

# De precare zoektocht van Air Belgium naar vers geld



De Tijd - 24 Nov. 2022  
Page 14

*Nu Waalse overheidsfondsen aarzelen praat Air Belgium met potentiële Europese investeerders om het winterseizoen door te komen en daarna liefst weer te groeien. Maar de zoektocht naar het nieuwe geld is netelig.*

De directie van Air Belgium houdt vandaag een 'Town hall meeting' op het hoofdkantoor in het Waals-Brabantse Mont-Saint-Guibert. De 500 werknemers die niet in de lucht hangen of in verre buitenland zijn, worden bijgepraat over de gang van zaken bij de luchtvaartmaatschappij. De zenuwen staan strak gespannen sinds de Franstalige nieuwszender LN24 meldde dat het bedrijf van Niky Terzakis op de korte termijn 10 miljoen euro nodig heeft om het einde van het jaar te halen.

Oprichter en CEO Terzakis was er als de kippen bij om de urgentie van de toestand te ontcrachten. 'Natuurlijk zetten we onze activiteiten volgend jaar voort. Onze aandeelhouders geven niet op.' Dat neemt niet weg dat Air Belgium in een krappe financiële situatie zit. 'Luchtvaartmaatschappijen hebben continu te maken met financiële uitdagingen. Ik ken er geen, behalve Ryanair, waarvoor dat niet geldt', klinkt het laconiek bij Terzakis. 'We gaan al drie jaar van het ene herstelplan naar het andere. Mensen vergeten dat we in een grotere crisis zitten dan tijdens corona. De brandstofprijzen zijn met 75 procent gestegen.'

Air Belgium zette eerder deze maand het mes in zijn wintervluchten op de Caraïben. Dat kwam boven op het geplande verlies van de vrachtopdrachten en de bijbehorende toestellen voor de Franse reder CMA-CGM, wat leidde tot een aanzienlijke uitstroom van piloten bij Air Belgium.

Ondertussen is extra geld nodig. In de eerste plaats om het winterseizoen 2022/2023 door te komen, maar volgens Terzakis onderhandelt het bedrijf ook over 'een belangrijke strategische investering' die opnieuw tot groei en vanaf mei volgend jaar weer voor winst moet leiden. 'We plannen nieuwe bestemmingen voor onze passagierstoestellen', zegt de CEO, die al eens offerde te dromen van vluchten op de Verenigde Staten.

De zoektocht naar vers geld belooft netelig te worden. Air Belgium maakte in zijn zevenjarig bestaan slechts één jaar (in 2019) winst. Alles bij elkaar ging er sinds 2016 ongeveer 47 miljoen euro in rook op. Nadat Air Belgium zich aanvankelijk had geconcentreerd op passagiersvluchten van en naar China, is het uitgegroeid tot een bedrijf dat het merendeel van zijn omzet uit vrachttransport haalt.

Air Belgium kon rekenen op aanzienlijke financiële steun van de Waalse overheid. Die pompte via haar investeringsvehikels Sogepa en SRIW 18,4 miljoen euro in de luchtvaartmaatschappij. De Waalse overheid is met 35 procent de op een na grootste aandeelhouder van Air Belgium.

Alleen de Chinese logistieke groep Hongyang is groter. Die verwierf in februari een belang van 49 procent in Air Belgium in ruil voor een kapitaalinjectie van 19 miljoen euro. Die investering kwam niets te laat. In de coronajaren 2020 en 2021 was het eigen vermogen van de luchtvaartmaatschappij 15,8 miljoen euro in het rood gegaan.

Dat de Waalse overheidsfondsen aarzelen om weer te investeren heeft volgens sectorkenner meerdere oorzaken. Wallonië fuseert op 1 januari zijn drie investeringsvehikels Sogepa, SRIW en Sowalfin. Dat leidt tot een stoelendans met een zekere besluiteloosheid op korte termijn.

Daar komt bij dat Wallonië naar verluidt met ergernis kijkt naar de nieuwe vluchten naar Zuid-Afrika. Air Belgium voert die sinds september niet vanuit Charleroi of Luik uit, maar vanaf Brussels Airport in Zaventem. Dat is tegen het zere been van Wallonië, dat met Air Belgium heel graag een luchtvaartmaatschappij in Luik en/of Charleroi wil verankeren.

Volgens Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen, is de keuze van Air Belgium voor Zaventem de logica zelve: 'Directe vluchten op Zuid-Afrika zijn een upmarket product. Daarvoor heb je rond Brussel veel meer klanten dan rond Charleroi of Luik.'

De aarzeling van de Waalse aandeelhouders is extra delicaat omdat Air Belgium minstens voor de helft Europese aandeelhouders moet hebben om zijn status als Europese luchtvaartmaatschappij te behouden. Als er een kapitaalverhoging komt waaraan grootaandeelhouder Hongyuang meedoet, moet Terzakis voor hetzelfde bedrag Europese geldschietters vinden.

'Niky Terzakis is een zeer ervaren luchtvaartman. Hij heeft met Air Belgium al veel tegenslag gehad en zijn businessmodel al een paar keer veranderd, als een kat met negen levens', zegt luchtvaarteconoom Dewulf. 'Maar het is als kleine luchtvaartmaatschappij heel erg moeilijk om te overleven. In de luchtvaart zijn schaalvoordelen doorslaggevend. Alleen heel grote bedrijven maken winst met dat businessmodel.' De essentie Air Belgium heeft vers geld nodig om na twee coronajaren en snel gestegen brandstofprijzen verder te kunnen en te groeien.

De Waalse overheid lijkt in tegenstelling tot vroeger minder happig om bij te springen.

Nieuwe investeerders moeten Europees zijn om te voorkomen dat Air Belgium zijn Belgische licentie verliest.

Luchtvaarteconoom Universiteit Antwerpen

Copyright © 2022 Mediafin. All rights reserved