



Research Memorandum 008-009

Column www.luchtvaartnieuws.nl van december 2009

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

Over prognoses en spanning in de waardeketen van de luchtvaart

Het zal u ongetwijfeld ook opgevallen zijn: Brian werkt zich een slag in het rond. U weet wel, Brian Pearce, de chief economist van de IATA. Ik heb het idee dat hij zo langzamerhand hoorndol wordt van zijn eigen prognoses. Iedere keer is de printerinkt van zijn laatste IATA prognose voor de wereldluchtvaart nog niet droog, of de werkelijkheid blijkt er al weer anders uit te zien. Kan hij de hele boel weer herzien. Het beroerde is bovendien dat hij steeds meer rode inkt nodig heeft. Eerst waren het de huizenhoge olieprijsen, die tot een ferm kostenprobleem bij de airlines leidden. Toen daalde de olieprijs terwijl de crisis toenam. Dus gingen de kosten omlaag maar de vraag naar vervoer nog veel harder. En Brian maar hijgend achter de feiten aan blijven hollen. Zo heeft hij de verliezen in de wereldluchtvaart opnieuw flink naar beneden bijgesteld: het wordt geen US \$9 miljard maar US \$ 11 miljard verlies voor 2009. (Brian kijkt niet meer op honderd miljoen nauwkeurig). Maar bij nader inzien blijkt wereldwijd de grootste klap ook nog eens in Europa te vallen: US \$ 3,8 miljard aan verlies. Uiterlijk eind maart komend jaar, als de jaarverslagen van de IATA maatschappijen loskomen, weet hij of hij zijn prognose over het afgelopen jaar nog weer moet bijstellen.

De werkelijkheid is echter nog wranger dan Brian's prognoses. Zijn cijfers hebben namelijk betrekking op een steeds minder groot deel van de luchtvaartindustrie. Neem bijvoorbeeld Europa. Van de stoelcapaciteit die daar rondvliegt heeft 32% geen boodschap meer aan de IATA. Dat zijn low cost carrier-stoelen die de afgelopen tijd, tegen de verdrinking in, gewoon in aantal zijn blijven doorgroeien. Daarvoor zijn de ticketprijzen van ultra LCCs als Ryanair en Wizz Air tijdens de crisis wel naar een bijzondere diepte gezakt. Reden, waarom ook Ryanair ondanks de volumegroei in het tweede deel van dit boekjaar het niet droog houdt: de yield zakt harder dan de volumegroei. Hoe die resultaten eruit zullen zien, als de crisis weer afneemt en de olieprijs weer stijgt, blijft voorlopig de vraag. Die kostenstijging komt bij de LCCs met hun uitgepelde kostenstructuur wel hard aan. Als dat tot hogere ticketprijzen dwingt, zullen de klanten van deze LCCs het hardst reageren. (wilt u overigens meer weten over de olieprijsen en de gevolgen voor de luchtvaart? www.Airneth.nl organiseert 10 december een seminar daarover.)

Hoe de verschillende partijen in de waardeketen van het luchtvervoer de crisis absorberen, is ook nog een boeiende vraag. Een luchtvaartmaatschappij probeert de wegvallende vraag te dempen door lagere ticketprijzen, ook al daalt de yield al door de wegblijvende zakenreiziger.

Tegelijkertijd moeten lagere bezettingsgraden worden geaccepteerd. Dat kan in het uiterste geval leiden tot capaciteitsreductie via frequentieverlagingen. Een netwerkmaatschappij is daarin overigens een stuk minder flexibel dan een LCC. Kortom met name de netwerkmaatschappijen worden zowel door een dalende yield als een lager vervoersvolume gebeten en die twee moet je ook nog met elkaar vermenigvuldigen, als het over de financiële resultaten gaat.

Kijk je naar de luchthavens, dan zit er weinig beweging in de yield. Anders gezegd, de tarieven voor de luchthavengelden bewegen nauwelijks. Schiphol liet bijvoorbeeld weten per 1 april 2009 de tarieven ongewijzigd te laten. Wel worden ze door de volumedaling gebeten in hun omzet, maar de tarieven blijven gelijk. Interessant is dan de vraag, hoe variabel zijn de kosten van de luchtvaartmaatschappij vergeleken met die van de luchthaven? Rechtvaardigt dat een scherp dalende yield bij de luchtvaartmaatschappij versus een constante yield bij de luchthaven?

Bij andere partijen in de waardeketen zitten de schokbrekers tegen de crisis soms wel heel vreemd gemonteerd. De LVNL bijvoorbeeld had eigenlijk volgens de haar opgelegde regeling de dalende opbrengsten als gevolg van de verkeersafname zo snel mogelijk moeten compenseren door tariefsverhogingen. Ongeveer het tegenovergestelde van wat in de markt gebruikelijk is. De overheid heeft toch maar een tussentijdse reparatie uitgevoerd door de oplopende tekorten zelf af te dekken, zodat de tarieven (en dus de yield) ongewijzigd kunnen blijven. Wie de lessen van marktwerking in de hoek van de Air Navigation Service Providers overigens wat verder wil bestuderen, kan het best te rade gaan bij NavCan en NATS.

Een derde partij in de waardeketen, die op geheel eigen wijze reageert op de crisis, vormen 19 van de 34 Eurocontrollanden, (jawel, ook Nederland) die geheel onthecht zijn van de feitelijke marktontwikkelingen. Hun route charges voor overvliegend verkeer willen ze in 2010 verhoogd zien. Ook bij deze categorie spelers in de waardeketen blijft de vraag intrigeren, hoe variabel hun kosten werkelijk zijn. De 'gesel van de markt' blijkt doorgaans meer kosten variabel te maken dan een publieke organisatie denkt, tenzij natuurlijk marktmacht de noodzaak tot verdere kostenreductie overbodig maakt.

Al met al zien we een waardeketen waarin het verkeers- en vervoersvolume door de crisis sterk afnemen. Dat tref alle partijen in die keten. Maar de verschillen zitten in de yield en de mogelijkheid tot kostenbesparing. De ene partij laat zijn prijzen zakken en ziet ook zijn yield dalen door de veranderende vervoerssamenstelling. Andere partijen houden hun tarieven constant en dankzij een uniforme klandizie verandert hun yield ook niet. Er zijn er echter blijkbaar ook die in de crisis hun tarieven en yield weten op te krikken. Het blijft spannend in de waardeketen.

Jaap de Wit

Airneth