

Europese luchtvaart bloedt als nooit tevoren



De Morgen - 05 Mei 2020
Pagina 11

De luchtvaart bloedt, en met een eenvoudig pleistertje is de wonde niet te stelpen. 24.000 jobs in verschillende Europese luchtvaartmaatschappijen dreigen nu al te worden geschrapt. Dat is nog maar het begin van de 6,7 miljoen Europese banen die zullen sneuvelen, waarschuwt de internationale sectororganisatie IATA.

De cijfers van het aantal aangekondigde ontslagen bij verschillende luchtvaartmaatschappijen swingen dezer dagen de pan uit. British Airways, dat ook Iberia en Vueling overkoepelt, schrapt 12.000 banen, of een op de drie. SAS: 5.000 ontslagen, of een op twee banen. Ryanair: 3.000. Icelandair: 2.000. KLM: 1.500 tot 2.000. "En als ook Brussels Airlines met 20 tot 30 procent moet inkrimpen, staan daar ook 1.000 jobs op de helling", zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen)

Volgens IATA, de internationale sectororganisatie, staan er in Europa op dit moment zelfs 6,7 miljoen jobs op het spel - in de luchtvaart en in alle sectoren die ermee verbonden zijn. "Het zou kunnen dat de aangekondigde ontslagen door de maatschappijen als drukkingsmiddel worden ingezet om de overheid te overtuigen met geld over de brug te komen", meent Van de Voorde. "Het kan ook dat ze van de gelegenheid gebruik zullen maken om af te slanken."

Alsof het door de coronacrisis nog niet erg genoeg was, sabelde nu ook de Amerikaanse beursgoeroe Warren Buffett de noodlijdende luchtvaartsector neer. Afgelopen zaterdag, tijdens de virtuele aandeelhoudersvergadering van zijn investeringsmaatschappij, vertelde hij - haast terloops - dat hij in april 4 miljard dollar aan aandelen in de vier grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen American Airlines, Delta Airlines, South West Airlines en United Airlines had verkocht. "Met aanzienlijke verliezen, zelfs", voegde hij eraan toe.

Niet alleen Buffett verliest kapitaal aan de luchtvaart in coronatijden. Brussels Airlines verliest per dag 3 miljoen euro - normaal zou de vliegmaatschappij dit jaar meer dan 10 miljoen vliegtuigzitjes vullen, maar nu staan de 42 toestellen al sinds 21 maart geparkeerd. Brussels Airlines heeft nog reserves tot het einde van de maand, maar dreigt dan zonder cash te vallen.

"Ik zou nu niet graag CEO van Brussels Airlines zijn, want de druk om de juiste beslissing te nemen moet enorm zijn", zegt Van de Voorde. "Het is nu zoeken naar het perfecte moment om weer op te starten. Want de luchtvaartmaatschappij die het eerst in het gat duikt, heeft er het meest bij te winnen. Brussels Airlines kent dat voordeel: bij de laatste ebola-opstoot zijn ze als enige op Afrikaanse bestemmingen blijven vliegen, wat hen daarna ook nog een groot deel van de Afrika-reizigers heeft opgebracht."

Een injectie van 290 miljoen euro van de Belgische regering zou nodig zijn om de coronacrisis te overleven en de 4.000 personeelsleden aan het werk te houden. Van die 4.000 zou bij een herstart - voorzichtige plannen bij Brussels Airlines maken gewag van 1 juni - amper een op de tien al opnieuw aan de slag kunnen. En als Etienne Davignon, tot voor kort covoorzitter van de luchtvaartmaatschappij, gelijk krijgt, zal Brussels Airlines zijn activiteiten met 25 tot 30 procent moeten inkrimpen, met een verlies van 1.000 jobs tot gevolg.

"Laat de luchtvaart in België - dus zowel Brussels Airlines als Brussels Airport - kapotgaan, en dit land verandert economisch in een woestijn", stelt Van de Voorde. "Eén: zonder de aanvoer van internationale passagiers via Brussels Airlines zullen alle grote internationale maatschappijen uit Zaventem vertrekken. Twee: zonder internationale luchthaven zullen alle multinationals die hier een vestiging hebben omdat België een logistiek voordeel heeft binnen Europa dat meteen naar ergens anders verplaatsen."

Het is niet alleen in de Brusselse bestuurskamers dat corona onrust veroorzaakt. Het Spaanse Iberia onderhandelt met Madrid over een steunpakket. In Wenen staat kanselier Sebastian Kurz klaar om Austrian Airlines een reddingsboei toe te gooien. De Franse regering heeft Air France al 7 miljard euro toegezegd en Europees commissaris voor Mededinging Margrethe Vestager keurde dat plan al goed - een bijzonder precedent. Premier Mark Rutte wil in Nederland een inspanning doen voor KLM, dat met Air France deel uitmaakt van dezelfde groep. Vanuit Amsterdam zou er 2 tot 4 miljard naar de luchtvaartmaatschappij vloeien. In Duitsland probeert Lufthansa ook steun los te peuteren. De regering-Merkel wil zowat 9 miljard in de Europese marktleider pompen, maar eist daarvoor aandelen en ecologische ingrepen terug.

"Hier ligt ook een opportuniteit voor Brussels Airlines", zegt Van de Voorde. "Het zullen de sterkste maatschappijen zijn die dit overleven - naast een lowcostmaatschappij als Ryanair. Dat zijn de drie grote blokken: Lufthansa, met dochters als Brussels Airlines en Austrian en Eurowings; Air France/KLM en British Airways. Wie financieel niet onder zo'n sterke groep valt, zal onder druk komen te staan - denk aan Alitalia en aan het Portugese TAP. Dat zou betekenen dat we in Europa met minder maatschappijen zullen overblijven, en dat Brussels Airlines interessante routes kan overnemen."

En dat heeft ook zo zijn gevolgen voor de klant, weet Van de Voorde: "Dan zullen de prijzen voor tickets stijgen. Er zal minder concurrentie zijn, maar vooral: om de komende tijd te kunnen vliegen met 1,5 meter ruimte tussen mensen, zal elke vlucht de middelste zetel in een rij vrij moeten laten. Dat betekent: een derde minder passagiers, dus een ticket van 100 euro zal 130 euro gaan kosten."

Wat er ook gebeurt, voor Warren Buffett is het allemaal zonneklaar: "Voor de luchtvaartmaatschappijen - misschien vergis ik me, dat hoop ik zelfs - is de wereld veranderd. Hun toekomst is me niet duidelijk. Ik wens ze het beste toe."

(SSL)

Copyright © 2020 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden