

Dag van de waarheid voor Brussels Airlines: deze 5 scenario's liggen op tafel

Het Nieuwsblad - 22 Jun. 2020

Vandaag is er (crisis)overleg gepland tussen de directie van Brussels Airlines en die van moederbedrijf Lufthansa. Op de agenda: topperoverleg over het toekomstplan van de Belgische luchtvaartmaatschappij. Dat Lufthansa volgens La Libre zijn Belgisch filiaal de boeken wil laten neerleggen als directie en vakbonden geen deal vinden, zorgt voor groeiende ongerustheid bij het personeel, ook al noemt Brussels Airlines de geruchten "pure speculatie". "Een rampscenario waar ik echter wel degelijk serieus rekening mee houd", zegt Wouter Dewulf, transporteconoom van de UA.

1. Lufthansa haalt slag thuis zoals in Oostenrijk

Begin juni bereikten de Duitsers een akkoord met Oostenrijk rond een steunpakket aan Austrian Airlines: Wenen geeft een lening van 300 miljoen euro en pompt rechtstreeks 150 miljoen euro in de maatschappij die in ruil ecologische doelstellingen opgelegd krijgt. In de Brusselse Wetstraat valt te horen dat dit "geen model" kan en mag zijn voor Brussels Airlines, omdat de overheid geen aandelen krijgt en dus geen enkele inspraak heeft. "Logisch dat ze in Brussel op hun qui-vive zijn", zegt Wouter Dewulf, transporteconoom van de Antwerpse universiteit. "Bij de vorige deal tussen Lufthansa en Brussels Airlines voelden de Belgen zich gerold: Brussels zou deel gaan uitmaken van de lowcostdochter Eurowings, de tegenstribbelende CEO werd aan de kant geschoven, het leek wel een Duitse machtsgreep."

Maar met de nodige strikte voorwaarden – bij voorkeur via enkele vertegenwoordigers in de SN Holding maar minstens met afdwingbare boeteclausules – heeft dit scenario de meeste voordelen: "Brussels Airlines blijft operationeel volledig ingebed in Europa's grootste luchtvaartgroep, en dat is ook goed voor de economie en de werkgelegenheid op en rond de luchthaven. Maar de Duitsers zijn gewiekste onderhandelaars en durven al eens een – potentieel dodelijk – zinnetje als 'op voorwaarde dat de economische omstandigheden het toelaten' in een contract sluizen."

LEES OOK. Boetes maken deal tussen regering en Lufthansa lastig

2. Federale regering kent Brussels Airlines een lening toe

"Brussels Airlines heeft een kleine 300 miljoen euro steun nodig. Dat dit volledig in de vorm van een lening gebeurt, lijkt mij voor Brussels Airlines moeilijk haalbaar", zegt Wouter Dewulf. "Ja, je kan dan zeggen dat Lufthansa geen cadeau krijgt want een lening moet worden terugbetaald. In de veronderstelling dat Brussels Airlines dat kan, want hoe doe je dat als je amper of geen winst maakt? Het grote nadeel is dat België geen enkele vinger in de pap heeft en niet kan wegen op de toekomst van het bedrijf." Een gewichtig argument, als je weet dat de sector nog zware reorganisaties wacht. Dat Lufthansa in eigen land alleen al 22.000 mensen wil ontslaan ondanks de enorme staatssteun uit Berlijn, dat wél in de Raad van Bestuur van Lufthansa komt, belooft weinig goeds.

3. Federale regering stapt in het kapitaal van Brussels Airlines

Omschrijft Wouter Dewulf scenario twee als "noch mossel, noch vis", dan noemt hij scenario drie – waarbij onze overheid kapitaal zou injecteren in ruil voor 45 procent van de aandelen en dus zitjes in de raad van bestuur van SN Holding – "wishful thinking": "Voor onze regering zou het natuurlijk leuk zijn. Maar topman Carsten Spohr is als de dood voor overheidsinmenging. Daardoor sleepten de gesprekken met Berlijn ook zo lang aan. En daar vroeg Lufthansa 9 miljard steun, niet 300 miljoen zoals bij ons." De transporteconoom vreest dat dit scenario "voor Brussels Airlines operationeel contraproductief" zal zijn: "De maatschappij is dan geen volle dochter meer van de Lufthansa-groep maar een stiefzusje van de andere maatschappijen. Die zouden dan ongetwijfeld voorrang krijgen."

4. Lufthansa laat Brussels Airlines failliet gaan

"Een rampscenario waar ik niettemin wel degelijk rekening mee houd", zegt Dewulf. "Het is een publiek geheim dat Brussels Airlines nooit in de bovenste schuif heeft gelegen bij Carsten Spohr: de overname was een project van zijn voorganger en veel plezier heeft hij nog niet beleefd aan zijn verlieslatende dochter. Een faillissement zou een zware slag zijn voor de werkgelegenheid in en rond Zaventem. Voor de luchthaven zou dit minder connectiviteit en dus minder inkomsten betekenen. Maar voor Lufthansa kan het goed uitpakken: lowcostdochter Eurowings zou de vrijgekomen slots kunnen overnemen voor de meest rendabele routes en de groep kan zo meteen de overvloedige toestellen en medewerkers inzetten die in de nasleep van corona werkloos toekijken."

LEES OOK. Lufthansa kan Brussels Airlines failliet laten gaan, vakbond "schiet nog niet in paniek"

5. België nationaliseert Brussels Airlines

En als we de luchtvaartmaatschappij nu eens nationaliseerden, opperen zeven wetenschappers in een opgemerkt opiniestuk dit weekend in La Libre. Bij een faillissement (een 'no-deal') verliest iedereen, terwijl een halfslachtig compromis (een 'bad deal') niets ten gronde oplost.

"Klinkt mooi, maar het is puur operationeel gezien je reinste dwaasheid", reageert Wouter Dewulf. "Een kleine speler met 50 vliegtuigen heeft geen schijn van kans om te overleven in een sector die wereldwijd in volle consolidatie is. Brussels Airlines kan gewoon niet op eigen benen staan en ik vraag me écht af welke andere grote luchtvaartgroep of alliantie zal staan te springen om Brussels Airlines onder zijn paraplu te brengen. Al zeker met een overheid als hoofdaandeelhouder. Om nog te zwijgen van de opstart- of doorstartkosten, die flink hoger liggen dan bij scenario's 1 tot 3."