



Research Memorandum 008-008

Column [www.luchtvaartnieuws.nl](http://www.luchtvaartnieuws.nl) van 25 augustus 2008

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

### **Van alles wat: over varkens, vliegtuigen, een bank, de IATA en Schiphol.**

Als u het al niet vermoedde, dan hebt u het vast wel gehoord van meneer Bisignani, het opperhoofd van de IATA: het gaat niet goed met de wereldluchtvaart en het gaat dit jaar al fout. Bij een olieprijs van \$135 gaat de Amerikaanse luchtvaart dit jaar al met zijn verouderde vliegende brandstofsponzen voor \$ 4,2 miljard de boot in en de Europese luchtvaart voor zo'n \$ 0,4 miljard. Daalt de olieprijs naar \$100, dan gaan ze in Amerika nog steeds goed nat, en houden we het dit jaar in Europa als totale luchtvaart sector nog net droog. Dat wil zeggen de grote netwerkcarriers ontspringen nog aardig de dans, maar de kleintjes krijgen het voor hun kiezen. De details kunt u nalezen op [www.airneth.nl](http://www.airneth.nl).

Nu hebben die IATA-cijfers niet alleen met de olieprijs te maken, maar ook met de afkoelende economie in Amerika, Europa en Japan. (De rest van Azië, het Midden Oosten en Zuid-Amerika groeit voorlopig lekker door met zo'n 4-7%). Dus de vraag naar vliegereizen in de VS en EU begint te tanen, terwijl de ticketprijzen omhoog moeten. Waar je het tegen die achtergrond een beetje benauwd van kan krijgen, is het aantal bestelde vliegtuigen: dit jaar moet het nog niet eerder vertoonde aantal van bijna 1300 exemplaren afgeleverd worden en volgend jaar het record aantal van bijna 1400. Sinds Tinbergen heet dat in de economie de varkenscyclus, omdat de boeren altijd met vetmesten beginnen als de vleesprijs goed is, terwijl de marktprijs is ingezakt als die beesten net lekker op gewicht zitten voor de vleeshandel. En het resultaat: overcapaciteit en instortende prijzen.

Onder deze omstandigheden is het niet vreemd als ook de Europese luchtvaart dit en komend jaar in een nieuwe concentratiegolf terecht komt met fuserende en omvallende carriers. Zo is BA eindelijk wakker geworden van de nieuwe concurrentie op Heathrow na de inwerkingtreding van het nieuwe EU-VS verdrag. BA heeft met American Airlines antitrust immuniteit in de VS aangevraagd voor een diepe alliantie. Niet gek, ruim vijftien jaar nadat zo'n formule in Nederland was bedacht. Tegelijk hebben ze ook maar de volgende stap gezet: Iberia wordt overgenomen, als Mevr. Kroes het goed vindt. Maar er zijn natuurlijk ook los zwervende partijen, die kunnen gaan omvallen. SAS zit al in de rode cijfers, bij Alitalia kent men sinds jaar en dag geen andere kleur in het jaarverslag, Olympic idem dito en Lot ligt er ook niet fris bij, zeker als daar elk jaar een politieke benoeming van een CEO plaats vindt. En dan is natuurlijk ook Austrian in de aanbieding.

Volgens Luchtvaartnieuws heeft de Amerikaanse zakenbank Lazards aan een Franse krant laten weten dat ze in opdracht van Air France-KLM (dat is de Franse

vertaling van KLM-Air France) een mogelijk belang in Austrian aan het verkennen zijn. Kijk dat is nou leuk nieuws. Het kan natuurlijk dat die Franse krant een grote duim heeft, maar als het waar is, zie je toch dat die financiële sector snel bijleert. De afgelopen tijd hebben ze het niet makkelijk gehad omdat ze niet zo goed wisten dat er allerlei waardeloze hypotheekzaten in die pakketjes die ze onderling verhandelden. Maar ze hebben geleerd van hun fouten! Optimale openheid is voortaan het devies. Zelfs bij de meest vertrouwelijke opdrachten gelijk maar de pers even gebeld. Toch heb ik het idee dat Spinetta beter even een andere bank kan vragen. Ik denk dat Fortis wel wil.

En dan de zorgen van Schiphol. Ook volgens luchtvaartnieuws verwacht Cerfontaine dat het dit jaar niks meer wordt en volgend jaar ook niet vanwege de vliegbelasting en de security kosten. Toegegeven, die vliegbelasting is een concurrentie verstorende factor, die alleen ten nadele van het verkeer op de Nederlandse luchthavens werkt. Alleen die security kosten begrijp ik niet helemaal. Is Schiphol daarmee onnodig veel veiliger dan andere Europese luchthavens of is de Nederlandse overheid roomser dan de paus (in Brussel)? Of is het regelen van die pasjescontrole zo'n kostbare zaak gebleken? Je weet het gewoon niet hè, want het is security en dus geheim.

Cerfontaine heeft trouwens het Kabinet een brief geschreven waarin hij voorstelt om die vliegbelasting in 2012 af te schaffen, want vanaf 2012 krijgen we een Europees handelsysteem voor CO2-emissierechten (ETS). In dat voorstel aan het kabinet zitten twee interessante gedachten: de vliegbelasting zou een groen oogmerk hebben, terwijl het toch primair om het binnen hengelen van € 350 miljoen ging teneinde de kabinetsplannen financieel sluitend te krijgen. Als ik Cerfontaine was zou ik in die brief aan het kabinet ook nog even fijntjes hebben gewezen op een andere financiële handreiking: dit jaar en volgend jaar wordt een superdividend van € 500 miljoen aan de aandeelhouders (lees hoofdzakelijk het rijk) uitgekeerd ten laste van de winstreserve. Voor hetzelfde geld had natuurlijk die winstreserve van Schiphol er wat minder riant bijgelegd en waren de start- en landingsgelden voor een bedrag van € 1 miljard lager uitgekapt in de afgelopen jaren. Trouwens als het kabinet handig is, dan noemen ze dit superdividend een groene winstuitkering.

Ook verbazingwekkend in de brief van Cerfontaine aan het kabinet is de gedachte dat met de afschaffing van die vliegbelasting moet worden gewacht tot 2012, omdat dan het ETS de zorg voor het milieu blijkbaar overneemt van de vliegbelasting. In de gauwigheid wordt echter even vergeten dat het meest effectieve instrument voor CO2-reductie allang in werking is getreden, namelijk de hoge kerosineprijs. De hele luchtvaartsector spant zich al tot het uiterste in om zo min mogelijk brandstof te gebruiken en dus zo min mogelijk CO2 uit te stoten. Als die olieprijs dus structureel hoog blijft, lijkt het me verstandig als Cerfontaine er nog een tweede brief aan het kabinet achteraan stuurt met het voorstel om de vliegbelasting maar gelijk in te slikken en in Brussel erop aan te dringen het ETS te heroverwegen. Inslikken van de vliegbelasting is natuurlijk lastig want Bos zit dan weer met een jaarlijks gat in de begroting van €350 miljoen. Maar hij moet niet kinderachtig doen, want dankzij diezelfde hoge olieprijs is dat gat ruimschoots te compenseren met de extra aardgasbaten.

Jaap de Wit

22 augustus 2008