



Research Memorandum 006-009

Column www.luchtvaartnieuws.nl van juni 2009

door Jaap de Wit (directeur Airneeth)

Productdifferentiatie, vliegende huisdieren en andere zwaarwichtige zaken

Een stoel is een stoel, zult u denken als het over vliegereizen gaat. En die heb je in twee maten (althans als je wat verder weg wilt): die voor het gordijn en die achter het gordijn, elk met een bijbehorende prijsje. In de economie heet dat geloof ik een 'tamelijk homogeen product', waarmee je je moeilijk kan onderscheiden van je concurrenten.

Toch lijkt dat beeld langzamerhand grondig te kantelen. Vooral in hun jacht op de 'ancillary revenues' bedenken de low cost carriers de leukste dingen waaruit je kunt kiezen. Soms gaat het meer om de free publicity, want vorig jaar had ik het al met u over de virtuele toiletjuffrouw van Ryanair en een half jaar later laat de hele schrijvende pers zich bij de neus nemen door O'Leary als die de plas tax oppert. Dat idee riep weer allerlei andere leuke ideeën op, zoals een gleuf naast de nooduitgang om uw creditcard doorheen te halen bij gebruik van die uitgang en ga zo maar door. Maar goed, intussen is de aparte toeslag voor ruimbagage en het gebruik van de incheckbalies een feit. Southwest overweegt intussen ook nog een pet fee te introduceren. Als u uw huisdier wilt meenemen op uw vliegreis, moet dat tegen bescheiden betaling kunnen. Dus niet verbaasd zijn als op uw eerstvolgende Southwest-vlucht uw buurman allerlei schunnige taal lijkt uit te slaan. Het kan best de papegaai op zijn schouder zijn, waarvoor hij keurig heeft bijbetaald. In die categorie moeten we ook de KLM-stoelen bij de nooduitgang zien, waar u tegen meen ik €75 extra de benen kunt strekken. Wellicht ook leuk om daar uw kooi met cavia's straks kwijt te kunnen.

Wat mij overigens bij het onderwerp productdifferentiatie altijd het meest bevreemdt is de obsessie van het personeel bij de incheckbalie voor het gewicht van mijn koffer. Sta je je met de zenuwen in je lijf af te vragen of ze je koffer van 23 kg wel zullen accepteren, terwijl naast je een medereiziger staat die keurig op de 19 kg uitkomt, althans wat zijn bagage betreft. Dat hij zelf twee keer zo zwaar is als jij doet niet ter zake. Toch heeft United Airlines sinds maart dit jaar de knuppel in het hoenderhok gegoooid: pas je niet in een vliegtuigstoel, krijg je de veiligheidsriem (ook met een extra verlenging) niet om, of kan de armleuning niet omlaag dan loop je het risico bij te moeten betalen voor een extra stoel. De obesitas (zwaarlijvigheid in de wandelgangen) is niet alleen volksziekte nummer een aan het worden. Het gaat ook om een steeds grotere kostenfactor in de luchtvaart en de daarmee gepaard gaande gevolgen voor het milieu. In de American Journal of Preventive Medicine is in 2004 uitgerekend dat de gemiddelde gewichtstoename van de Amerikaanse bevolking in de jaren negentig zo'n 4,5 kg

bedroeg. Rekening houdend met het aantal gevlogen passagierskilometers in de Amerikaanse thuismarkt vergde het in 2000 1,4 miljard liter jet fuel om dat extra lichaamsgewicht de lucht in te krijgen. Tegen de toen geldende brandstofprijzen was dat een extra kostenpost van \$ 275 miljoen. Bij de huidige brandstofprijzen zou dat al gauw op ruim \$ 650 miljoen zijn uitgekomen. Let wel, alleen voor binnenlandse vliegreizen in de VS. En vergeet niet, dat daar wel 3,8 miljoen ton extra CO2 uitstoot mee gemoeid was. Kortom die hamburger heeft meer op zijn geweten! Wellicht kan meneer Klink toch eens na gaan denken over een fast food tax, nu de ticket tax naar het nultarief is teruggeschroefd.

Nog even terug naar die productdifferentiatie. De huidige vliegtuigconfiguratie voor lange-afstandsvliegtuigen lijkt steeds minder te sporen met de marktontwikkeling. Het vraagvolume aan premium passagiers wereldwijd is volgens de IATA met 22% gedaald en de bijbehorende tarieven met 20%. Die twee getallen mag u dus met elkaar vermenigvuldigen om de opbrengstendaling in dit segment in beeld te krijgen. Leuke vraag is dan, wat de configuratie van die A380 moet zijn, die u een tijdje terug besteld hebt. Qantas denkt er in elk geval over om de 72 stoelen in de business class terug te snoeien en er een premium economy class bij te plaatsen met 32 stoelen. Een soort ingroeimodel voor de toekomstige zakenpassagier. Misschien moeten we op korte termijn in de bestaande vloot het gordijn niet alleen meer dwars in het vliegtuig heen en weer gaan schuiven maar ook wat vaker van achter naar voren. Die paar extra railtjes aan het plafond kunnen de kosten niet zijn.

Obesitas en luchtvaart is overigens een typisch onderwerp dat thuis hoort bij Airneth. Naarmate niet alleen de stoeldichtheid in het vliegtuig verder wordt opgeschroefd maar ook de gemiddelde Body Mass Index van de Europese bevolking, moeten we over deze ontwikkeling toch eens grondiger gaan nadenken. Wellicht komt u dit onderwerp weer een keer tegen op onze website.

Jaap de Wit

Directeur Airneth