



STUDIECENTRUM VOOR ECONOMISCH EN SOCIAAL ONDERZOEK

SABENA  
ALS PUBLIEKE ONDERNEMING

I. Van Gaelen °

werknota 7546

augustus 1975

° *De auteur is hierbij oprechte dank verschuldigd aan Prof. L. BERLAGE voor zijn waardevolle opmerkingen bij het tot stand komen van deze nota.*

Universitaire Faculteiten St.-Ignatius  
Prinsstraat 13 - 2000 Antwerpen

D/1975/1169/14

## INHOUDSTAFEL

---

INLEIDING	1
I. OMSTANDIGHEDEN	3
<hr/>	
1. het juridisch karakter en de statuten van Sabena	3
<hr/>	
Sabena's activiteit	3
Relatie Staat - Sabena	4
A. Inbreng	4
1. Maatschappelijk kapitaal	4
2. Alleenvergunning	6
3. Benutten van inrichtingen	7
4. Bijstand	7
B. Financiële steun	8
1. Leningen en andere financieringsoperaties	8
2. Deficit	8
3. Registratie en zegelrecht	9
4. Scholingskosten	9
C. Statutaire intrest	9
D. Controle	10
1. Benoemingen	10
2. Commissarissen	11
3. Minister en Parlement	11
2. Vraag en Aanbod karakteristieken	12
<hr/>	
A. Vraag	12

B. Aanbod	15
1. Sabena's capaciteit	15
a) Vloot	15
b) Net	17
c) Capaciteit van luchtvaartmaatschappij	17
2. Aanbod	18
a) Opbrengststructuur	18
b) Kostenverloop	21
c) Doel van Sabena	22
II. RESULTATEN	23
<hr/>	
1. Sabena's activiteit	23
<hr/>	
A. Sabena in wereldluchtverkeer	23
B. Sabena's activiteit	23
C. Trafiek	24
2. Kostenstructuur	26
<hr/>	
3. Ontvangsten - Uitgaven	28
<hr/>	
III. MOTIVATIE VOOR STAATSINTERVENTIE	31
<hr/>	
Klassieke argumenten	31
Verantwoording	32
1. Algemeen	32
<hr/>	
2. Luchtvaart	33
<hr/>	
3. Geen zuivere mededinging	33
<hr/>	
4. Besluit	34
<hr/>	
IV. BESLUIT	35
<hr/>	

## INLEIDING

Deze nota belicht SABEMA vanuit het perspectief van de theorie van de publieke onderneming.

Bij wijze van inleiding wordt getracht een aantal begrippen te omschrijven als gemengde onderneming, publieke onderneming, parastataal organisme, openbare dienst ... (1).

Een gemengde economische onderneming is een door de openbare overheid tot stand gebrachte onderneming die een dienst van algemeen belang waarneemt en, zowel wat samenstelling van kapitaal als wat beheer van de onderneming betreft, beroep doet op de medewerking van partikulieren. Opdat een dergelijke onderneming een publiekrechtelijk statuut zou genieten moeten oprichting, ontbinding en wijziging der statuten in de macht van de overheid liggen. In zo'n geval wordt ze een publieke onderneming: de overheid heeft het effectief beheer in handen. Wanneer de overheid op een gegeven ogenblik een privé onderneming overneemt, zowel wat kapitaal als wat controle betreft, spreekt men van nationalisatie en van een genationaliseerde onderneming.

Voor zover een publieke onderneming instaat voor het behartigen van nationale belangen en over een rechtspersoon beschikt, is ze ook een parastataal organisme. We merken op dat het begrip parastataal organisme verder reikt dan publieke onderneming voor zover het hier gaat om elke gedecentraliseerde

---

(1) Deze begrippen zijn geenszins eënduidig bepaald. Hier is gesteund op MAST, A., Overzicht van Belgisch administratief recht.

dienst van de overheid die over rechtspersoonlijkheid beschikt. Een publieke onderneming daarentegen beperkt zich tot activiteiten van industriële, commerciële of financiële aard, doch veronderstelt niet noodzakelijk een rechtspersoonlijkheid. Onder openbare dienst in organieke betekenis van het woord wordt elk organisme van publiek recht verstaan waaraan een taak van algemeen belang is opgedragen. In functionele zin wordt enkel gelet op de taak van algemeen belang. De aandacht moet erop gevestigd worden dat niet verder is ingegaan op het begrip "algemeen belang".

In een eerste deel brengen we enkele feitelijke gegevens samen over de relatie tussen Sabena en de Staat. We hebben ook getracht een beeld te vormen van de omstandigheden waarin Sabena werkt, wat vraag en aanbod betreft.

Het tweede deel behandelt de resultaten der exploitatie en in een derde deel zoeken we naar achtergronden die een dergelijke organisatie verantwoorden.

## I. OMSTANDIGHEDEN

### 1. Het juridisch karakter en de statuten van Sabena

Sabena is opgericht in 1923 onder vorm van een naamloze vennootschap. Tot voor de wet van 23.06.1960 was ze een gemengde onderneming waarin de overheid, naast haar rechten als aandeelhouder, over een zekere controle- en goedgekeuringsmacht beschikte die haar door de statuten was toegekend. Door de wet van 23.06.1960 kreeg de Belgische Staat in de algemene vergadering de meerderheid der stemmen zodat oprichting, ontbinding en wijziging volledig binnen de macht van de overheid kwamen. Sabena bleef hierdoor niet langer enkel een gemengde onderneming, maar ging behoren tot de publieke ondernemingen.

Vooraleer de relatie Staat-Sabena uitvoeriger te behandelen, wordt even stilgestaan bij Sabena's activiteit.

#### Sabena's activiteit

Sabena's activiteit wordt geenszins beperkt tot geregeld luchtvervoer. Statutair kan ze haar activiteit uitbreiden tot alle burgerlijke, nijverheids- en handelsverrichtingen of ondernemingen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking hebben op of in verband staan met luchtvaart en luchtvervoer.

Een belangrijk deel van de exploitatie wordt zo gevormd door het bevrachten van vliegtuigen van andere maatschappijen, het verhuren van eigen vliegtuigen, de exploitatie van restaurants, hotels, onderhoud en revisie van vliegend materieel, transport langs de weg voor passagiers en goederen, m.a.w. louter commerciële activiteiten die zeker geen openbare diensten, geen diensten van algemeen belang zijn.

De mogelijkheid tot integratie van aanverwante activiteiten, tot internalisering van externe effecten, is dus geenszins uitgesloten.

## De relatie Staat - Sabena (1)

Wat de binding met de Staat betreft kunnen misschien twee aspecten naar voor gebracht worden. Enerzijds is er de inbreng door de Staat bij de oprichting (art. 5 en 6) en de steun bij de exploitatie (art. 10 en 33), anderzijds de controle via personen die door de overheid voorgedragen worden voor benoemingen/<sup>en</sup>via de goedkeuringsprocedure (art. 11 en 20).

### A. Inbreng

1. De evolutieve samenstelling van het maatschappelijk kapitaal wordt gegeven door tabel 1 op blz.5.

Elk aandeel, preferent of dividend, geeft recht op 1 stem in de algemene vergadering, dit in tegenstelling met art. 75 van de samengestelde wetten op de handelsvennootschappen.

Uit tabel 1 blijkt dat bij de oprichting van Sabena in 1923 de helft der preferente aandelen in privé-handen was, doch slechts 1/3 van het aantal stemmen. De wet van 09.04.58 bezorgde de Belgische Staat en Belgisch Kongo samen 50,32 % der stemmen, waarvan 50,65 % in handen van de Belgische Staat of 25.40 % van het totaal.

In 1960 heeft de Staat 600.000 preferente aandelen overgenomen van andere aandeelhouders dan Kongo en Ruanda Urundi. Hierdoor kwam zijn aandeel op 65.05 % van de preferente aandelen. Er zijn toen ook 15.800 dividend aandelen overgegeven zodat de Staat beschikte over 65,17 % der stemmen.

In 1968 heeft de Kongolese regering, in het kader van de regeling van het Belgisch-kongolees geschil, afstand gedaan van haar participatie in het kapitaal van Sabena ten gunste van de Belgische Staat.

---

(1) De behandeling van deze paragraaf steunt in hoofdzaak op de statuten van Sabena.

Tabel 1. Evolutive samenstelling van maatschappelijk kapitaal

Wet van	Preferente Aandelen	Dividend Aandelen
26.04.23	B 5800 BK 200 SNETA(1) 6000 (50 %) <u>12000 = 6 miljoen BF</u>	B 5800 + 9000(2) = 14800 BK & RU 200 + 1900 + 100 = 2200 SNETA 6000 + 1000 = 7000 <u>24000</u>
16.08.24	B 5800 BK 4200 SNETA 10000 (50 %) <u>20000 = 10 miljoen BF</u>	B 14800 BK & RU 6200 SNETA 11000 <u>32000</u>
25.05.29	B 10800 BK 9200 SNETA 20000 (50 %) <u>40000 = 20 miljoen BF</u>	B 19800 BK & RU 11200 SNETA 21000 <u>52000</u>
06.04.49	B 150800 BK 149200 Privé 300000 (50 %) <u>600000 = 300 milj. BF</u>	id.
18.08.55	B 250800 EK 249200 Privé 500000 (50 %) <u>1000000 = 500 milj. BF</u>	id.
09.04.58	B 375800 BK 374200 Privé 750000 (50 %) <u>1500000 = 750 milj. BF</u>	id.
23.06.60	B 975800 BK 374200 Privé 150000 (10 %) <u>1500000 = 750 milj. BF</u>	B 35600 BK 11200 Privé 5200 <u>52000</u>
10.07.69	B 1350000 Privé 150000 (10 %) <u>1500000 = 750 milj. BF</u>	B 46800 Privé 5200 <u>52000</u>

Bron: Belgisch Staatsblad; Statuten Sabena.

(1) SNETA: Nationale maatschappij voor de studie van het luchtverkeer.

(2) Bij de oprichting zijn 12000 dividend aandelen toegekend voor de inbreng van:

verbintenis tot financiële steun	aan België	9000
studie van luchtvervoer in Belgisch Kongo	Belgisch Kongo	1900
	Ruanda Urundi	100
studie van luchtvervoer in B, BK, RU	SNETA	1000
		<u>12000</u>



Samengevat kunnen we dus zeggen dat het maatschappelijk kapitaal van Sabena, nl. 750 miljoen BF, vertegenwoordigd wordt door 1.500.000 preferente aandelen en 52.000 dividend aandelen. De Staat heeft 90 % van elk in handen, de privé aandeelhouders dus nog 10 %.

De aandelen zijn volstort.

Overeenkomstig de wet van 09.04.58, hebben wel 53.607.000 fr. van het staatsaandeel in de kapitaalsverhoging, nl. 62.500.000 fr. gediend om een lening, aangegaan bij de Staat, te vereffenen; de resterende 8.693.000 fr. zijn in mindering gebracht van de "statutaire rekening Staat" (1).

Deze wet voorzag nog een kapitaalsverhoging van 125.000.000 fr. voor 01.01.60, waarvan de Staat 62.500.000 fr. zou opnemen door aftrek van de "statutaire rekening Staat". Deze kapitaalsverhoging heeft nooit plaats gehad.

2. De Belgische Staat verleent aan Sabena, voor gans de duur van haar bestaan, de alleenvergunning voor geregeld luchtvervoer van personen, goederen en poststukken op haar grondgebied.

Gezien de beperktheid van het nationale grondgebied heeft de concessie in hoofdzaak betrekking op het internationale luchtverkeer.

Anderzijds wordt het internationale luchtverkeer geregeld door bi- en multilaterale overeenkomsten, zodat de concessie, of misschien beter de toelating, erg relatief is: concessie en monopolie zijn hier zeker geen synoniem. Wanneer de Belgische Staat aan Sabena de alleenvergunning geeft voor geregelde diensten, dan betekent dit niet meer dan dat de Staat zich ertoe verbindt in bi- of multilaterale overeenkomsten aan geen andere Belgische ondernemingen deze diensten toe te kennen.

(1) Over de "statutaire rekening Staat" volgt meer in paragraaf B. Ze vertegenwoordigt de terugvorderbare bedragen die Sabena van de Staat ontvangen heeft in hoofde van art. 33 van de statuten.

3. De Staat verleent aan Sabena, onder voorbehoud van eigen behoeften, machtiging tot het benutten van alle inrichtingen die de grondorganisatie van de luchtlijnen vormen, die ze in België opgericht heeft of laat oprichten, voor de bediening van de lijnen die ze werkelijk exploiteert tegen de geldende tarieven. Niettegenstaande de Staat gemachtigd blijft tot 50 % der inrichtingen ter beschikking te stellen van particulieren of andere ondernemingen die er om vragen voor zover de benutting gerechtvaardigd wordt en niettegenstaande de Staat vrij tot de opheffing van sommige inrichtingen kan overgaan, zonder dat de vennootschap deswege enige aanspraak kan doen gelden, blijft deze inbreng van infrastructuur een aanzienlijke steun aan onze nationale luchtvaartmaatschappij.

4. Als inbreng kan ook de verbintenis beschouwd worden die de Staat heeft aangegaan de vennootschap bij te staan in het nakomen van haar verbintenissen overeenkomstig art. 10 en 33 van de statuten respectievelijk in verband met staatswaarborg en tussenkomst in interesten op obligatieleningen en bepaalde andere financieringsverrichtingen en met de financiële bijstand van de Staat.

Met de goedkeuring van statutenwijziging van 23.06.60 stemde de Staat er in toe in te staan voor een voldoende aantal obligatieleningen niet alleen voor de aankoop van het nodige vliegend materieel, maar ook voor de aankoop van de initiale dotatie aan wisselstukken welke normaal worden verschaft bij de levering van vliegend materieel en van de oprichtingsuitrusting van werkplaatsen voor het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel.

## B. Financiële steun

1. De vennootschap mag, met toelating van de minister die luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft en van de minister van financiën obligatieleningen of andere leningen uitgeven, waarvan de renteuitkering en terugbetaling gewaarborgd worden door de Staat.

De opbrengst van die leningen mag statutair uitsluitend aangewend worden voor de aankoop van vliegend materieel of de aankoop van de initiële dotatie aan wisselstukken welke normaal worden verschaft bij de levering van vliegend materieel, en van de oprichtingsuitrusting van de werkplaatsen voor het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel.

De Staat waarborgt tevens de uitvoering, wat hoofdsom en interesten betreft, van de door de vennootschap met bouwers aangegane financieringsverrichtingen met het oog op de hoger bedoelde aankoop van vliegend materieel en wisselstukken. Het vliegend materieel en de wisselstukken worden tot bij het verstrijken van de waarborg met een speciaal voorrecht bezwaard.

De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten op de hoger vermelde leningen en andere financieringsoperaties te zijnen laste, dit met een minimum van 2 % en een maximum van 3 % van het nominaal bedrag der operatie. Het bedrag waarop de bijdrage wordt berekend mag de 10 miljard niet overschrijden. (1)

2. De Staat verleent de nodige kredieten om de afschrijvingen te dekken van het vliegend materieel, <sup>de</sup> wisselstukken voor vliegend materieel, en de uitrusting voor werkplaatsen waar het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel geschiedt, in de mate waarin de eigen resultaten van de vennootschap zulks niet toelaten.

---

(1) De huidige statuten vermelden hier nog 6 miljard. De waarde van 10 miljard werd ons medegedeeld door Sabena-functionarissen.

De afschrijvingen, in vorige paragraaf bedoeld, omvatten :

- nodige afschrijvingen van luchtvaartuigen en volledige verwisselmotoren;
- eventuele dotatie aan een speciaal fonds om technische verbeteringen toe te passen of om in vroegtijdige buiten-dienststelling van vliegend materieel te voorzien.

Het bedrag van de staatstussenkomst wordt in de balans geboekt op de orderrekening "Statutaire rekening Staat" en door middel van latere winsten afgeschreven. Volgens art. 33 c van de statuten wordt het bedrag uitgetrokken op de rijksmiddelenbegroting van het tweede dienstjaar na het maatschappelijk dienstjaar waarop ze betrekking heeft en werkelijk uitbetaald naar mate de betalingen die Sabena in hoofdsom en intresten doet op de door de Staat gewaarborgde leningen en aan leveranciers van vliegend materieel, wisselstukken en uitrusting voor de werkhuizen waar het onderhoud en de revisie van vliegend materieel geschiedt.

3. Kapitaalsverhogingen werden in het verleden toegestaan vrij van registratie- en zegelrechten.

4. Buiten de statuten om geniet Sabena nog van tussenkomst in scholingskosten, e.d.

C. In verband met de winstverdeling kan nog gewezen worden op het feit dat 5 % jaarlijkse intrest op de volstorte preferente aandelen wordt uitbetaald vóór een eventuele aanzuivering van het verlies der vorige jaren, m.a.w. de aandeelhouders krijgen 5 % intrest, of er winst is of niet. In feite wordt het kapitaal dus niet langer vertegenwoordigd door preferente aandelen, maar eerder door "deelnemende obligaties".

#### D. Controle

Uit het voorgaande is gebleken dat, financieel gesproken, de Staat een grote rol speelt in het bestaan van Sabena. In ruil voor de financiële hulp eist hij echter een zekere controle. Hij oefent deze controle uit via benoemingen enerzijds, via voogdijschap anderzijds.

1. Tot vóór de statutenwijziging van juni 1960 was de raad van beheer samengesteld uit evenveel beheerders aangeduid op voordracht van privé-aandeelhouders als op voordracht van de Staat en Belgisch Kongo. De voorzitter en afgevaardigde beheerder werden gekozen door de raad van beheer uit de beheerders, op voordracht van de prive-aandeelhouders benoemd. Hierdoor kregen de privé-aandeelhouders een overwicht, gezien in geval van staking der stemmen de stem van de voorzitter bepalend is. Het veto-recht van 1 of meer beheerders benoemd op voordracht van de Staat, tegen beslissingen die indruisen tegen de belangen van de Staat, gesteund door een veto van de Betrokken minister, kon enkel een beslissing tegenhouden, zonder het beheer effectief te kunnen beïnvloeden.

In verband met een statutenwijziging of vroegtijdige ontbinding beschikte de Staat, behalve over een goedkeuringsmacht, niet over een bijzondere macht; de algemene vergadering besliste overeenkomstig de samengestelde wetten op de handelsvennootschappen.

De statutenwijzigingen van 23.06.60 en 10.06.69 brachten hierin verandering.

In de algemene vergadering beschikt de Staat over 90 % der stemmen, de privé-aandeelhouders uiteraard nog slechts over 10 %. De raad van beheer bestaat uit 17 leden: 6 benoemd op voordracht van de minister onder wiens bevoegdheid luchtvaart valt, 2 op voordracht van de minister van financiën, 1 op die van de minister van buitenlandse zaken, 4 op die van de minister onder

wiens bevoegdheid luchtvaart valt en de minister van financiën samen en 2 op voordracht van de privé-aandeelhouders.

Ook in verband met vroegtijdige ontbinding wordt de absolute macht van de openbare instanties bevestigd. De privé-aandeelhouders kunnen de ontbinding niet meer eisen indien het parlement weigert de nodige kredieten (art. 10 en 33) te stemmen. Met de wet van 23.06.60 legt de openbare macht bijgevolg beslag op Sabena. Men kan zich de vraag stellen of Sabena nog langer een gemengde onderneming blijft, of ze niet beter gerangschikt wordt onder de parastatale organismen, onder ondernemingen met publiek-rechtelijk statuut.

Met haar nieuwe structuur heeft Sabena zich aangesloten bij andere Europese luchtvaartmaatschappijen die reeds lange tijd, onder een of andere vorm, genationaliseerd zijn.

2. Controle op de verrichtingen van de vennootschap wordt uitgeoefend door zes commissarissen, al dan niet vennoten, benoemd door de algemene vergadering op voordracht van :

- 1 x de minister die luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft
- 2 x de minister van financiën
- 2 x de minister die luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft en de minister van financiën samen
- 1 x de privé-aandeelhouders

en door drie bedrijfsrevisoren.

3. Naast de controle die de overheid uitoefent via benoemingen in de raad van beheer en via het college van commissarissen is er nog de rechtstreekse controle door de minister die luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft. Hij ontvangt de voorlopig opgestelde balans en wordt hierdoor op de hoogte gebracht van het resultaat van de onderneming. Onder bepaalde voorwaarden verleent hij dan bij ministerieel besluit de nodige kredieten; art. 33 van de statuten verplicht hem hiertoe.

Een meer effectieve controle zou kunnen berusten bij het parlement dat naar aanleiding van de stemming over de begroting oordeelt over de toewijzing van kredieten en verder steeds over interpellatie mogelijkheid beschikt.

## 2. Vraag en Aanbod karakteristieken

Binnen de perken gesteld door juridische bepalingen, treedt Sabena op de markt voor het luchtvervoer op. Ze wordt geconfronteerd met een vraag naar luchtvervoer en concurreert bij het voldoen hiervan met andere luchtvaartmaatschappijen. De concurrentiemogelijkheden worden beperkt door internationale overeenkomsten betreffende landingsrechten en door pooling-afspraken.

### A. Vraag

De vraag naar luchtvervoer wordt bepaald door de lijn, de aard van het cliënteel, het tijdstip, naast de gekende factoren als prijs, beschikbaar inkomen...

Wat de aard van het cliënteel betreft onderscheidt men 2 categorieën :

#### - zakenlui

moeten kunnen rekenen op geregeld vervoer, in zover ze hun reizen niet maanden van tevoren kunnen plannen. Snelheid en comfort zijn belangrijke factoren.

#### - toeristen

zijn bereid op minder gunstige ogenblikken te vertrekken; ze stellen zich tevreden met minder snelheid en comfort in ruil voor een lagere prijs. Vandaar het succes van chartervluchten. De samenstelling zal zeer verschillend zijn naargelang de lijn.

Ook de schommelingen in de vraag, gezien over het jaar en per dag vormen een belangrijk kenmerk van de vraag.

Fig. 1 op blz. 14 illustreert de seizoenvariatiës zoals deze tot uiting komen in de trafiek voor geregeld luchtvervoer van Sabena. De trafiek volgt echter uit de confrontatie van vraag en aanbod.

Deze opmerking is nog meer van belang voor de schommelingen in de vraag per dag. Voor kortere trajecten vormen andere vervoersmodi reële substitutiemogelijkheden voor luchtvervoer; voor langere trajecten kan het zinvol worden substitutie met andere luchtvaartmaatschappijen te beschouwen.

Het gaat hier om een kwaliteitsfactor die voor een maatschappij als Sabena een niet te onderschatten invloed op de vraag kan hebben.

Het stochastisch karakter van de vraag confronteert een luchtvaartmaatschappij met niet te voorspellen schommelingen in de vraag en bijgevolg met problemen als:

Welke capaciteit bied ik aan ?

Hoeveel produceer ik ?

Kan ik overreserveren en hoeveel ?

Het antwoord op dergelijke vragen hangt nauw samen met het objectief van de onderneming, met een eventuele vervoersplicht. Een absolute vervoersplicht gaat immers meestal samen met een ernstige overcapaciteit en de daaruitvoortvloeiende gevolgen als geringe rendabiliteit...

Wat prijs- en inkomenselasticiteiten betreft, kan uitgegaan worden van een vermoeden dat deze sterk afhankelijk zullen zijn van de aard van het cliënteel en van de lijn. Over het algemeen wordt aanvaard dat het geregeld passagiersvervoer een prijselasticiteit heeft van ongeveer - 1,5; voor vrachtvervoer schommelen de cijfers tussen - 1,6 en -2,25 (1).

(1) L. VAN BERENDONCKS in G.E.R.V., "De ontwikkeling van de Vlaamse economie in internationaal perspectief, Transportwezen", Juni 1972, Hoofdstuk VII: Luchtvaart.



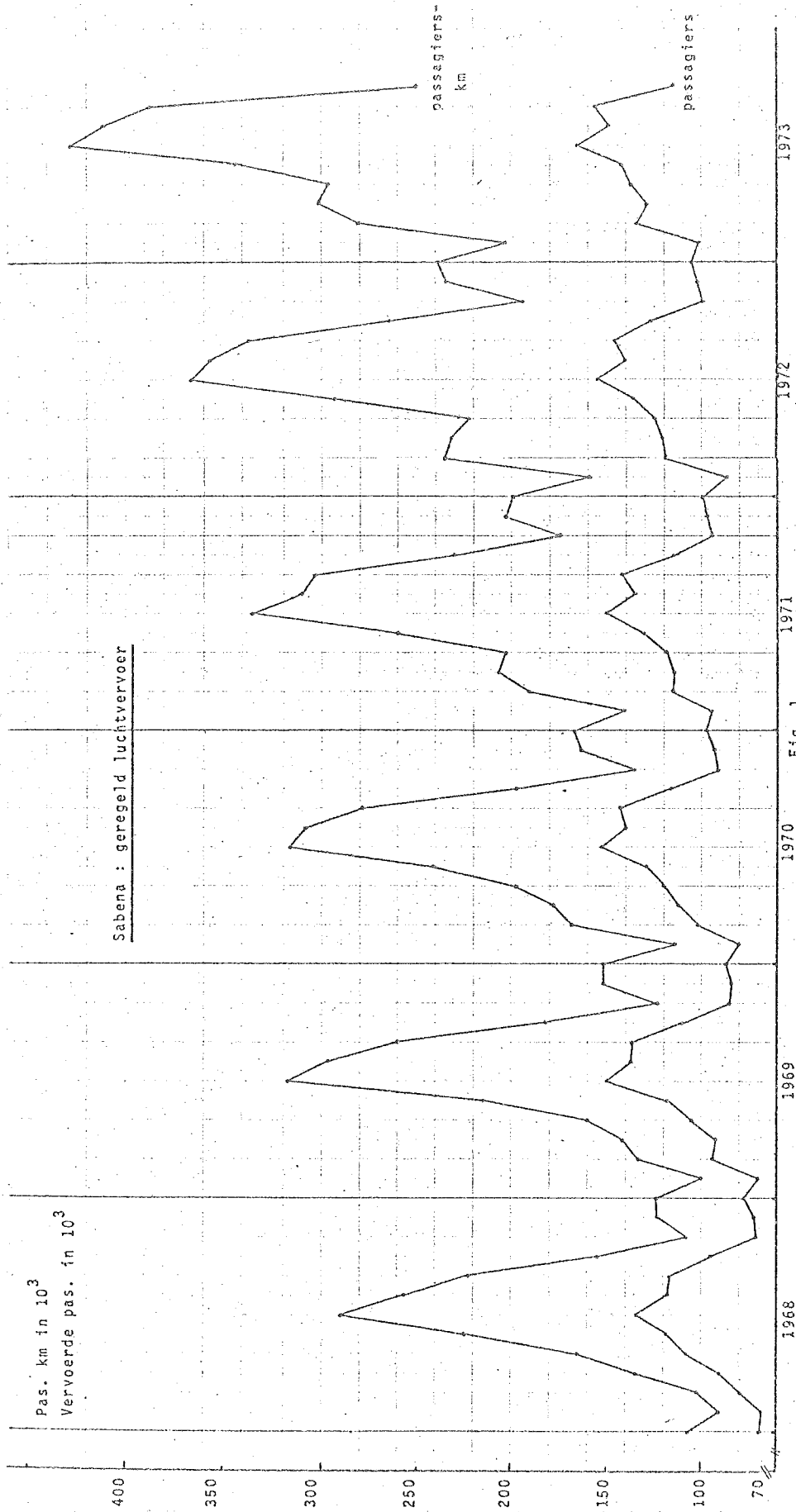


Fig. 1

## B. Aanbod

Aldus wordt Sabena geconfronteerd met een vraag naar luchtvervoer. Zoals andere maatschappijen reageert ze hierop door een capaciteit uit te bouwen, en op korte termijn door binnen de beperkingen van haar capaciteit een produktie van luchtvervoer aan te bieden.

### 1. Sabena's capaciteit

Sabena's capaciteit is afhankelijk van de vloot enerzijds en van het net anderzijds.

#### a) Vloot

Op 1 januari 1974 bestond de vloot uit:

- 1 DC-10 Mc-Donnell Douglas
- 2 Boeings 747
- 12 Boeings 707
- 5 Boeings 727
- 4 Caravelles

Er was een tweede DC-10 en 10 Boeings 737 in bestelling.

Hiervan werd één B-737 geleverd in april en één in mei. Een derde DC-10 zal besteld worden.

Einde '74 zullen de "caravelles" uit de vlucht genomen worden, dit in het kader van standardisering en kostenreductie.

In tabel 2 op blz. 16 zijn enkele essentiële gegevens over Sabena's vloot samengebracht.

Een eventuele vergelijking van Sabena's vloot met die van KLM, Lufthansa, Air France... kan moeilijk geschieden op basis van een dergelijke beschrijving. Een criterium is nodig zoals nl. het aantal vliegtuigen of het aantal mogelijke vliegreizen.

Elk vliegtuig kan echter per vlucht niet evenveel passagiers (ton)

Tabel 2 . Enkele kenmerken van de vliegtuigen van Sabena

Type	Versie	Aantal	Straalmotoren	Betalende lading	Aantal Passagiers	Kruissnelh.	Vliegbereik	Lijn
DC-10		1	3		F 18 Y 169 V 7 ton	900	6700	L/ML: Afrika Verre Oosten
B-747		2	4	54.200 kg	F 32 Y 329 V 175 m <sup>3</sup>	904		L: New York Montreal Kinshasa
B-737		2	2	11.300 kg (waarvan 2.400 vracht)	F 8 of Y 126 Y 102		2480 (vol.pass.) 1853 (vol.lading)	ML: Europa
B-727	S QC	2 3	3	11.480 18.130	F 12 of Y 112 Y 90 id. of 19,4 ton	886 878	4000	K/ML: Europa Midden Oosten Afrika
B-707	C I	6	4	34.200 18.500	F 14 Y 132 à 164 V 46 m 146 à 164	854 880		L
CVL		4	2	8.370	82 à 90	749		ML/K

Bron: Sabena publicaties.

Verklaring der Symbolen:

Mc Donnell Douglas DC-10

Boeing

CaraVelle VI

Quick Change verschild van het Standard type

hierin dat een grote deur voorzien is in de

passagiers-cabine kan in luur omgebouwd

worden tot vrachtruim.

Van de B-727 zijn 2 types in gebruik: de

Intercontinental en Cargo of convertible versie.

First Class

Economy class

Vracht

Lange afstandsvluchten

MiddelLange "

Korte "

vervoeren waardoor men geneigd wordt de capaciteit uit te drukken in het aantal zetels van de vloot of in het aantal ton die door de vloot gelijktijdig kunnen vervoerd worden.

b) Net

Wat het net betreft moet eerst opgemerkt worden dat de uitbouw ervan, voor een klein landje als België praktisch uitsluitend afhankelijk is van het recht tot landen op buitenlandse luchthavens. Landingsrechten zijn meestal het resultaat van bi- of multilaterale overeenkomsten (tussen staten). De uitbouw van het net is dus in hoofdzaak afhankelijk van het slagen van onderhandelingen, van toegevingen die weinig of niets met luchtvaart te maken hebben.

Anderzijds blijft het ontegensprekelijk zo dat in feite het initiatief om nieuwe landingsrechten te bekomen van de luchtvaartmaatschappij zelf moet uitgaan.

Sabena's net bedroeg in 1972 ongeveer 200.000 km, tegenover 348.460 km voor KLM en 410.000 km voor Lufthansa.

Ongeveer 45 % der lijnen zijn korter dan 1000 km, terwijl + 23 % meer dan 4000 km halen.

Het moet gezegd worden dat Sabena lange tijd een vrij kortzichtige politiek voerde door alle activiteiten af te stemmen op de Kongolijn. Na de onafhankelijkheid waren de meeste interessante bestemmingen weggekaapt door onze buurlanden.

In deze context kan men zich dan afvragen waarom Sabena zich dan wierp op kortere lijnen, die algemeen toch minder rendabel zijn. Was het bij gebrek aan beter of kunnen ze beschouwd worden als feederlines voor Sabena's lange vluchten ?

c) De capaciteit van een luchtvaartmaatschappij wordt bepaald door vloot en net samen. Als aanvaardbaar criterium komt dan het aantal ton-km naar voor die per eenheid van tijd, b.v. een jaar, kunnen vervoerd worden, rekening houdend met de beperkingen van het net en de vloot.

Hierbij moet wel een minimale tijd voorzien worden tussen twee vluchten voor landen en opstijgen, voor onderhoud, eventueel om de samenstelling van een uurtabel mogelijk te maken, e.d. Nüsser (1) schat deze voor het Duitse regionale luchtverkeer met een lengte der vluchten tussen 200 en 500 km, op 20 % van de totale vliegtijd.

## 2. Aanbod

Bij een gegeven capaciteit, m.a.w. bij een gegeven vloot en de bestaande landingsrechten, bepaalt de luchtvaartmaatschappij wat ze zal aanbieden. Uitgaande van opbrengst- en kostenstructuur bepaalt ze de lijnen die ze effectief zal uitbaten, met welke frequentie. Ze bepaalt welke vliegtuigen op welke lijnen worden ingezet en stelt een uurregeling op, dit alles, zoals ook het uitbouwen van de capaciteit, vanuit het objectief dat de onderneming zich stelt.

### a) Opbrengststructuur

De vervoersopbrengsten zijn functie enerzijds van de trafiek en anderzijds van de prijsstructuur.

De trafiek is het resultaat van de vraag, rekening houdend met de beperkingen van het aanbod.

De prijsvorming ligt niet binnen de bevoegdheid van Sabena, maar wordt door IATA vastgelegd, weliswaar mits goedkeuring door de respectievelijke regeringen.

Fig. 2 op blz. 19 werd opgesteld op basis van het net en de prijzen van Sabena voor het zomerseizoen '74. Ze geeft de prijs per km (in BF) in functie van de lengte van de vlucht in km.

---

(1) NÜSSLER H., Methodik zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Regionalluftverkehrs, Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität, Stuttgart, Bericht 7, 1972.

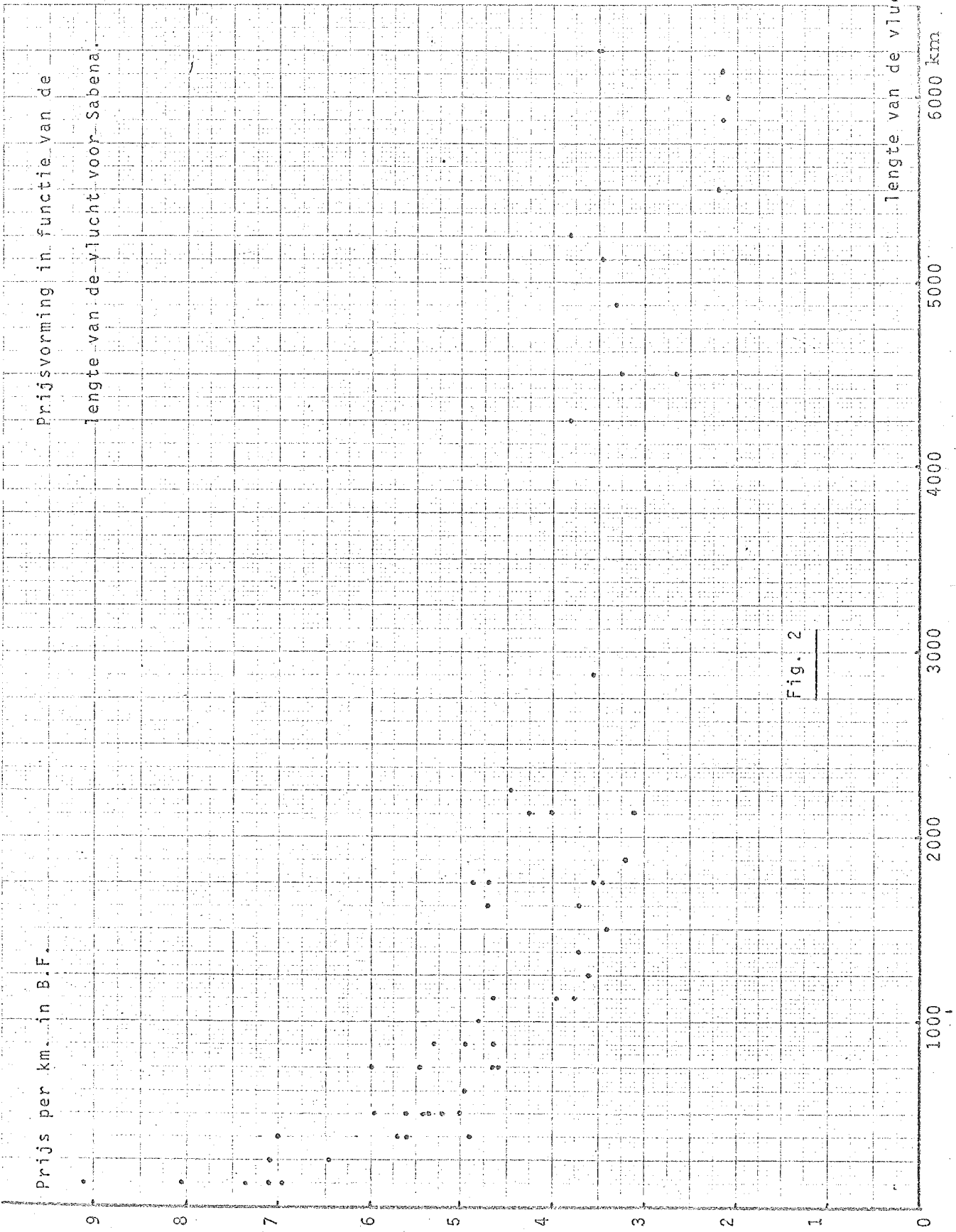


Fig. 2

De figuur toont duidelijk dat in 't algemeen lange vluchten per km goedkoper worden voor de passagier niettegenstaande hier de factor concurrentie van andere vervoersmodi veel geringer wordt. De oorzaak moet liggen in een verschuiving van de vraagfunctie, ofwel in een dalende kostenfunctie naargelang de lengte van de vlucht.

Een deel der opbrengsten is ook niet, of slechts onrechtstreeks, trafiek gebonden. Een deel der opbrengsten is namelijk het resultaat van pooling-overeenkomsten.

Het betreft hier overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen. Ze vinden hun oorsprong in het duopolie-karakter van de uitbating van de meeste internationale lijnen (1).

Ze nemen allerlei vormen aan:

- Eén maatschappij kan de lijn uitbaten voor eigen rekening, in naam van zichzelf en de andere leden van de pool, en de kosten en opbrengsten delen volgens een vooraf bepaalde basis.
- Meer voorkomend zijn overeenkomsten waarbij de deelnemende maatschappijen de opbrengsten delen in verhouding tot de ter beschikking gestelde capaciteit.

Naast deze eigenlijke "pooling" overeenkomsten zijn er ook de "joint operating agreements" waarbij maatschappijen samenwerken op vlak van rationalisering van tijdschema's, centralisering van reservaties, gemeenschappelijke verkoopdiensten, onderhoud, enz...

Samengevat kunnen we zeggen dat bilaterale overeenkomsten tussen staten en overeenkomsten tussen maatschappijen samen markten en het aandeel in de aangeboden capaciteit op die markten grotendeels vastleggen.

---

(1) Slechts een relatief klein deel van het vervoersaanbod tussen 2 luchthavens wordt geleverd door een luchtvaartmaatschappij van een derde land.

Naast wijziging van het net en de prijs wordt ook de ingezette capaciteit op een bepaalde lijn een beslissingsvariabele voor de lange termijn.

#### b) Kostenverloop

Vervoerskosten van een luchtvaartmaatschappij bestaan uit 2 categorieën: nl. directe en indirecte kosten.

De directe kosten omvatten alle uitgaven nodig om een vliegtuig te laten vliegen zoals piloten, brandstof, verzekering, onderhoud...

Onder indirecte kosten vallen afschrijvingen van overhead uitrusting en uitgaven aan de grond opgelopen zoals landingsrechten, reclame, verkoop, voedselbereiding, administratie...

De belangrijkste beïnvloedende factor voor directe kosten is de bloktijd. Om de directe kosten per km te kennen is dan een schatting nodig van de tijd die besteed wordt aan opstijgen, landen en taxiën enerzijds, aan het effectief afleggen van de afstand anderzijds. Hiervoor bestaan verschillende methoden die steunen op empirische procedures of ingenieursschattingen. Op basis van constante kosten per blokkuur en een vaste tijd voor landen, opstijgen en taxiën, leidt men dan een dalende kost af in functie van de vluchtlengte voor een gegeven vliegtuigtype.

Andere beïnvloedende factoren zijn een efficiënt gebruik van personeel gezien dit in de korte periode een vaste kost vormt, en een efficiënt gebruik van de ruimte gekoppeld aan een hoge bezettingsgraad.

Wat de indirecte kosten betreft moet een onderscheid gemaakt worden tussen kosten verbonden aan de uitbating van het vliegtuig onafhankelijk van het feit dat het al dan niet vliegt en andere overhead kosten als diensten aan passagiers en trafiek service die onafhankelijk zijn van het aantal personen die het vliegtuig gebruiken.



Al deze elementen spelen een rol bij het opstellen van een totale kostenfunctie. Uit de behandeling van de directe kosten is reeds gebleken dat elke kostenfunctie gebonden zal zijn aan een vliegtuigtype en via de lengte van de vlucht afhankelijk van de lijn. Dit laat toe voor elke vlucht het vliegtuig te kiezen dat de geplande vlucht zal uitvoeren tegen de laagste kosten.

Elke vlucht past echter in een gans systeem zodat een dergelijke oplossing niet noodzakelijk leidt tot de beste oplossing voor het systeem. Bovendien zijn niet alleen de kosten bepalend voor het opstellen van een optimaal vluchtplan. Ongetwijfeld spelen ook de opbrengsten een rol. Het gewicht dat aan elk van beiden wordt toegekend is afhankelijk van het doel van de onderneming.

c) Het doel van Sabena

Naast het statutair doel (zie hoger) en het uiteindelijk doel dat de Staat zich stelt wanneer hij beslist de onderneming aan zijn controle te onderwerpen (deel III), streeft de onderneming bij het nemen van beheersbeslissingen een reeks objectieven na op korte termijn. Ze nemen de vorm aan van winstmaximalisatie, break-even, kostenminimalisatie mits het minimaal beantwoorden van een gegeven percentage van de vraag, e.a.

Voor zover ze niet officieel zijn, gaan ze toch officieus dikwijls uit van de minister die de onderneming onder zijn bevoegdheid heeft. In functie van de objectieven wordt ook de activiteit van de onderneming beoordeeld.

## II. RESULTATEN

Tot zover is getracht de situatie te schetsen waarin Sabena werkt.

De resultaten van Sabena's activiteit maken het onderwerp uit van dit tweede deel.

### 1. Sabena's activiteit

#### A. Sabena in het wereldluchtverkeer

In het wereldluchtverkeer behaalt Sabena voor 1972 de 15e plaats (1) wat betreft het aantal vervoerde ton-km op het internationaal lijnverkeer, de 17e plaats wat betreft het aantal vervoerde ton-km passagiers en de 11e plaats voor het geregeld luchtvrachtverkeer.

B. De volgende tabel geeft enkele aspecten van Sabena's activiteit weer.

Tabel 3. Sabena's activiteit

	1962	1972	1973
Aangeboden Ton-Km	344 638 247	907 651 801	946 589 645
Vervoerde Ton-Km	179 072 270	540 093 287	635 486 677
Beladingscoëf.	50 %	59,5 %	67,1 %
Vervoerde passagiers	875 192	1 484 808	1 649 316
Pas./vliegtuig	44	66	86
Km pas.	1.524 910 083	3 276 713 669	4 211 882 320
Km/pas.	1 742	2 207	2 553
Ton km vracht	36 162 632	234 350 095	240 270 786
Ton km post	4 184 824	8 616 712	8 972 199
Gevlogen km	34 420 262	49 488 904	49 157 361
Gevlogen uren	88 089	82 440	82 510
Km/uur	391	600	596

Bron: SABENA jaarverslagen 1962, '72, '73.

(1) In de vergelijking zijn enkel de 107 maatschappijen opgenomen die in 1972 lid waren van IATA.

Er is een stijging over heel de lijn zowel wat produktie en trafiek betreft als wat grootte der vliegtuigen, gemiddelde lengte der vluchten en snelheid betreft. De volgende figuur geeft een overzicht van de samenstelling en evolutie van de trafiek weer.

C. Trafiek

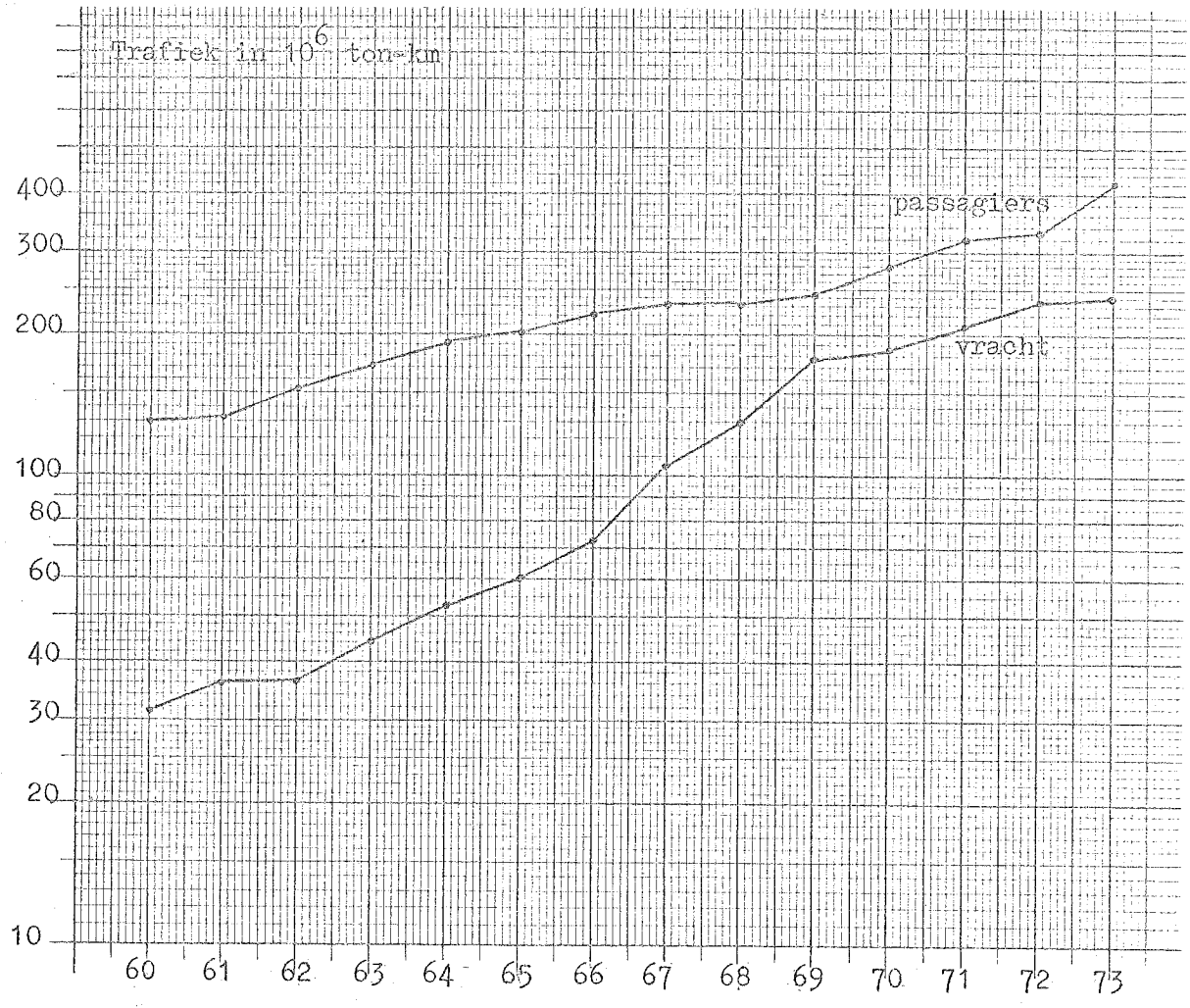


Fig. 3

Het is geen geheim dat Sabena een ernstige poging onderneemt om via vrachtvervoer in dalperioden tot een hogere rendabiliteit te komen. Hiervan getuigen trouwens de 6 B-707's in "convertible" versie; 3 van de 5 B-727's kunnen gemakkelijk als vrachtvliegtuig gebruik worden en de B-737's kunnen vrij eenvoudig omgebouwd, in de winter '73/'74 zijn de B-747's voorzien van cargo-deuren.

Ook ten voordele van chartervluchten voert Sabena een actieve politiek, zij het rechtstreeks, zij het via de dochtermaatschappij SOBELAIR.

Wat de geregelde diensten betreft, springt vooral de lage beladingsgraad op het Europees en Afrikaans net in het oog (0.56 & 0.59), dit in vergelijking met de langere-afstand-vluchten naar Amerika en Azië (0.70 & 0.76).

## 2. Kostenstructuur

Eerst volgt de evolutie van de kostenstructuur voor de laatste 4 jaren.

Tabel 4. Sabena: Kostenstructuur

Uitgaven en Lasten	1970 in %	1971 in %	1972(1) in %	1973 in 10 <sup>6</sup> BF	1973 in %
Personeelskosten	41,7	39,8	41,4	5045	42,6
Erand-&grondst.	20,6	17,9	18,1	2117	17,9
Levering & prestaties v. diensten door derden	14,7	15,9	16,6 / 15,5	1958	16,5
Gecharterde vliegt. + vergoeding handl.	3,5	4,1	3,9	561	4,7
Landings- + over. vluchttaxen	3,3	3,1	3,4	430	3,6
Werken voor eigen rek. + werken in uitv.			/ -1,2	-242	-2
Publiciteit			/ 1,9	257	2,2
Allerlei	1,4	2,8	1 9 / 2,3	292	2,4
Exploitatieuitg.	85,2	83,6	85,3	10418	87,9
Verzekering luchtrisico + vl. mat.	1,3	2,4	1,7	152	1,3
Fin. lasten	3,9	4,1	3,1	316	2,7
Dotatie pers. (2)	0	0	0	1	0
Afsch. andere onroer. goed. vliegend mat.	1,3 7,5	1,3 8,6	1,0 8,6	99 825	0,8 7,0
Statutaire intresten	0,4	0,3	0,3	38	0,3
TOTAAL in 10 <sup>6</sup> BF	9585	11123	11289	11848	

Bron: Sabena Jaarverslagen 1970, '71, '72, '73.

(1) In 1972 deed zich een herdefiniëring der uitgaven en lastenposten voor. Teneinde een vergelijking met voorgaande jaren mogelijk te maken is voor 1972 de kostenstructuur gegeven volgens beide systemen.

(2) Dit bedrag is reeds begrepen in personeelskosten.

Hieruit blijkt onmiddellijk het grote aandeel van de personeelskosten in het totaal.

Het is dan ook niet te verwonderen dat een actie tot financiële sanering van de onderneming op de eerste plaats zal streven naar een vermindering van het personeelseffectief. Sedert 1961 daalde het aantal tewerkgestelden met 1625 eenheden, nl. van 11 470 tot 9845, dit in een periode dat de produktie steeg van 323 460 063 ATK (162 046 949 VTK) tot 946 589 645 ATK (635 486 677 VTK) of van 751 375 vervoerde passagiers tot 1 649 916.

Anderzijds betekent deze daling van het effectief geen noemenswaardige daling van de personeelslast gezien de voortdurende stijging der loonkosten.

Zinvol kan wel een vergelijking zijn van het gemiddeld rendement per personeelslid voor Sabena, KLM en Lufthansa.

Tabel 5. Gemiddeld rendement per personeelslid Sabena, KLM, Lufthansa

<u>Sabena</u>			
1971	ATK	$898 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect. (1)}} = \frac{898 \times 10^6}{10\ 566} = 84\ 990$
	Effectief 31/12	10 507	
1973	ATK	$947 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect.}} = \frac{947 \times 10^6}{10\ 006} = 94\ 643$
	Effectief 31/12	9 845	
<u>KLM</u>			
1971/72	ATK	$2396 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect.}} = \frac{2396 \times 10^6}{17\ 464} = 137\ 200$
	Effectief 31/03	14 488	
1973/74	ATK	$2922 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect.}} = \frac{2922 \times 10^6}{16\ 890} = 173\ 000$
	Effectief 31/03	16 680	
<u>DLH</u>			
1971	ATK	$2556 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect.}} = \frac{2556 \times 10^6}{22\ 401} = 114\ 100$
	Effectief 31/12	22 841	
1973	ATK	$3204 \times 10^6$	$\frac{\text{ATK}}{\text{gem. effect.}} = \frac{3204 \times 10^6}{23\ 319} = 137\ 400$
	Effectief 31/12	23 761	

Bron: Documenten van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 4.XIV (72-73)nr.2. Jaarverslagen Sabena, KLM, Deutsche Lufthansa

(1) Zie blz. 28.

Toch mag hieraan geen al te groot belang gehecht worden, gezien het criterium ATK terecht kan betwist worden. Heeft een maatschappij die eenzelfde aantal ATK levert op een net van overwegend lange vluchten evenveel personeel nodig als een maatschappij die vliegt op korte lijnen ?

Anderzijds kunnen herhaalde pogingen om het effectief te verminderen wel beschouwd worden als een bekenntenis.

### 3. Ontvangsten - Uitgaven

Uit de confrontatie van ontvangsten en uitgaven volgt het financieel resultaat van de onderneming. De evolutie van dit resultaat is in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 6. Sabena: Resultaat en Staatstussenkomst

	Ontvangsten in 10 <sup>3</sup> BF	Uitgaven in 10 <sup>3</sup> BF	Deficit in 10 <sup>3</sup> BF	Staatstussenkomst in 10 <sup>3</sup> BF	Verlies in 10 <sup>3</sup> BF
1964	4 479 190	4 663 483	184 293	184 293	-
1965	5 014 941	5 146 208	131 266	131 266	-
1966	4 957 524	5 533 587	576 063	576 063	-
1967	5 652 960	5 843 071	190 211	190 211	-
1968	5 708 776	6 023 342	314 566	314 566	-
1969	7 255 054	7 764 865	509 811	509 811	-
1970	8 982 878	9 585 431	602 553	602 553	-
1971	10 180 893	11 123 224	942 331	942 331	-
1972	10 044 524	11 289 100	1 244 576	966 853	277 722
1973(2)	11 088 335	11 848 105	1 037 493	825 000	212 493

Bron: Sabena jaarverslagen.

(1) zie blz. 27. De gegevens voor 1971 zijn overgenomen uit de dokumenten van de kamer van Volksvertegenwoordigers. Voor 1973 werden ze aangevuld op basis van de jaarverslagen der ondernemingen.

De aandacht moet erop gevestigd worden dat voor Sabena het gemiddeld rendement berekend was op basis van het personeelseffectief op 31/12 ipv op basis van het gemiddeld effectief over heel het jaar. Gezien het dalend personeelseffectief van Sabena betekent dit een positieve vertekening van het rendement. De cijfers in tabel 5 zijn aangepast in die zin dat gedeeld wordt door 1/2(effectief op 31/12/ t - 1 + effectief op 31/12/t).

(2) Het bedrag der uitgaven bevat het overgedragen verlies van het boekjaar '72.

Overeenkomstig art. 33 van de statuten past de Staat het tekort bij voor zover dit het bedrag der afschrijvingen op vliegend materieel niet overtreft. Voor 1972 bleef er nog 277 722 338 fr. verlies over. De gecumuleerde staatsteun sedert 1949 bedroeg einde '73 ongeveer 7.3 miljard fr. waarvan nog 6 981 744 658 fr. terugvorderbaar. Een vergelijking van Sabena's resultaat met dat van KLM kan volgen uit volgende grafieken.

Werkelijke en Kritische Beladingsgraden (1)

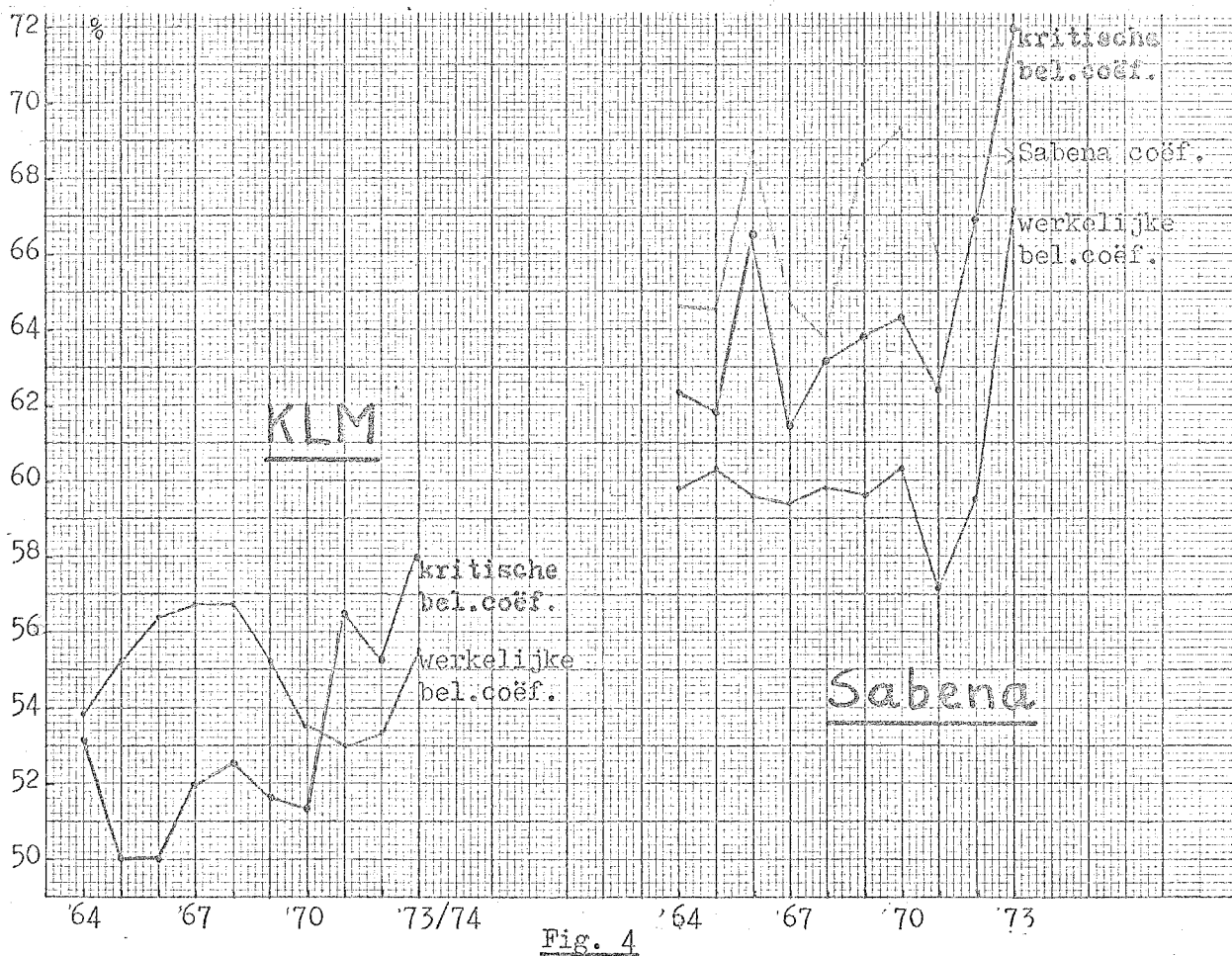


Fig. 4

(1) Het begrip kritische beladingsgraad is geenszins éénduidig bepaald. Het wordt hier gebruikt als de beladingsgraad waarvoor de onderneming in haar geheel break-even is.

Wel moet opgemerkt worden dat Sabena in haar jaarverslagen tot 1965 een kritische bevrachtingscoëfficiënt geeft, gelijk aan de gemiddelde eenheidsverkoopprijs per VTK gedeeld door een gemiddelde eenheidskost per ATK. Wat deze begrippen juist inhouden is niet duidelijk doch de cijfers laten vermoeden dat het hier enkel gaat om vervoersopbrengsten en -kosten.



De kritische beladingsgraad overtreft de werkelijke of m.a.w. de ondernemingen slagen er niet meer in met hun opbrengsten hun kosten te dekken. Een vergelijking van de kritische beladingsgraden van Sabena en KLM toont dat Sabena een grotere beladingsgraad vereist dan KLM om eenzelfde resultaat (b.v. Break-even) te bereiken.

Wanneer we voor beiden eenzelfde opbrengststructuur mogen veronderstellen, zou dit op een minder efficiënt beheer van Sabena kunnen wijzen, indien niet op korte dan toch zeker op lange termijn.

### III. MOTIVATIE VOOR STAATSINTERVENTIE

Jaarlijks pompt de Staat vele miljoenen in Sabena, niet alleen op basis van art. 33 van de statuten, maar ook zoals hoger vermeld, aan intresten op leningen, scholingskosten, enz...

Klassieke argumenten zijn hier b.v.

- de steun aan Belgische handel, produktie en toerisme  
Voor zover Sabena het Belgisch aanbod in het buitenland bekend maakt en zelf afnemer is van de eigen produktie bevordert ze de economische activiteit en levert dus een bijdrage bij het tot stand komen van het BNP.
- 70 % der inkomsten ontvangt Sabena in vreemde deviezen  
Wanneer langs normale goederen- en kapitaaltransacties niet voldoende vreemde deviezen binnenvloeien om de behoeften te dekken moeten er op de deviezenmarkt worden aangekocht. De waarde van dit argument hangt bijgevolg af van het saldo van de handelsbalans en van de mate waarin de Belgische frank overgewaardeerd is.
- tewerkstelling  
Eens een onderneming bestaat wordt ze weleens in leven gehouden omwille van sociale factoren als tewerkstelling. De waarde van dit argument hangt dan ook enkel af van het bestaan van permanente werkloosheid.
- defensie en burgerbescherming  
We beschikken over een vloot en geoefend personeel dat in geval van oorlog of ramp kan ingezet worden zowel in eigen land als ten gunste van derden.  
Van belang hierbij is misschien het feit dat bij de aanwerving voorkeur gaat naar mensen die de verbintenis aangaan bij een eventuele mobilisatie van het leger ter beschikking van de Staat in dienst te blijven.

- Prestige en behoud van nationaal karakter vormen een niet te onderschatten argument. Het was o.a. één van de redenen waarom in '58 het Belgisch staatsaandeel sterk werd verhoogd.

De hierboven aangehaalde argumentatie komt echter ook bij de meeste andere industrieën voor, die daarom nog niet noodzakelijk publiek moeten uitgebaat worden.

Hoe kan men dan het publiek karakter van de meeste luchtvaartmaatschappijen verantwoorden ?

### 1. Algemeen

In een sfeer van zuivere concurrentie bereikt een onderneming een evenwicht op korte termijn wanneer ze die hoeveelheid afzet waarvoor de prijs gelijk is aan de marginale kost. Hier maximaliseert ze haar winst. Bij afwezigheid van externe effecten en schaalvoordelen laat het criterium van winstmaximalisatie ook een decentralisatie van de beslissingsmacht toe in die zin dat winstmaximalisatie voor elke individuele onderneming het consumentensurplus voor de gemeenschap maximaliseert.

Wat gebeurt er als aan deze voorwaarden niet is voldaan ?

- A. Bij dalende MK ligt de MK steeds onder de GK zodat prijzen tegen MK steeds verlies impliceert. Dit betekent dat zeker op lange termijn de onderneming haar activiteit zal stopzetten. Anderzijds brengen schaalvoordelen onvermijdelijk verspillingen met zich mee zolang er meer dan één bedrijf werkt binnen een bepaald gebied en is een monopoliseringstendens een normaal gevolg.

Indien de overheid de activiteit noodzakelijk acht voor het algemeen welzijn moet ze tussenkomen om het voortbestaan te waarborgen enerzijds, om misbruiken van monopolie-macht tegen te gaan anderzijds.

B. De aanwezigheid van externe voor- of nadelen maakt dat individuele winstmaximalisatie sociaal niet meer optimaal is. De sociale opbrengst of kost verschilt van de private. Een sociaal optimum impliceert dan ook op een of andere manier een tussenkomst van de overheid om ze aan elkaar gelijk te maken.

## 2. Luchtvaart

Op lange termijn blijkt een winst groter dan 0 wel mogelijk te zijn gezien b.v. Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, waarin de Staat geen participatie heeft, toch blijven voortbestaan, zelfs niettegenstaande de concurrentie van westerse maatschappijen. Swissair boekte met een staatsparticipatie van amper 25 %, voor 1973 nog 52 miljoen BF winst.

De externe effecten kunnen, wat luchtvaart betreft, een valabel argument voor overheidstussenkomst vormen. Het is echter ook een valabel argument voor andere sectoren, waar geenszins overheidstussenkomst bestaat.

Het bestaan van externe effecten kan terecht als argument aangehaald worden doch leidt niet noodzakelijk naar overheidsinmenging. Trouwens waarom zou de overheid in verband met luchtvaart zo bekommerd zijn om een sociaal optimum, terwijl ze in verband met andere sectoren, die op zichzelf rendabel zijn, onverschillig blijft ?

## 3. Geen zuivere mededinging

Anderzijds kunnen we opmerken dat de realiteit sterk afwijkt van zuivere mededinging, gekenmerkt wordt door tekorten die op hun beurt aanleiding kunnen geven tot overheidstussenkomst.

Zo vermeldt KAHN als redenen voor regulatie o.a. :

- onwetendheid van de koper en destructieve competitie die aanleiding geven tot aftakeling van de kwaliteit,
- verschillende graad van monopolie-macht op verschillende markten en cream-skimming wat leidt tot cross-subsidisation, m.a.w. bescherming van de consument waar vrije concurrentie tekort schiet en/of bescherming van het concurrentieel stelsel zelf.

Dat de aangehaalde problemen bij luchtvaart aanwezig zijn, lijdt geen twijfel. Het bestaan van de IATA regulatie alleen nog maar toont dit aan. Toch is hiermee nog geen antwoord gevonden op de vraag: "Waarom mengt de Staat zich in een nationale luchtvaartmaatschappij?".

#### 4. Besluit

Het doorslaggevend argument moet veeleer liggen op het vlak der objectieven van de onderneming.

Sociale factoren als werkgelegenheid kunnen redenen zijn waarvoor een bestaande maatschappij in leven wordt gehouden, doch de ware reden voor het bestaan van Sabena als publieke onderneming moet ons inziens veeleer gezocht worden in een historisch proces waar koloniaal verleden, nationaal prestige en misschien ook defensie een zekere rol hebben gespeeld.

Of een dergelijke motivatie echter de hoge kosten voor de gemeenschap kan verantwoorden hangt af van het belang dat die gemeenschap hecht aan de verschillende componenten van welvaart en welzijn.

#### IV. BESLUIT

In deze nota is getracht Sabena toe te lichten als publieke onderneming. Uit de studie kwamen twee vragen naar voor.

Een eerste heeft betrekking op het operationeel aspect van het beleid. "In hoever kan het verlies van Sabena weggewerkt worden, in hoever is het verlies 'noodzakelijk'?"

Het verlies dat Sabena maakt, kan te wijten zijn aan een weinig efficiënt beheer. In dit geval moet aan rationalisatie gedaan worden, staatstussenkomst is geen rechtstreeks element van de discussie.

Anderzijds kan het verlies te wijten zijn aan te hoog gestelde eisen; de Staat legt normen op waaraan de exploitatie moet voldoen; zoals b.v. de vervoerplicht, met zijn implicaties op het kostenniveau. Hiermee belanden we dan in de problematiek van economische politiek.

Welke doeleinden streeft de overheid na en in welke mate draagt Sabena bij tot de verwezenlijking ervan? "In hoever blijft het 'noodzakelijk' verlies kleiner dan de waardering van de al dan niet geldelijke voordelen voor de gemeenschap?"

Op geen van deze twee vragen is in deze nota een antwoord gegeven. Het was ook de bedoeling niet.

We hebben getracht Sabena te schetsen als luchtvaartmaatschappij in haar relatie tot de Staat, gegeven de internationale regulatie.

Wij zijn tot het besluit gekomen dat Sabena stilaan van gemengde onderneming een publieke onderneming werd naarmate een voorname reden van bestaan en bron van inkomsten, nl. transport tussen het moederland en de kolonie, wegviel en de financiële resultaten minder gunstig werden.

De Staat nam een onderneming over die weinig rendabel was omdat de overheid oordeelde dat ze moest blijven bestaan, en in Belgische handen.

De onderneming is nog weinig rendabel, en jaarlijks pompt de belastingbetaler er vele miljoenen in. Waarom? Het antwoord op deze vraag veronderstelt een verder onderzoek van de hoger vermelde topics: efficiëntie van het beheer enerzijds, Sabena in het licht van de economische politiek in België anderzijds.

+ + +

## BIBLIOGRAFIE

- Belgisch Staatsblad, 21 april 1949, blz. 3176 e.v.; 2 sept. 1955, blz. 5308 e.v., 7 mei 1958, blz. 3564 e.v.; 25 juni 1960, blz. 4866 e.v.
- CRISP, "L'entreprise publique en Belgique", C.H. nr. 630, 25 jan.'74.
- DOGANIS R., "Air Transport. A case study in international regulation", Journal of transport economics & policy, May 1973, blz. 109 - 133.
- Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, De ontwikkeling van de Vlaamse Economie in internationaal Perspectief, Transportwezen, Juni 1972, Hoofdstuk VII: Luchtvaart.
- GOOSSENS Y.G., "De Sabena in 1967", Economisch en Sociaal Tijdschrift, 1968, blz. 333 - 342.
- KEELER T.C., Resource allocation in intercity passenger transportation, M.I.T., 1971.
- KAHN A.E., The economics of regulations, John Wiley & Sons Inc. New York, 1971.
- LITVINE M., Droit aérien, Bruxelles, 1970.
- MAST A., Overzicht van het Belgisch administratief recht, E. Story - Scientia P.V.B.A., Gent-Leuven, 1973.
- NÜSSER H., Methodik zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Regionalluftverkehrs, Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität, Stuttgart, Bericht 7, 1972.
- SCHRIEVER B.J. & SEIFERT N.W., Air transportation 1975 and beyond: a systems' approach, M.I.T. Press, 1968.
- Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Jaarverslag 1973.



Dokumenten van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 4.XIV (72-73)  
nr. 2.

ICAO, Digest of Statistics no. 187, Traffic Flow, series TF -  
No. 62.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Jaarverslag 1973-74.

SABENA, Jaarverslagen 1964 t/m 1973  
Sabena nieuws 1973, 1974.

N.I.S., Vervoerstatistieken, 1968 t/m 1973.