

Luchtvaartmaatschappij Air Belgium blijft koppig proberen om echt van de grond te komen. Nu met vrachtvervoer en vluchten naar Curaçao. 'Ik zou ze toch nog niet afschrijven.'

Air Belgium, de luchtvaartmaatschappij van de Grieks-Belgische zakenman Niky Terzakis, zal door de reisbeperkingen ook tijdens de paasvakantie niet kunnen vliegen naar Martinique en Guadeloupe, tot voor kort haar enige reguliere operatie. Vrijdag kondigde ze aan de heropstart van die routes opnieuw uit te stellen, al zeker tot juli. Met Curaçao zou er dan wel een nieuwe bestemming bijkomen.

Air Belgium? Inderdaad, ze bestaan nog, zelfs al zaten ze nog voor corona al op een schuldenberg van vele miljoenen. En dat is er na een jaar crisis niet beter op geworden. 'De cijfers over 2020 moeten nog besproken worden met de aandeelhouders, maar het is geen geheim dat die rood kleuren', zegt Terzakis. 'Al geldt dat natuurlijk voor de hele sector. Corona treft iedereen.'

Dat mag dan kloppen, het pad dat Air Belgium (zeven vliegtuigen, 350 personeelsleden) sinds de start in 2018 bewandelt, is er een van wel erg veel vallen en opstaan. Een lijdensweg in vier etappes.

1. Valse start

Na problemen om de juiste vlieglicenties te krijgen, kon Air Belgium in juni 2018 toch starten met lijnvluchten naar Hongkong. Terzakis droomde ook van vluchten op enkele Chinese steden. De ambities waren torenhoog, er werd gemikt op een half miljoen passagiers per jaar.

Amper vier maanden na de eerste reis richting Hongkong werd de stekker al uit dat avontuur getrokken. Terzakis raakte in onmin met de Chinese touroperators waarmee hij samenwerkte, rond het aantal tickets dat zij zouden verkopen en hun tarieven. 'Daarnaast zijn de vier viermotorige Airbusen A340 van Air Belgium te groot om volledig volgeladen te kunnen opstijgen vanuit thuisbasis Charleroi. Daardoor namen ze vooral passagiers mee, amper cargo', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen). 'Met halfvolle toestellen kon dit nooit winstgevend worden.'

Bovendien is China een uitdagende markt, al voor corona het land op slot deed. Zo mislukte enkele jaren geleden ook het plan van een Chinese reisorganisator om te vliegen op Luik. Dewulf: 'Er liggen zeker kansen, want de gemiddelde Chinees droomt van rondreizen in Europa. Omgekeerd is dat veel minder, de Europeaan houdt vast aan traditionele bestemmingen.'

2. Wankele zakenpartners

Air Belgium ontpopte zich na het mislukte avontuur in Hongkong tot reddende engel voor andere maatschappijen. Er volgden charters voor onder meer Tui Fly, Air France en British Airways. 'Terzakis ziet opportuniteiten en springt daar meteen op', zegt Dewulf. 'Dat is ook de kracht van Air Belgium. Ze hebben een kleine overhead en zijn heel flexibel. Hun aanpassingsvermogen is bijna een universitaire studie waard. Zelden duurzaam, maar het brengt wel cash op. En zolang een maatschappij cash heeft, gaat ze niet failliet. Ik zou Air Belgium dus toch nog niet afschrijven.'

Al zijn enkele zakenpartners waarmee Air Belgium in zee ging, wel heel wankel. Zo voert het nu vooral charters uit voor Surinam Airways, een Surinaams staatsbedrijf. Suriname is echter failliet en onderhandelt momenteel met het Internationaal Monetair Fonds over noodhulp. Terzakis noemt Surinam Airways desondanks een 'betrouwbare partner' en houdt vast aan de overeenkomst. Dewulf: 'Ik heb toch mijn bedenkingen. Ik hoop voor Air Belgium dat ze hun geld zullen zien.'

3. Zoektocht naar geld

Naast deals met wankele zakenpartners overleeft Air Belgium ook dankzij de belastingbetaler. Afgelopen zomer pompten de federale investeringsmaatschappij FPIM en de Waalse investeringsvehikels Sogepa en SRIW 7,5 miljoen euro in de maatschappij. In november 2018 werd ook al 4 miljoen euro geleend bij Sogepa. Toch vindt Terzakis dat de overheid de sector in de steek liet tijdens de coronacrisis. 'Het is triest dat Brussels Airlines een bail-out van vele miljoenen kreeg, en de andere Belgische maatschappijen niet', zegt hij.

Dewulf wijst erop dat Brussels Airlines een sleutelrol speelt in de internationale connectiviteit van onze hoofdstad, terwijl Air Belgium toeristen vanuit Charleroi naar zonnige bestemmingen voert. 'En bovendien hebben ze dus wél staatssteun gekregen.'

4. Nieuwe pogingen

Buiten Martinique en Guadeloupe probeert Air Belgium het binnenkort dus ook op Curaçao. Volgens Dewulf kan dat wel degelijk interessant worden. 'Die bestemmingen worden maar door enkele grote spelers bediend. Air Belgium kan de luis in hun pels worden, omdat ze zo flexibel zijn', zegt hij.

Daarnaast begon het twee weken geleden met cargovluchten tussen Luik en de VS, voor de containerreus CMA CGM. Als voormalige ceo van de vrachtmaatschappij TNT Airways kent Terzakis het wereldje, bovendien is cargo in volle pandemie zowat het enige waar nog volop mee kan worden verdiend. Terzakis noemt cargo 'een nieuwe steunpilaar' voor Air Belgium, volgens Dewulf zal dat echter slechts van korte duur zijn. 'Vrachtruimte is nu schaars door het wegvallen van veel vluchten, dus de prijzen liggen hoog. Na corona zal

die schaarste vanzelf verdwijnen. Terzakis kennende zal hij dan wel weer iets anders vinden, zoals vrachtluchten naar Azië, of zelfs lijnvluchten naar Kinshasa.'

Opgeven staat inderdaad niet in het woordenboek van Terzakis. 'Om een luchtvaartmaatschappij te beginnen, moet je een beetje gek zijn. Maar ik zie geen redenen om de toekomst niet rooskleurig in te zien.'

Pieter Van Maele

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden