

# Kneusje Brussels Airlines moet uitgroeien tot Europese subtopper



De Tijd - 29 Aug. 2019  
Pagina 3

*Brussels Airlines wil een tiende van de kosten wegsnijden. Dat moet de Belgische luchtvaartmaatschappij, die amper winst maakt, in drie jaar een stuk rendabeler maken dan de gemiddelde Europese speler.*

728 verbeteringsvoorstellen kreeg de directie van Brussels Airlines de voorbije weken toegestuurd van het personeel. Van het beleid rond de handbagage over de organisatie van de catering tot de hertekening van het netwerk: de piloten en het cabinepersoneel ontbreekt het niet aan ideeën om de luchtvaartmaatschappij rendabeler te maken.

De ideeënoproep van de directie kwam er na de verrassende strategiewissel eind juni. Toen zette eigenaar Lufthansa tot grote vreugde van het Brusselse personeel de integratie van zijn Belgische dochter in de zwaar verlieslatende lagekostentak Eurowings stop. Brussels Airlines kreeg de opdracht nauwer aan te sluiten bij Lufthansa's premiumtak met Lufthansa, Swiss en Austrian Airlines. Het Belgische bedrijf moest daarvoor een transformatieplan op poten zetten, dat intussen de naam Reboot kreeg.

Lufthansa stuurde daarmee de boodschap uit dat Brussels Airlines een pak performanter moet werken. Vorig jaar haalde de maatschappij gemiddeld maar uit één verkocht zitje per vliegtuig winst. De bedrijfswinstmarge (ebit) landde op zo'n 0,5 procent.

Uit een intern document dat De Tijd kon inkijken, blijkt dat het Belgische bedrijf tegen 2022 een ebit-marge van 8 procent moet draaien om zijn eigen projecten te kunnen financieren. 'De vernieuwing van de vloot de voorbije jaren werd volledig betaald door Lufthansa, wat natuurlijk niet duurzaam is', klinkt het. 'We moeten dat zelf kunnen realiseren!'

CEO Christina Foerster wil daarom de komende jaren 8 à 12 procent besparen op de kosten. Dat percentage zal mogelijk nog hoger liggen door de verwachte inflatie en indexeringen, terwijl de opbrengst per zitje mogelijk stabiliseert of daalt. Bovendien kunnen stijgende kerosineprijzen extra maatregelen nodig maken. Als de kerosineprijs - de grootste uitgave van het bedrijf - 10 procent omhoog zou gaan, moeten de andere kosten 3 procent dalen, rekent de directie voor.

Concrete besparingsmaatregelen worden in het document niet genoemd. Foerster maakte eerder al duidelijk dat de interne werking efficiënter moet, bijvoorbeeld bij de administratieve diensten. Toch verwacht de transporteconoom Eddy Van de Voorde (UA) geen jobverlies. 'Door de productiviteit te verhogen en de kosten te reduceren kan het bedrijf verder groeien met hetzelfde aantal mensen.'

Ook aanpassingen aan het netwerk behoren tot de mogelijkheden. Brussels Airlines maakt vooral winst met vluchten naar Afrika. Andere vluchten zijn moeilijker te rendabiliseren. Zo zette het bedrijf in 2018 na amper anderhalf jaar zijn directe vlucht met de Indiase stad Mumbai stop, waarbij de vrijgekomen vluchtcapaciteit naar Afrikaanse bestemmingen verschoof. Een mogelijke nieuwe afvaller is New York, een bestemming die Foerster als 'intens' omschrijft.

Met een winstmargedoeel van 8 procent tegen 2022 toont Foerster zich erg ambitieus. De gemiddelde ebit-marge in de Europese luchtvaartsector is 6 procent. Eigenaar Lufthansa en zijn Zwitserse premiumdochter Swiss scoren met een marge van 11 en 12 procent een pak hoger. Aer Lingus, de Ierse dochter van de groep rond British Airways (IAG), kon zijn winstmarge door een complete transformatie van het businessmodel en merk de voorbije jaren opkrikken tot liefst 15 procent.

Een marge van 8 procent, die bij een omzet van 1,5 miljard euro neerkomt op een ebit van 120 miljoen euro, lijkt veraf voor Brussels Airlines. De opvolger van het failliete Sabena boek al jaren minimale winsten (zie grafiek). Vorig jaar was de winst van enkele miljoenen alleen te danken aan de uitbetaling van een verzekeringspremie na de aanslagen in Zaventem op 22 maart 2016.

Dit jaar kende het bedrijf al heel wat tegenvallers. Brussels Airlines had eind maart al 4 miljoen euro schade geleden door de acties bij de luchtverkeersleider Skeyes. De problemen met het bagagesysteem op Brussels Airport, waardoor duizenden koffers deze zomer achterbleven op de luchthaven, leverden de maatschappij een financiële kater van 1,5 à 2 miljoen euro op.

De woordvoerder van Brussels Airlines wilde gisteren niet reageren. De luchtvaartmaatschappij wil in het laatste kwartaal communiceren over haar nieuwe plannen. Intern is de stemming naar verluidt euforisch. Het interne document sluit dan ook af met de woorden: 'YES WE CAN!'

Brussels Airlines

>Opgericht in 2002, sinds eind 2016 volledig eigendom van Lufthansa.

>Aantal medewerkers (cijfers 2018): 4.000.

>Aantal reizigers: 10 miljoen.

>Vloot: 48 vliegtuigen.

>Omzet: 1,52 miljard euro.

>Bedrijfswinst (ebit): 7,6 miljoen euro.

>Nettowinst: 12 miljoen euro.

