

Airneth



Column www.luchtvaartnieuws.nl

20 juli 2010

door Guillaume Burghouwt (directeur Airneth)

Hubben, dehubben en rehubben

“Hubs are factories to create route density” heeft voormalig Northwest-topman Prof. Mike Levine eens gezegd. Beter kan het belang van een hub-luchthaven niet worden samengevat. Voor luchtvaartmaatschappijen als Air France-KLM en Lufthansa zijn Amsterdam, Parijs CDG en Frankfurt fabriekjes om vervoersstromen van verschillende herkomsten en bestemmingen samen te voegen op één en dezelfde vlucht. Dus op uw vlucht van Amsterdam naar Teheran blijken 9 van elke 10 passagiers om u heen niet in Schiphol te zijn opgestapt. Ze zijn op Schiphol alleen overgestapt, reizend naar Teheran vanuit een grote diversiteit aan herkomsten. Deze samenballing van lokale en transferpassagiers op de hub maakt het mogelijk grotere, meer kostenefficiënte vliegtuigen in te zetten en met een hogere frequentie routes te onderhouden. Bovendien kan de hub-maatschappij een pakket aan bestemmingen aanbieden dat op basis van het lokale vervoer alleen nooit mogelijk zou zijn.

Ook in bredere maatschappelijk-economische zin is de hub een fabriek, maar dan van netwerkwaliteit. De mogelijkheid om

rechtstreeks en met hoge frequenties naar vrijwel alle belangrijke bestemmingen in de wereld te vliegen levert de Nederlandse samenleving substantiële besparingen op in reiskosten en reistijd. Zo heeft Schiphol een directe verbinding met 80% van de belangrijkste grootstedelijke regio's in de wereld. Brussel –geen echte hub meer sinds de ondergang van Sabena- moet het doen met 52%. Eerder hebben we al eens becijferd dat de Nederlandse samenleving 1,6 miljard per jaar aan extra reiskosten kwijt zou zijn wanneer het productieproces in de Schiphol-fabriek morgen compleet zou worden stilgelegd. Tot slot heeft de hoge netwerkwaliteit een positieve weerslag op het vestigingsklimaat voor buitenlandse ondernemingen in de luchthavenregio.

Tot zover weinig nieuws, hoor ik u al zeggen. Maar wacht nog even voordat u deze column wegklikt. Ik ga u vertellen dat er meer redenen zijn om zuinig te zijn op de overstapfabriek.

Twee weken terug bezocht ik de Air Transport Research Society Conference in Porto. De ATRS is een jaarlijks rondreizend circus waar luchtvaartonderzoekers uit de hele wereld vertellen hoe zij afgelopen jaar de grenzen van

de wetenschap op luchtvaartgebied verlegd hebben. Renato Redondi en collega's van de Universiteit van Bergamo presenteerden daar hun intrigerende studie 'De-hubbing cases and recovery patterns'. Welke perspectieven hebben hubs die hun status als overstapluchthaven verliezen? Hoe vergaat het de Brussels en Malpensa's van deze wereld? Twee van hun conclusies wil ik u niet onthouden.

In de eerste plaats is een hub in de eigen achtertuin op de lange termijn zeker geen gegeven. Er zijn nogal wat hubs die in loop der jaren een snelle of langzame dood sterven. Van de 123 hubs die de wereld in 1997 kende, zijn er tot aan 2009 volgens de Italianen 37 'ge-dehubbed'. 'Dehubbing' betekent dat het aantal overstapmogelijkheden op de luchthaven daalt met meer dan 75%. Hiervan bevinden zich 11 luchthavens in Europa en 11 in Noord-Amerika. De meeste omvangrijke ontmanteling van hubs vond plaats op de luchthavens van Cincinnati (Delta), Pittsburgh (US Airways), St. Louis (American), Malpensa (Alitalia), Brussel (Sabena) en Gatwick (BA). De oorzaken van 'dehubbing' zijn divers: een faillissement van de thuismaatschappij, reorganisatie van het routenetwerk (vooral na fusies, overnames en tijdens economische recessies) en verplaatsing van de hub naar een nieuwe luchthaven.

In de tweede plaats zijn de perspectieven voor 'rehubbing' slecht. 'Rehubbing' is het herstel van de huboperatie nadat de hub-luchtvaartmaatschappij deze eerder ontmanteld heeft. Redondi en collega's concluderen dat de 37 geïdentificeerde 'dehubbing' luchthavens na vijf jaar een groeivertraging hebben van gemiddeld 17,5%. Bovendien komt 'rehubbing' bijna niet voor. Zelden hervat een luchtvaartmaatschappij de huboperatie op dezelfde luchthaven waar ze die eerder heeft afgebouwd. En ook concurrerende allianties blijken de leeggevallen plek van de oude hub-luchtvaartmaatschappij niet op te vullen. Washington Reagan is hierop één van de

weinigte uitzonderingen. Na 11 september 2001 zag US Airways zich gedwongen de huboperatie op Reagan op een laag pitje te zetten door verscherpte securitymaatregelen. Toen de maatregelen versoepeld werden, hervatte US Airways de huboperatie.

De beste groeiperspectieven hebben nog die luchthavens die na 'dehubbing' inzetten op het aantrekken van prijsvechters. Maar dat vraagt een omslag in de luchthavenstrategie. Prijsvechters stellen andere eisen aan zowel de luchthaveninfrastructuur als de tariefstructuur.

Kortom: ben je als luchthaven je overstapfabriek kwijt, dan is het bijzonder lastig die terug te winnen. De interessante vervolgvraag is wat de factoren zijn die de overlevings- en sterftekansen van hubs bepalen. En wat de verwachtingen voor Schiphol dan zijn. Ik nodig u van harte uit het paper 'de-hubbing cases and recovery patterns' te downloaden op www.airmeth.nl en zelf uw gedachten op te maken.

Guillaume Burghouwt

Directeur Airmeth