (belastingen, sociale zekerheid), of kan de overheid renteloze leningen geven."

Wanneer stopt de coronapaniek in de luchtvaart?

DEWULF. "Ik vermoed dat de coronaproblematiek in mei of juni over haar hoogtepunt is. Dan zullen de Europese vluchten wellicht hernemen. Maar wellicht zullen mensen nog niet zo snel een intercontinentale reis boeken als vakantiebestemming. Veel bedrijven schrappen vandaag ook hun intercontinentale zakenreizen. Die zijn een lucratief segment voor veel luchtvaartmaatschappijen. Het wordt nipt om de zakenreizen nog vóór de grote vakantie te laten hernemen. In de vakantieperiode reist men minder voor zaken. April tot juni zijn traditioneel belangrijke maanden voor de luchtvaart, zowel voor zaken- als voor toeristenreizen. Juli en augustus zijn belangrijke maanden voor het toeristische segment. Door het coronavirus zie ik geen grote herneming van de intercontinentale reizen voor september. Het wegvallen van die kaskoe, voor zo'n lange tijd en in het hoogseizoen, wordt ongetwijfeld een groot probleem voor de luchtvaartmaatschappijen."

De voorbije nacht kondigde de Amerikaanse president Donald Trump maatregelen aan tegen de verdere verspreiding van het coronavirus. De voor de luchtvaart meest ingrijpende maatregel is een inreisverbod van dertig dagen voor mensen uit de Schengenzone. Het inreisverbod geldt vanaf vrijdag 13 maart middernacht, Amerikaanse tijd. De maatregel treft geen Amerikanen,

noch buitenlanders met een vaste woonplaats in de Verenigde Staten. Het Verenigd Koninkrijk is evenmin getroffen. De handelsstromen worden niet geraakt, het gaat om personenverkeer. Het inreisverbod was op woensdag 12 maart al ter sprake gekomen in het Amerikaans parlement. Sinds eind januari gold al een inreisverbod voor mensen, die twee weken voordien in China waren. Eind februari kwam Iran daar bij, en was er scherper toezicht voor mensen die de twee weken voordien uit de sterkst getroffen regio's in Italië en Zuid-Korea kwamen. Voor president Trump heeft de Schengenzone een probleem, want er zijn geen grenscontroles. De impact voor de luchtvaart is dramatisch. Die kreunt al weken onder het sterk gedaalde verkeer naar China. Geen enkele Europese luchtvaartmaatschappij vliegt nog naar China. Ook de vluchten naar Italië zijn afgelast. Lufthansa schrapte de helft van zijn aanbod, en die maatregel geldt ook voor haar dochterbedrijven, waaronder Brussels Airlines. WOUTER DEWULF. "Het inreisverbod naar de Verenigde Staten voor Europeanen maakt het probleem voor de Europese luchtvaartmaatschappijen nog groter. Dit wordt de grootste luchtvaartcrisis van de voorbije dertig jaar in Europa, de Verenigde Staten en Azië. Klassiek zijn Europese luchtvaartmaatschappijen sterk aanwezig op de Noord-Atlantische routes naar de Verenigde Staten. De Europese en de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben tientallen vluchten per dag naar de Verenigde Staten. Door het verbod zullen ze opnieuw een groot deel van hun vloot, die al inactief was door de sterk verminderde vraag naar Azië, aan de grond moeten houden. "Is het feit dat Brussels Airlines tot de grote Lufthansa-groep behoort een voordeel, om de coronacrisis op te vangen? DEWULF. "Zeker. Indien Lufthansa er niet was als aandeelhouder, was Brussels Airlines een vogel voor de kat. Lufthansa heeft de kapitaalsbasis van Brussels Airlines versterkt. Bovendien werd de lange-afstandsvloot voor het grootste deel vervangen door Lufthansa-toestellen die intern werden gefinancierd. Er werd ook minder gefocust op uitbreiding: een aantal verlieslatende routes (zoals naar Mumbai in India) werden geschrapt. Daarnaast was er een minder harde strijd met Ryanair dat wat inbond in Zaventem. Er wordt bovendien hard gewerkt aan de kostenverlaging door het vinden van synergie met de Lufthansa-groep." Europa heeft nog veel kleinere luchtvaartmaatschappijen, vaak met een weinig solide balansstructuur. DEWULF. "Voor een aantal kleinere luchtvaartmaatschappijen zoals TAP Air Portugal, Finnair, het Scandinavische SAS en een aantal Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen (Tarom in Roemenië en Bulgarian Air) kan de situatie precair worden. Ik voorspel een versnelde consolidatieslag in Europa. Die is eigenlijk al een tijdje aan de gang, vooral rond de traditionele luchtvaartmaatschappijen Lufthansa-groep, IAG Group (vooral British Airways en Iberia) en Air France-KLM. Daarnaast heb je de grote lagekostenmaatschappijen Ryanair en EasyJet. Bij het omvallen van een aantal kleinere maatschappijen zullen Lufthansa en IAG Group ongetwijfeld klaarstaan om de activa en de routes op te pikken. Zij kunnen weleens als de grote overwinnaars uit de coronacrisis komen. Kort na de crisis van 11 september in 2001 hield Lufthansa het hoofd koel en nam het Swiss, Austrian Airlines en later Brussels Airlines over. Ik ga ervan uit dat Lufthansa opnieuw op vinkenslag zal zitten en koopjes zal doen, weliswaar na een jaar zwaar afzien. Het wordt een survival of the fittest, meer dan ooit." Is overheidssteun vandaag gerechtvaardigd? DEWULF. "Ja. China, het Midden-Oosten (Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten), Turkije (Turkish Airlines) en de Verenigde Staten zullen ongetwijfeld hun eigen luchtvaartmaatschappijen helpen. In Europa ligt dat door de wetgeving moeilijker. Het systeem van economische werkloosheid voor arbeiders en bedienden was al bijzonder effectief. Daarnaast is er uitstel van betalingen (belastingen, sociale zekerheid), of kan de overheid renteloze leningen geven." Wanneer stopt de coronapaniek in de luchtvaart? DEWULF. "Ik vermoed dat de coronaproblematiek in mei of juni over haar hoogtepunt is. Dan zullen de Europese vluchten wellicht hernemen. Maar wellicht zullen mensen nog niet zo snel een intercontinentale reis boeken als vakantiebestemming. Veel bedrijven schrappen vandaag ook hun intercontinentale zakenreizen. Die zijn een lucratief segment voor veel luchtvaartmaatschappijen. Het wordt nipt om de zakenreizen nog vóór de grote vakantie te laten hernemen. In de vakantieperiode reist men minder voor zaken. April tot juni zijn traditioneel belangrijke maanden voor de luchtvaart, zowel voor zaken- als voor toeristenreizen. Juli en augustus zijn belangrijke maanden voor het toeristische segment. Door het coronavirus zie ik geen grote herneming van de intercontinentale reizen voor september. Het wegvallen van die kaskoe, voor zo'n lange tijd en in het hoogseizoen, wordt ongetwijfeld een groot probleem voor de luchtvaartmaatschappijen."

Wolfgang Riepl