

# Jongensdroom Air Belgium krijgt respijt van aandeelhouders



De Tijd - 19 Okt. 2018  
Pagina 16

*Na een urenlange aandeelhoudersvergadering liet Air Belgium gisteravond weten dat het zijn activiteiten voortzet. Sinds de enige lijnverbinding met China werd geschrapt, is de toekomst onzeker voor de groep.*

Nauwelijks vier maanden heeft Air Belgium gevlogen op de enige lijn - Charleroi-Hongkong - waarop het na veel bloed, zweet en tranen operationeel was. De droom van Niky Terzakis, de vroegere topman van de cargomaatschappij TNT, overleeft alleen dankzij invalvluchten voor TUI, British Airways of Air France.

Maar na een aandeelhoudersvergadering werd gisteren toch beslist dat Air Belgium zijn activiteiten voortzet. Nadat het management de updates van zijn actie- en businessplan had voorgesteld zagen de aandeelhouders geen reden om de continuïteit van de groep in gevaar te brengen, klonk het in een korte mededeling. 'De komende weken worden meetings ingepland om de aandeelhouders te informeren over de vooruitgang.' Air Belgium krijgt dus het voordeel van de twijfel van zijn aandeelhouders. Maar waar is het fout gelopen?

## 1Vertragingen door uitblijvende vergunningen

De nieuwe luchtvaartmaatschappij, die meerdere Chinese steden wilde aandoen, begon onder een slecht gesternte. Air Belgium vroeg eind 2016 een vlieglicentie aan, maar terwijl het afleveren daarvan normaal maar zes maanden duurt, gaf de FOD Mobiliteit pas in maart van dit jaar groen licht.

Net op het moment dat de licentie eindelijk binnen was, kreeg Air Belgium geen toestemming om het Russische luchtruim te overvliegen. Uiteindelijk kon het eerste vliegtuig pas begin juni opstijgen, terwijl de maatschappij eind februari al de leasingcontracten voor vier Airbusen A340 had overgenomen van Finnair.

## 2De aandeelhouders

Aanvankelijk steunden enkele investeerders uit Hongkong het bedrijf van Terzakis. Maar omdat een Europese luchtvaartmaatschappij voor minstens de helft in handen van Europese partijen moet zijn, werden begin dit jaar tal van Belgische overheidsvehikels opgetrommeld om Air Belgium te redden. Terzakis kreeg de steun van de Waalse investeringsmaatschappij SRIW, de federale FPIM en Sabena Aerospace. Zelf nam hij 20 procent van de 20 miljoen aan kapitaal voor zijn rekening.

'Nieuwe luchtvaartmaatschappijen spruiten vaak voort uit emoties. Maar op de lijn waar ook Cathay Pacific en Hainan Airlines zitten, moet je al van ver komen om rendabel te worden', zegt Eddy Van de Voorde, luchtvaartexpert van de Universiteit Antwerpen.

'Als ex-CEO van TNT België kent Terzakis het product cargo, maar niet het product toeristen. Toerisme draait rond pakketreizen, waarvan de vlucht het minst rendabele onderdeel is. Waar de winst dan wel gemaakt wordt? In de hotels, precies dat deel dat de Chinese touroperators zelf in handen houden.'

## 3Verhuizing van de luchthaven

Volgens ingewijden eiste SRIW dat Air Belgium in ruil voor het Waalse belastinggeld zou vliegen vanop de luchthaven van Charleroi. Charleroi droomt er al langer van ook langeafstandsvluchten aan te bieden.

Terzakis zelf noemt de mobiliteit in en rond de Belgische hoofdstad als belangrijkste reden voor de verhuizing uit Zaventem.

Air Belgium zou de uitbater van Charleroi het perfecte excuus leveren om van de Waalse overheid eindelijk geld te vragen voor de verlenging van de start- en landingsbaan. Daarop moet Air Belgium nog tot 2021 wachten. Tot zolang benut het de capaciteit van zijn Airbusen A340 niet volledig: terwijl het toestel rond de 300 passagiers kan meenemen, werden dat er maar 250.

Ook de cargo moest eruit. Financieel een ramp: 'Als je op China vliegt, maak je met de cargo je winst, vooral met de vracht vanuit China', zegt Van de Voorde.

## 4De Chinese klant wringt tegen

Tot overmaat van ramp crashte na vier maanden vliegen het contract met de enige klant van Air Belgium. Utour, een consortium van Chinese touroperators, haalde volgens Air Belgium niet de afgesproken quota aan Chinese passagiers. Daarbovenop eisten de Chinezen lagere tarieven. Exit Utour, de enige klant, dus.

Om toch inkomsten te genereren vliegt Air Belgium voor derden als British Airways, Air France en TUI. Volgens Van de Voorde kan het daarmee de kosten dekken. Grote luchtvaartmaatschappij hebben zulke invallers broodnodig. Ze zullen Air Belgium niet doodmaken, maar een vetpot valt er ook niet te halen. Air Belgium had vorig jaar meer dan 3 miljoen euro verliezen opgestapeld. De schulden liepen op tot meer dan 10 miljoen euro.

TOM MICHIELSEN

Copyright © 2018 Mediafin. Alle rechten voorbehouden