

Waarom Air Belgium zo lang overheidssteun kreeg



Air Belgium heeft de voorbije jaren in verschillende fases bijna 30 miljoen euro steun gekregen van federale en Waalse overheidsfondsen. Wat maakte de staat zo vrijgevig?

Federale en Waalse overheidsfondsen hebben de voorbije jaren miljoenen euro's geïnvesteerd in Air Belgium, ook al kleurden de resultaten bijna elk jaar donkerrood en werd met de regelmaat van de klok van businessplan gewisseld. De federale investeringsmaatschappij FPIM stopte Air Belgium bij de oprichting 7,2 miljoen euro toe en diverse investeringsfondsen van de Waalse overheid pompten uiteindelijk 15,7 miljoen euro vers kapitaal en 5,3 miljoen euro aan leningen en garanties in Air Belgium. Daarmee zijn de Belgische overheidsfondsen de belangrijkste Europese aandeelhouders van de zieldogende luchtvaartmaatschappij, na de Chinese logistieke groep Hongyuan, die 49 procent van de aandelen bezit.

Advertentie

Air Belgium vroeg maandag bescherming aan tegen zijn schuldeisers en kondigde meteen aan dat het over twee weken stopt met al zijn passagiersvluchten. Van zowat 20.000 passagiers is de vlucht geannuleerd en klanten moeten afwachten of ze hun geld terugkrijgen.

Maar zoals de Antwerpse luchtvaarteconoom Wouter Dewulf zegt: 'Een nieuwe passagiersluchtvaartmaatschappij uit de grond stampen kan niet, tenzij je zoals de Golfstaten echt heel erg veel geld hebt. Wie mij een Europese luchtvaartmaatschappij kan noemen die de afgelopen tien jaar succesvol gestart is, krijgt van mij een fles champagne.' Waarom stapten de overheidsvehikels dan toch in Air Belgium, het enthousiaste project van luchtvaartveteraan Niky Terzakis?

Advertentie

In het geval van de federale investeringsmaatschappij FPIM is de investering redelijk makkelijk te verklaren: luchtvaart is een van de zes strategische sectoren waarin het fonds bij voorkeur investeert en de keren dat een nieuwe Belgische luchtvaartmaatschappij wordt opgericht, zijn op de vingers van één hand te tellen.

Voor de Waalse overheid is luchtvaart een van de speerpunten van het economische beleid. Voor de ontwikkeling van de luchthavens van Luik en Charleroi werd de voorbije jaren alles uit de kast gehaald. In Luik werd de rode loper uitgerold voor Alibaba. De Chinese e-commercegigant kreeg met afstand de mooiste locatie op de luchthaven. Met succes, Luik werd een van de grootste vrachtluchthavens van de Europa, Charleroi een succesvolle lowcostluchthaven.

Air Belgium was een belangrijke speler om de luchthaven van Charleroi op te waarderen tot een echt grote intercontinentale luchthaven. De voorbije jaren is de luchthaven enorm gegroeid, maar dat is vooral te danken aan Ryanair, goed voor 80 procent van het aantal vluchten. Zowel de directie als de Waalse regering wil andere maatschappijen aantrekken om het belang van Ryanair te verkleinen.

Een luchtvaartmaatschappij die trans-Atlantische vluchten uitvoert, staat dan ook hoog op het verlanglijstje van Charleroi. En al helemaal als het ook nog eens een Belgische maatschappij is. De Waalse overheid aarzelde dan ook geen seconde toen Air Belgium vroeg de startbaan op Charleroi met 700 meter te verlengen, zodat zijn grote toestellen er ook zouden kunnen opstijgen en landen. Het Waalse overheidsfonds Sowaer nam de kosten, 30 miljoen euro, voor zijn rekening.

Maar Air Belgium vloog de voorbije jaren steeds vaker vanaf Zaventem. Niet alleen voor vracht, maar ook voor passagiers. De vluchten op Johannesburg vertrokken allemaal van Brussels Airport. Dat is wellicht ook de reden waarom de Waalse overheidsfondsen bij een nieuwe kapitaalronde van Air Belgium niet meer mee wilden doen

Delen