

# Hoe Air Belgium van crisis naar crisis strompelt



**Air Belgium stopt met zijn passagiersvliegtuigen. De Belgische luchtvaartmaatschappij wist zich nooit duurzaam tegen tegenslagen te wapenen. Dat toont hoe moeilijk het is om als start-up van de grond te komen in de luchtvaart.**

‘Een kat met negen levens’, noemt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA) Air Belgium. Al sinds haar oprichting in 2016, strompelt de Belgische luchtvaartmaatschappij van crisis naar crisis. Steeds weer vond ze een levenslijn om recht te krabbelen. De vraag is of dat deze keer opnieuw lukt. Air Belgium heeft maandag aangekondigd dat het vanaf volgende maand stopt met passagiersvluchten en dat het een gerechtelijke organisatie heeft aangevraagd bij de ondernemingsrechtbank. Voortaan wil de maatschappij zich alleen nog toeleggen op vrachtvervoer en het leasen van vliegtuigen aan andere maatschappijen.

Air Belgium, dat zijn thuisbasis in Charleroi heeft, werd door Niky Terzakis opgericht. Zijn plan was om Chinese toeristen naar ons land te lokken, door een directe lijnvlucht tussen ons land en Hongkong in te leggen. Maar een geschil met lokale touroperators trok een streep door die activiteiten, en Air Belgium moest het geweer van schouder veranderen. Eerst voerde het chartervluchten voor andere maatschappijen uit. Daarna probeerde Air Belgium enkele eigen bestemmingen aan te boren met lijnvluchten (op de Nederlandse en Franse Antillen). Toen cargo en e-commerce tijdens de coronacrisis een hoge vlucht namen, zette het ook op vrachtvervoer in. En als er landgenoten moesten worden gerepatriëerd – onder meer uit Afghanistan – sprong Air Belgium meermaals in de bres. ‘Dat is meteen een grote sterkte van de zakenman Terzakis’, denkt Dewulf. ‘Hij ziet opportuniteiten.’

Die flexibiliteit bracht geregeld wat cash in het laatje, maar dat leidde niet tot een duurzame rendabiliteit. Sinds het begin van de operaties maakte het bedrijf ruim 90 miljoen euro verlies, blijkt uit de balanscentrale van de Nationale Bank. Alleen in 2019 – voor corona de luchtvaart aan de grond hield – maakte het winst. Vorig jaar boekte Air Belgium alweer meer dan 44 miljoen euro verlies. De luchtvaartmaatschappij moest geregeld vers kapitaal ophalen, en zowel de federale als de Waalse overheid schoot de afgelopen jaren te hulp (via hun investeringsmaatschappijen) – de overheden zijn na de Chinese Hongyuan Group de grootste aandeelhouders van de maatschappij. Sinds april werden alleen Mauritius en Zuid-Afrika nog bediend met passagiersvluchten.

**Geen volle toestellen**

De problemen van Air Belgium zijn volgens de maatschappij in de eerste plaats aan externe gebeurtenissen te wijten, zoals de coronapandemie, de oorlog in Oekraïne, de hoge brandstofprijzen, de inflatie en de daling van de koopkracht bij reizigers. Maar waar de grote luchtvaartmaatschappijen de reislust na corona konden verzilveren met recordwinsten in de afgelopen maanden, stond een meerderheid van de tien toestellen van Air Belgium (soms wekenlang) stil. Een gebrek aan grootte en netwerk maakte dat Air Belgium zijn dure langeafstandsvluchten ook moeilijk gevuld kreeg.

Of Air Belgium en zijn ruwweg 500 werknemers nog een tiende leven krijgen met – alweer – een nieuw zakenmodel, valt nog te bezien. Maar de problemen tonen alweer hoe moeilijk het is om als start-up voet aan de grond te krijgen in de turbulente luchtvaartsector.

In 'De Grote Markt' duikt de economieredactie dagelijks in een opmerkelijke beweging in de economische wereld.

[Korneel Delbeke](#)