

AF EN BA: VLIEGEN MET DURE FRANJE

De luchtvaartsector onderging de afgelopen twee jaar de diepste terugslag in zijn bestaan. Alleen de resultaten van RyanAir herstelden krachtig.

TEKST: JACQUES POTUIJT
(FINANCIËEL CONSULTANT)



ATA taxeert dat de omzet van de sector vorig jaar wereldwijd met 85 miljard dollar is gedaald, waarbij de maatschappijen een gezamenlijk verlies van 9,9 miljard dollar leden. Dit volgt op een megaverlies van 16 miljard in 2008. Een reeks

luchtvaartmaatschappijen ging failliet (o.a. SkyEurope en Flyglobespan) of ging in surseance (Japan Airlines).

De recessie zette ook vaart achter de consolidatie. In Amerika fuseerde Northwest met Delta, en United Airlines met Continental Airlines. In Europa acquireerde Lufthansa Austrian Airlines en Brussel Airlines. Onder druk van de omstandigheden gaven na zeventien maanden onderhandelen ook British Airways en Iberia elkaar onlangs eindelijk het jawoord. Maatschappijen worden gedwongen tot nieuwe allianties, bedrijfsmodellen gaan op de schop, cargo maakt plaats voor passagiers en businessclass wijkt voor andere, minder geld opbrengende premiumplaatsen.

Er gebeurt veel, maar veel wordt overwogen door de omstandigheden afgedwongen en is weinig proactief. De wal zal het schip uiteindelijk wel keren, maar het herstel in het lopende boekjaar is nog uiterst broos. IATA, optimistisch als altijd, ziet de passagiersaantallen al terugkeren tot het niveau van voor de crisis en verwacht voor dit jaar voor de hele bedrijfstak een nettowinst van 2,5 miljard dollar. Om alles in het juiste perspectief te blijven zien, moet wel beseft worden dat dit cijfer nog slechts overeenkomt met 20 procent van het niveau van 2007.

Conjuncturele tegenslag en incidenten, zoals de IJslandse vulkaanruptie, domineren het beeld en ontnemen het zicht op meer structurele factoren. De belangrijkste hiervan zijn de niet te stuiten groei van discountmaatschappijen, de verschuiving van internationale luchtverkeersstromen naar nieuwe knooppunten in het Midden-Oosten (Dubai, Qatar en Abu Dhabi) en de opkomst van hogesnelheidstreinen als serieuze concurrent op de middellange afstanden.

RAMPJAAR

Ceo Pierre-Henri Gourgon van Air France-KLM bestempelt 2009/10, het vijfde jaar na de fusie waarin de synergieën rijkelijk hadden moeten binnenstromen, tot "annus horribilis". Dat slaat niet alleen op de schadelijke effecten van de crisis, maar ook op de tragische vliegcrash met vlucht A447 van Rio naar Parijs in juni 2009, waarbij alle 241 inzittenden om het leven kwamen. Na de ramp met de Concorde in 2000 en de bijna-crash van een toestel bij Toronto in 2005, zorgde de ramp in 2009 ervoor dat Air France-KLM in de Europese veiligheidsratings afzakte naar de 21ste plaats en dat zadelde de maatschappij op met een extra handicap in de concurrentiestrijd met British Airways en Lufthansa die qua veiligheid op de eerste en tweede plaats staan.

Door een ongelukkige afdekking van kerosineprijzen op het hoge niveau van 2008 is Air France-KLM aanmerkelijk zwaarder door de crisis getroffen dan Lufthansa en British Airways. Het nettoverlies van 811 miljoen euro in het per 31 maart geëindigde boekjaar 2008/09 verdubbelde vorig jaar nog eens tot bijna 1,6 miljard euro. Het net iets grotere

Lufthansa, dat zich nu weer nummer één in de Europese luchtvaartsector mag noemen, leed vorig jaar een bescheiden nettoverlies van 112 miljoen euro. British Airways, dat ongeveer half zo groot is, maakte weliswaar ook twee forse verliesjaren achter elkaar mee, maar verhoudingsgewijs was de situatie hier toch minder dramatisch.

De crisis heeft Air France-KLM wakker geschud. Onder het motto "keep the family together" werd een reeks aanpassings- en veranderingsprocessen in gang gezet met drie prioriteiten: betere beheersing van de capaciteit, herziening van het bedrijfsmodel gebaseerd op de combinatie passagiers en vracht en versterking van allianties en partnerships. Tot twee keer toe werd vorig

