

Luchtvaart herneemt pas volledig na de zomer

Na de terreuraanslagen van 11 september 2001 en de financiële crisis van 2008#2009 beleefde de heel conjunctuurafhankelijke luchtvaart barre tijden. Maar de coronacrisis lijkt er volgens de prognoses nog steviger in te hakken.

De reacties liegen er niet om. “Ik houd mijn hart vast voor wat er gebeurt in de luchtvaart. Dit wordt meer dan ooit een survival of the fittest”, oordeelt Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen. “Dit is een overlevingsstrijd. Wat nu gebeurt, is erger dan de bankencrisis en 9/11”, aldus Alex Cruz, de CEO van British Airways. Ook Ed Bastian, de CEO van Delta Air Lines, de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, spreekt van “een crisis zonder voorgaande”.

Volgens Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa Groep, “kan het nog maanden duren vooraleer de toestand stabiliseert. Vandaag moeten we op alle mogelijke manieren de verliezen stelpen en ervoor zorgen dat we voldoende liquide middelen behouden.”

Uitzonderlijke tijden

De uitspraak van Carsten Spohr dateert nog van 10 maart, twee dagen voor de Amerikaanse president Donald Trump een inreisverbod voor reizigers uit de Schengenlanden aankondigde. Sindsdien is de situatie nog verergerd. Luchtvaartmaatschappijen zullen deze crisis niet overleven zonder overheidssteun. Steeds meer landen sluiten de grenzen. België raadt reizen naar het buitenland af. De luchthaven van Zaventem installeerde een crisiscomité met de directie en de vakbonden.

Volgens een studie uit 2016 van de werkgeversvereniging Voka Vlaams-Brabant is Zaventem goed voor 1,8 procent van het bruto binnenlands product (bbp) in België, en 20.000 rechtstreekse en 40.000 onrechtstreekse banen. Wereldwijd werken 65 miljoen mensen in de luchtvaart, berekende IATA in 2018. Die internationale luchtvaartorganisatie groepeert 290 luchtvaartmaatschappijen die samen 82 procent van het wereldwijde vliegverkeer voor hun rekening nemen. “Dit zijn uitzonderlijke tijden”, meldde CEO Alexandre de Juniac vorige week donderdag. “De overheden moeten begrijpen dat luchtvaartmaatschappijen onder enorme financiële en operationele druk staan. Ze moeten steun krijgen. De overheden moeten alle mogelijke middelen bekijken die de luchtvaartindustrie kunnen helpen in deze barre tijden, via de verlenging van kredietlijnen, lagere infrastructuurkosten en lagere belastingen.”

Ook Wouter Dewulf vindt overheidssteun gerechtvaardigd. “China, het Midden-Oosten, Turkije 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 in het verleden al heel effectief. Daarnaast is er een uitstel van betalingen, zoals belastingen en bijdragen voor de sociale zekerheid. En de overheid kan renteloze leningen geven.”

In heel Europa is een offensief voor overheidssteun ingezet. De Europese Commissie zette al het licht op groen. De Duitse, de Franse en de Nederlandse overheden beloofden hulp aan hun luchtvaartmaatschappijen. De Duitse Lufthansa Groep, de eigenaar van Brussels Airlines, meldde de voorbije week dat ze praat met de Duitse overheid over steun. Tegelijk werden de dochterbedrijven (onder meer Austrian Airlines, Brussels Airlines en Swiss) aangepord bij hun overheden op hun thuismarkten hulp te vragen. Vorige week ging Lufthansa uit van een scenario waar tot 80 procent van de vluchten zou worden geschrapt. Een mogelijkheid is zelfs een tijd volledig te stoppen met vliegen.

Technische werkloosheid

Ook Brussels Airlines stapt naar de overheid, meldt Etienne Davignon, de voorzitter van de raad van bestuur. “Brussels Airlines bevindt zich in dezelfde situatie als alle luchtvaartmaatschappijen. De toestand is heel erg. Zonder steun komen alle luchtvaartmaatschappijen in de problemen. Wij verliezen dagelijks cash, we hebben een financieel probleem. In de week van 16 maart dienen we een dossier in bij de overheid. We vragen geldelijke steun, die we kunnen terugbetalen zodra we terugkeren naar een normale situatie.”

Hoe die steun er zal uitzien, was bij het perse gaan nog niet duidelijk. Bij Lufthansa zou de Duitse overheid tijdelijk aandeelhouder kunnen worden. Etienne Davignon liet nog niet volledig in zijn kaarten kijken. “Vooraleer we een dossier voor overheidssteun indienen, moeten we berekenen hoeveel geld we nodig hebben. Met de huidige besparingsmaatregelen van Brussels Airlines komen we er niet. Sinds maandag 16 maart zijn alle medewerkers voor 30 procent technisch werkloos. Maar daarmee redden we het nog niet in deze crisis.”

Toch blijft Davignon optimistisch. De 87-jarige ervaren rot beleefde de voorbije eeuw bijna alle belangrijke crisissen. “De coronacrisis is heel ernstig en zal serieuze gevolgen hebben. Maar het is een tijdelijke crisis. Elke crisis heeft haar karakteristieken. De coronacrisis is geen crisis van het systeem, zoals de bankencrisis in 2008#2009. Ze is zelfs geen structurele crisis. Het gaat om een gezondheidscrisis, met een tijdelijke impact. Maar die impact is enorm in enkele economische sectoren, zoals de luchtvaart.”

Economische schade

De coronacrisis heeft de meest ervaren luchtvaartkenners in snelheid gepakt. Ook de internationale luchtvaartorganisatie IATA moet haar prognoses over de schade voortdurend bijstellen. Op 5 maart was er nog sprake van een omzetverlies van 63 à 113 miljard dollar. Dat laatste cijfer betekent 19 procent van de wereldwijde luchtvaartomzet. Daarmee zou de schade even groot zijn als tijdens de bankencrisis van 2008#2009. De grootste klappen in Azië vallen in China, Japan en Zuid-Korea, met een verlies van 23 procent van de inkomsten. In Europa zou er een omzetverlies van een kwart zijn. Westerse luchtvaartmaatschappijen vliegen niet meer naar China sinds februari. Een herneming wordt vanaf eind april verwacht.

Maar ook die pessimistische berekeningen van IATA dateren van voor het inreisverbod van de Amerikaanse president Donald Trump voor reizigers uit de Schengenlanden. Het voorbije weekend kwamen daar Ierland en het Verenigd Koninkrijk nog bij. Ook landen in

Latijns-Amerika hanteren sindsdien een inreisverbod voor Europeanen. In 2019 waren er 200.000 vluchten tussen de Verenigde Staten en de Schengenzone, goed voor 46 miljoen passagiers en een omzet van 21 miljard dollar. Duitsland, Frankrijk en Italië waren samen goed voor ruim 22 miljoen passagiers en 10,4 miljard dollar omzet.

Ruime cashvoorraad

Er heerst een nooit geziene crisis, maar de luchtvaart heeft lessen getrokken uit de voorbije grote crisissen: de terreuraanslagen op 11 september 2001, de SARS-epidemie in 2003 en de financiële crisis in 2008#2009. De maatschappijen die die crisissen hebben overleefd, leerden dat cash koning is. De grote luchtvaartmaatschappijen hebben bovendien enkele mooie jaren achter de rug (zie grafiek). De winsten en de operationele marges van de Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen stegen de voorbije vijf jaar fors. Dat leidde tot sterkere balansen. Voordat het coronavirus in volle hevigheid toesloeg, wezen diverse bedrijven nog op hun fundamentele sterktes. “We hebben een sterke balans en veel liquide middelen”, meldde International Airlines Group, de holding boven British Airways en Iberia, eind februari bij de bekendmaking van de jaarcijfers. Ook tijdens een luchtvaartconferentie van JP Morgan op 10 maart hadden de grote Amerikaanse maatschappijen American Airlines, Delta Airlines en United Airlines er nog een goed oog op, gezien hun ruime cashvoorraden.

“Liquide middelen geven maar een gedeeltelijk beeld. Daarin zitten ook de voorafbetalingen van de tickets voor toekomstige vluchten”, waarschuwt Wouter Dewulf. “Maar de hoeveelheid aan liquide middelen geeft wel een beeld van de slagkracht om tijdelijke problemen te boven te komen. Belangrijker is of een luchtvaartmaatschappij vliegtuigen bezit. Als die deels met eigen middelen zijn gefinancierd, moeten er geen of weinig afbetalingen of huurgelden voor de vliegtuigen worden betaald. Lufthansa, Ryanair en de International Airlines Group bezitten vliegtuigen. Dat betekent dat ze hun liquide middelen beter kunnen beheersen. Wie elke maand huur betaalt, ziet veel cash buitengaan. Zelfs als de vliegtuigen niet vliegen, loopt de huur door.”

Betekenisvolle impact

Michael O’Leary, het enfant terrible van de luchtvaart, verwachtte tijdens een luchtvaartcongres in Brussel op 3 maart “een betekenisvolle impact” op de kwartaalresultaten, met in april en mei een tiende minder boekingen. Toch was de CEO van Ryanair nog optimistisch. “De mensen zullen het coronavirus beu worden. In mei en juni stijgen de temperaturen en zal de hysterie over de verspreiding van het coronavirus gekalmeerd zijn.” De lagekostenmaatschappij kan tegen een stootje, want ze beschikte eind december over 3,6 miljard euro liquide middelen, of bijna de helft van de omzet.

Ook Wouter Dewulf ziet de luchtvaart dan hernemen. “Ik vermoed dat de coronaproblemen in mei of juni over hun hoogtepunt zijn. Dan zullen de Europese vluchten wellicht hernemen. Maar wellicht zullen mensen nog niet zo snel een intercontinentale reis boeken als vakantiebestemming. Veel bedrijven schrappen ook hun intercontinentale zakenreizen. Die zijn lucratief voor veel luchtvaartmaatschappijen. Het wordt nipt om de zakenreizen nog voor de grote vakantie te laten hernemen. In de vakantie wordt minder gereisd voor zaken. April tot juni zijn traditioneel belangrijke maanden voor de luchtvaart. Door het coronavirus zie ik geen grote herneming van de intercontinentale reizen voor september. Dat die kaskoe voor zo’n lange tijd wegvalt, wordt ongetwijfeld een groot probleem voor de luchtvaartmaatschappijen.”

Wolfgang Riepl

Copyright © 2020 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden