

Staat keert terug in de arena van de luchtvaart

➔ Meeste luchtvaartbedrijven verkeren in financiële nood

- ➔ Zij vragen de overheid om hulp. Ook KLM doet beroep op de staat
- ➔ Overheid zal voorwaarden stellen als het aandelen opkoopt

Jan Verbeek
Amsterdam

De verliezen zijn extreem, de bodem van de kas komt bij veel luchtvaartmaatschappijen in zicht. En het einde is ver weg: de branche werd als eerste geraakt door het coronavirus en zal waarschijnlijk het langst last houden van de uitbraak.

De luchtvaart had zich de voorbije decennia ontworsteld aan de overheid, maar lijkt nu uit nood terug te keren naar het systeem van veertig jaar geleden. De luchtvaart was toen sterk gereguleerd: de Nederlandse staat was de grootste aandeelhouder in KLM, de Duitse staat was dat bij Lufthansa.

\$50 mrd

Amerikaanse regering praat over steunpakket van \$50 mrd voor grote maatschappijen.

Vanaf het einde van de jaren tachtig lieten overheden luchtvaart meer en meer aan de markt. Er kwamen nieuwe toetreders, de traditionele Europese maatschappijen moesten zelf hun broek ophouden. Het bracht felle concurrentie, lagere prijzen, maar ook veel meer passagiers.

In de coronacrisis kijkt de sector weer naar de overheid. De Amerikaanse regering praat al over een steunpakket van \$50 mrd voor grote maatschappijen zoals American en Delta. Washington wil in ruil daarvoor wel aandelen in de bedrijven.

In Europa klopt Lufthansa op de deur. De Duitse luchtvaartmaatschappij heeft alleen al dit jaar bijna €10 mrd aan extra kasgeld

nodig. De overheid zou in ruil voor een kapitaalinjectie mogen participeren, maar krijgt geen meerderheid en zou ook geen stemrecht moeten krijgen, meent Lufthansa. Het is maar de vraag of Berlijn genoeg neemt met een bijrol.

Ook luchtvaartmaatschappij KLM doet een beroep op de staat. Het krijgt sinds gisteren een forse subsidie op loonkosten. Het gaat alleen al dit kwartaal om €350 mln. Maar KLM wil meer: overheidsgaranties op enkele miljarden aan leningen. Zusterbedrijf Air France zou al een akkoord hebben met Parijs over een staatsgarantie van €4 mrd op extra bankkrediet.

Is financiële steun van de overheid een goed idee? 'Ja, als je van mening bent dat een nationale luchtvaartmaatschappij essentieel is om "direct" verbonden te zijn met andere economische centra', zegt luchtvaartexpert Floris de Haan, verbonden aan de Erasmus Universiteit. 'Maar als je consolidatie van luchtvaartmaatschappijen belangrijk vindt en luchtvaart privaat wilt laten opereren, dan is het geen goed idee.'

De Haan meent dat als de overheid steun verleent, dat het voor langere tijd zal moeten. 'Als ook andere maatschappijen worden gesteund, zullen de marges dun blijven en zal het jaren duren voordat leningen zijn terugbetaald. En als er voorwaarden worden gesteld, in netwerkvang, klimaat, of anderszins, dan doe je dat om "gedrag" te veranderen en dat zal dan ook voor de langere termijn moeten.'

Is voor de toekomst een NS-model een optie: een luchtvaartmaatschappij levert diensten en krijgt daarvoor een concessie en een vergoeding? De Haan: 'Je kunt beargumenteren dat als die genoemde verbindingen met economische centra zo belangrijk zijn voor een land, dat luchtvaart een vorm van openbaar vervoer zou moeten zijn. Een andere manier is nationalisatie, zoals Italië met Alitalia heeft gedaan. Maar zo'n publiek model staat op gespannen voet met het private model waar in de jaren tachtig voor is gekozen.'

De grote vraag is of budgetvliegers Ryanair en EasyJet, de grote opschudders van de voorbije decennia, nu de dupe worden. Hun financiële weerbaarheid is groter dan die van de concurrentie, maar hun respectieve overheden (de Ierse en Britse) zijn tot dusverre minder happig op steun.



Bij KLM staan bijna alle vliegtuigen aan de grond.

FOTO: PETER BAKKER/ANP