



Research Memorandum 001-010

Column www.luchtvaartnieuws.nl van februari 2010

door Jaap de Wit (directeur Airneeth)

Over zaklopen in Middelburg en skiën in Dubai

Ik vermoed wel zo ongeveer wat u gaat doen eind april en begin mei. Eerst natuurlijk naar Middelburg voor de Koninginnedagviering. Houd u er rekening mee dat u voor de deelname aan het zaklopen en koekhappen een flink eind moet lopen naar het centrum, want net als in de luchtvaart zal het 'security theater' aldaar weer volledig zijn afgestemd op het vorige incident dat zich niet meer zal voordoen.

Voor de volgende dag zult u bij gebrek aan rode vaandels vermoedelijk tegen een afbraakprijs al een ticket hebben geboekt op de openingsvlucht van Emirates naar Dubai. En wat gaat u daar doen? Ik vermoed een beetje shoppen in een van die grote shopping malls, wat skiën in diezelfde shopping mall en wat bungy jumpen vanaf dezelfde shopping mall. Misschien zelfs een optrekje gehuurd aan zee op een van de door Nederlanders zo vlijtig opgespoten palmladeren? Met die ingestorte onroerend markt moet daar toch iets leuks te vinden zijn tegen een schappelijke prijs. Kortom, een leuke 'stay-over', want veel langer moet je er ook weer niet willen blijven hangen.

Wat kunt u nog meer doen in Dubai? Als het aan Emirates ligt: vooral overstappen. U moet niet verbaasd zijn als Dubai International Airport de auteursrechten opkoopt van de slogan die Time Magazine ooit gaf aan

Atlanta. In een nieuw islamitisch jasje kan zo'n spreuk nog jaren mee: "Whether you go to heaven or hell, but you have to change at Dubai." Want dat is wat Emirates voor ogen staat: het creëren van de grootste intercontinentale wayport ooit.

Het begrip wayport is ooit in de jaren tachtig in de VS ontstaan als alternatief voor de toen ook al dichtslibbende Amerikaanse luchthavens. Door een nieuwe hubluchthaven in the middle of nowhere neer te leggen, zou je, zo was de gedachte, via een overstap op de wayport zonder al te veel vertraging toch komen waar je wilt. Het zal duidelijk zijn dat haast niemand zo'n wayport zelf als bestemming heeft. Omdat een lokale markt van enige betekenis rond een wayport volledig ontbreekt, hebben wij dat concept indertijd maar vertaald als 'woestijnluchthaven', toen nog niet wetend wat de plannen waren in het Midden-Oosten. In de VS is het overigens van zo'n idee nooit echt gekomen. Hoogstens hubluchthavens als Raleigh Durham en Charlotte, die een verwaarloosbaar kleine thuismarkt hadden en daardoor een transferpercentage van 90% haalden, kwamen aardig in de richting. Een lang bestaan was dergelijke knooppunten niet beschoren. De hub carrier wil nog wel eens de stekker eruit trekken. De overtuiging bestaat dan ook in de luchtvaartwereld dat een luchthaven zonder een substantiële thuismarkt nooit een stabiele hub van betekenis kan worden.

Maar daar denken ze in Dubai toch anders over. Daar is intussen de grootste woestijnluchthaven in ontwikkeling. De bestaande wordt nog wat uitgebreid, een nieuwe voor zo'n 120 miljoen passagiers per jaar wordt een eindje verder in de woestijn aangelegd. Dat heeft weer van alles te maken met Emirates' bestelling van 50 A380's, naast de acht die al in gebruik zijn en nog een flinke bestellijst aan andere typen lange-afstandsvliegtuigen. Ter vergelijking: als de grote drie in Europa, Lufthansa, Air France en BA elk ruim tien A380's hebben besteld, heb je het wel gehad. Hoe dan ook, in Dubai levert Emirates' boodschappenlijstje bij elkaar een ongekende stoelcapaciteit op, die hoofdzakelijk in de intercontinentale transfermarkten gevuld moet gaan worden.

Om dat te realiseren zijn best een paar mooie succesfactoren aan te wijzen: gunstige ligging als knooppunt tussen continenten, lekker lage lonen zonder gedoe met vakbonden, gunstige brandstofprijzen, een prettig geprijsde hub in Dubai, een belastingregime dat VNO-NCW bij ons in juichen zou doen uitbarsten en alles geheel islamitisch gefinancierd, wat geen probleem is zolang de kasstroom maar voldoende groot blijft.

Toch blijven ook een paar faalfactoren knagen: moeten we straks met zijn allen veel meer gaan overstappen, terwijl we juist zo graag meer direct vliegen? Oftewel hub-bypassing met een A350 of B787 op een directe route lijkt toch aantrekkelijker dan midden in de nacht in Dubai van de ene A380 in de andere gehesen worden. (Voordeel is wel dat het daar dan niet zo warm is.) En verder: kan het groeitempo, dat Emirates voor ogen staat, misschien ook in een soortgelijke luchtbel eindigen als de onroerend-goedmarkt ter plaatse heeft laten zien? Zo'n vraag duikt toch op als je die verhalen over de levensvatbaarheid van een wayport nog even in het achterhoofd houdt. Daarbij komt nog iets anders: de burens in Abu Dhabi beschikken wel royaal over olie-inkomsten. Daardoor kunnen ze zich opwerpen

als de nieuwe staatsbankier van Dubai, die de onroerend goed zeepbel mag repareren. Waar het nu om gaat is dat Abu Dhabi zich daarmee in een interessante strategische positie heeft gemanoeuvreed. Want ook in Abu Dhabi bestaan namelijk plannen om voor de eigen luchtvaartmaatschappij Etihad een eigen intercontinentale hub te ontwikkelen, zij het op een wat menselijker schaal dan bij de burens. Etihad heeft bijvoorbeeld maar 10 A380's besteld en nog vijf opties genomen. Maar ja, het is wel van hetzelfde laken een pak als de plannen van de burens. Anders gezegd lijkt het erop dat beide plannen elkaar misschien een beetje in de weg zitten: twee intercontinentale megahubs op steenworp afstand van elkaar leidt tot kinnesinne.

Dus mogen beide Emiraten nog zo mooi Verenigd Arabisch zijn, maar als ik Abu Dhabi was, zou ik toch de burens duidelijk maken dat die onroerend –goed zeepbel gerepareerd wordt, maar dat het daarna afgelopen moet zijn. Dus stuur de volgende veertig A380's van Emirates maar terug naar Toulouse en de resterende tien, die Emirates al heeft besteld, neemt Etihad wel over.

Je weet het niet, maar zo zou het toch best kunnen gaan? Wie meer feiten en minder speculaties wil, kan over dit onderwerp ook terecht in een van Airneth files die helemaal alleen over dit onderwerp gaat (www.airneth.nl).

Jaap de Wit

Airneth