

Verkeer en vervoer

KLM-BA: gemengde gevoelens

De afgelopen week meldde de KLM, dat de fusiebesprekingen met British Airways (BA) waren afgeketst. De nieuwsmedia wisten verder te noteren, dat de vakbonden opgelucht waren en de directie van de luchthaven Schiphol teleurgesteld. Gelet op de lange-termijnontwikkelingen in de luchtvaart, kunnen we ons afvragen of de vakbonden niet beter teleurgesteld hadden kunnen zijn en de luchthaven Schiphol opgelucht.

Het is en blijft concentratie

De vooralsnog stukgelopen fusiebesprekingen met BA zijn voor de actualiteit ongetwijfeld een boeiend item, maar met het oog op de toekomstige marktstructuur in de luchtvaart eigenlijk niet meer dan een hobbel op de weg naar de onvermijdelijke concentratie. Ook de Europese luchtvaart zal daaraan de komende jaren moeten geloven.

De achterliggende oorzaken zijn de breedtevoordelen en routedichtheidsvoordelen, die gerealiseerd kunnen worden door steeds grotere sternetten van lijndiensten te ontwikkelen. Dergelijke vormen van ladingconsolidatie duiken ook in andere vervoerstakingen op¹.

Nu de liberalisatie van de Europese luchtvaartmarkt in steeds hoger tempo om zich heen grijpt, beginnen deze economische krachten zich ook rond de interne markt te manifesteren. De EG-lidstaten met de zwakste carriers kunnen hoogstens trachten dat tempo nog wat te vertragen, maar dat levert slechts uitstel van executie op.

Daarbij komt dat het liberalisatietempo niet alleen wordt gedictieerd door de interne markt zelf. Ook de steeds intensievere concurrentie van de Amerikaanse megacarriers maakt dit concentratieproces op de iets langere termijn volstrekt voorspelbaar. Zowel op de Noordatlantische route, die voor veel Europese carriers nog steeds van levensbelang is, als binnen Europa, waar de Amerikaanse

maatschappijen praktisch volledig vrij zijn om hun gang te gaan, beginnen de nieuwe Amerikaanse megacarriers hun marktaandeel in hoog tempo uit te breiden. Met name Zuid-Europese vlagmaatschappijen, die dank zij het huidige luchtvaartpolitieke regime als een vorm van zwaar gesubsidieerd openbaar vervoer kunnen teren op hun afgeschermd thuismarkt, zullen het zwaar te verduren krijgen zodra hun thuismarkt volledig open komt te liggen.

Concentratie blijft dus het sleutelwoord voor de Europese (en op langere termijn ook de mondiale) luchtvaart en zal dat blijven tot het ultieme niveau van netwerksynergie is bereikt. We spreken dan van een beperkt aantal multimega-carriers, die zich bedienen van gekoppelde sternetten in alle continenten. In dat verband zijn al combinaties bedacht als 'Royal Ameripore Airlines'². Resumerend kan het volgende geconcludeerd worden. In het perspectief van een veranderende marktstructuur in de wereldluchtvaart ressorteert de vraag naar het al of niet doorgaan van een fusie tussen BA en KLM in wezen onder de actualiteitenrubriek 'Wie gaat er met wie?' Weliswaar is dit een intrigerende vraag, maar doorgaans worden dergelijke kwesties in andere weekbladen dan het nu voorliggende veel boeiender geanalyseerd. Bovendien schijnt in die periodieken regelmatig geconstateerd te worden "dat ze toch weer bij elkaar zijn". Het blijft dus afwachten.

Opluchting bij de vakbonden

De nieuwsmedia meldden naar aanleiding van de afgebroken fusiebesprekingen tussen KLM en BA dat de vakbonden merkbaar opgelucht waren. Een fusie met BA zou vervelende consequenties voor de werkgelegenheid en de arbeidsvoorwaarden bij de KLM hebben, zo wordt gevreesd. Een samenwerking met de European Quality Alliance (EQA), waarin SAS, Swissair en Austrian Airlines samenwerken, zou op deze punten meer perspectief bieden. Tegen de achtergrond van de geschetste concentratietendensen en de globalisering van de luchtvaart is die opluchting te herleiden tot hetzelfde gevoel dat de spreekwoordelijke struisvogel pleegt te koesteren. In een bij uitstek internationaal georiënteerde vervoertak als de luchtvaart getuigt het koesteren van een nationaal bepaald salarisniveau van weinig realiteitsbesef voor de lange-

termijnontwikkelingen in deze vervoertak.

De groeiende concurrentie van de Amerikaanse carriers zal ook de vakbonden nopen tot het ontwikkelen van enig gevoel voor internationale loonkostenontwikkelingen in de luchtvaart, te meer daar het hier gaat om zo'n 25-35% van de totale exploitatiekosten van een gemiddelde luchtvaartmaatschappij.

Om daarvan iets te schetsen het volgende. Voordat de deregulering van de Amerikaanse luchtvaart eind jaren zeventig inzette, betaalden Amerikaanse maatschappijen hogere salarissen dan andere internationale luchtvaartmaatschappijen. De Europese luchtvaartmaatschappijen zaten toen nog in de middenmoot en de Verre-Oostencarriers daar nog weer ruimschoots onder. De opkomende concurrentie in de VS heeft de Amerikaanse carriers intussen gedwongen tot aanzienlijke loonkostenreducties, hetzij door een integrale salarisvermindering, hetzij door de introductie van een salarisstructuur in twee lagen, waarbij nieuwe werknemers tegen een veel lager salaris werden aangenomen.

Binnen tien jaar tijd is daardoor het loonkostenniveau van de Amerikaanse carriers zodanig gedaald, dat dit nu onder dat van de belangrijkste Westeuropese luchtvaartmaatschappijen ligt, British Airways uitgezonderd. De verhouding tussen het loonkostenniveau van de Europese en de Verre-Oostencarriers is intussen niet wezenlijk veranderd: Singapore Airlines zit bij voorbeeld met zijn salarissen voor cockpitpersoneel op de helft van wat de KLM betaalt, terwijl het cabinepersoneel op twee derde zit van de KLM-salarissen. Zolang dergelijke salarisverschillen gecompenseerd worden door produktiviteitsverschillen is er uiteraard weinig aan de hand. Het tegendeel is echter het geval. Gemeten in aangeboden ton-km's per werknemer staan de Europese maatschappijen overduidelijk onderaan de produktiviteitsladder. De Amerikaanse carriers staan daar een paar treden boven en ruimschoots bovenaan melden zich de Verre-Oostencarriers: Singapore Airlines scoort bij voorbeeld een produktiviteit die bij-

1. Zie daarvoor J.G. de Wit, Concentratie in de luchtvaart, *ESB*, 4 december 1991, blz. 1204-1208.

2. Zie bij voorbeeld L. Gialloreti, *Strategic airline management, the global war begins*, Londen, 1988, blz. 200.

na 2,5 maal zo hoog is als die van de KLM.

Deze loonkosten- en produktiviteitsverschillen laten zich uiteindelijk vertalen in de kritische beladingsgraad³ van de afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen. In een geliberaliseerde markt is dat cijfer in hoge mate bepalend voor de kans op overleving. Een nauwere samenwerking tussen KLM en BA had uitzicht kunnen bieden op een voor Amerikaanse begrippen concurrerende kritische beladingsgraad. (Dank zij het bilaterale luchtvaartpolitieke regime blijft de concurrentiekracht van de Verre-Oostencarriers in Europa voorlopig nog binnen de perken.)

Al met al zou een gevoel van teleurstelling in plaats van opluchting bij het mislukken van de fusiebesprekingen toch misschien meer op zijn plaats zijn geweest met het oog op de lange-termijnwerkgelegenheid.

De teleurstelling van Schiphol

Eveneens volgens de nieuwsmedia zou de directie van de NV Luchthaven Schiphol in tegenstelling tot de vakbonden wel teleurgesteld zijn over het stuklopen van de fusiebesprekingen. Een fusie tussen BA en KLM zou namelijk, aldus de nieuwsmedia, de beste basis voor de ontwikkeling van Schiphol tot een van de weinige mainports in Europa bieden. De thuisbasis van BA, Heathrow, kampt immers met forse capaciteitsproblemen.

Algemeen bekend is inderdaad dat de luchthaven Schiphol een mainportstrategie nastreeft. Hoe zo'n mainportstrategie inhoudelijk vorm gegeven moet worden, is tot nu toe echter nog niet zo goed duidelijk geworden. De indruk bestaat dat dit vooral wordt opgevat als een facilitaire kwestie: zolang we ervoor zorgen dat Schiphol over voldoende reservecapaciteit kan beschikken en adequate achterlandverbindingen heeft, loopt Schiphol vanzelf vol tot het niveau van een mainport.

Ook het *Plan van aanpak Schiphol en omgeving* getuigt van dit geloof. De integrale versie meldt bijvoorbeeld: "... De KLM heeft de mogelijkheid om uit te groeien tot een megacarrier. Daartoe is het noodzakelijk dat de capaciteit van Schiphol wordt aangepast. De ontwikkeling van de KLM tot een grote, mondiale luchtvaartmaatschappij en de ontwikkeling van Schiphol hangen met elkaar samen. (...) Indien de KLM een andere luchthaven als thuishaven zou kiezen, bij voorbeeld omdat Schiphol

onvoldoende capaciteit kan bieden, zal dit de mainportstrategie van Schiphol negatief beïnvloeden, tenzij een andere grote luchtvaartmaatschappij Schiphol als thuishaven kiest. De kans daarop is betrekkelijk gering"⁴.

De lange-termijnvisie op de luchtvaart, waarop de mainportstrategie in het Plan van aanpak stoelt, lijkt al met al hoofdzakelijk te zijn ingegeven door de overtuiging dat de komende vijftientwintig jaar steeds meer van hetzelfde te bieden hebben: de KLM wordt vast en zeker een megacarrier en is niet weg te denken van Schiphol.

Dit door zijn eenvoud aantrekkelijke, maar desalniettemin tamelijk onwaarschijnlijke toekomstbeeld ligt ten grondslag aan een pakket investeringen van zo'n f 22 mrd. om van Schiphol een mainport te maken. Zelfs als de KLM neigingen vertoont om samen te gaan met BA, blijft de reservecapaciteit van Schiphol blijkbaar onveranderlijk de garantie voor een mainportontwikkeling. Heathrow zit immers vol, zo is blijkbaar de gedachtengang.

Ander scenario voor Schiphol

Naast deze gedachtengang is het niet zo moeilijk een andere te plaatsen voor de ontwikkeling van Schiphol, rekening houdend met de toemende concentratietendenzen.

Bij een beschouwing van de verschillende luchthavensystemen in West-Europa blijven de verschillen ongeacht de mate van congestie toch beperkt. Landen waar de nationale luchthaven met congestie te kampen heeft ontwikkelen weliswaar een steeds decentraler luchthavensysteem, maar de intercontinentale vluchten van de nationale luchtvaartmaatschappij blijven hoofdzakelijk op de nationale luchthaven geconcentreerd.

Zo kent Duitsland naast Frankfurt 13 internationale luchthavens, waar miljoenen passagiers worden afgehandeld. Het intercontinentale vervoer van Lufthansa is echter praktisch geheel op Frankfurt geconcentreerd. Voor Engeland geldt hetzelfde. BA heeft haar operaties en met name het intercontinentale verkeer sterk op Heathrow geconcentreerd. Luchthavens zowel in de Londense regio (Gatwick en te zijner tijd Stansted) als daar buiten (Manchester) verwerken weliswaar steeds meer internationaal en aanvullend intercontinentaal verkeer, maar blijven hubs van een lagere orde.

Ook in congestievrije systemen tekent zich een dergelijke gelaagdheid af. In Frankrijk is sprake van een sterk gecentraliseerd luchthavensysteem om de eenvoudige reden dat Parijs Charles de Gaulle een riante reservecapaciteit heeft. Alle Air France-vluchten worden uitgevoerd vanaf Parijs CDG. De overige luchthavens hebben een sterk regionale functie als hub-luchthavens van een lagere orde.

In de VS zijn door een open, homogene en grote markt de netwerken van de mega-carriers veel verder uitgekristalliseerd tot gelaagde 'hub & spoke'-systemen, waarbij sommige megacarriers meer dan één primaire hub hebben ontwikkeld. De Europese markt leent zich echter noch door de ruimtelijke concentratie van economische activiteiten noch door de marktomvang voor 'hub & spoke'-systemen met meer dan één primaire hub⁵.

Tegen deze achtergrond is het daarom niet ondenkbaar dat de oude reclameboodschap 'Schiphol, de derde Londense luchthaven' bij een fusie KLM-BA uiteindelijk een andere dubbele bodem zou krijgen dan inderijd bedoeld was. Heathrow zou na een fusie ondanks alle congestie de centrale hub van het nieuwe conglomeraat zijn gebleven en Schiphol zou als nieuwe secundaire hub in het Britse luchthavensysteem zijn ingevoegd.

De rol van secundaire hub hoeft echter allerminst te betekenen dat de passagiersprognoses voor Schiphol achterhaald zijn. Als dat evenwel met een verschraving van het lijndienstenpakket op intercontinentale bestemmingen gepaard gaat, is het de vraag of dat nu de beoogde mainport is, waarmee de Nederlandse economie op de langere termijn is gebaat.

Jaap de Wit

De auteur is als hoogleraar Vervoerseconomie verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. Tevens is hij werkzaam bij de Rijksluchtvaartdienst. Hij schreef dit artikel op persoonlijke titel.

3. Die beladingsgraad waarbij 'break-even' geopereerd wordt.

4. Stuurgroep Plan van aanpak Schiphol en omgeving, *Integrale versie Plan van aanpak Schiphol en omgeving*, Den Haag, 1991, blz. 10.

5. De rol van Genève ten opzichte van Zürich en Barcelona ten opzichte van Madrid is die van een onhandige tussenstop voor de betrokken nationale luchtvaartmaatschappij.