

Economen over staatssteun aan Brussels Airlines: “Ja, maar alleen in ruil voor aandelen”

Het Nieuwsblad - 12 Mei 2020

Wat doe je nu, als je premier Sophie Wilmès (MR) bent? Het voelt wel erg wrang om een zak met geld te geven aan een bedrijf dat net beslist heeft om duizend landgenoten van de payroll te halen. Maar tegelijk doet die doortastende herstructurering je beseffen dat het menens is, en dat het geld misschien echt nodig is om drieduizend andere jobs te redden.

De voorbije weken vonden er al gesprekken plaats, maar die lopen vast op een cruciaal punt. De overheid wil garanties over toekomstige investeringen, terwijl moederbedrijf Lufthansa geen politieke inspraak wil in de bedrijfsbeslissingen.

Paul De Grauwe.

Foto: Jimmy Kets

“Wij zetten duizend mensen buiten, geef ons nu geld : dat is niet ernstig”, zegt econoom Paul De Grauwe van de London School of Economics. “Ik denk dat we die financiële ondersteuning moeten geven, maar alleen door ook mee te stappen in het kapitaal. Alleen zo heb je een hefboomeffect, want zonder inspraak kan je die mensen niet vertrouwen. Lufthansa moet niet komen dicteren hoe het moet, dat lijkt wel een nieuw-koloniale houding. De overheid heeft de soevereiniteit om zelf ook voet bij stuk te houden.”

“De overheid moet zich de principiële vraag stellen of de ontvanger van staatssteun een van de essentiële kerntaken van de maatschappij vervult”, zegt econoom Ivan Van de Cloot van denktank Itinera. “Daarbij moet je het onderscheid maken tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. De luchthaven is belangrijker, maar in dit geval is ook de luchtvaartmaatschappij belangrijk: anders heeft die luchthaven een kleinere ampleur.”

“Als je die ondersteuning geeft, moet je daar wel voorwaarden aan verbinden. Het maatschappelijk belang staat daarbij vooraan. De waardeketen van de luchthaven ondersteunen, controle houden op de geluidsoverlast, ecologische impact. Dat zijn belangen die we kunnen behartigen door aandeelhouder te worden. Als Lufthansa daar een probleem mee heeft, moeten die garanties op een andere manier worden gegeven. En dat is een stuk complexer: het is aan de luchtvaartmaatschappij om met bewijzen te komen.”

Ivan Van de Cloot.

Foto: Bart Dewaele

“Het is een verstandig herstructureringsplan met een duidelijke langetermijnvisie”, zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). “Ik hoop dat beide partijen erin slagen om hun ego’s opzij te zetten en een vergelijk te vinden. De overheid wordt er achteraf beter van als ze deze steun geeft, maar ze moet dan wel afspraken maken over de terugbetaling. Net zoals we deden toen we KBC hebben gered, of zoals nu in de VS gebeurt.”