



De luchtvaartsector komt door de coronacrisis in acute nood. Maar terugkeren naar oude recepten — private putten met publiek geld dichten — schuift het probleem enkel verder.

KORTZICHTIGE STEUNPLANNEN IN DE Mathieu Strale LUCHTVAART

De International Air Transport Association (IATA) schat dat er 150 tot 200 miljard dollar nodig zal zijn om de crisis te boven te komen.

Door de sociale en economische gevolgen van de corona-epidemie komen de luchtvaart en de luchtvaartindustrie volop in het nieuws. In de sector worden meer en meer herstructureringen, ontslagen en faillissementen aangekondigd, zowel in België, Europa als de rest van de wereld. Het feit dat op het hoogtepunt van de reisbeperkingen 90% van de vliegtuigen aan de grond stond, is natuurlijk een factor die meespeelt. Toch was dat niet meer dan de aanleiding voor een crisis die er al langer zat aan te komen. De liberale regelgeving is immers de belangrijkste oorzaak van de structurele kwetsbaarheid van de sector. Maar in plaats van het model in vraag te stellen, zijn de steunplannen voor de sector bedoeld om deze marktregeling verder te versterken, door – nota bene met overheidsgeld – de grootste spelers in leven te houden zodat deze de concurrentiestrijd naar kortetermijnwinsten zo snel mogelijk kunnen hervatten. Dit ten koste van het klimaat, de werkgelegenheid en de overheidsfinanciën. Als de luchtvaartsector van overheidssteun afhankelijk is om de crisis nu en in de toekomst boven te komen, en de sector in het algemeen op zware overheidsinvesteringen teert, dan is het enige uitweg om de luchtvaartmaatschappijen en hun aanverwante infrastructuur onder democratische en publieke controle te brengen.

DE SITUATIE VOOR DE CRISIS

Sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog onderscheidt de luchtvaart zich als een sector die gemiddeld sneller groeit dan de economie in het algemeen. Deze toenemende activiteit was het gevolg van de relatieve en absolute daling van de ticketprijzen en het steeds groter aandeel van de wereldbevolking in Azië, Latijns-Amerika, het Midden-Oosten en het Westen dat het zich kon veroorloven te vliegen. Ze is ook het gevolg van aanzienlijke overheidsinvesteringen in infrastructuur, en een gunstig belastingregime, in het bijzonder doordat er geen belasting betaald moet worden op de brandstof. Tot aan de corona-epidemie leek de luchtvaart dus een sector die crisissen snel te boven kwam, zoals bij de meest recente crisissen na de aanslagen van 11 september 2001 en de financiële crash van 2008. Achter dit beeld gaan echter structurele zwakheden schuil, in het bijzonder door ingrijpende veranderingen in de regelgeving.

Tot de jaren tachtig werd de luchtvaart door de overheid gereguleerd. De internationale verbindingen kregen via overeenkomsten tussen overheden

een reglementair kader waarin werd vastgelegd hoeveel vluchten, zitplaatsen en luchtvaartmaatschappijen er mochten zijn en welke tarieven gehanteerd zouden worden. Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens waren meestal overheidsbedrijven of daarmee gelijk te stellen, vanwege hun geostrategische, politieke en economische belang. Dezelfde staatskapitalistische logica gold voor de vliegtuigfabrikanten. Vervolgens evolueerde de gereguleerde aard van de sector naar een aanpak die in het teken stond van het liberalisme. Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens worden geprivatiseerd, en de binnenlandse en internationale verbindingen werden steeds meer onderworpen aan de logica van de vrije markt: grotere, zo niet totale, vrijheid voor luchtvaartmaatschappijen om van en naar eender welk punt te vliegen, waarbij ze de tarieven, de capaciteit en de frequentie zelf mogen bepalen.

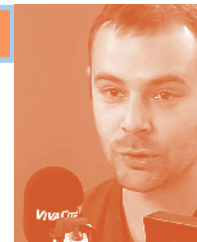
Dit leidt ertoe dat de luchtvaartmaatschappijen tot een hoge mate geconcentreerd worden. De intercontinentale luchtvaart over lange afstanden wordt steeds meer georganiseerd rond een oligopolie bestaande uit drie commerciële bondgenootschappen, die samen bijna twee derde van de wereldluchtvaartmarkt vertegenwoordigen. Bedrijven stappen mee in deze allianties om het aanbod te delen, om zo hun klanten wereldwijde dekking te bieden en de concurrentie te beperken. In Europa vormen allianties de basis voor de drie grootste luchtvaartconglomeraten: Air France-KLM voor de SkyTeam-alliantie, IAG (British Airways en Iberia, later uitgebreid met Vueling, Aer Lingus en Air Europa) voor de Oneworld-alliantie, en Lufthansa (Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines en Brussels Airlines) voor de Star Alliance. Tegenover deze allianties blijft er maar één categorie van spelers onafhankelijk: de maatschappijen van de olieproducerende Golfstaten. Met massale investeringen door hun overheden en aandeelhouders willen die maatschappijen op eigen houtje de grootste langeafstandsmarkten ter wereld dekken.

Wat betreft de continentale markten op korte en middellange afstand, in Europa, Noord-Amerika en zelfs Oost-Azië en Latijns-Amerika, vindt er ook een concentratie plaats, ditmaal gedreven door lagekostenmaatschappijen.¹ Deze actoren hebben verschillende kenmerken met elkaar gemeen.

Ze steunen op een pakket met een beperkte dienstverlening aan passagiers, in het vliegtuig aan de grond, zodat er minder personeel nodig is en hetzelfde toestel meer vluchten per dag kan doen.

Mathieu Strale

Mathieu Strale is onderzoeker aan het Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (het Instituut voor Milieubeheer en Ruimtelijke Ordening, DGES-IGEAT) van de ULB. Hij doet onderzoek naar de problematiek van de grootstedelijke mobiliteit in Brussel en Europa.



De steunplannen zijn bedoeld om kortetermijnwinsten zo snel mogelijk te herstarten, ten koste van klimaat, werkgelegenheid en overheidsfinanciën.

Ze steunen op één enkele vloot van vliegtuigen, om onderhoudskosten te beperken, procedures en bemanningen te standaardiseren en een sterkere onderhandelingspositie in te kunnen nemen tegenover de vliegtuigbouwers.

In een eerste fase steunen ze op secundaire verbindingen en regionale luchthavens om hun onderhandelingspositie en hun machtsverhoudingen maximaal uit te buiten en om directe en indirecte steun te verkrijgen in de vorm van lagere luchthavenbelastingen, werkgelegenheidssteun, investeringen en zo meer.

Zonder die overheidssteun had de lagekostensector nooit kunnen gedijen.

Ze nemen een loopje met sociale wetgeving om personeelskosten zo laag mogelijk te houden, en spelen werknemers tegen mekaar uit.

Ryanair neemt in Europa het voortouw wat betreft deze strategie en werd er de toonaangevende luchtvaartmaatschappij voor continentale vluchten. Zo kan de luchtvaartmaatschappij overheden onder druk zetten op het gebied van arbeidsvoorwaarden, transportbeleid, milieuregels, belastingen enz.

Die concurrentie trekt de prijzen en arbeidsvoorwaarden in de sector omlaag en heeft ook een sterke invloed op de winstmarges van de bedrijven.² Alle spelers zien zich zo immers gedwongen om massaal te investeren in nieuwe capaciteit om meer te kunnen vervoeren, terwijl de ticketprijzen naar beneden worden getrokken. Bovendien is het luchtverkeer van oudsher een weinig rendabele sector, waar achter de groei een zeer hoge mate van kwetsbaarheid en gevoeligheid voor economische, politieke en sociale turbulentie schuilgaat: oorlogen en geopolitieke risico's, natuurrampen, brandstofprijzen, veiligheid van het luchtruim, de economische conjunctuur ...³

De zware concurrentie heeft ook gevolgen voor de luchthaveninfrastructuur. Luchthavens investeren massaal in meer capaciteit om nieuwe maatschappijen aan te trekken of ervoor te zorgen dat ze kunnen uitbreiden. Ze besteden ook belangrijke delen van hun activiteiten uit om de kosten van de dienstverlening aan hun klanten, de luchtvaartmaatschappijen, te verlagen: de bagageafhandeling, de beveiliging, het onderhoud aan de grond, de schoonmaak ... Het gevolg is dat terwijl de totale luchthavenactiviteit goed rendeert, de dienstverleners voor bijkomende taken sterk onder druk staan op de kosten, met als gevolg een slechte financiële situatie, een gebrek aan investeringen en rampzalige werkomstandigheden.⁴

Die concurrentie is ook bepalend voor de omstandigheden in de luchtvaartindustrie. De druk van luchtvaartgiganten leidt ertoe dat de grootste

spelers, Boeing en Airbus, vaker een beroep doen op onderaannemingen om kosten te verlagen en risico's uit te besteden. De falende Boeing 737 MAX is tekenend voor de gevolgen van deze concurrentie.⁵

Het laatste slachtoffer van deze liberale logica is het klimaat. Door de groei van het luchtverkeer en het feit dat de sector niet in staat is om af te stappen van kerosine als hoofdenergiebron, is het de sector geworden waarin de uitstoot van broeikasgassen het snelst groeit. Dit kan maar doordat de brandstof er niet belast wordt, doordat de sector vrijwel volledig vrijgesteld is van internationale protocollen voor de vermindering van vervuillende uitstoot, en door rechtstreekse en onrechtstreekse overheids subsidies, zowel in de vorm van investeringen in infrastructuur, niet-naleving van de sociale wetgeving, tickets die vrijgesteld zijn van btw als verlaagde kosten voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur. Het spoor is daarentegen de grote verliezer, omdat die sector niet aan zulke lage tarieven kan werken.

EEN CRISIS DIE EEN HERSTRUCTURERING VERSNELT

De coronacrisis treft dus een sector die al ingrijpend aan het herstructureren was en versnelt door haar geweld deze transformatie.

Ten eerste is deze crisis bijzonder genadeloos, want tot meer dan 90% van de activiteiten moest stilgelegd worden als gevolg van de coronamaatregelen en een gebrek aan passagiers. Bovendien blijven de vooruitzichten op korte en middellange termijn onduidelijk en negatief, als gevolg van de onzekerheid over de heropening van de grenzen, het herstel van het vrijetijds- en zakenverkeer en de gevolgen van de vertraging van de economie. Verschillende bronnen zijn het er daarom over eens dat het minstens vijf jaar zal duren, misschien wel tien jaar, vooraleer we weer op het niveau van 2019 zitten.

De investeringen in de sector werden altijd gedaan met het oog op voortdurende groei, die nu zeer denkbeeldig wordt. Dat bemoeilijkt de financiële situatie van tal van spelers. Bovendien heeft de klemtoon op financiële winsten op de korte termijn ertoe geleid dat de winsten die de afgelopen jaren gemaakt zijn, afgeroomd werden in de vorm van dividenden en bonussen voor de aandeelhouders en eigenaars. Al in maart schatte de International Air Transport Association (IATA) dat 75% van de luchtvaartmaatschappijen over minder dan drie maanden aan geldmiddelen beschikt om te overleven. Dezelfde organisatie schat dan ook dat er 150 à 200 miljard dollar aan hulp nodig zal zijn om de crisis te boven te komen.⁶

Op korte termijn dreigt de crisis de meest kwetsbare luchtvaartmaatschappijen in grote moeilijkheden te brengen of zelfs te doen verdwijnen. Dat zijn de maatschappijen die lagekostenvluchten op lange afstand

opgestart hebben, zoals WOW Air, Virgin of Norwegian, maar die niet in staat waren om een model te ontwikkelen dat even rendabel is als op continentaal niveau, omdat de relatieve voordelen van lagekostenvluchten er beperkter zijn.⁷ Verder ook de “chartermaatschappijen”, gespecialiseerd in toeristische vluchten, die zwaar beconcurrereerd worden door de lagekostenmaatschappijen. Tot slot zijn er de middelgrote luchtvaartmaatschappijen, zoals British Midlands, Brussels Airlines of Avianca. Maar de hele sector ondergaat enorme herstructureringsplannen. Of het nu gaat om British Airways, Ryanair, Lufthansa of Air France-KLM, duizenden ontslagen worden aangekondigd en steeds meer wordt er sterk gesnoeid in de activiteiten.

Ook in de vliegtuigbouw heeft de coronacrisis een sterke impact. Gezien de onzekere vooruitzichten op herstel hebben veel luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigorders geannuleerd of uitgesteld. Boeing en Airbus voorzien een daling van de productie met 50% in de komende vijf jaar. Airbus en Boeing hebben dan ook aangekondigd dat ze minstens 10% van hun personeel zullen ontslaan en dat de productievermindering gevolgen zal hebben voor hun onderaannemers, van wie de financiële situatie dikwijls minder solide is. Ook hier lagen deze plannen om te besparen op kosten en op personeel al klaar vóór de crisis. Dat was zeker het geval bij Boeing en de spelers die afhankelijk zijn van Boeings assemblagelijnen, wegens de tegenslagen met de 737 MAX, maar ook bij Airbus, na de vroegtijdig stopgezette productie van de A380.

Op het niveau van de luchthavens zijn het de dienstverleners, in de bagageafhandeling, het onderhoud of de schoonmaak, die hun situatie het snelst zien verslechteren, gezien hun vroegere kwetsbaarheid. Maar de weinig rooskleurige vooruitzichten doen alle spelers verminderingen van de activiteiten en van het aantal werknemers aankondigen.

De impact van de coronacrisis is dus aanzienlijk, maar de situatie wordt nog verergerd doordat de sector zo kwetsbaar is. Veel spelers zaten al in slechte papieren en waren sowieso van plan om te gaan herstructureren. Nu hebben ze de kans om plannen door te drukken die anders ongetwijfeld onaanvaardbaar waren geweest.

VERLIEZEN NATIONALISEREN, MAAR NIET HET BEHEER

Als reactie op deze crisis kennen overheden steeds vaker “steun” toe aan de sector. Die plannen nemen voornamelijk de vorm aan van leningen, bankgaranties of directe steun, maar zonder overname door de overheid. De logica daarachter is: de luchtvaart door de crisis heen te helpen zonder het model, de regelgeving of de richting ervan te veranderen. Zo houdt de ngo Transport

& Environment bijvoorbeeld een goed overzicht bij van de overheidssteun aan enkel de Europese luchtvaartmaatschappijen, die nu al 35 miljard euro bedraagt, dikwijls met weinig tot geen sociale of milieuvoorwaarden.⁸

Die steunplannen zijn dus vergelijkbaar met een transfer van private schulden naar de overheid, want de overheid stelt zich voor het grootste deel garant voor leningen aan ondernemingen die het risico lopen om de komende maanden en jaren in financiële moeilijkheden te komen. Hoewel de staten zich ertoe verbinden om tot 90% van de toegekende leningen te dekken, lijkt het erop dat de banken deze leningen toch nog als te onzeker beschouwen, want ze weigeren zelfs het risico voor de resterende 10% op zich te nemen. Door deze zware investeringen niet te koppelen aan een overname, verbinden de overheden zich er toe om terug te gaan naar de situatie van vóór de crisis en zo de groei van het luchtverkeer te hervatten, met alle sociale en milieugerelateerde gevolgen van dien, enkel en alleen om de winstgevendheid van de luchtvaartmaatschappijen te herstellen.

Ook opvallend, gezien het geostrategische en politieke belang van de sector, is de overheersend nationale logica. Er is bijvoorbeeld geen gecoördineerd plan op Europees niveau om de luchtvaart te steunen, zelfs niet voor Airbus en zijn toeleveranciers. Het zijn de overheden die steun verlenen aan “hun” ondernemingen. Soms koppelen ze daaraan zelfs als voorwaarden de repatriëring van gedelokaliseerde activiteiten of de bescherming van “binnenlandse” jobs. Van die nationale, strategische logica getuigt ook dat veel overheden overwegen nieuwe of snellere militaire bestellingen te plaatsen om de daling van bestellingen in de burgerluchtvaart te compenseren.

Dat leidt tot tegenstrijdige situaties en een vicieuze cirkel: de luchtvaartmaatschappijen opnieuw “financieel gezond” maken en de staatssteun terugbetalen zal meer dan waarschijnlijk gepaard gaan met een verminderde capaciteit, wat gevolgen heeft voor de luchthavenactiviteiten en de verkoop van vliegtuigen. Die bedrijven zullen op dan hun beurt bij de overheden aankloppen. Het “pre-crisis” -niveau van luchtverkeer, luchthavenactiviteiten en vliegtuigbouw kunstmatig in stand houden, wordt enorm duur voor de betrokken bedrijven, die dan opnieuw leningen of financiële steun nodig zullen hebben. Om het voortbestaan van de sector te garanderen, zullen de overheden ook een beleid moeten voeren dat de luchtvaart bevoordeelt ten

Er is een nieuw model nodig: publiek en democratisch, geleid door de behoeften van de bevolking en met respect voor de werknemers en het klimaat.

coste van andere vervoermiddelen, of in ieder geval een verschuiving naar bijvoorbeeld het spoor niet te veel aanmoedigt, want dat zou de sector nog verder kunnen verzwakken.

Voeg daar nog een gebrek aan planning aan toe, en je krijgt een concurrentie om overheidssteun. Zo wordt de Franse en Nederlandse overheidssteun aan Air France-KLM in concurrentie gebracht met het Duitse, Belgische, Oostenrijkse en Zwitserse overheidsgeld dat aan de Lufthansa-groep wordt gestort, en met alle steun aan de andere spelers in de sector. Omdat het herstel onzeker is, betekent dit meer dan waarschijnlijk dat het “succes” van de hulpplannen van sommige bedrijven, en de terugbetaling van de steun die daarmee gepaard gaat, ten koste zal gaan van andere bedrijven en van het overheidsgeld dat zij gekregen hebben.

De grote winnaars van dit beleid zijn het management en de aandeelhouders van de sector. Zij worden op korte termijn beschermd tegen het risico van een faillissement, hun beslissingen worden niet gehinderd door overheidsregulering, en hun herstructureringsplannen – of die nu al gepland waren dan wel door de crisis worden uitgelokt – kunnen ze laten financieren met met overheidsgeld.

LUFTHANSA: NOODPLAN OP MAAT VAN HET PATRONAAT

De Duitse overheid heeft weliswaar een steunplan uitgewerkt van 9 miljard euro voor Lufthansa, maar daarvoor vraagt ze haast niets in de plaats: 20% van de aandelen in de vorm van een stille participatie, dat wil zeggen zonder de mogelijkheid om tussen te komen in de raad van bestuur. Het enige wat de Duitse overheid zo kan bereiken, is het management van Lufthansa beschermen door een eventueel overnamebod van een concurrent tegen te houden. Als kers op de taart verklaart de Duitse socialistische minister van Financiën Olaf Scholz: “Als het weer beter gaat met Lufthansa, zal de regering haar aandelen verkopen.”

Wat wil het Lufthansa-management in ruil daarvoor toegeven? Dividenden en bonussen worden geblokkeerd voor de duur van het steunplan, zo kort mogelijk. Geen woord natuurlijk over de 22.000 jobs die het bedrijf wil schrappen. Dit alles ondanks het feit dat Lufthansa de afgelopen vijf jaar een winst van 9 miljard euro heeft gemaakt. Die winst kwam immers voornamelijk ten goede aan de aandeelhouders, onder andere via constructies in belastingparadijzen. Bijgevolg was er geen geld meer om de crisis te overbruggen.

Op die basis onderhandelde Lufthansa over steunpakketten voor haar Belgische, Oostenrijkse en Zwitserse dochtermaatschappijen Brussels Airlines, Austrian Airlines en Swiss International Air Lines, waarbij het bedrijf

bijna 3 miljard aan extra overheidssteun kreeg. Zo komt het totaal op 12 miljard euro aan overheidssteun voor een bedrijf met een geschatte marktwaarde van zo'n 4 miljard euro.

En wat doet de Europese Commissie? Met als enige voorwaarde dat Lufthansa de landingsrechten op haar belangrijkste luchthavens vrijgeeft ten voordele van haar lagekostenconcurrenten, geeft ze haar goedkeuring voor een rechtstreekse en onrechtstreekse steun aan de Ryanairisering van de sector.

Maar de grootste aandeelhouder van het Duitse bedrijf, miljardair Heinz Hermann Thiele, die van de crisis profiteerde om 10% van de aandelen van het bedrijf aan een lage prijs terug te kopen, wilde ondanks de ideale voorwaarden het plan doen mislukken om nog betere voorwaarden te krijgen. Bijgevolg kreeg hij bijzonder gulle garanties dat de Duitse overheid zich niet zal mengen, dat het bedrijf zo snel mogelijk weer winst zal kunnen maken en dat de overheid zich uit het kapitaal van de onderneming zal terugtrekken.

BELGIË, EEN TYPISCH VOORBEELD VAN DE CRISIS

België is een perfect voorbeeld om de gangbare manier van crisismanagement te onderzoeken, en de verzwarende factoren die het gevolg zijn van keuzes in de regelgeving.

Na zware overheidsinvesteringen voor nieuwe terminals werd het meest rendabele instrument van de Belgische luchtvaart, luchthaven Brussel-Nationaal (nu Brussels Airport genoemd), volledig geprivatiseerd in 2004 voor een extreem lage prijs. Nu is ze voor 75% in handen van buitenlandse beleggingsfondsen, die een brievenbusmaatschappij hebben opgericht in Luxemburg om hun winsten door te sluisen (392 miljoen euro in de afgelopen vijf jaar) en hun belasting in België te verlagen. Met de privatisering werd ook een groot deel van de activiteiten uitbesteed. De concurrentie tussen verschillende bagageafhandelaars, cateraars en onderhoudsdiensten leidde tot een race om de laagste kosten, die het voortbestaan van de betrokken bedrijven al enkele jaren bedreigt.

Bovendien werd de nationale luchtvaartmaatschappij (en voormalig overheidsbedrijf) Sabena, nu Brussels Airlines, tot tweemaal toe verkocht: aan Swissair in 1995 en aan Lufthansa in 2017. Daarbij ging het twee keer zo goed als failliet, in 2001 en nu opnieuw. Het aantal werknemers daalde van meer dan 10.000 naar ongeveer 3.000. In het geval van Sabena is de verantwoordelijkheid voor het gebrek aan een overheidsstrategie en het inconsequente beheer door de private eigenaar al goed gedocumenteerd.⁹ De huidige situatie van Brussels Airlines is vrij gelijklopend. Sinds enkele jaren houdt de directie er een chaotische managementstijl op na, waarbij het zich uitsluitend

Wegens een gebrek aan planning krijg je concurrentie om overheidssteun: Air France-KLM tegen Lufthansa, Frankrijk tegen Duitsland.

laat leiden door een streven naar winst op korte termijn. Dat leidde tot plannen voor een omvorming naar een lagekostenmaatschappij, de opsplitsing van lange- en kortereafstandsactiviteiten en het verdwijnen van de Brusselse hub. Die vaagheid en de onstandvastige strategieën brachten de financiële situatie van het bedrijf in gevaar en lang voor de coronacrisis werd al een ontslagronde aangekondigd.¹⁰

De regionalisering van het beheer van secundaire luchthavens maakt de situatie alleen maar erger.¹¹ Om het Ryanair in Charleroi en TNT in Luik naar hun zin te maken, voert het Waalse Gewest een dumpingbeleid met extreem lage luchthaventarieven (de heffingen die de luchtvaartmaatschappijen betalen om de infrastructuur te gebruiken). Zo kan de prijs voor die diensten in Charleroi voor dezelfde vlucht tot tien keer lager liggen dan in Brussel. Het Waalse Gewest is op Europees niveau trouwens al veroordeeld voor dit beleid van verdeckte overheidssteun. Door de prijzen kunstmatig laag te houden, zet het Waalse beleid Brussels Airport en Brussels Airlines onder druk, die zich proberen aan te passen door ook de prijs van hun diensten te verlagen.

Deze crisis doet de problemen van de sector dus alleen een versneling hoger schakelen. De zwakste spelers, met name de bagageafhandelaars Swissport en Aviapartner en luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines, zagen hun situatie zeer snel verslechteren, tot aan het faillissement van de eerste en een redding met overheidssteun voor de twee andere toe.

De maatregelen van de regering en de luchthavenautoriteiten als reactie op deze crisis maken deel uit van het concurrentiemodel dat hier gevolgd wordt. Zodra het faillissement van Swissport werd aangekondigd, schreef het management van Brussels Airport een aanbesteding uit om een nieuwe dienstverlener te vinden, in plaats van zelf de bagageafhandeling, de reinigingsdiensten en de daarmee samenhangende taken van Swissport over te nemen. Dat gebeurde met de goedkeuring van de overheidsvertegenwoordigers, die een blokkerende minderheid in de raad van bestuur hebben. Gevolg: Alyzia heeft slechts 75 van de 1.500 werknemers van Swissport opnieuw aangeworven, allemaal als interimers en parttime. Ook het voortbestaan van de concurrent van Swissport, Aviapartner, stond op het spel. Deze keer koos de regering ervoor om financiële steun te verlenen in de vorm van een lening van 25 miljoen euro van de FPIM (Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij). De boodschap is duidelijk: toen er een kans was om een einde te maken aan de concurrentie tussen de bagageafhandelaars en

hun werknemers door een deel van de grote winsten die de luchthaven genereert te activeren, maakten de overheid en het luchthavenmanagement de keuze om vast te houden aan dit model, ook al betekende dat de vernietiging van duizenden jobs en investeringen van overheidsgeld.

De onderhandelingen tussen de Belgische overheid en het management van Lufthansa over de toekomst van Brussels Airlines verliepen vanuit dezelfde optiek. De overheid heeft een lening van zo'n 300 miljoen euro toegezegd aan het bedrijf dat enkele jaren eerder voor 67 miljoen euro verkocht werd aan Lufthansa.¹² In ruil daarvoor verwierf de overheid geen aandeel in het kapitaal van de onderneming, en evenmin enige echte beslissingsbevoegdheid over de toekomst van het bedrijf. Lufthansa zet zich hooguit in voor het behoud van het bestaan van Brussels Airlines en een belangrijke activiteit in Brussel. Dat belet haar dus niet om 25% van de werknemers te ontslaan, met slechtere arbeidsvoorwaarden voor de overblijvende werknemers als gevolg, en om een groot aantal niet-strategische vluchten voor de Duitse multinational te schrappen. De boodschap kon niet duidelijker zijn: Lufthansa krijgt voor haar Belgische dochtermaatschappij een voorschot in overheidsgeld voor een bedrag van 400% van de aankoopwaarde van het bedrijf om door te gaan met haar tot nu toe rampzalige beheer van Brussels Airlines.

België valt ook op door een sterke aanwezigheid van fabrikanten van luchtvaartcomponenten: SABCA met hoofdzetel in Evere, Sonaca in Gosselies, Safran Aero Boosters in Herstal, BMT in Oostkamp en Asco in Zaventem, om alleen de grootste te noemen. Samen zijn ze goed voor meer dan zesduizend directe jobs, en hun belangrijkste klanten zijn de assemblagelijnen van Airbus, Boeing en Bombardier. Bijzonder is dat de federale of regionale overheden hoofdaandeelhouder zijn van de meeste van die bedrijven. Dat is een gevolg van het militaire, strategische en economische belang van de sector. Maar om de huidige crisis te overbruggen, willen de regionale en nationale autoriteiten “de markt laten werken”. Daardoor zijn ze afhankelijk van de dalende productiecijfers van de grote assemblagebedrijven en klinkt de ontslagdreiging als gevolg van geannuleerde of uitgestelde bestellingen almaar luider.

DE SECTOR VERMAATSCHAPPELIJEN IS DE ENIGE UITWEG

De onvoorwaardelijke steun aan de luchtvaartsector is omstreden. Het gebrek aan clausules om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en de tegenstelling tussen die steun en het milieubeleid in het algemeen wordt vaak op de korrel genomen.¹³ Anderzijds wordt, op een paar zeldzame uitzonderingen na,¹⁴ de logica van overheidssteun aan de private sector zonder wijziging van het model zelden ter discussie gebracht. Maar zonder

De Duitse overheid heeft een steunplan uitgewerkt van 9 miljard euro voor Lufthansa, maar vraagt haast niets in de plaats.

zo'n fundamentele invraagstelling zijn alleen hooguit beperkte milieu- en sociale maatregelen mogelijk. Ze mogen het herstel en de groei van de luchtvaartsector immers niet belemmeren, anders komen de luchtvaartmaatschappijen (opnieuw) in moeilijkheden.

Toch ligt een andere weg voor de hand, namelijk: de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de vliegtuigfabrikanten onder publieke controle brengen. Dat is vanuit budgettair oogpunt zinvol, aangezien het

bedrag van de steun een veelvoud is van de waarde van de begunstigde bedrijven. Nationaliseren zal ook veel goedkoper zijn dan de geplande steunplannen te volgen zonder enige controle over de investeringen, die in de toekomst misschien herhaald moeten worden.

Terwijl de Europese Unie koste wat het kost probeert te voorkomen dat steunpakketten het dogma van de vrije concurrentie verstoren, moet in plaats daarvan de investering van overheidsgeld afhankelijk worden gemaakt van een uitstap uit de markt. Een verandering van model is alleen mogelijk door vraagtekens te zetten bij het kader van de liberale regulering van de luchtvaart, anders komen potentiële publieke spelers in concurrentie met private exploitanten en worden ze gedwongen om hetzelfde concurrentiemodel te volgen. Het is ook niet de bedoeling om terug te gaan naar het eveneens op winstbejag gerichte naoorlogse model van het staatskapitalisme. Er is een nieuw model nodig: publiek en democratisch, geleid door de behoeften van de bevolking en met respect voor de werknemers en het klimaat.

Voor werknemers moet hernationalisering gepaard gaan met een einde van het tegen elkaar uitgespeeld worden. Op het niveau van de luchtvaartmaatschappijen moet er een einde komen aan sociale dumping, door een verbod op het aanwerven van bemanningen volgens het sociaal stelsel en de loonschalen van een derde land, en door een bindend kader vast te stellen voor luchtvaartmaatschappijen die toelating hebben om op het grondgebied te vliegen. In de hele sector, en met name op luchthavens, impliceert dit een herintegratie van uitbestede functies en de uitwerking van een eengemaakt statuut voor alle werknemers op de luchthaven. Wat de vliegtuigbouw betreft, moet de overheidscontrole gepaard gaan met de herintegratie van de overgedragen activiteiten en een einde maken aan de concurrentie tussen vestigingen en fabrikanten.

Voor het milieu zou de heroprichting van luchtvaartvoorzieningen in overheidshanden het plannen van een omschakeling van luchtvaart naar het

spoor vergemakkelijken. Naar schatting een derde van de broeikasgasemissies van de sector zou afkomstig zijn van vluchten van minder dan 1.500 kilometer, en in Europa zou de helft van die uitstoot te wijten zijn aan vluchten binnen de grenzen van het continent.¹⁵ Die kortereafstandsvluchten moeten plaats maken voor spoorverbindingen, met hogesnelheidstreinen voor intercityverbindingen, en met nachttreinen voor langere reizen of toerisme. De luchtvaart zou behouden blijven voor intercontinentale verbindingen, maar met minder vervuilende vliegtuigen. De sector zou ook een faire bijdrage moeten leveren aan de overheidsfinanciën door een einde te maken aan belastingvrijstellingen en door business class en andere zeer vervuilende zakenvluchten af te schaffen.¹⁶

Overheidscontrole zou het mogelijk maken om werknemers om te scholen, waarbij concurrentie tussen exploitanten en chantage op het werk worden vermeden. Voor de uitbouw van nachttreinen bijvoorbeeld zijn onder andere catering, stewards, bagageafhandelaars en onderhoud nodig: allemaal jobs die van de luchthaven naar het spoor kunnen verhuizen. Maar op dit moment moeten integendeel de hogesnelheidstreinen omwille van de rentabiliteit gaan concurreren met de luchtvaart. Dat leidt tot absurde situaties, zoals het feit dat de Thalys niet stopt bij Brussels Airport op weg naar Amsterdam, terwijl er tien vluchten per dag worden aangeboden tussen die twee steden.

In de sector van de luchtvaartindustrie zijn de overheden nu vaak al hoofdaandeelhouder en de voorziene steun zal dit potentiële gewicht nog versterken. Dat hefboomeffect zou gebruikt kunnen worden om het model te veranderen, in de eerste plaats door de jobs en de productiemiddelen in de sector te beschermen, maar ook door het onderzoek, dat al verschillende jaren in vrije val is ten gunste van kortetermijndividenden, nieuw leven in te blazen. Er zijn uitdagingen genoeg: de ontwikkeling van efficiëntere vliegtuigen, de productie van andere collectieve vervoermiddelen of andere goederen die nuttig zijn voor de samenleving. De ultramoderne assemblagelijnen en de medewerkers van de luchtvaartindustrie hebben tijdens de coronacrisis hun nut en expertise bewezen, bijvoorbeeld door snel medische componenten te produceren.

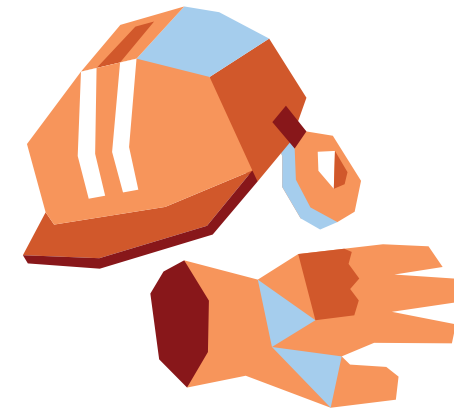
De ambitie om de luchtvaartsector te vermaatschappijken vindt steeds meer weerklank bij links in Europa. Ze staat centraal in de campagne van de PVDA voor een uitweg uit deze crisis op Belgisch en Europees niveau. Met de slogan "onze jobs, onze luchthaven" eist de partij een publieke overname van Brussels Airlines en Brussels National Airport en de creatie van één statuut voor alle werknemers in de sector. Het idee van één enkel, erkend luchthavenstatuut voor de werknemers vindt eveneens meer en meer draagvlak in vakbondskringen uit de sector in België. In Duitsland roept Die Linke

België heeft een lening van 300 miljoen euro toegezegd aan het bedrijf dat eerder voor 67 miljoen euro verkocht werd aan Lufthansa.

op om de luchtvaartmaatschappij Lufthansa te nationaliseren en één enkel openbaar langeafstandsvervoersbedrijf op te richten door Lufthansa te fusioneren met Deutsche Bahn, het Duitse spoorwegbedrijf. Het idee om luchtvaartmaatschappijen te nationaliseren en zo een openbare vervoersvoorziening op te richten die transport per spoor en luchtvaart samenbrengt,

wordt ook overgenomen door Franse en Britse vakbonden.¹⁷ Tegelijkertijd voeren verschillende Duitse, Franse en Britse vakbonden bij de groep Airbus campagne om de Europese landen die aandeelhouder zijn de controle over het bedrijf weer over te laten nemen, om ontslagen tegen te houden, uitbestede activiteiten te herintegreren en zo de bijhorende jobs te beschermen, en de productie te heroriënteren naar minder vervuilende modellen en naar een diversificatie van activiteiten ten voordele van de productie van andere collectieve vervoermiddelen.¹⁸

Ten slotte mogen we niet vergeten dat bij veel luchtvaartmaatschappijen de overheid nog altijd een belangrijke aandeelhouder blijft, en soms zelfs meerderheidsaandeelhouder is. Bovendien hebben Italië en Portugal bij hun steunplannen besloten om respectievelijk Alitalia en TAP Air Portugal te nationaliseren. Ook wat de luchthavens betreft, zijn negen van de tien grootste luchthavens ter wereld overwegend in overheidshanden. De luchtvaart weer onder publieke controle brengen is dus een realistische oplossing, en het is de enige oplossing die ervoor kan zorgen dat de sector de sociale en ecologische impasse zal kunnen doorbreken. De enige (maar machtige) hindernissen zijn de werkgevers en de private aandeelhouders in de sector, de Europese Unie, die garant staat voor het behoud van het liberale dogma, en de regeringen die zich er vrijwillig toe verbinden dit model te blijven volgen met zijn grote injecties van overheidsgeld, die meer dan waarschijnlijk niet terugbetaald zullen worden. De strijd om de sector om te vormen is nog maar net begonnen en zal nog maanden en jaren duren.



- 1 Frédéric Dobruszkes, Moshe Givoni en Timothy Vowles, "Hello major airports, goodbye regional airports? Recent changes in European and US low-cost airline airport choice", *Journal of Air Transport Management* volume 59, 2017, p. 50-62. Zie: www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699716302848.
- 2 "Le Transport Aérien en France, en Europe et dans le Monde", *Progexa*, 2016. Zie: http://progexa.fr/wp-content/uploads/2016/09/etude_janvier_2016/files/res/downloads/book.pdf.
- 3 Jacques Roy, "Transport aérien : Risques, turbulences et métamorphoses", *Téoros*, 23-1, 2004, p. 45-51. Zie: <http://journals.openingition.org/teoros/3128#tocto2n1>.
- 4 Koen Dereymaeker: "Staking bij bagage-afhandelaar Swissport. Wat is er op onze luchthaven aan de hand?", *Solidair*, 22 augustus 2017. Zie: www.solidair.org/artikels/staking-bij-bagage-afhandelaar-swissport-wat-er-op-onze-luchthaven-aan-de-hand.
- 5 Boeing wilde zo snel mogelijk een goedkoper, groter en efficiënter vliegtuig op de markt brengen om te voldoen aan de vraag van lagekosten- en traditionele luchtvaartmaatschappijen. Met dat in het achterhoofd legde Boeing de veiligheidsprocedures naast zich neer om het toestel zo snel mogelijk op de markt te kunnen brengen, en werd het grootste deel van de productie uitbesteed, waardoor het bedrijf maar weinig controle had over de productieketen. Dit had rampzalig gevolgen, en nadat twee toestellen waren neergestort, werd de 737 MAX van de markt gehaald. Zie: "737 MAX: Les disruptions sont plus risquées dans les gros systèmes, par Timiota", *Paul Jorion Blog*, 15 maart 2019. www.pauljorion.com/blog/2019/03/15/737-max-les-disruptions-sont-plus-risquees-dans-les-gros-systemes-par-timiota/.
- 6 Fabrice Gliszczynski, "Coronavirus: 200 milliards de dollars d'aides publiques sont nécessaires pour le transport aérien (IATA)", *La Tribune*, 17 maart 2020. Zie: www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistic/shutdown-du-transport-aerien-les-etats-appelles-a-la-rescousse-842464.html.
- 7 Rogier Lieshout, Paolo Malighetti, Renato Redondi en Guillaume Burghouwt, "The competitive landscape of air transport in Europe", *Journal of Transport Geography* volume 50, 2016, p. 68-82. Zie: www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315000915.
- 8 www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change/bailout-tracker.
- 9 Guillaume Burghouwt en Frédéric Dobruszkes, "The (mis) fortunes of exceeding a small local air market", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 2014, p. 105:604-621. Zie: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/tesg.12085>.
- 10 S.B. en P.V., "Restructuration à Brussels Airlines: la compagnie veut réduire ses coûts de plus de 160 millions d'euros", *RTBF*, 7 november 2019. Zie: www.rtbef.be/info/economie/detail_restructuration-a-brussels-airlines-la-compagnie-veut-reduire-ses-couts-de-plus-de-160-millions-d-euros?id=10359999.
- 11 Christian Delcourt, "Pour une politique aéroportuaire coopérative", *Revue Politique*, 2008. Zie: www.revuepolitique.be/pour-une-politique-aeroportuaire-cooperative/
- 12 François Witvrouw, "Feu vert chez Brussels Airlines pour le plan d'aide de 460 millions", *L'Echo*, 24 juli 2020. Zie: www.lecho.be/entreprises/aviation/feu-vert-chez-brussels-airlines-pour-le-plan-d-aide-de-460-millions/10240695.html.
- 13 "Secteurs aérien et pétrolier: pas de plans de sauvetage sans engagements climatiques et sociaux», Novethic, 2014. Zie: www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/secteurs-aerien-et-petrolier-pas-de-plans-de-sauvetage-sans-conditions-climatiques-et-sociales-alertent-les-ong-148419.html; Lilian Alemagna en Coralie Schaub, "L'Etat fera-t-il un chèque de 20 milliards aux entreprises polluantes sans contreparties ?", *Libération*, 17 april 2020. Zie: www.liberation.fr/france/2020/04/17/l-etat-fera-t-il-un-cheque-de-20-milliards-aux-entreprises-polluantes-sans-contreparties_1785560.
- 14 Adrienne Buller en Matthew Lawrence, "Emergency Landing: How Public Stakes Can Secure a Sustainable Future for Aviation", *Common-Wealth*, 22 maart 2020. Zie: www.common-wealth.co.uk/reports/emergency-landing-how-public-stakes-can-secure-a-sustainable-future-for-aviation; Sophie Chapelle, "Compagnies aériennes: pas de sauvetage public sans conditions, demande la société civile", *Basta Mag*, 10 april 2020. Zie: www.bastamag.net/Compagnies-aeriennes-pas-de-sauvetage-public-sans-conditions-demande-la-societe.
- 15 http://theicct.org/sites/default/files/ICCT_CO2-commrcl-aviation-2018_facts-FR_final.pdf
- 16 "Crise(s), climat: préparer l'avenir de l'aviation", *The Shift Project*, 27 mei 2020. Zie: http://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/05/2020-05-27_Pr%C3%A9parer-l'avenir-de-l'aviation_Synth%C3%A8se-des-contreparties_Shift-Project.pdf.
- 17 *Le Monde diplomatique*, juli 2020.
- 18 *L'Humanité*, 9 juli 2020.