

*Voor de luchtvaart is de bodem van de coronacrisis nog niet bereikt. Hoop op beterschap wordt opgeborgen. 'Voor de maatschappijen wordt het moeilijk om die staatsleningen terug te betalen.'*

De luchtvaartsector blijft bloeden. Waar de vliegmaatschappijen in juni nog hoopten op een fluks herstel, zijn die dromen intussen door de rauwe werkelijkheid van corona ingehaald.

Carsten Spohr, topman van het Duitse Lufthansa, bereidde zijn personeel dinsdag al voor op nog meer donkere tijden. Het aantal reservaties op Lufthansa-vliegtuigen in oktober bedraagt slechts 10 procent van het jaar voorheen, stelde hij volgens Bloomberg op een personeelsvergadering.

Eerder geplande ingrepen, zoals de vloot met 100 vliegtuigen verkleinen en 22.000 banen schrappen, zouden volgens hem al niet meer volstaan. Er komen nog diepere ingrepen. Elders in de sector vallen alleen maar echo's van dat verhaal op te tekenen. Ryanair, British Airways, Singapore Air: overal zitten er strenge ingrepen aan te komen.

'Eind juni ging het de goede kant uit', zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'De besmettingen daalden, ze dachten er met een strikt gebruik van beschermingsmiddelen als mondklappers en handgel wel te komen. Er waren plannen gemaakt met de vakbonden, de kosten waren verlaagd: stap voor stap wilden ze weer opstarten.'

Tegen augustus lagen die plannen in de prullenmand. Een heropflakking van het nieuwe coronavirus stuurde de luchtvaartsector terug naar af. Angst voor het virus, en onzekerheid over welke kleur je reisbestemming morgen op de kaart zou krijgen, deden passagiers afhaken. Ten vroegste halfweg dit decennium zal de situatie pas weer normaliseren, stelde Spohr pijnlijk nuchter.

Molensteen

Maar intussen blijven die luchtvaartmaatschappijen wel overeind met hulp van de belastingbetaler. Zo kreeg Lufthansa een injectie van liefst 9 miljard euro van de Duitse overheid. Dat dreigt een molensteen te worden. 'Die leningen zullen ze ook moeten terugbetalen', zegt Dewulf. 'En dat terwijl ze veel geld nodig hebben om hun activiteiten weer op te starten en nieuwe vliegtuigen te betalen die tegen dan geleverd worden.'

Ook voor Brussels Airlines, dochter van Lufthansa, is dat een uitdaging. Het kreeg deze zomer 290 miljoen euro van de overheid toegestopt, voornamelijk in de vorm van een lening. 'Daarmee koop je even tijd', klinkt het. 'Intussen kan je reorganiseren, afslanken en weer opstarten. Maar op een moment is die doping uitgewerkt en moet je voldoende cash genereren om dat terug te betalen. Dat kan een probleem worden.'

Bij Brussels Airlines proberen ze de situatie niet te dramatiseren. 'Door onze snelle reacties op marktveranderingen, waarbij we capaciteit inzetten of wegnemen al naargelang van de vraag, hebben we tot nu toe sinds de heropstart steeds cash positief kunnen vliegen', zegt woordvoester Kim Daenen. 'Dat wil uiteraard niet zeggen dat we winstgevend zijn, maar wel dat we geen geld verliezen aan de vluchten die we uitvoeren.' Op het kabinet van minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) zeggen ze zich alvast weinig zorgen te maken.

Brussels Airlines maakt zich sterk dat het de situatie onder controle heeft. 'Wij zitten in een ander schuitje', klinkt het. 'Onze herstructurering is al achter de rug. We hebben 30 procent gesneden in de vloot en 25 procent in de omvang van de organisatie. Dat houdt rekening met het trage herstel en de te verwachten moeilijkheden de komende tijd.'

Bij Brussels Airlines zijn 280 mensen vrijwillig en 60 gedwongen vertrokken. Van de overblijvers is iedereen aan het werk, maar wel deeltijds, via het systeem van tijdelijke werkloosheid.

Toch had het bedrijf verwacht dat het nu al beter zou gaan. In september biedt het 20 procent van de capaciteit aan, terwijl het aanvankelijk op 40 procent had gehoopt. Vooral de zakenreizigers blijven massaal thuis.

Nooit meer hetzelfde?

Dat het herstel in de luchtvaart er maar niet komt, zal niet zonder gevolgen blijven. Experts menen dat de crisis stevig aan de boom van de luchtvaart zal schudden. Zwakke spelers zullen omvallen of opgeslokt worden door grotere. Een consolidatiegolf in de Europese luchtvaart valt niet uit te sluiten.

Het is ook niet zeker of het ooit weer wordt als voorheen. Toeristen zullen uiteindelijk de weg naar het vliegtuig weer vinden, klinkt het, maar de zakenreiziger? 'Die zal in plaats van vier keer een vlucht te nemen om een contract te onderhandelen, maar één keer vliegen: om het te tekenen', zegt Dewulf. 'Voor die andere ontmoetingen hebben zij nu ontdekt dat dat via Zoom of Teams ook kan.'

Dat zal leiden tot een verschuiving van de omzet, want het waren vooral de zakenreizigers die de meeste inkomsten opleverden. Maatschappijen zullen die inkomsten elders moeten zoeken. Combineer dat met een consolidatie- en faillissementsgolf in de sector, waardoor er minder vliegtuigstoelen op de markt zijn, en het zou wel eens kunnen dat de toerist over vijf jaar meer voor zijn vrijetijdsreis zal moeten betalen.

