

Dossier regionale luchthavens

0. Aanleiding:

In 2004 presenteerde het Vlaams Forum Luchtvaart een rapport en aanbevelingen aan de Vlaamse regering over de luchtvaart in Vlaanderen^[2]. Belangrijk onderdeel was de analyse van de bedrijfsmatige exploitatie van de regionale luchthavens. De conclusies waren niet mis. Een bloemlezing:

"- de drie regionale luchthavens scoren onvoldoende op het vlak van rendabiliteit, dit ten gevolge van aanhoudende verliezen.

- ondanks de hoge dotaties voor Antwerpen en Oostende hebben de luchthavens (te) vaak af te rekenen met negatieve resultaten.

- voornamelijk Antwerpen en Oostende zijn sterk afhankelijk van de exploitatiedotaties. Met de gerealiseerde omzet alleen, slagen de luchthavens er immers niet in de personeelskosten (= de grootste kostencomponent) te vergoeden."

Het Vlaams Forum Burgerluchtvaart vat zelf samen. *" De zuiver bedrijfseconomische situatie van de regionale luchthavens kan als volgt worden samengevat: met de huidige activiteiten is geen enkele Vlaamse regionale luchthaven in staat om de kosten die verbonden zijn aan het exploiteren van een luchthaven te vergoeden met de inkomsten van haar activiteiten – laat staan investeringen te financieren die noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de specificaties van de verschillende categorieën van luchthavens."*

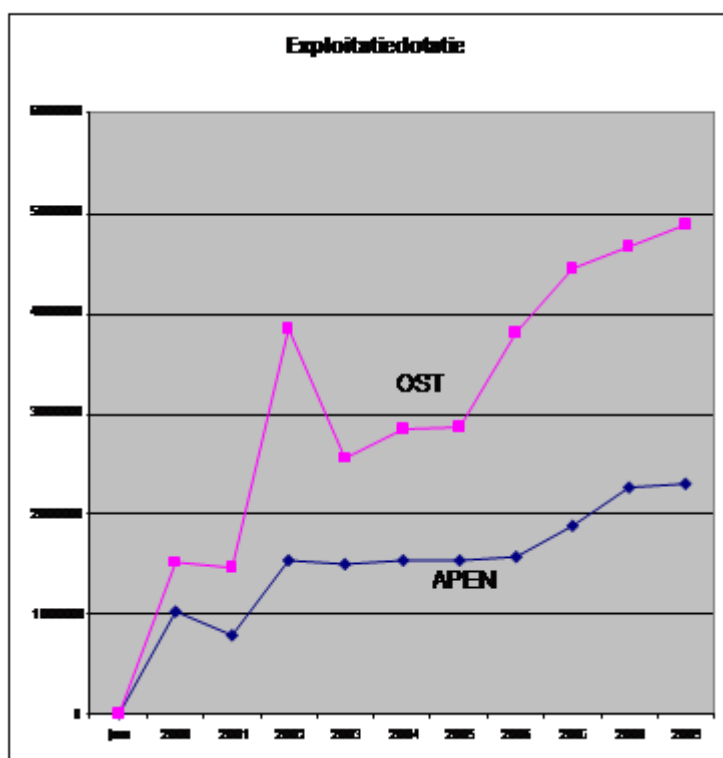
We zijn ondertussen zeven jaar verder en het is opvallend stil rond de regionale luchthavens. De nieuwe LEM-LOM structuur werd wel in het vooruitzicht werd gesteld maar het duurt erg lang voor die van start gaat. Vraag blijft of de bedrijfsmatige situatie van de luchthavens ondertussen verbeterd is.

1. Exploitatiedotaties: sterke stijging

De regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende krijgen zowel een exploitatiedotatie als een investeringsdotatie. In de voorbije tien jaar groeide vooral de exploitatiedotatie aan. Oostende kreeg in de periode 2000-2009 33 miljoen Euro aan exploitatiedotaties. In de periode 2000-2009 verdrievoudigde de exploitatiedotatie die werd verstrekt aan de luchthaven van Oostende. De Oostendse luchthaven krijgt jaar na jaar zowat het dubbele van wat de Antwerpse luchthaven krijgt. Deze laatste was goed voor een exploitatiedotatie van bijna 16 miljoen Euro in een periode van 10 jaar. De Antwerpse exploitatiedotatie verdubbelde in deze periode.

^[2] VLAAMS FORUM LUCHTVAART, o.c. p.85

Tabel 1 ^[3] Exploitatiedotatie		
jaar	APEN	OST
2000	1.021.321	1.514.629
2001	785.203	1.452.656
2002	1.524.000	3.842.000
2003	1.501.000	2.550.000
2004	1.523.000	2.838.000
2005	1.535.000	2.862.000
2006	1.561.000	3.810.000
2007	1.880.000	4.451.591
2008	2.258.000	4.672.000
2009	2.294.723	4.884.065
Totaal	15.883.247	32.876.941



Zoals verder zal blijken beïnvloeden de exploitatiedotaties heel sterk de resultaten van de regionale luchthavens. Beide luchthavens steunen voor hun bedrijfsvoering bijna volledig op de exploitatiedotaties. Zonder de exploitatiedotaties is er in feite geen enkele kans dat één van beide regionale luchthavens ook maar enkele jaren zou overleven.

^[3] de cijfers zijn voornamelijk afkomstig van de jaarrekeningen en statistische jaarboeken van de luchthavens en van het Rapport van het Vlaams Forum Luchtvaart

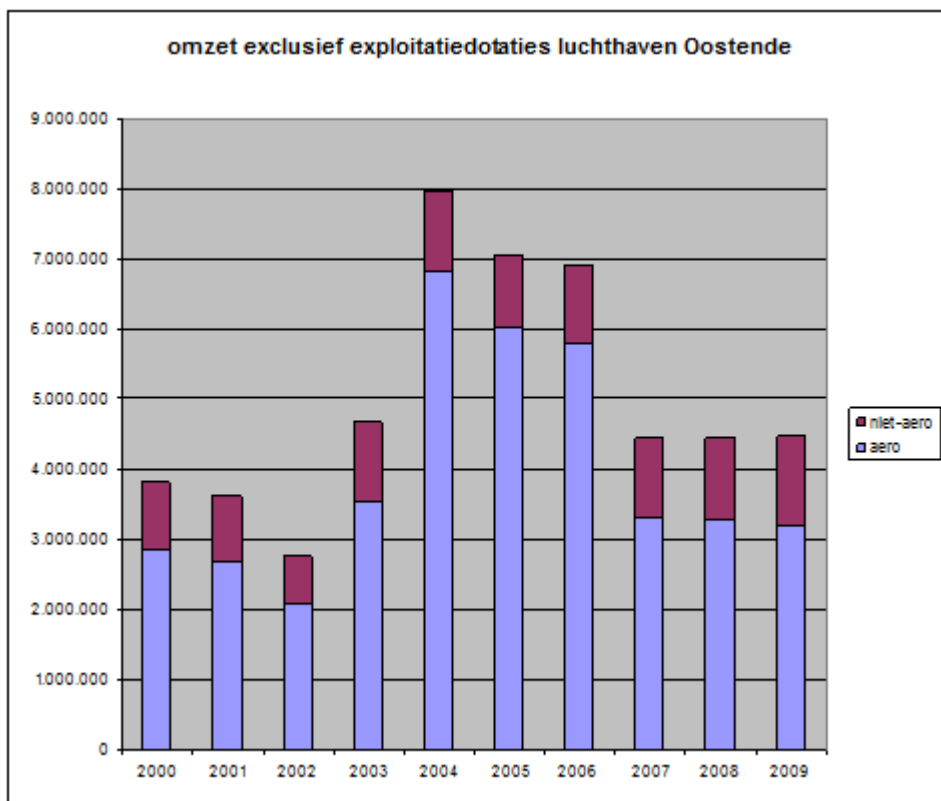
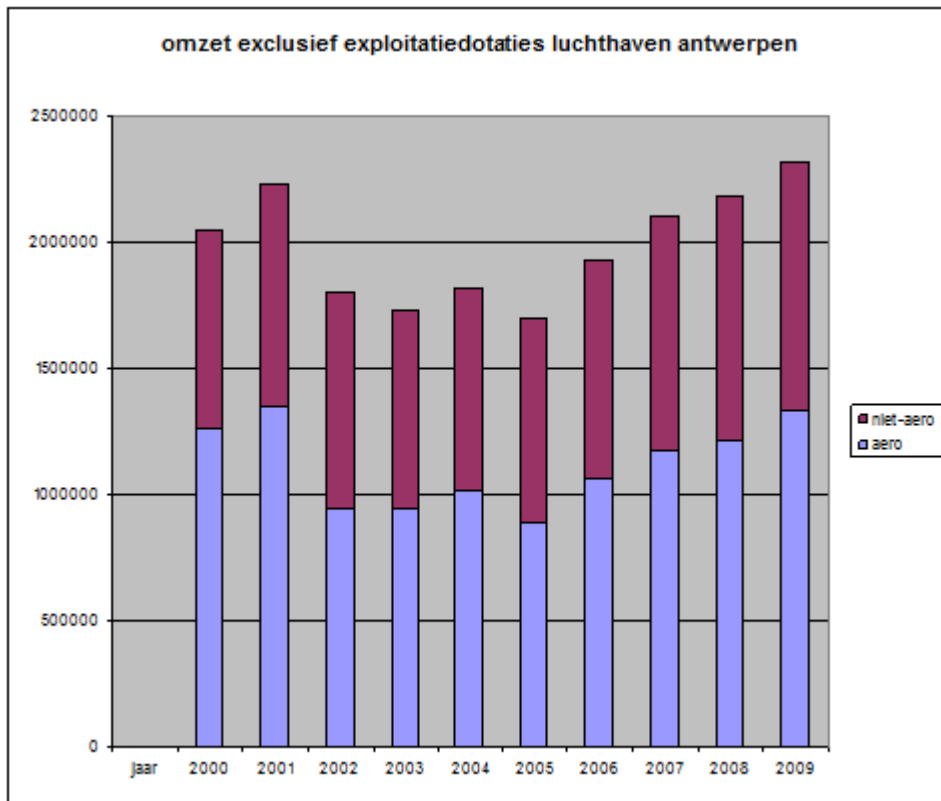
2. Omzet buiten de exploitatiedotaties: weinig dynamiek

Omzet						
jaar	aëronautisch		niet-aëronautisch		omzet excl. exploi.dotatie	
	APEN	OST	APEN	OST	APEN	OST
2000	1.254.976	2.856.653	796.780	950.578	2.051.756	3.807.231
2001	1.341.272	2.678.773	890.577	931.169	2.231.849	3.609.942
2002	940.665	2.072.312	863.910	700.614	1.804.575	2.772.926
2003	940.246	3.521.764	794.045	1.144.712	1.734.291	4.666.476
2004	1.012.591	6.822.787	807.799	1.145.802	1.820.390	7.968.589
2005	887.252	6.035.426	813.394	1.028.310	1.700.646	7.063.736
2006	1.056.324	5.822.616	871.277	1.092.370	1.927.601	6.914.986
2007	1.169.330	3.295.467	934.369	1.152.798	2.103.699	4.448.265
2008	1.211.544	3.287.665	971.754	1.150.796	2.183.298	4.438.461
2009	1.326.298	3.196.204	995.183	1.274.967	2.321.481	4.471.171
Totaal	11.140.498	39.589.667	8.739.088	10.572.116	19.879.586	50.161.783

Naast de exploitatiedotatie realiseren de regionale luchthavens hun omzet zowel vanuit aëronautische als niet-aëronautische activiteiten. De aëronautische of luchtvaartgebonden opbrengsten zijn gebonden aan de basisactiviteiten. Deze activiteiten worden vergoed door de passagiers en door de luchtvaartmaatschappijen (bijvoorbeeld landingsvergoedingen of vergoedingen voor het parkeren van vliegtuigen). Niet-aëronautische opbrengsten worden gegenereerd buiten het klassieke activiteiten (verhuur, concessies....).

Die omzet ligt in feite vrij laag en evolueert bovendien amper. In de periode 2004-2006 noteerde Oostende wel enkele opvallende piekjaren qua omzet (exclusief exploitatiedotatie). Maar uiteindelijk stellen we in Oostende een stijging vast van de omzet van slechts 17,4% over een periode van tien jaar. In 2000 realiseerde Oostende zelf een omzet van 3.807.231 €, in 2009 was dat gestegen naar 4.471.171 €. Dat is een gemiddelde jaarlijkse omzetgroei van amper 1,62%. In Antwerpen zien we een evolutie van 2.051.756 in 2000 naar 2.321.481 in 2009. Dat is een stijging van maar 13,15% over een periode van tien jaar of een gemiddelde jaarlijkse omzetgroei van 1,24%. In beide luchthavens ligt de jaarlijkse omzetgroei (exclusief exploitatiedotatie) dus duidelijk onder het niveau van de inflatie. In de periode 2000-2009 steeg de inflatie immers met 21,68%. Met andere woorden, in reële cijfers verminderde de omzet van zowel de Oostendse als de Antwerpse luchthaven.

Niet enkel is er weinig evolutie in de omzet als we de exploitatiedotatie buiten beschouwing laten maar bovendien wijzigt de samenstelling van de zelf gerealiseerde opbrengsten niet. Bijna alle luchthavens in Europa proberen de opbrengsten te diversifiëren maar er is op dat vlak een opvallende inertie bij de Vlaamse luchthavens. Zowel de aëronautische als de niet-aëronautische opbrengsten blijven op een zelfde niveau. De aëronautische opbrengsten zijn zowel in Antwerpen als in Oostende amper gestegen. De evolutie van de niet-aëronautische opbrengsten komt in beide luchthavens wel net boven de inflatie uit. In Antwerpen is er een stijging van de niet-aëronautische opbrengsten van 24%, in Oostende gaat het om 31%.



3. Totale omzet: stijgend belang van de exploitatiedotatie

In 2004 stelde het Vlaams Forum Luchtvaart in een rapport al heel wat vragen bij de beperkte omzet van de luchthavens en het gebrek aan positieve evoluties op dit vlak. De regionale luchthavens Antwerpen en Oostende genereren veel te weinig eigen opbrengsten. Die eigen opbrengsten zouden onder meer de financieringslast van de infrastructuurinvesteringen mee moeten kunnen ondersteunen. Maar dat is helemaal niet het geval.

Meer zelfs, voor de beide regionale luchthavens zijn de eigen opbrengsten (dus zonder exploitatiedotatie) zelfs onvoldoende om alleen nog maar de eigen personeelskosten te betalen. Voor Oostende bedroegen die in 2009 meer dan 6 miljoen €, voor Antwerpen was dat iets meer dan 3 miljoen€. In dat jaar bedroeg de omzet exclusief exploitatiedotatie bedroeg voor Oostende 4,5 miljoen €. Antwerpen had een omzet exclusief exploitatiedotatie van 2,3 miljoen €.

Als de luchthavens hun eigen personeelskosten nog niet kunnen dekken dan mag het ook niet verbazen dat de regionale luchthavens voor infrastructuurwerken volledig afhankelijk zijn van de Vlaamse overheid. De investeringen met eigen middelen bedragen nog geen fractie van de investeringen met de investeringsdotatie (zie verder).

De regionale luchthavens zijn in feite steeds afhankelijker geworden van de exploitatiedotaties. Het relatieve belang van de exploitatiedotatie stijgt. Nu komt al iets meer dan de helft van de totale omzet van de regionale luchthavens van de exploitatiedotatie. In de periode 1998 – 2001 schommelde het aandeel van de exploitatiedotatie tussen de 22 en de 33%.

Aandeel exploitatiedotatie in totale omzet

	Exploitatie-dotatie		Omzet (exclusief exploitatie-dotatie)		Totale omzet		Aandeel exploitatie-dotatie in totale omzet	
	APEN	OST	APEN	OST	APEN	OST	APEN	OST
2000	1.021.321	1.514.629	2.051.756	3.807.231	3.073.077	5.321.860	33,23%	28,46%
2001	785.203	1.452.656	2.231.849	3.609.942	3.017.052	5.062.598	26,03%	28,69%
2002	1.524.000	3.842.000	1.804.575	2.772.926	3.328.575	6.614.926	45,79%	58,08%
2003	1.501.000	2.550.000	1.734.291	4.666.476	3.235.291	7.216.476	46,39%	35,34%
2004	1.523.000	2.838.000	1.820.390	7.968.589	3.343.390	10.806.589	45,55%	26,26%
2005	1.535.000	2.862.000	1.700.646	7.063.736	3.235.646	9.925.736	47,44%	28,83%
2006	1.561.000	3.810.000	1.927.601	6.914.986	3.488.601	10.724.986	44,75%	35,52%
2007	1.880.000	4.451.591	2.103.699	4.448.265	3.983.699	8.899.856	47,19%	50,02%
2008	2.258.000	4.672.000	2.183.298	4.438.461	4.441.298	9.110.461	50,84%	51,28%
2009	2.294.723	4.884.065	2.321.481	4.471.171	4.616.204	9.355.236	49,71%	52,21%
Totaal	15.883.247	32.876.941	19.879.586	50.161.783	35.762.833	83.038.724		

4. Winst of Verlies

Winst/Verlies		
	APEN	OST
2000	226.521	-233.916
2001	-630.685	-1.352.064
2002	-125.779	407.311
2003	-219.206	513.215
2004	-107.508	1.401.862
2005	-424.864	676.629
2006	-469.496	993.304
2007	632.766	693.999
2008	565.260	1.518.436
2009	-647.825	1.010.196

Ondanks de exploitatiedotatie die voor de Antwerpse luchthaven toch meer dan 2 miljoen Euro bedraagt, slaagt de Antwerpse luchthaven er niet in om breakeven te draaien. Een verlies van 647.825 € in 2009 is toch een opvallend zwak resultaat. Dit resultaat staat niet alleen. **In een periode van tien jaar is het resultaat van het boekjaar zeven maal negatief.**

De luchthaven van Oostende scoort beter en gelijkmatiger. Toch kunnen we niet spreken van goede resultaten. De rendabiliteit blijft matig (zie verder).

We mogen niet uit het oog verliezen dat beide luchthavens zonder de exploitatiedotaties gewoon systematisch verlies zouden draaien. Jaar na jaar zouden zware verliescijfers worden opgetekend wat uiteraard onhoudbaar is. Het is dus enkel en alleen dankzij de exploitatiedotaties dat de luchthavens kunnen blijven verder werken.

5. Investeringsdotatie

Bovenop de exploitatiedotatie krijgen de luchthavens ook een investeringsdotatie met het oog op allerlei infrastructuurwerken. Die investeringsdotaties zijn onvermijdelijk want uit de eigen opbrengsten worden onvoldoende middelen gegenereerd om de financiering van infrastructuurwerken aan te kunnen.

Naast bijna 16 miljoen € aan exploitatiedotaties kreeg de luchthaven van Antwerpen in de periode 2000-2009 nog eens meer dan 20 miljoen € aan investeringsdotaties. De luchthaven van Antwerpen was in die periode dus goed voor in totaal 36 miljoen € aan dotaties.

De luchthaven van Oostende kreeg in dezelfde periode 34 miljoen € aan investeringsdotaties naast 32 miljoen aan exploitatiedotaties. Samen goed voor 66 miljoen €.

Investeringsdotatie		
jaar	APEN	OST
2000	1.373.000	5.722.000
2001	1.945.000	4.596.000
2002	1.900.000	3.306.000
2003	1.850.000	3.240.000
2004	1.850.000	3.240.000
2005	2.570.000	3.046.000
2006	2.572.000	3.046.000
2007	2.458.000	2.659.000
2008	1.589.000	2.695.227
2009	2.379.000	2.905.000
Totaal	20.486.000	34.455.227

6. Solvabiliteit, Rendabiliteit en Zelffinancieringsgraad

De solvabiliteit van de regionale luchthavens is dan weer erg goed te noemen. Solvabiliteit geeft aan in hoeverre de onderneming de financiële verplichtingen aan verschaffers van vreemd vermogen kan nakomen. Uit de jaarrekeningen van de luchthavens kunnen we besluiten dat er een hoge graad van financiële onafhankelijkheid ten aanzien van vreemd vermogen is. Zowel de luchthaven van Antwerpen als die van Oostende hebben momenteel een solvabiliteitsratio (eigen vermogen/totaal vermogen) van meer dan 80%. Het financiële risico is voor beide luchthavens dus beperkt. De hoge solvabiliteit heeft alles te maken met het feit dat er quasi geen schulden op lange termijn (>1 jaar) zijn. Dat alle noodzakelijke investeringen gebeuren met de investeringsdotaties van het Vlaamse gewest is hier natuurlijk niet vreemd aan.

	Solvabiliteit		Nettorendabiliteit		Zelffinancieringsgraad	
	APEN	OST	APEN	OST	APEN	OST
2000	68,00%	64,00%	4,19%	-1,33%		
2001	58,00%	68,00%	-11,28%	-7,15%		
2002	58,00%	66,00%	-1,92%	2,11%		
2003	60,11%	71,21%	-3,25%	2,64%	5,84%	9,24%
2004	61,42%	75,72%	-1,52%	6,61%	4,75%	9,25%
2005	56,47%	78,22%	-5,80%	3,13%	0,94%	16,65%
2006	61,57%	78,46%	-6,14%	4,41%	-2,79%	19,52%
2007	62,06%	75,92%	7,08%	3,07%	1,99%	21,12%
2008	81,00%	80,12%	2,66%	6,62%	3,25%	27,30%
2009	87,57%	79,63%	-3,11%	4,30%	0,85%	29,92%

De nettorendabiliteit (winst of verlies van het boekjaar/ eigen vermogen) is in het geval van de luchthaven van Antwerpen ronduit slecht. In zeven van de tien jaren is er een negatieve nettorendabiliteit. Enkel in 2007 is er sprake van een redelijke nettorendabiliteit. De luchthaven van Oostende is er wel in geslaagd om vanaf 2002 aanhoudend positieve rendabiliteitscijfers te laten optekenen maar echt hoog zijn de cijfers nog niet. Investerings met hogere rendementen en met een beperkt risico zijn relatief eenvoudig te vinden.

De zelffinancieringsgraad geeft aan in hoeverre een onderneming zelf middelen heeft gegenereerd die verder ter financiering dienen van de bedrijfsuitoefening. Wat opvalt, is dat de luchthaven van Antwerpen er ondanks alle dotaties er absoluut niet in slaagt om middelen te genereren om de bedrijfsuitoefening te financieren. De zelffinancieringsgraad van de Antwerpse luchthaven presteert slecht en gaat zelfs achteruit. Omdat Oostende er de laatste jaren in geslaagd is om (dankzij de exploitatiesubsidies) winst te maken stijgt de zelffinancieringsgraad.

7. Bewegingen en passagiers

Tegenover deze stijgende dotaties en dalende eigen inkomsten staan geen goede resultaten in de zaakvoering. In Antwerpen is het aantal bewegingen en passagiers spectaculair gedaald. Het aantal bewegingen is gedaald van bijna 70.000 in 2001 naar 60.000 in 2009. In 2010 is het aantal bewegingen zelfs terug gevallen naar 51.703. Tegenover 2000 is dat een daling met 22,8%, tegenover 2001 is het zelfs een daling van 25,6%.

In 2000 en 2001 was het aantal passagiers nog uitzonderlijk hoog (respectievelijk 261.576 en 273.208) maar sinds 2002 merken we een voortdurende daling van het aantal passagiers van 190362 in 2002 tot 169446 in 2009. Ten aanzien van 2002 een daling met 11%. In 2010 is het aantal zelfs teruggevallen tot 162.840. Dit is het niveau van het einde van de jaren 80.

Het Vlaams Forum Luchtvaart gaf in haar rapport aan dat een passagiersaantal van ten minste 300.000 de grens is voor winstgevende nevenactiviteiten.

Luchthaven Antwerpen		
jaar	bewegingen	passagiers
2000	66.909	261.576
2001	69.515	273.208
2002	67.435	190.362
2003	64.000	168.283
2004	58.132	152.682
2005	54.871	142.737
2006	55.023	147.849
2007	51.589	174.858
2008	56.072	176.971
2009	60.266	169.446

Als we rekening houden met de exploitatie- en investeringsdotatie dan kunnen we stellen dat elke Vlaamse belastingsbetaler in 2000 18 € betaalde voor elke heen- en terugvlucht van een passagier. In 2009 subsidieert de Vlaamse belastingsbetaler iedere heen- en terugvliegende passagier met niet minder dan 72 €. De "dotatie per passagier" is gestegen met een factor 3,5.

In Oostende is het plaatje minder eenduidig. Het aantal bewegingen blijft vrij gelijkmatig. Het passagiersverkeer is echter zeer sterk gestegen. Van 117.775 in

2001 naar 192.776 in 2009 (stijging met 63%). Het vrachtvervoer gaat wel duidelijk achteruit.

Om de passagierscijfers van de regionale luchthavens en het vermeende belang er van in een juiste context te plaatsen. De luchthavens van Oostende en Antwerpen samen vervoeren ongeveer 2% van het aantal passagiers van Zaventem.

Luchthaven Oostende			
jaar	bewegingen	passagiers	vracht (ton)
2000	44.060	123.984	93.475
2001	39.306	117.775	88.777
2002	37.336	103.375	57.130
2003	37.354	150.529	78.066
2004	32.982	111.275	97.582
2005	25.132	126.144	108.260
2006	26.850	146.355	98.525
2007	27.632	180.063	108.953
2008	33.298	199.958	82.919
2009	37.356	192.776	74.148

[1] VLAAMS FORUM LUCHTVAART, Rapport en aanbevelingen aan de Vlaamse regering. Brussel, Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, 2004, 152 p.

[2] VLAAMS FORUM LUCHTVAART, o.c. p.85

[3] de cijfers zijn voornamelijk afkomstig van de jaarrekeningen en statistische jaarboeken van de luchthavens en van het Rapport van het Vlaams Forum Luchtvaart