

Air Belgium is vooral Big in China



Na Hongyuan wil met Sichuan Airlines een tweede Chinese luchtvaartmaatschappij Air Belgium te hulp schieten. Wat ziet Peking in een kwakkelend Waals bedrijf?

Met Sichuan Airlines dient zich voor de tweede keer een Chinese redder voor Air Belgium aan. Het bedrijf blijkt al voor Air Belgium maandag bescherming vroeg tegen zijn schuldeisers een bindend bod voor een financiële injectie te hebben ingediend.

Begin vorig jaar stapte de Zuid-Chinese logistieke groep Hongyuan voor een onbekend bedrag in. Hongyuan werd met een belang van 49 procent de grootste individuele aandeelhouder, nog voor de Waalse en de federale investeringsfondsen.

De regionale vrachtreus Sichuan Airlines heeft een vloot van 192 vliegtuigen. Daar steekt Air Belgium met zijn tien toestellen schril tegen af. Als officiële luchtvaartmaatschappij van de grote Zuidwest-Chinese pandaregio Sichuan is de maatschappij direct en indirect in staatshanden. De regio heeft rechtstreeks 40 procent van de aandelen, 39 procent is in handen van de Zuid-Chinese staatsluchtvaartmaatschappij China Southern en de nationale staatsluchtvaartmaatschappij bezit 10 procent.

Verkapte exportsteun

Waarom wil zo'n groot Chinees staatsbedrijf geld steken in een Waalse luchtvaartmaatschappij die sinds haar oprichting van de ene naar de andere crisis vliegt en onderweg tientallen miljoenen euro's verlies maakte?

aandelen

Begin vorig jaar stapte de Zuid-Chinese logistieke groep Hongyuan voor een onbekend bedrag in. Hongyuan werd met een belang van 49 procent de grootste individuele aandeelhouder

De eerste reden ligt in China zelf. Het regime in Peking zet regionale maatschappijen gericht in om economisch achtergebleven provincies een impuls te geven. In plaats van rechtstreekse financiële steun zijn er subsidies voor vrachtluchten die lokaal geproduceerde goederen kunnen exporteren. Die subsidies kunnen naar verluidt oplopen tot 50.000 dollar per vlucht.

Europa is een geliefde bestemming voor Chinese exporteurs, maar landingsrechten zijn schaars. In België zijn ze makkelijker te verkrijgen. 'In tegenstelling tot de buurlanden heeft België geen nationale luchtvaartmaatschappij met vluchten naar China die beschermd moet worden', zegt Wouter Dewulf, de luchtvaarteconoom van de Universiteit Antwerpen.

Vracht, vracht, vracht

Air Belgium beschikt over veel en goede landingsrechten op alle luchthavens die er in ons land toe doen. In combinatie met de centrale ligging van ons land in Noordwest-Europa maakt dat van Air Belgium een begeerde prooi voor regionale Chinese spelers.

Dat het die Chinese bedrijven vooral om vracht gaat, werd al duidelijk toen Hongyuan instapte. Vrij snel na de komst van de groep was een aantal vrachttoestellen van Air Belgium in Hongyuan-kleuren geschilderd. Alleen op de staartvin was nog een spoor van de Belgische driekleur te zien.

Daar komt bij dat België en China net een nieuw luchtvaartakkoord gesloten hebben, waardoor China maar vooral België meer landingsrechten voor routes tussen de twee landen krijgt. China zal zijn eigen rechten snel kunnen invullen, maar in ons land is dat moeilijk. Naast Air Belgium en ASL Airlines Belgium, dat vanuit Luik 15 keer per week op China vliegt, lijken er weinig gegadigden.

Door met Air Belgium in zee te gaan kunnen Chinese vrachtbedrijven alsnog gebruikmaken van de door Chinezen felbegeerde vlieg rechten tussen China en ons land.

Maar voor Sichuan als redder kan optreden, moet eerst nog een oplossing worden gevonden opdat het belang van de Belgische aandeelhouders niet onder 50 procent plus één stem zakt. De handelsrechtbank moet begin volgende week ook nog haar fiat geven aan het doorstartplan dat Air Belgium er heeft neergelegd.

Delen