



rende Skyteam.

De Europese Commissie heeft echter moeite om goedkeuring te verlenen aan zulke consolidatieplannen. Dat blijkt onder andere uit het trage proces rond de deelname van Lufthansa in ITA. Nadat Lufthansa en de Italiaanse regering al maanden geleden tot overeenstemming kwamen, kon de transactie nog altijd niet in Brussel ter notificatie worden aangemeld. De Europese Commissie heeft dermate veel vragen rond de deelname, dat het de vraag is of Lufthansa volgend jaar wel kan beginnen met de integratie.

Niet alleen Lufthansa ervaart de weifelende houding van Brussel. Ook het Britse IAG kreeg begin dit jaar te horen dat de geplande overname van het Spaanse Air Europa nadere bestudering vereist.

De Europese mededingingsautoriteiten staan voor een dilemma. Zij willen af van de

## OVERNAME DOOR EEN GROTE SPELER LEIDT PER SALDO ENKEL TOT BEPERKING VAN DE CONCURRENTIE

overheidssubsidies aan nationale luchtvaartmaatschappijen. Het enige antwoord daarop is privatisering. Maar als kopers komen louter grote partijen als Lufthansa, IAG en Air France-KLM in aanmerking en juist daar wringt de schoen. Overname door een grote speler leidt per saldo enkel tot beperking van de concurrentie. Het stellen van strenge eisen aan overnames, zoals het afstoten van starten landingsrechten, levert ook steeds minder resultaat op, nu (Schiphol uitgezonderd) er na corona op de meeste Europese luchthavens sprake is van een overschot aan slots.

Met alleen SAS, TAP en ITA is het consolidatieproces in de Europese luchtvaart nog niet ten einde. Zo lonkt menig bedrijf naar het Finse Finnair. Met de korte noordelijke routes op Azië zou die maatschappij een interessante toevoeging zijn op de bestaande netwerken.

Een andere rem op de groei

van Lufthansa is de lastige zoektocht naar gekwalificeerd personeel. Nadat tijdens corona gedwongen afscheid moest worden genomen van veel werknemers, wil het bedrijf nu tot eind dit jaar 20.000 nieuwe mensen aannemen. Het gaat dan om hooggekwalificeerde piloten, IT'ers, technici en juristen. Gezien het beperkte aanbod op de Europese arbeidsmarkt kan die ambitie nog weleens worden verstoord.

### CARGO

De resultaten van de vrachtdivisie van Lufthansa normaliseren zich na de *boom* tijdens corona. De omzet over de eerste 9 maanden van dit jaar verslechterde in vergelijking met dezelfde periode in 2022 met 38 procent. Door lagere vrachtprijzen zakte ook de winstmarge naar 8,6 procent en kwam daarmee lager uit dan in het topjaar 2018.

In 2020 kreeg Lufthansa er een opmerkelijke aandeelhouder bij: miljardair Heinz Hermann Thiele, eigenaar van Knorr-Bremse AG. Op het hoogtepunt van corona, in juni 2020, bezat Thiele 15 procent van de aandelen Lufthansa en blokkeerde hij aanvankelijk de reddingsoperaties van de overheden. Het deed de onderneming en de werknemers sidderen. Thiele was van mening dat Lufthansa door stevige besparingen door de crisis moest geraken en op eigen benen diende te staan. Hij verzette zich stevig tegen een voorstel om de Duitse staat met 20 procent in Lufthansa te laten participeren.

Over zijn investeringsmotieven heeft Thiele zich nooit uitgelaten. Was hij uit op splitsing van het passagiers- en vrachtdeel, of beschouwde hij zijn investering in Lufthansa als buitengewoon veilig nu de Duitse staat het nimmer failliet zou laten gaan? Thiele overleed begin 2021. Zijn erfgenamen bouwden hun belang inmiddels af tot onder 5 procent. Winst werd er op de investering nauwelijks gemaakt.