

*De personeelsleden van Brussels Airlines vrezen dat de Duitse partner Lufthansa hun luchtvaartmaatschappij wil degraderen tot een lagekostenmaatschappij. "Platte positioneringsdrang van vakbonden", zucht Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de universiteit in Antwerpen.*

Is Brussels Airlines belangrijk voor Lufthansa?

EDDY VAN DE VOORDE. "Ik durf er gif op in te nemen dat Lufthansa volgend jaar de hoofdaandeelhouder wordt van Brussels Airlines. Nu hebben de Duitsers 45 procent, maar ze hebben het recht tot verwerving van alle aandelen. Waarom willen ze dat? Brussels Airlines doet het eindelijk goed, na jaren van verlies. De luchthaven van Brussel is een breekijzer tussen de grote luchthavens van Parijs en Amsterdam. Bovendien werpt Brussels Airlines een dam op tegen Ryanair. Als de Ierse prijsbreker vecht in Brussel, dan zal hij niet in Frankfurt tegen Lufthansa vechten."

Dat scenario sluit niet uit dat Brussels Airlines verschrompelt tot een lagekostenmaatschappij.

VAN DE VOORDE. "De hoge Belgische brutolonen maken het scenario van louter een lagekostenmaatschappij onmogelijk. Brussels Airlines is veel meer. Het sterke punt is Afrika, vooral Centraal-Afrika. België heeft er een netwerk van mensen die in de voormalige kolonie actief waren. Dat is onvervangbaar. In Afrika is er nu wel concurrentie van luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten en Turkije, maar zij hebben dat netwerk niet."

Dat zijn de carriers waarvan ook Lufthansa veel concurrentie voelt.

VAN DE VOORDE. "We moeten niet naïef zijn: die maatschappijen worden gesubsidieerd. Maar hun commerciële draagkracht is ongelooflijk groot. Ze bestellen honderden vliegtuigen bij Airbus en Boeing. Ik vrees dat een klacht van de grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen tegen deloyale concurrentie daarom op een sisser zal aflopen."

Heeft Lufthansa wel voldoende financiële slagkracht voor een volledige overname van Brussels Airlines?

VAN DE VOORDE. "Als de Duitsers het slim spelen en rekening houden met de Belgische complexiteit zullen ze de Belgische overheid meevragen als aandeelhouder. Bijvoorbeeld via een belang van 20 procent. Maar Brussels Airlines is gewoon een laboratorium voor Lufthansa, net zoals die andere dochterbedrijven Austrian Airlines en Swiss. Lufthansa voerde in oktober een gesegmenteerde tarievenstructuur in, die bijna een kopie is van het systeem bij Brussels Airlines. Dat is geen toeval. De prijszetting bij Brussels Airlines zit heel goed. Je krijgt waarvoor je betaalt."

U klinkt vol vertrouwen. Is de vrees van de vakbonden onterecht?

VAN DE VOORDE. "Een jaar geleden, en niet toevallig ook net voor het begin van een vakantie, hadden we dezelfde discussie. Het is platte positioneringsdrang van vakbondsmensen. Zij moeten oppassen met hun verklaringen, want Brussels Airlines is afhankelijk van Lufthansa. Als de Duitsers de stekker eruit trekken, ziet het er slecht uit voor Brussels Airlines. Niet alleen hangt het aan een kredietlijn van 100 miljoen euro uit Duitsland, het zou ook op zoek moeten naar een nieuwe kapitaalverschaffer."

WOLFGANG RIEPL

Copyright © 2015 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden