

De internationale luchtvaartindustrie in vogelvlucht

AUTEUR Rene Biesenbeek

FOTOGRAFIE Justin Griffiths

In dit artikel wordt ingegaan op ontwikkelingen in drie takken van de commerciële luchtvaart: vliegvelden, luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigen. Gaat Airbus het winnen van Boeing, wordt Schiphol verplaatst naar zee en wat brengt de toekomst voor goedkope luchtvaartmaatschappijen als easyJet en Ryanair?

In de wondere wereld van de luchtvaart is niets zeker. Ten gevolge van de huidige financiële crisis zijn de afgelopen maanden verschillende luchtvaartmaatschappijen kopje-onder gegaan en volgens de meeste analisten zullen er nog zeker een paar volgen. Ondertussen blijven de groeicijfers van Schiphol achter bij andere grote Europese luchthavens en verdwijnen de passagiers naar Duitse vliegvelden. Ook de vliegtuigfabrikanten maken spannende tijden mee. De afnemende vraag lijkt samen te gaan met de presentatie van een nieuwe generatie vliegtuigchines. In dit artikel wordt in vogelvlucht een beeld geschetst van deze en andere ontwikkelingen in de luchtvaart.

'Low-fare' en nationale trots

De bekendste en misschien ook wel meest ingrijpende ontwikkeling in luchtvaartland van de afgelopen vijftien jaar was de introductie van de zogenaamde 'low-cost carrier'. Dit is eigenlijk een verkeerde naam. Het gaat passagiers immers om de lage prijs van de tickets en niet om de kostenstructuur van de maatschappij. 'Low-fare carrier' is daarom meer gepast. In Europa zijn easyJet en Ryanair de bekendste voorbeelden. Ryanair was bij oprichting in 1985 een gewone luchtvaartmaatschappij, maar werd na een overname in 1991 algemeen gezien als de grondlegger van het 'low-fare carrier'-principe in Europa. Het concept is echter al veel ouder: Southwest Airlines uit de Verenigde Staten past het principe al sinds 1973 toe. Recentelijk zijn ook soortgelijke maatschappijen opgedoken in Oost-Europa, onder meer Wizz Air uit Polen en Hongarije en SkyEurope Airlines uit Slowakije, en in Azië, bijvoorbeeld AirAsia uit Maleisië en Tiger Airways uit Singapore. Ryanair richt zich op de kleinere vliegvelden in de buurt van grote steden en vliegt daarvandaan vooral naar vakantiebestemmingen in het zuiden van Europa. Men bediende in 2007 meer dan 22 miljoen passagiers, die zelf hun boterham

voor onderweg meenamen.

EasyJet koos in 1995 voor het eerst het luchtruim met twee oude van British Airways overgenomen toestellen en mag zich inmiddels de tweede luchtvaartmaatschappij op Schiphol noemen. Het clubje dat ooit begon met de afdankertjes van British Airways is dus samen met Ryanair uitgegroeid tot haar grootste concurrent.

Het directe gevolg van de prijzenoorlog was het verlies van marktaandeel van de nationale luchtvaartmaatschappijen, die vaak met steun van allerlei overheids subsidies het luchtverkeer domineerden. De reactie van deze maatschappijen kwam er vooral op neer dat men naast de prijs ook de service heeft verlaagd om te kunnen overleven: een koffer inchecken kost tegenwoordig geld en een krant voor onderweg is een uitzondering. Verschillende staatsmaatschappijen zijn ten onder gegaan, zoals het Griekse Olympic Airways, Balkan Bulgarian Airlines, Sabena en recentelijk Alitalia, hoewel die voor de zoveelste keer een doorstart schijnt te maken. Het lijstje maatschappijen in de gevarenzone is nog veel langer, terwijl de rest is gefuseerd. Ook de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij is niet langer zelfstandig, maar verkocht aan de Fransen. Het maakt nu onderdeel uit van Air France-KLM, met het hoofdkantoor in Parijs.

De Amerikaanse markt zit nog een slag ingewikkelder in elkaar. Fluctuaties in de aandelenmarkten en passagiersaantallen, denk bijvoorbeeld aan de Golfoorlog en de aanslagen van 11 september, leiden met enige regelmaat tot het verdwijnen van grote namen zoals Pan American World Airways (PanAm) en Eastern Air Lines. Recenter zijn grote maatschappijen als American Airlines en United Airlines in een Amerikaanse faillissementsregeling, bekend als Chapter 11, terechtgekomen, die een reorganisatie toestaat. Ook hier zijn overnames aan de orde van de dag. Meest recent heeft Delta Air Lines het roer overgenomen bij Northwest Airlines. De toekomst zal leren welke maatschappijen deze slag uiteindelijk zullen overleven.

Er is echter ook goed nieuws: vooral India en China zien door de toegenomen welvaart van hun bevolking de luchtvaartmarkt sterk groeien. Ook hier zijn het vooral de goedkope luchtvaartmaatschappijen die er garen bij spinnen. Of de 'low-fare' maatschappijen hun groei ook op langere termijn kunnen bestendigen valt echter nog te bezien. De eco-



Een Airbus A380 van Singapore Airlines.

nomische malaise zorgt bij alle maatschappijen voor een terugloop van het aantal passagiers en zelfs Ryanair, tot voor kort een van de snelste groeiers, heeft een aantal vliegtuigen voorlopig in de mottenballen gezet.

Gereed voor landing?

De Nederlandse nationale luchthaven is al jarenlang onderwerp van gesprek. Het aantal passagiers neemt gestaag toe. In 2007 gebruikten bijna 48 miljoen passagiers de luchthaven, terwijl dat er in 2000 nog maar iets meer dan 39 miljoen waren. Daarmee komt Schiphol op de vierde plaats van de ranglijst van Europese luchthavens – geen gekke prestatie voor een klein landje aan het water zonder forse thuismarkt. Schiphol heeft zich daarmee een positie als mainport bevochten, maar loopt ondanks uitbreiding met een vijfde baan langzaam tegen de grenzen van zijn capaciteit aan. Ook op veel andere terreinen staat de discussie rond Schiphol niet stil: een beursgang, privatisering en zelfs verplaatsing naar een eiland voor de kust zijn al als opties genoemd. Is dat typisch Nederlands gepolder, of is het een onderdeel van een mondiale trend?

Als we een rondje maken langs de Europese vliegvelden blijkt dat vele zo langzaam tegen het einde van hun levensduur lopen. Schiphol opende in 1967, London Heathrow functioneert sinds 1946 als civiel vliegveld, de oudste terminal die nog in gebruik is, is uit 1955, Paris-Charles-de-Gaulle stamt uit 1974 en de huidige terminalstructuur van Frankfurt is van 1972. In de tussentijd is er natuurlijk wel stevig verbouwd, maar de keuze voor de geografische ligging is soms ingehaald

door veranderde ideeën over geluidsoverlast en toegenomen woningbouw in de omgeving. Daarmee gepaard gaat ruimtegebrek voor verdere uitbreiding. Er worden wel oplossingen geopperd, zoals overloop naar andere vliegvelden of de bouw van nieuwe luchthavens, maar deze discussies blijven veelal bij het formuleren van toekomstscenario's. Op de Amerikaanse markt staan op korte termijn geen grote veranderingen op stapel. Veel maatschappijen krimpen hun capaciteit in, waardoor er op infrastructureel gebied weinig noodzaak is tot grootschalige ingrepen. In Azië vinden er wel opmerkelijke ontwikkelingen plaats. De Japanners hebben de afgelopen jaren vliegvelden op eilanden in zee gebouwd, onder andere bij Nagoya en Kitakyushu, alsof het de gewoonste zaak van de wereld is. Anticiperend op capaciteitsuitbreiding hebben ook andere Aziatische landen de stap gezet om hun oude vliegvelden in of vlak bij de stad te vervangen door grootschalige nieuwbouw. Zo zijn er de afgelopen jaren nieuwe vliegvelden geopend bij bijvoorbeeld Sjanghai, Kanton, Kuala Lumpur en Bangkok, en veel van de overige velden (denk bijvoorbeeld aan Changi Airport bij

De ontwikkeling van de luchtvaart speelt een cruciale rol in de voortgaande trend van globalisering. Steden die nu nog tot de economische periferie worden gerekend, zullen voor de wereldmarkt en het mondiale toerisme worden ontsloten als grootschalig wordt ingezet op de 'point-to-point transit'-strategie.

Reactie? www.agora-magazine.nl

Tabel 1.

Drukste Europese luchthavens naar aantal passagiers per jaar, 2006.

Luchthaven	Aantal passagiers (in miljoenen)
London Heathrow Airport	67,5
Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	56,8
Flughafen Frankfurt am Main	52,8
Luchthaven Schiphol	46,2
Aeropuerto de Madrid-Barajas	45,5
London Gatwick Airport	34,2
Flughafen München Franz Josef Strauß	30,8
Aeroporto di Roma-Fiumicino	30,2
Aeropuerto de Barcelona	30,0
Aéroport Paris-Orly	25,6

(bron: Airports Council International)

Singapore) behoren tot een nieuwere generatie dan de grote Europese. De Chinese plannen gaan echter nog veel verder. De Civil Aviation Administration of China (CAAC) heeft aangegeven tot 2020 97 nieuwe vliegvelden te willen openen, waaronder een tweede bij Peking waarvan de bouw voor 2010 moeten starten.

A of B

Wie op dit moment een vliegtuig voor langeafstandsvluchten wil aanschaffen, heeft grofweg twee opties: een Airbus of een Boeing. Boeing was in 1970 met de ontwikkeling van de 747, in de volksmond Jumbo Jet genoemd, pionier op het gebied van grote verkeersvliegtuigen. Recent is Boeing echter ingehaald door Airbus, die in 2005 het passagiersvliegtuig A380 presenteerde.

Achter de productie van deze nieuwe toestellen gaan verschillende visies op de ontwikkeling van de luchtvaart schuil. De A380 is vooral geschikt om lange afstanden tussen grote steden af te leggen door zijn onovertroffen capaciteit en vliegbereik: vijftienduizend kilometer met meer dan zeshonderd passagiers, terwijl de 747 plek biedt aan vier- tot vijfhonderd stoelen en duizend kilometer minder ver vliegt. Lig je reisdoel in de buurt van zo'n grote stad, dan moet je vervolgens overstappen op een korte vervolgvlucht of een andere vorm van transport. Dit wordt het 'hub and spoke'-principe genoemd. De gedachte is dat door de grote capaciteit het aantal vluchten kan worden teruggebracht, waarmee ingespeeld wordt op de beperkte ruimte op de vliegvelden en luchtwegen.

Airbus heeft Boeing op achterstand gezet door als eerste vliegtuigen te gaan bouwen van composietmaterialen in plaats van aluminium. Boeings antwoord op de A380 is de ontwikkeling van de 787, maar het zal niet meer lukken om het marktsegment dat door Airbus is veroverd terug te winnen. De 787 is dan ook gebaseerd op een ander luchtvaartmodel: het 'point-to-point transit'-model, waarvan in tegenstelling tot de 'hub and spoke' strategie directe verbindingen met kleinere steden en een hoge frequentie de uitgangspunten zijn. Het vliegbereik van de

787 is vergelijkbaar met dat van de A380, maar hij kan slechts twee- tot driehonderd passagiers per vlucht vervoeren.

Wie de concurrentieslag gaat winnen, is voorlopig onduidelijk. Er vliegen inmiddels twaalf A380's rond en Airbus heeft nog ongeveer tweehonderd openstaande orders. De eerste testvlucht van de 787 heeft nog niet plaatsgevonden, maar er zijn al meer dan negenhonderd orders geplaatst. Ter vergelijking: van de 747 zouden aanvankelijk hooguit vierhonderd exemplaren worden gebouwd, omdat de verwachting was dat supersonische passagierstoestellen zoals de Concorde het toestel overbodig zouden maken. Veertig jaar later blijken er inmiddels meer dan veertienhonderd 747's gebouwd en staan er nog meer dan honderd orders voor de nieuwste variant open. De Concorde heeft het daarentegen niet verder geschopt dan twintig exemplaren, waarvan de meeste zijn terug te vinden in vliegtuigmusea.

Koffiedik

Na de stand van zaken in vogelvlucht te hebben beschouwd, komen de drie besproken aspecten van de luchtvaart samen: zonder groei in de luchtvaart bestellen luchtvaartmaatschappijen immers geen vliegtuigen en is uitbreiding van de infrastructuur geen prioriteit.

Cruciaal voor het door groeien van passagiersaantallen in Europa lijkt de toekomst van de 'low-fare' maatschappijen. Ondanks de recente economische perikelen zal op langere termijn het aantal passagiers in Europa weer gaan groeien, tenzij easyJet en Ryanair op de fles gaan en vliegen voor Jan met de pet weer onbetaalbaar wordt. Om de te verwachten groei te bestendigen, zal in de komende decennia echter wel een inhaalslag op infrastructureel gebied gemaakt moeten worden, want de huidige Europese mainports lijden aan ouderdomsverschijnselen. In de Verenigde Staten zijn de ontwikkelingen 'too close to call', om in verkiezingstermen te spreken. Grote infrastructurele werken staan er niet echt op stapel, groei in de passagiersaantallen lijkt vanwege de economische situatie voorlopig niet haalbaar en welke maatschappijen de dreigingen van bankroet en fusie zullen overleven, is niet te voorspellen. Wie momenteel toch overweegt om zich aandelen in de luchtvaart aan te schaffen, kan zich dan ook het beste richten op Azië. Daar bestaat een duidelijke groeiemarkt en heeft men daarvoor bovendien de ruimte.

Tot slot is het afwachten of het 'low-fare'-principe ook doordringt op transatlantische en andere langeafstandsvluchten, want dat zou het speelveld opnieuw volledig overhoopgooien. En Airbus of Boeing? Dat is voorlopig echt koffiedik kijken.

Rene Biesenbeek (rbiesenbeek@oost-wgm.amsterdam.nl) is werkzaam als beleidsmedewerker openbare ruimte bij stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en heeft van oktober 1995 tot januari 2000 eerst als eindredacteur en later als hoofdredacteur bijgedragen aan AGORA.