

# Transporteconoom Wouter Dewulf: 'Brussels Airlines staat onderaan in de pikorde bij Lufthansa'

Knack VIP - 05 Mei 2020

*Brussels Airlines is belangrijk voor het Afrikanetwerk van Lufthansa, vindt de transporteconoom Wouter Dewulf (UA). "Maar ondanks zijn relatief strategische belang staat Brussels Airlines onderaan in de pikorde bij Lufthansa."*

De gesprekken tussen de Belgische staat en Lufthansa rond overheidssteun voor Brussels Airlines verlopen moeizaam. De Belgische staat blijft eisen stellen rond werkgelegenheid, de knooppuntfunctie van Zaventem en milieudoelstellingen. Intussen heeft de Zwitserse overheid al 1,4 miljard euro vrijgemaakt voor Swiss en Edelweiss, de Zwitserse dochters van Lufthansa. Zijn de Zwitsers alweer efficiënter?

WOUTER DEWULF. "De situatie van Brussels Airlines is fundamenteel anders dan die van Swiss. De Zwitserse luchtvaartmaatschappij maakt veel winst, en ze is een duidelijk premiummerk in de Lufthansa-groep. Dat garandeert de continuïteit voor Swiss en de terugbetalingscapaciteit van de leningen. Met de rendabiliteit van Brussels Airlines zat het de voorbije jaren scheef. Bovendien twijfelde Lufthansa over de strategische positionering van zijn dochter. Brussels Airlines zat eerst bij de lagekostendochter Eurowings. Dat was een vergissing. Nu is het, samen met Swiss en Austrian Airlines, opnieuw een volwaardige netwerkcarrier, naast grote broer Lufthansa. Met die strategische miskleun en een aantal managementwissels is kostbare tijd verloren bij het opkrikken van de rendabiliteit. Dat maakt het losweken van een grote lening nu, in volle coronacrisis, niet vanzelfsprekend. Binnen welke termijn en tegen welke voorwaarden zou Brussels Airlines die kunnen terugbetalen? De Belgische overheid mag dus zeker wat eisen stellen."

Moet de Belgische staat ook een vetorecht eisen in de keuze van de bestemmingen?

DEWULF. "Dat lijkt me niet opportuun. De overheid kan wel garanties vragen voor de verankering van Brussels Airlines als knooppuntluchtvaartmaatschappij op Brussels Airport, met een minimaal aantal korte- en langeafstandsverbindingen. Het Afrikanetwerk van Brussels Airlines is de parel aan de kroon. De overheid kan bijvoorbeeld garanties vragen, zodat Brussel nog meer uitgesproken het uitmuntendheidscentrum voor Afrika in de Lufthansa-groep wordt. Dat garandeert dan ook een aantal bijkomende Europese en Amerikaanse bestemmingen, die de Afrikaverbindingen aanvullen. Het verzekert bovendien een deel van de werkgelegenheid. Bij de integratie van KLM in de Air France-groep heeft de Nederlandse overheid in 2003, met succes, ook garanties voor een minimaal aantal verbindingen vanuit Schiphol geëist. Dat heeft de toekomst van KLM, maar ook Schiphol als belangrijke hub, veiliggesteld. Het lijkt me ook logisch dat gepraat wordt over een investeringsprogramma en vlootvernieuwing. Dat is dan weer een goede zaak voor het milieu."

Zowel de Belgische, de Duitse als de Oostenrijkse staat wil meer zeggenschap in ruil voor subsidies. Moeten overheden mee beslissen over het dagelijkse operationele beleid?

DEWULF. "Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa, heeft het daar moeilijk mee. Begrijpelijk. Met drie babysits in de raad van bestuur wordt het moeilijk, zeker als elk land zijn eigen belangen nastreeft. Bij Air France-KLM leidt dat al tot constant gekibbel tussen de Nederlandse en de Franse overheid. Met drie of vier landen in de raad van bestuur krijg je een kakofonie. Met een tijdelijke Duitse overheidsparticipatie komt de CEO misschien nog weg, maar met de Belgische en de Oostenrijkse overheid als referentieaandeelhouder erbij, zal hij zijn kritiek over overheidsinmenging bij zijn concurrenten moeten inslikken."

Liever geen Belgische staat als aandeelhouder?

DEWULF. "Het lijkt me toch wel verstandig dat de Belgische overheid een deel van de lening aan Brussels Airlines omzet in kapitaal in de Lufthansa-groep, zelfs indien die aandelen niet stemgerechtigd zijn. Het geld mag bovendien uiteraard enkel gebruikt worden voor de activiteiten van Brussels Airlines. Zo wordt de balans van Brussels Airlines niet nodeloos verzaamd met schulden. Bovendien kan de overheid die aandelen vermoedelijk over enkele jaren met winst verkopen."

Speelt de Belgische regering niet met vuur? Lufthansa kan Brussels Airlines ook laten vallen?

DEWULF. "Lufthansa zal geen definitief akkoord sluiten met de Belgische overheid tot het zijn eigen toekomst in Duitsland veiliggesteld heeft. En ondanks zijn relatief strategische belang zit Brussels Airlines ongetwijfeld onderaan in de pikorde bij Lufthansa. Met de Zwitsers een financieel akkoord sluiten was relatief gemakkelijk door de goede financiële en commerciële situatie van Swiss. Met de Oostenrijkers hebben de Duitsers altijd een speciale cultureel-historische band gehad. Bovendien is Oostenrijk een belangrijke thuismarkt voor Lufthansa. Ik vrees dat Lufthansa, indien de nood het hoogst is, Brussels Airlines kan laten vallen. Brussels Airlines is met de hub in Brussel belangrijk als groeipool voor Afrika. Brussel is uiteraard ook een belangrijk politiek centrum in Europa, en het vormt een strategische wig tussen de twee concurrerende luchtvaartallianties SkyTeam (in Amsterdam en Parijs) en One World (in London). Lufthansa haalt bovendien belangrijke synergievoordelen uit Brussels Airlines. Maar de vraag is of dat bij Lufthansa opweegt tegen andere strategische belangen en nog eens enkele jaren rode cijfers bij zijn Belgische dochter. CEO Carsten Spohr is een keiharde onderhandelaar en zal het spel ongetwijfeld hard spelen. Toch moet de Belgische overheid eisen blijven stellen, zoals ze nu terecht ook doet."

Het voorbije weekend raakte bekend dat het investeringsfonds Berkshire Hathaway van de legendarische investeerder Warren Buffett zijn luchtvaart aandelen heeft verkocht. Buffetts motivering: "Voor de luchtvaartmaatschappijen - misschien vergis ik me, dat hoop ik zelfs - is de wereld veranderd. Hun toekomst is me niet duidelijk. Ik wens ze het beste toe."

DEWULF. "Dit is de zwaarste crisis in de luchtvaart sinds de Tweede Wereldoorlog. Op korte termijn ziet de toekomst er gitzwart uit, en zal ongetwijfeld heel wat aandeelhouderswaarde verloren gaan. Bovendien waren de aandelenkoersen van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen veel te hoog, door de grote oligopoliewinsten en de inkoopprogramma's van aandelen door de luchtvaartmaatschappijen. Maar ik blijf ervan overtuigd dat op de middellange termijn het vliegverkeer zal herstellen. Het zal weliswaar nog enkele jaren duren vooraleer we opnieuw het recordniveau van 2019 zullen halen. In de Verenigde Staten is de consolidatiegolf

van de luchtvaartmaatschappijen al gebeurd. Daar kan je dus nog weinig bijkomende winst halen. Maar in Europa staan we aan het begin van de consolidatiegolf. Het staat in de sterren geschreven dat op termijn - en na een bloederige consolidatieslag - de Lufthansa-groep, de IAG-groep (met o.a. British Airways en Iberia, nvdr), én Ryanair de sterkhouders van de Europese luchtvaart worden."

Lees ook:

'Motiveer de rijken om de crisis te betalen'

WOUTER DEWULF. "De situatie van Brussels Airlines is fundamenteel anders dan die van Swiss. De Zwitserse luchtvaartmaatschappij maakt veel winst, en ze is een duidelijk premiummerk in de Lufthansa-groep. Dat garandeert de continuïteit voor Swiss en de terugbetalingscapaciteit van de leningen. Met de rendabiliteit van Brussels Airlines zat het de voorbije jaren scheef. Bovendien twijfelde Lufthansa over de strategische positionering van zijn dochter. Brussels Airlines zat eerst bij de lagekostendochter Eurowings. Dat was een vergissing. Nu is het, samen met Swiss en Austrian Airlines, opnieuw een volwaardige netwerkcarrier, naast grote broer Lufthansa. Met die strategische miskleun en een aantal managementwissels is kostbare tijd verloren bij het opkrikken van de rendabiliteit. Dat maakt het losweken van een grote lening nu, in volle coronacrisis, niet vanzelfsprekend. Binnen welke termijn en tegen welke voorwaarden zou Brussels Airlines die kunnen terugbetalen? De Belgische overheid mag dus zeker wat eisen stellen." DEWULF. "Dat lijkt me niet opportuun. De overheid kan wel garanties vragen voor de verankering van Brussels Airlines als knooppuntluchtvaartmaatschappij op Brussels Airport, met een minimumaantal korte- en langeafstandsverbindingen. Het Afrikanetwerk van Brussels Airlines is de parel aan de kroon. De overheid kan bijvoorbeeld garanties vragen, zodat Brussel nog meer uitgesproken het uitmuntendheidscentrum voor Afrika in de Lufthansa-groep wordt. Dat garandeert dan ook een aantal bijkomende Europese en Amerikaanse bestemmingen, die de Afrikaverbindingen aanvullen. Het verzekert bovendien een deel van de werkgelegenheid. Bij de integratie van KLM in de Air France-groep heeft de Nederlandse overheid in 2003, met succes, ook garanties voor een minimumaantal verbindingen vanuit Schiphol geëist. Dat heeft de toekomst van KLM, maar ook Schiphol als belangrijke hub, veiliggesteld. Het lijkt me ook logisch dat gepraat wordt over een investeringsprogramma en vlootvernieuwing. Dat is dan weer een goede zaak voor het milieu." DEWULF. "Carsten Spohr, de CEO van Lufthansa, heeft het daar moeilijk mee. Begrijpelijk. Met drie babysits in de raad van bestuur wordt het moeilijk, zeker als elk land zijn eigen belangen nastreeft. Bij Air France-KLM leidt dat al tot constant gekibbel tussen de Nederlandse en de Franse overheid. Met drie of vier landen in de raad van bestuur krijg je een kakofonie. Met een tijdelijke Duitse overheidsparticipatie komt de CEO misschien nog weg, maar met de Belgische en de Oostenrijkse overheid als referentieaandeelhouder erbij, zal hij zijn kritiek over overheidsinmenging bij zijn concurrenten moeten inslikken." DEWULF. "Het lijkt me toch wel verstandig dat de Belgische overheid een deel van de lening aan Brussels Airlines omzet in kapitaal in de Lufthansa-groep, zelfs indien die aandelen niet stemgerechtigd zijn. Het geld mag bovendien uiteraard enkel gebruikt worden voor de activiteiten van Brussels Airlines. Zo wordt de balans van Brussels Airlines niet nodeloos verzwaard met schulden. Bovendien kan de overheid die aandelen vermoedelijk over enkele jaren met winst verkopen." DEWULF. "Lufthansa zal geen definitief akkoord sluiten met de Belgische overheid tot het zijn eigen toekomst in Duitsland veiliggesteld heeft. En ondanks zijn relatief strategische belang zit Brussels Airlines ongetwijfeld onderaan in de pikorde bij Lufthansa. Met de Zwitsers een financieel akkoord sluiten was relatief gemakkelijk door de goede financiële en commerciële situatie van Swiss. Met de Oostenrijkers hebben de Duitsers altijd een speciale cultureel-historische band gehad. Bovendien is Oostenrijk een belangrijke thuismarkt voor Lufthansa. Ik vrees dat Lufthansa, indien de nood het hoogst is, Brussels Airlines kan laten vallen. Brussels Airlines is met de hub in Brussel belangrijk als groeipool voor Afrika. Brussel is uiteraard ook een belangrijk politiek centrum in Europa, en het vormt een strategische wig tussen de twee concurrerende luchtvaartallianties SkyTeam (in Amsterdam en Parijs) en One World (in London). Lufthansa haalt bovendien belangrijke synergievoordelen uit Brussels Airlines. Maar de vraag is of dat bij Lufthansa opweegt tegen andere strategische belangen en nog eens enkele jaren rode cijfers bij zijn Belgische dochter. CEO Carsten Spohr is een keiharde onderhandelaar en zal het spel ongetwijfeld hard spelen. Toch moet de Belgische overheid eisen blijven stellen, zoals ze nu terecht ook doet." DEWULF. "Dit is de zwaarste crisis in de luchtvaart sinds de Tweede Wereldoorlog. Op korte termijn ziet de toekomst er gitzwart uit, en zal ongetwijfeld heel wat aandeelhouderswaarde verloren gaan. Bovendien waren de aandelenkoersen van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen veel te hoog, door de grote oligopoliewinsten en de inkoopprogramma's van aandelen door de luchtvaartmaatschappijen. Maar ik blijf ervan overtuigd dat op de middellange termijn het vliegverkeer zal herstellen. Het zal weliswaar nog enkele jaren duren vooraleer we opnieuw het recordniveau van 2019 zullen halen. In de Verenigde Staten is de consolidatiegolf van de luchtvaartmaatschappijen al gebeurd. Daar kan je dus nog weinig bijkomende winst halen. Maar in Europa staan we aan het begin van de consolidatiegolf. Het staat in de sterren geschreven dat op termijn - en na een bloederige consolidatieslag - de Lufthansa-groep, de IAG-groep (met o.a. British Airways en Iberia, nvdr), én Ryanair de sterkhouders van de Europese luchtvaart worden."

Wolfgang Riepl