

Vrije luchtwegen

In 1978 besloot het Amerikaanse Congres om de streng gereguleerde luchtvaart te liberaliseren. Tarieven, bestemmingen en de toe- en uittreding op routes werden overgelaten aan het vrije spel van de markt. De Europese Commissie staat voor de interne markt hetzelfde voor ogen. Met ingang van volgend jaar krijgen de luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten meer ruimte om ook binnenlandse vluchten in één van de lidstaten te verzorgen. Daarentegen is het luchtverkeer tussen de continenten door vele bilaterale verdragen aan banden gelegd, maar het ziet ernaar uit dat ook daarin verandering komt. Doel van de deregulering is om het luchtverkeer efficiënter te maken, hetgeen de welvaart van de consument bevordert. In hoeverre wordt dit doel bereikt?

De pleitbezorgers voor de luchtvaartderegulering in de VS voorspelden dat er een markt zou ontstaan waarin de prijzen gelijk zouden worden aan de marginale kosten van de meest efficiënte ondernemingen. Men vermoedde dat boven een zekere minimale vliegtuigomvang geen schaalvoordelen meer te behalen waren, waardoor concurrentie gewaarborgd was. Bovendien zou door het vrijwel ontbreken van toetredingsbarrières alleen al de dreiging van potentiële concurrenten voldoende zijn om monopoliewinsten te voorkomen. Hoewel de reorganisatie van de Amerikaanse luchtvaart nog niet ten einde is, kan wel een tussenbalans worden opgemaakt. Hoewel de consument aanvankelijk profiteerde van de toenemende concurrentie, bleek de deregulering eind jaren tachtig toch monopolievorming in de hand te werken. Er ontstonden netwerken, 'hub-and-spoke'-systemen, waarvan alleen de grootste maatschappijen de efficiëntievoordelen volledig konden benutten, en waarmee zij de concurrentie afroefden. Mede hierdoor ontstonden enorme congestieproblemen op de 'hub'-luchthavens.

De dominantie van enkele grote luchtvaartondernemingen leidt tot twee tendensen. De eerste is een hernieuwde roep om regulering: stringenter mededingingsbeleid en een verbod op marketingtechnieken die grote ondernemingen bevoordelen boven kleine. De tweede is een versterking van de marktwerking: toelaten van buitenlandse ondernemingen op de Amerikaanse markt en de prijs van landingsrechten overlaten aan de markt. Dit laatste zou de congestieproblemen tijdens piekuren kunnen terugdringen. Maar het kan waarschijnlijk weinig uitrichten tegen de dominantie van de grote luchtvaartmaatschappijen; zij zouden de prijs van de landingsrechten flink kunnen opdrijven om vervolgens te profiteren van de netwerkvoordelen die de hub van nature biedt. De potentiële prijsverhoging is gelijk aan de kosten van omvliegen via een andere hub. Zeker als een luchtvaartmaatschappij meerdere met elkaar verbonden hubs kan beheersen, veroorzaken de natuurlijke monopolies waartoe de hub-and-spoke-systemen kunnen leiden, uiteindelijk de paradoxale situatie dat prijsregulering opnieuw aan de orde is.

Voor de Europese interne markt ligt in principe een gelijksoortige ontwikkeling als in Amerika voor de hand. Maar er zijn ook verschillen. Ten eerste zijn vooral in West-Europa de afstanden tussen de hubs (Londen, Parijs, Frankfurt, Schiphol) relatief klein. Dit versterkt de concurrentie tussen de hubs. Tevens wordt de markt verbreed door substituten voor het vliegtuig, zoals de hoge-snelheidstrein. Ten tweede zijn in Europa de banden tussen de nationale luchtvaartmaatschappijen en hun internationale luchthavens zeer sterk. Deze luchthavens functioneren daardoor nu al min of meer als een hub in een hub-and-spoke-netwerk, zodat een aardverschuiving zoals in de VS onwaarschijnlijk lijkt. In de huidige overgangssituatie, waarin internationale concurrentie slechts beperkt mogelijk is, verlagen de luchtvaartmaatschappijen hun kosten en versterken zij hun (inter-)nationale hub-and-spoke-systemen. Dit alles heeft echter niet kunnen voorkomen dat vele Europese luchtvaartmaatschappijen forse verliezen hebben geleden. Dit heeft deels te maken met de recessie die, evenals in Amerika, voor een lagere dan verwachte bezetting heeft gezorgd, maar deels ook met de prijzenslag in het intercontinentale verkeer om zoveel mogelijk aanvoer naar de nationale of regionale netwerken veilig te stellen. Daarom zijn samenwerkingsverbanden met intercontinentale partners belangrijk. Hierbij verzekeren beide partijen hun netwerken van intercontinentale aanvoer.

De deregulering van het intercontinentale verkeer, ten slotte, moet de voordelen van het luchtverkeer via netwerken ook op mondiaal niveau realiseren. Nederland probeert te profiteren van een liberale koers door het verkeer met de VS volledig vrij te maken. Daarbij zou Schiphol een entree voor Europa kunnen worden, waarvoor de KLM een netwerk met het achterland heeft. Voor de Amerikanen kan de KLM zorgen voor meer concurrentie op de binnenlandse markt. De Fransen daarentegen zijn zeer beducht voor Amerikaanse concurrentie en nemen Air France voorlopig in bescherming. Met een liberaal luchtvaartbeleid kan Nederland van de verdeeldheid onder de lidstaten profiteren. Zolang andere lidstaten de toegang tot hun markt voor niet-lidstaten beperken kan Nederland via een omweg voor de aan- en afvoer van intercontinentaal verkeer zorgen en daarmee de hubfunctie van Schiphol versterken.

Voor zover de deregulering nu valt te overzien, kan worden vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen bij de overgang naar meer marktwerking kostenbesparingen doorvoeren, waar de consument in eerste instantie van profiteert. Maar de situatie van volledige mededinging zoals de Amerikanen die voor zich zagen blijkt vooral door het ontstaan van netwerken waar grote maatschappijen het meest van profiteren, een illusie. Tegelijk met het wegvallen van de regels laten de grote maatschappijen hun marktmacht gelden, waardoor de positie van de consument weer verzwakt.

T.P. van Walderveen