

Brussels Airlines verlost van lowcostketting



De Tijd - 25 Jun. 2019
Pagina 4

Brussels Airlines maakt niet langer deel uit van de lagekostenketen Eurowings. De Belgische luchtvaartmaatschappij wil nu op eigen kracht fors meer winst boeken.

'Ik kondig aan dat we scheiden van Eurowings. Maar het eerste dat we moeten doen, is naar de fitness gaan.' Zo deelde CEO Christina Foerster gisteren aan de vakbonden mee dat Brussels Airlines niet langer deel uitmaakt van de lagekostentak van Lufthansa.

Lufthansa zet de integratie van zijn Belgische dochter in Eurowings onverwacht stop. Door de enorme concurrentie van lagekostenspelers als Ryanair en Easyjet moet het verlieslatende Eurowings focussen op kortereafstandsvluchten, maakte het bedrijf in de marge van zijn investeerdersdag bekend. Omdat Brussels Airlines vooral sterk staat in Afrika, leidt dat tot een heroriëntatie van de Belgische dochter. Die moet 'nauwer aansluiten' bij Network Airlines, de premiumtak van Lufthansa, Swiss Airlines en Austrian Airlines.

De veranderde strategie van Lufthansa komt als een complete verrassing. Toen de Duitsers Brussels Airlines eind 2016 volledig overnamen, belandden de Belgen dik tegen hun zin bij Eurowings. Lufthansa-CEO Carsten Spohr wilde die tak aanvankelijk uitbouwen tot het Duitse antwoord op de populaire prijsbreker Ryanair.

Maar Eurowings, dat zich in de gigantische overname van het failliete Air Berlin verslikte, bezorgde Lufthansa alleen maar miserie. In het eerste kwartaal boekte de tak 257 miljoen euro operationeel verlies. Omdat de situatie niet verbetert, moest Lufthansa vorige week een winstalarm uitsturen.

De rampzalige situatie noopt het Duitse moederbedrijf tot zware ingrepen. Eurowings moet tegen 2020 zijn kosten met 15 procent verminderen en stoot Brussels Airlines af. 'Een meesterzet', zegt Eddy Van de Voorde, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. 'Ik ben verrast door de snelheid van de beslissing, maar ze is de enige juiste.'

Goed nieuws

De beslissing lijkt goed nieuws voor Brussels Airlines. Om zijn succesvolle Afrika-vluchten te vullen heeft de Belgische luchtvaartmaatschappij nood aan zo veel mogelijk toevoer van klanten uit andere Europese bestemmingen. Door de gevreesde vermindering in Eurowings, dat vooral rechtstreekse vluchten doet, dreigde Brussels Airlines die levensnoodzakelijke aanvoer kwijt te spelen.

Nochtans is de integratie van Brussels in Eurowings al bezig sinds Lufthansa het Belgische bedrijf eind 2016 volledig inlijfde. Vorig jaar werd het management hertekend. Intussen werken de teams in Zaventem en Keulen almaar nauwer samen. Vorige maand landde nog het eerste vliegtuig in de Eurowings-kleuren in Zaventem.

Bovendien kreeg Brussels bij Eurowings het 'competentiecentrum' voor de lange afstand toegewezen. Zo voeren honderden werknemers van Brussels Airlines vanuit Düsseldorf verschillende vluchten naar de Verenigde Staten uit voor Eurowings.

Maar de Belgische werknemers geloofden nooit in de samenwerking. Spohr moest de Belgen vorig jaar publiekelijk aanporren tot meer enthousiasme. 'Het probleem is dat Brussels geen dochter maar een kleindochter van Lufthansa was, en dat de dochter in de problemen zit', zegt Van de Voorde. 'Brussels paste bij Eurowings als een tang op een varken. Het leunt veel dichter aan bij Lufthansa dan bij Eurowings.'

Brussels Airlines draait nu in de richting van de Network Airlines rond Lufthansa, Swiss Airlines en Austrian Airlines. Maar Foerster maakte gisteren duidelijk dat het Belgische bedrijf geen lid wordt van die premiumgroep. Het zal ergens tussen Eurowings en Network Airlines zijn plaats vinden. Op de slides die Lufthansa aan zijn investeerders toonde, kwam de naam Brussels Airlines amper voor.

Volgens Van de Voorde is het model van Brussels Airlines nochtans vergelijkbaar met dat van Network Airlines. Net als Brussels organiseren de Network Airlines elke dag twee tot drie golven waarbij alle vluchten kort na elkaar toekomen en weer vertrekken, wat zo veel mogelijk overstapmogelijkheden creëert.

'Austrian laat zijn vliegtuigen via Wenen naar Oost-Europa vliegen, waar het heel sterk staat', zegt Van de Voorde. 'Swiss heeft vanuit Zürich een enorm intercontinentaal netwerk. Lufthansa vliegt vooral naar Oost-Afrika, terwijl Brussels Airlines sterk staat in de Franstalige landen in het westen en midden van Afrika.'

Harry Hohmeister, de Lufthansa-directeur voor Network Airlines en lang bestuurder van Brussels Airlines, maakte de investeerders gisteren duidelijk dat Lufthansa in Afrika en Zuid-Amerika zijn lage marktaandeel wil uitbouwen. Dat moet de Brusselaars als muziek in de oren klinken.

Toch kunnen de Belgen niet op beide oren slapen. Foerster maakte duidelijk dat de rendabiliteit van het bedrijf dringend omhoog moet. De Duitse wees erop dat Brussels Airlines financieel veel slechter presteert dan de andere Network Airlines.

Lufthansa en Swiss boeken winstmarges boven 10 procent. Austrian puurde uit een licht hogere omzet dan Brussels Airlines vorig jaar een 'povere' winst (ebit) van 83 miljoen euro. Van dat cijfer kan Brussels alleen maar dromen. Het eindigde vorig jaar nipt break-even dankzij een grote verzekeringspremie als gevolg van de terreuraanslagen in 2016. Door de vele acties van de luchtverkeersleiders, die Brussels Airlines eind maart al 4 miljoen euro kostten, wordt het dit jaar opnieuw moeilijk.

Het management komt aan het eind van het derde kwartaal - in september na de cruciale zomervakantie - met een turnaroundplan voor Brussels Airlines, maar ook met een plan voor de inbedding in de Lufthansa-groep. Nu Brussels Airlines geen synergieën meer kan halen uit de samenwerking met Eurowings, zal het de efficiëntie zelf moeten organiseren. Vermoedelijk heeft dat een impact op de administratieve jobs in Zaventem.

Zeer zoete wraak

Etienne Davignon, de afscheidnemende covoorzitter van Brussels Airlines, is positief. 'Het is goed dat er duidelijkheid komt. Dat betekent dat we nauwer betrokken worden bij de strategie van Lufthansa.' Maar volgens Davignon is de turnaround bij Brussels niet te vergelijken met die bij Eurowings. 'Bij Eurowings gaat dat over een compleet andere structuur voor de korte afstand. De turnaround bij Brussels Airlines komt er om winstgevender te worden. Dat zijn totaal verschillende zaken.'

Voor één man is de beslissing van Lufthansa een zeer zoete wraak: Bernard Gustin. De Belgische CEO ijverde jaren voor een integratie in Network Airlines en werd begin vorig jaar hardhandig opzijgeduwd door de Duitsers. Ook veel kritische topmedewerkers verlieten de voorbije maanden Brussels Airlines.

Gustins opvolger - Foerster, een vertrouweling van Spohr - bleef de integratie in Eurowings tot voor kort met hand en tand verdedigen. 'Wij bouwen met Eurowings aan een groep die de Europese luchtvaart wil vormgeven', zei ze vorig jaar in De Tijd. 'En ik wil dat we deel uitmaken van iets waarvan de hele luchtvaartsector zegt: 'Wow, wat een geweldig bedrijf!''

LUKAS VANACKER

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden