

1953 opgericht en ontwikkelde zich in Europa tot een internationaal luchtvaartconcern. Het bedrijf is genoteerd aan de Börse Frankfurt en is onderdeel van de MDAX-index.

De geschiedenis leert dat beleggen in luchtvaartmaatschappijen niet bepaald een saai aangelegenheid is. De toenemende reislust biedt kansen, maar de risico's van beperkingen liggen continu op de loer. Voornamelijk geopolitieke ontwikkelingen als oorlogen, dure olie, inflatie, pandemieën en handelsconflicten bepalen het succes. Het vergt enige stuurmanskunst om daar doorheen te laveren.

GROEI BEPERKT

Nationale en Europese mededingingsautoriteiten kijken evenwel steeds kritischer naar Lufthansa. De Duitsers dreigen in Europa een dominante positie in de luchtvaartsector te bereiken die de concurrentie beperkt. Daarmee komen voor Lufthansa de grenzen van de groei in zicht.

Als het om de omvang van de vloot gaat, voert Lufthansa in Europa de lijst aan met 710 vliegtuigen op de balans. De Ryanair Group en IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus en Vueling) nemen de tweede en derde plek in. Air France-KLM

(522 vliegtuigen) volgt als vierde. Nu is de omvang van de vloot slechts een van de criteria om de marktpositie te beoordelen. Deze cijfers zeggen weinig over de capaciteit, de bezettingsgraad, de omvang en efficiëntie van het nationale en internationale netwerk en – wellicht nog belangrijker – over de winstgevendheid. Maar dat de Lufthansa-groep een leidende marktpositie in Europa heeft, is onbetwist.

CONSOLIDATIE

De luchtvaart is een kapitaalintensieve en vooral grillige sector. Voor kleine en middelgrote maatschappijen is het daarom moeilijk om het hoofd boven water te houden. In de branche is dan ook een consolidatieslag gaande. Lufthansa greep daarbij recent gevoelig mis. Niet de Duitsers, maar een consortium van Air France-KLM met onder andere de financiers Castlelake en Lind Invest nam in oktober van dit jaar een aandeel van bijna 20 procent in het kwakkelende Scandinavische SAS.

Lufthansa verliest daarmee een nauwe samenwerkingspartner in de rond Lufthansa opgebouwde Star Alliance groep. De SAS-groep zal zich aansluiten bij het concurrerende



DE LUCHTVAART IS EEN KAPITAAL-INTENSIEVE EN VOORAL GRILLIGE SECTOR

Skyteam (waar Air France-KLM onderdeel van is). Dat betekent onder andere dat SAS de financieel interessante business-class-reizigers voor intercontinentale vluchten voortaan via Parijs zal leiden in plaats van via Frankfurt.

BLIK OP PORTUGAL

De overname door Air France-KLM is opmerkelijk omdat juist Lufthansa werd beschouwd als de ideale partner voor SAS. Nu lijkt er voor Lufthansa een vacuüm in Scandinavië te ontstaan. Maar topman Carsten Spohr kijkt een andere kant op. Eerder nam Lufthansa al een belang in ITA, de rechtsopvolger van Alitalia, en nu ligt de focus op het Portugese TAP. Daarmee zou een versteviging van het netwerk in Zuid-Amerika kunnen worden gerealiseerd; juist daar waar Latam, de grootste Zuid-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, onderdeel is van het concurre-

LUFTHANSA HEEFT HET LASTIG OP DE BEURS



Bron: Bloomberg