

Staking kost Brussels Airlines handvol geld



Het Laatste Nieuws* - 22 Jun. 2022
Pagina 28

* Het Laatste Nieuws/Waasland & Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Aalst-Oudenaarde, Het Laatste Nieuws/Brugge-Oostkust, Het Laatste Nieuws/Roeselare, Het Laatste Nieuws/West- & Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Kortrijk-Ieper, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/De Ring, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Leuven & Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen

Ellende voor de getroffen reiziger, maar een financiële ramp voor Brussels Airlines. De komende drie dagen blijven 315 vluchten aan de grond. Volgens luchtvaartkenners Eddy Van de Voorde en Luk De Wilde gooit het personeel van de verliesmakende luchtvaartmaatschappij door te staken haar eigen ruiten in.

Brussels Airlines (BA) annuleerde voor de komende drie dagen noodgedwongen zowat 60% van haar geplande vluchtschema. 315 van de 533 geplande vluchten — waarvan 38 langeafstandsvluchten — werden geschrapt. Zowat 40.000 passagiers worden getroffen. Dat is de onmiddellijke impact van de staking van piloten en cabinepersoneel van onze home carrier.

Maar de sociale actie heeft ook een zware financiële aderlating tot gevolg. En dat terwijl de luchtvaartmaatschappij nog steeds zwaar verliesmakend is. "De toestand is precair in die zin dat corona nog maar net was doorstaan of er was in het eerste kwartaal opnieuw een operationeel verlies van 62 miljoen euro", zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). "Daarnaast dient tegen 2026 nog een lening van 290 miljoen euro aan de Belgische overheid uit 2020 te worden terugbetaald. Als econoom zou ik dan denken: 'Laat ons met z'n allen keihard werken om de maatschappij te laten overleven.'"

Hoogtijdagen

"Het is van het grootste belang dat we de zomermaanden aangrijpen om winst te maken", zo stelde de maatschappij eind vorige week. "Een staking van drie dagen zal een zeer grote impact hebben op de bottom line van ons bedrijf en zou ons dwingen de geplande groei te herzien." Drie dagen staken, dat betekent evenveel dagen amper of geen inkomsten maar wel cash-uitgaven, aldus de econoom. "Bovendien wordt tweemaal geld verloren: geen inkomsten én een compensatie die in sommige gevallen moet worden betaald. Voor langeafstandsvluchten kan dat tot 600 euro per ticket oplopen."

Luchtvaartjournalist Luk De Wilde begrijpt het ongenoegen bij het personeel, maar ook hij beseft dat dit de maatschappij geen goed doet. "Dit zouden de beste dagen en weken van het jaar moeten zijn voor de ticketverkoop. En dat is in de sector ook zo: van vliegschaamte is geen sprake. Als je dan drie dagen grotendeels plat gaat."

Beide specialisten stippen eveneens de reputatieschade aan die onze nationale luchtvaartmaatschappij met de actie oploopt. Er was in december pas een staking, en nu opnieuw. "Dit heeft ongetwijfeld een effect op de toekomstige ticketverkoop. Zeker zakenmensen laten zich hierdoor leiden", aldus Van de Voorde. "Het herstel zal nu nog veel langer duren. De eventuele terugkeer naar een break-even is zeker nog niet voor dit jaar", weet De Wilde. "De in 2022 opgestapelde schuld zal makkelijk over de 100 miljoen euro gaan."

Lufthansa is not amused

Ook de Duitse eigenaar Lufthansa kan niet met de staking lachen. De Wilde: "Ik sprak onlangs nog Casten Spohr (CEO van Lufthansa, red.) op het luchtvaartcongres in Qatar. 'Dit is niet het moment om te staken', zei hij. De topman opperde eveneens dat de voorbije jaren al zeer veel geld vanuit Duitsland naar België vloeide en het tijd wordt dat het de omgekeerde weg aflegt. BA is voor Lufthansa nog nooit winstgevend geweest."

De maatschappij had het dus al over 'de geplande groei te moeten herzien'. Dat zou volgens De Wilde kunnen gaan over de steun van Lufthansa voor de groei op Afrika, een continent waar BA in zijn verleden heel wat expertise opbouwde.

"Lufthansa, dat zijn bikkelharde managers", voegt Van de Voorde daar aan toe. "Zij maken constant de interne vergelijking met zustermaatschappijen Austrian en Swiss. Draaien zij wél positieve resultaten, dan krijg je hier een sanering of verkoop. Ik zou er als personeel alles aan doen om een Sabena-scenario als in 2001 te vermijden. Ook toen dacht iedereen voor het faillissement: 'Too big to fail'. Niet dus."

Eddy Van de Voorde

Copyright © 2022 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden