

# Transporteconoom Wouter Dewulf: 'Ook na de coronacrisis zal de luchtvaart blijven groeien'

Knack VIP - 28 Mar. 2020

*De luchtvaart heeft al wat crisissen meegemaakt, maar de coronacrisis is van een nooit gekende omvang. De internationale luchtvaartorganisatie IATA vraagt liefst 200 miljard dollar overheidssteun. 'Deze crisis is ongekend diep. En toch zal de luchtvaart het volgende decennium sterk blijven groeien', denkt Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen.*

De internationale luchtvaartorganisatie IATA kwam deze week met nieuwe cijfers over de impact van het coronavirus op de luchtvaartmaatschappijen. IATA verwacht een omzetverlies van liefst 252 miljard dollar. Daarmee zou de omzet 44 procent lager uitvallen dan in 2019. Volgens CEO Alexandre de Juniac blijft geen enkele luchtvaartmaatschappij overeind zonder overheidssteun. "De luchtvaartmaatschappijen hebben 200 miljard dollar cash nodig, willen ze overleven." IATA verwacht nog drie maanden zware beperkingen. Daarna komt er een langzaam herstel. In het laatste kwartaal van 2020 zou er nog slechts een daling met een tiende zijn in vergelijking met 2019.

Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, verwacht toch dat de luchtvaart uiteindelijk ook deze mokerslag zal te boven komen.

WOUTER DEWULF. "We zien een bijna totale stopzetting van het internationale luchtverkeer. De meeste luchtvaartmaatschappijen hebben hun vluchten volledig of bijna volledig opgeschort tot minstens eind mei. Luchtvaartmaatschappijen focussen nu vooral op hun overleving. Ze beperken zoveel mogelijk het verlies aan liquide middelen. Vliegen met lege toestellen heeft geen zin, het personeel is grotendeels werkloos. Bovendien heronderhandelen de luchtvaartmaatschappijen leveringscontracten en bankfinancieringen."

Het goede nieuws: vanaf mei volgt de doorstart?

DEWULF. "Luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor op de herneming in mei of juni. Zo'n doorstart is niet eenvoudig en kan niet snel gebeuren. In landen zoals België, Nederland en Duitsland ligt dat gemakkelijker, door het systeem van tijdelijke werkloosheid. Maar in de Verenigde Staten worden mensen onmiddellijk ontslagen. Europese maatschappijen kunnen hiervan profiteren, en sneller marktaandeel inpikken bij een heropstart."

Iedereen kan staatssteun krijgen. Jammer genoeg blijven daarmee ook de voordien al zwakkere spelers in leven, zoals Alitalia of Norwegian Airlines. Ook na coronacrisis zullen zwakkere spelers de markt blijven verzieken?

DEWULF. "Volledig akkoord. Ik had verwacht dat Alitalia en Norwegian Airlines intussen al op de lange lijst met faillissementen van het afgelopen jaar hadden gestaan. Door de coronacrisis, en de daaruit voortvloeiende staatssteun, krijgen die bedrijven echter opnieuw lucht. Door de hoogdringendheid van de situatie kan de Europese Commissie niet anders dan dit door de vingers zien. In pre-coronatijden was dat ongetwijfeld veel lastiger geweest."

Ook Brussels Airlines vraagt staatssteun. Critici vinden dat niet de luchtvaartmaatschappij, maar de luchthaven van Zaventem overeind moet worden gehouden.

DEWULF. ( zucht ) "Ik word zo moe van dat soort uitspraken. Brussels Airlines is een volle dochter van de Lufthansa-groep. Die zal Brussels Airlines niet zomaar failliet laten gaan. Brussels Airport kan in principe overleven zonder Brussels Airlines, maar de luchthaven staat veel sterker met een belangrijke en grote luchtvaartmaatschappij, met Brussel als thuisbasis. Brussels Airport heeft twee 'thuismaatschappijen': Brussels Airlines en TUI fly. Die laatste doet vooral vakantievluchten. Luchthavens zonder sterke eigen luchtvaartmaatschappij verschrompelen tot secundaire luchthavens. Bovendien zou Zaventem zijn rol als internationaal knooppunt verliezen. Die netwerkfunctie is dan weer belangrijk voor het aantrekken van langeafstandsvluchten en bijhorende cargo."

Zal de overheid meer zeggenschap krijgen door de staatssteun? Met politici die in de raad van bestuur niet steeds de meest economisch efficiënte beslissingen zullen goedkeuren?

DEWULF. "De overheid had altijd al een sterke greep op de luchtvaart. Veel luchthavens zijn deels in overheidshanden, de luchtverkeersleiding wordt in de meeste gevallen door overheidsbedrijven gerund. Daarnaast bepaalt de overheid allerhande luchthaven- en tickettaksen en regels. Bovendien is een van de grootste luchtvaartmaatschappijen, Air France-KLM, deels in handen van de Franse en Nederlandse overheid. Ik verwacht niet onmiddellijk dat de overheid overal aandeelhouder wordt. Overheden zullen veeleer werken met staatswaarborgen op kredieten, overbruggingskredieten en achtergestelde leningen. De inbreng van de overheid zal zich dus beperken tot het lenigen van acute cashnood".

Zal dat volstaan? De coronacrisis snijdt ongewoon diep.

DEWULF. "De luchtvaartindustrie heeft telkens weer, weliswaar vaak met overheidshulp en een lijst faillissementen, crisissen overleefd. Alleen al de voorbije twintig jaar hadden we de aanslagen van 11 september 2001, het SARS-virus in 2003, de financiële crisis van 2008. En dan nog eens de uitbarsting van de vulkaan Eyjafjallajökull in 2010. Een grote crisis in de luchtvaart was alweer een tijd geleden. Maar de coronacrisis is inderdaad ongekend diep, wereldwijd en langdurig. Vergeet ook niet dat de luchtvaart de voorbije tien jaar sterk groeide. Het aantal passagiers is in die periode bijna verdubbeld. Die sterke groei maakt de huidige impact nog groter. En toch zal de luchtvaart, zowel voor passagiers als voor vrachtovervoer, ook het volgende decennium sterk blijven groeien. 2020 wordt het jaar van de grote dip. Maar net zoals vorige crises zal de terugval de komende jaren vermoedelijk grotendeels goedgemaakt worden."

Nochtans zegt Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa: "Het Lufthansa van na de coronacrisis wordt een ander Lufthansa. De wereldeconomie zal er anders uitzien. Lufthansa zal kleiner zijn".

DEWULF. "Ik denk dat Lufthansa door zijn gezonde financiële basis versterkt uit de crisis kan komen. Lufthansa zal besparingen doorvoeren, en de synergieën met zijn dochterbedrijven sterker benutten. Lufthansa zal leniger zijn na de crisis."

Ook Brussels Airlines, dat van zijn moeder tegen 2022 beduidend winstgevender moet worden?

DEWULF. "Ook Brussels Airlines kan de coronacrisis gebruiken voor een kritische analyse van het netwerk, de interne processen, en het personeelsbestand. Ik vermoed dat daar vandaag bij het personeel en de vakbonden wel meer draagvlak voor zal zijn."

De internationale luchtvaartorganisatie IATA kwam deze week met nieuwe cijfers over de impact van het coronavirus op de luchtvaartmaatschappijen. IATA verwacht een omzetverlies van liefst 252 miljard dollar. Daarmee zou de omzet 44 procent lager uitvallen dan in 2019. Volgens CEO Alexandre de Juniac blijft geen enkele luchtvaartmaatschappij overeind zonder overheidssteun. "De luchtvaartmaatschappijen hebben 200 miljard dollar cash nodig, willen ze overleven." IATA verwacht nog drie maanden zware beperkingen. Daarna komt er een langzaam herstel. In het laatste kwartaal van 2020 zou er nog slechts een daling met een tiende zijn in vergelijking met 2019. Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, verwacht toch dat de luchtvaart uiteindelijk ook deze mokerslag zal te boven komen. WOUTER DEWULF. "We zien een bijna totale stopzetting van het internationale luchtverkeer. De meeste luchtvaartmaatschappijen hebben hun vluchten volledig of bijna volledig opgeschort tot minstens eind mei. Luchtvaartmaatschappijen focussen nu vooral op hun overleving. Ze beperken zoveel mogelijk het verlies aan liquide middelen. Vliegen met lege toestellen heeft geen zin, het personeel is grotendeels werkloos. Bovendien heronderhandelen de luchtvaartmaatschappijen leveringscontracten en bankfinancieringen." Het goede nieuws: vanaf mei volgt de doorstart? DEWULF. "Luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor op de herneming in mei of juni. Zo'n doorstart is niet eenvoudig en kan niet snel gebeuren. In landen zoals België, Nederland en Duitsland ligt dat gemakkelijker, door het systeem van tijdelijke werkloosheid. Maar in de Verenigde Staten worden mensen onmiddellijk ontslagen. Europese maatschappijen kunnen hiervan profiteren, en sneller marktaandeel inpikken bij een heropstart." Iedereen kan staatssteun krijgen. Jammer genoeg blijven daarmee ook de voordien al zwakkere spelers in leven, zoals Alitalia of Norwegian Airlines. Ook na coronacrisis zullen zwakkere spelers de markt blijven verzieken? DEWULF. "Volledig akkoord. Ik had verwacht dat Alitalia en Norwegian Airlines intussen al op de lange lijst met faillissementen van het afgelopen jaar hadden gestaan. Door de coronacrisis, en de daaruit voortvloeiende staatssteun, krijgen die bedrijven echter opnieuw lucht. Door de hoogdringendheid van de situatie kan de Europese Commissie niet anders dan dit door de vingers zien. In pre-coronatijden was dat ongetwijfeld veel lastiger geweest." Ook Brussels Airlines vraagt staatssteun. Critici vinden dat niet de luchtvaartmaatschappij, maar de luchthaven van Zaventem overeind moet worden gehouden. DEWULF. (zucht) "Ik word zo moe van dat soort uitspraken. Brussels Airlines is een volle dochter van de Lufthansa-groep. Die zal Brussels Airlines niet zomaar failliet laten gaan. Brussels Airport kan in principe overleven zonder Brussels Airlines, maar de luchthaven staat veel sterker met een belangrijke en grote luchtvaartmaatschappij, met Brussel als thuisbasis. Brussels Airport heeft twee 'thuismaatschappijen': Brussels Airlines en TUI fly. Die laatste doet vooral vakantievluchten. Luchthavens zonder sterke eigen luchtvaartmaatschappij verschrompelen tot secundaire luchthavens. Bovendien zou Zaventem zijn rol als internationaal knooppunt verliezen. Die netwerkfunctie is dan weer belangrijk voor het aantrekken van langeafstandsvluchten en bijhorende cargo." Zal de overheid meer zeggenschap krijgen door de staatssteun? Met politici die in de raad van bestuur niet steeds de meest economisch efficiënte beslissingen zullen goedkeuren? DEWULF. "De overheid had altijd al een sterke greep op de luchtvaart. Veel luchthavens zijn deels in overheidshanden, de luchtverkeersleiding wordt in de meeste gevallen door overheidsbedrijven gerund. Daarnaast bepaalt de overheid allerhande luchthaven- en tickettaksen en regels. Bovendien is een van de grootste luchtvaartmaatschappijen, Air France-KLM, deels in handen van de Franse en Nederlandse overheid. Ik verwacht niet onmiddellijk dat de overheid overal aandeelhouder wordt. Overheden zullen veeleer werken met staatswaarborgen op kredieten, overbruggingskredieten en achtergestelde leningen. De inbreng van de overheid zal zich dus beperken tot het lenigen van acute cashnood." Zal dat volstaan? De coronacrisis snijdt ongewoon diep. DEWULF. "De luchtvaartindustrie heeft telkens weer, weliswaar vaak met overheidssteun en een lijst faillissementen, crisissen overleefd. Alleen al de voorbije twintig jaar hadden we de aanslagen van 11 september 2001, het SARS-virus in 2003, de financiële crisis van 2008. En dan nog eens de uitbarsting van de vulkaan Eyjafjallajökull in 2010. Een grote crisis in de luchtvaart was alweer een tijd geleden. Maar de coronacrisis is inderdaad ongekend diep, wereldwijd en langdurig. Vergeet ook niet dat de luchtvaart de voorbije tien jaar sterk groeide. Het aantal passagiers is in die periode bijna verdubbeld. Die sterke groei maakt de huidige impact nog groter. En toch zal de luchtvaart, zowel voor passagiers als voor vrachtvervoer, ook het volgende decennium sterk blijven groeien. 2020 wordt het jaar van de grote dip. Maar net zoals vorige crises zal de terugval de komende jaren vermoedelijk grotendeels goedgemaakt worden." Nochtans zegt Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa: "Het Lufthansa van na de coronacrisis wordt een ander Lufthansa. De wereldeconomie zal er anders uitzien. Lufthansa zal kleiner zijn". DEWULF. "Ik denk dat Lufthansa door zijn gezonde financiële basis versterkt uit de crisis kan komen. Lufthansa zal besparingen doorvoeren, en de synergieën met zijn dochterbedrijven sterker benutten. Lufthansa zal leniger zijn na de crisis." Ook Brussels Airlines, dat van zijn moeder tegen 2022 beduidend winstgevender moet worden? DEWULF. "Ook Brussels Airlines kan de coronacrisis gebruiken voor een kritische analyse van het netwerk, de interne processen, en het personeelsbestand. Ik vermoed dat daar vandaag bij het personeel en de vakbonden wel meer draagvlak voor zal zijn."

Wolfgang Riepl