

NA ELK DAL WEER EEN NIEUWE BERG

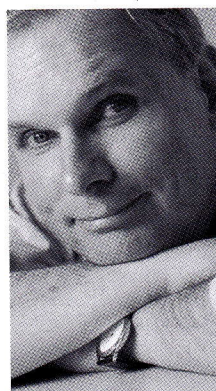
De burgerluchtvaart heeft de nodige crises meegemaakt in de afgelopen jaren. Maar het is wel eens erger geweest, hoewel de omvang van de luchtvaart en daarmee het ermee gemoeide geld, uniek zijn en in de toekomst steeds groter worden.

De grootschalige introductie van straalvliegtuigen in de jaren zestig, met als gevolg hoge aanschaffkosten, versnelde afschrijving van relatief nieuwe propellervliegtuigen en een lage bezettingsgraad, leidde tijdelijk tot grote verliezen bij luchtvaartmaatschappijen. Na enige tijd, onder meer omdat straalvliegtuigen soms tweemaal zo productief waren als hun voorgangers, groeide het luchtvervoer weer met zo'n vijf procent per jaar. Luchtvaartmaatschappijen konden daardoor - en door de al dan niet openlijke steun van overheden - weer winst maken. De komst van vliegtuigen met een dubbel gangpad leidde tot soortgelijke problemen, ditmaal verergerd door een oliecrisis met daardoor een afnemende vraag naar luchtvervoer. De kritische beladingsgraad waarmee winst kan worden gemaakt ligt dicht in de buurt van de feitelijke beladingsgraad, en luchtvaartmaatschappijen maken procentueel gezien mede daarom weinig winst. De recessie aan het einde van de jaren tachtig en daarna de Golfoorlog leidden tot nieuwe verliezen en de vrijwel gelijktijdige deregulering in de Verenigde Staten tot de opkomst van prijsvechters. Economische problemen sinds die tijd hadden eveneens hun invloed op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen, net als de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne.

GEEN NIEUWE GENERATIE VLIEGTUIGEN

Als we de geschiedenis van het burgerluchtvervoer bezien, vallen enkele zaken op. Ten eerste lijken technische factoren steeds minder belangrijk te zijn voor het rendement. Aanschaffkosten van vliegtuigen zijn hoog, maar lijken de gezondheid van luchtvaartmaatschappijen niet fundamenteel te beïnvloeden. Brandstofprijzen blijven belangrijk, maar meer door hun wisselvalligheid dan door hun absolute hoogte. Ze zijn door luchtvaartmaatschappijen nauwelijks te beïnvloeden. De brandstofkosten als percentage van de directe vliegkosten zijn gedaald van meer dan 40 procent veertig jaar geleden tot zo'n 25 procent nu, hoewel ze wel erg fluctueren. Ik denk dat de vraag naar luchtvervoer - gegroeid met 4 tot 5 procent per jaar - belangrijker is geworden, nu de luchtvaart is geliberaliseerd. Deze ontwikkelingen zijn, denk ik, nu relatief belangrijker dan een vliegtuiggeneratie geleden. En het tempo waarin er nieuwe vliegtuigen worden aangeboden is afgenomen. De Boeing 787 is nieuw, maar de Airbus A320 en de Boeing 737 zijn veertig tot bijna zestig jaar oud. Het kenmerkt de volwassenheid

**Grote rol
voor
150-zitter**



Hans Heerkens
is docent
luchtvaartindustrie
Universiteit Twente
hans.heerkens@freeler.nl

van de luchtvervoerindustrie, maar dit betekent niet dat nieuwe uitvoeringen van vliegtuigen minder belangrijk worden. De middenklasse gaat overheersen, zoals wel vaker gebeurt.

Nu de A320neo een trans-Atlantisch bereik heeft gekregen, verwacht ik dat 150-zitters, en hun grotere en kleinere nakomelingen, steeds belangrijker zullen worden. Dat kan ook meer rechtstreekse verbindingen opleveren. Bovendien lijken de belangrijkste innovaties voor wat betreft vliegtuigconfiguraties zich af te spelen in deze klasse, terwijl innovaties van avionica en dergelijke relatief gemakkelijk kunnen worden toegepast bij grotere vliegtuigen. Het zou me niet verbazen als grotere vliegtuigen zoals de Boeing 787 en Airbus A330 relatief zeldzamer worden. Nu al zien we dat de productie van de A380-superjumbo is gestopt en Boeing geen opvolger ontwikkelt voor de 747 - voor zover bekend.

Misschien wordt het burgerluchtvervoer uiteindelijk gedomineerd door 150-zitters met een variabele combinatie van passagiers en vracht, en steeds meer rechtstreekse vluchten. Dit laatste wordt gemakkelijker met kleinere vliegtuigen en logischer naarmate de groei van de luchtvaart langzaam maar zeker vermindert tot op of iets boven de groei van de wereldeconomie en het aantal nieuwe routes afneemt.

TEN SLOTTE

Als de hierboven genoemde ontwikkelingen zich doorzetten is dit gunstig voor Nederland en België. Met meer rechtstreekse vluchten, en met rechtstreeks bereikbare zakelijke bestemmingen in Azië en grote delen van Noord- en Midden-Amerika, wordt de zakelijke bereikbaarheid van deze landen zeker gesteld, ook zonder dat een uitgebreid hub & spoke routenetwerk nodig is. Kleine landen kunnen de ontwikkeling van een belangrijke internationale bedrijfstak slechts beperkt sturen. Ze kunnen er, als ze dat willen, wel flexibeler op inspelen dan grote landen. Zeker als Nederland en België enige invloed hebben op Airbus, maar ook, via bijvoorbeeld KLM en Schiphol, op luchtvaartmaatschappijen en op internationale organisaties zoals IATA. Het lijkt mij goed om het beginnen en uitbreiden van rechtstreekse vluchten te stimuleren. Vergeet daarbij vrachtluchten niet, eventueel gecombineerd met passagiersvervoer. Met kleinere vliegtuigen wordt immers het minimumvolume dat nodig is om winstgevend te vliegen ook kleiner. Grote vliegtuigen zijn technisch gezien efficiënter, maar ik denk dat op veel routes 150-zitters bedrijfseconomisch gezien interessanter zijn. Nieuwe technologie, bijvoorbeeld straalmotoren zoals de Geared Turbo Fan, kan de bedrijfseconomische balans op een aantal routes doen omslaan. ✎