

## DE DRIE GROOTSTE UITDAGINGEN

### 1 De Chinezen komen

De markt voor vliegtuigbouwers is al decennia een duopolie, maar daar kan op termijn verandering in komen. Comac, dat flinke (financiële) ondersteuning krijgt van de Chinese staat, wil een grote derde speler worden.

Het bedrijf ondervond problemen met het certificeren van zijn C919 model in de Verenigde Staten, maar het hoopt nog dit jaar zijn eerste vliegtuig aan een Chinese maatschappij te leveren.

Voorlopig zullen weinig westerse maatschappijen het aandurven om met Comac in zee te gaan, maar de Chinese markt is groot (er staan al meer dan duizend orders uit) en mogelijk krijgt Comac makkelijker voet aan de grond in Azië, Afrika en Rusland. Als de productie eenmaal is opgeschaald, lijkt onvermijdelijk dat Comac de strijd zal aangaan met de twee westerse vliegtuiggeuzen.

### 2 Leveranciersproblemen raken kasstroom

De plagen in de toeleveranciersketen schaden niet alleen de reputatie van Airbus. Doordat het leeuwendeel van de contanten pas wordt overgemaakt bij levering van een vliegtuig, neemt de toeleveringsproblematiek een flinke hap uit de kasstroom.

Zo was de post voorraden van bijna 32 miljard euro eind 2018 nooit hoger, voornamelijk vanwege

“de impact van de late levering van motoren”. Het is naast hoge investeringen in de opvolger van de succesvolle A320, een reden voor de matige conversie van winst in kasstromen in de laatste jaren.

Het is niet uit te sluiten dat het werkkapitaal de komende jaren significant zal verslechteren. Wil Airbus het risico op toeleveringsproblemen beperken, dan zal het ruimere voorraden moeten aanhouden.

### 3 Ongelukkige hand in jumbo's

Het A380-project werd rond de eeuwwisseling door Airbus bestempeld als het antwoord op Boeings dominantie in de markt voor grote vliegtuigen. Maar afgelopen februari – 12 jaar nadat het vliegtuig in productie ging – haalde Airbus een streep door zijn plannen.

Het bericht om de productie van het dubbeldeksvliegtuig met 550 stoelen te stoppen volgde op een aankondiging van Emirates om orders in te trekken. In het *widebody* segment, vliegtuigen met twee gangpaden zoals de nieuwe Boeing Dreamliner of de Airbus A350, is Boeing duidelijk een maatje groter dan zijn Frans-Duitse evenknie. De Amerikanen hebben hier een marktaandeel van 75 procent.

Het is de vraag of Airbus ooit een vuist kan maken in dit segment tegen Boeing en het is wellicht interessanter om puur te concentreren op de veelal winstgevendere kleinere vliegtuigen.

vanuit alle hoeken van Europa naar een megafabriek in Toulouse gevlogen om deze vervolgens tot één vliegtuig te smeden. De motor komt uit het VK, de romp uit Duitsland en de staart uit Spanje.

Airbus ontstond in de jaren 70 als politiek Europees initiatief om de Amerikaanse hegemonie in de vliegtuigindustrie te doorbreken, en zowel de Franse als de Duitse staat is nog altijd een belangrijke aandeelhouder in het bedrijf. De politieke ballast maakt dat Airbus minder efficiënt kan opereren dan zijn Amerikaanse aartsrivaal.

Een verdere complicatie is de toeleveranciersketen van Airbus die bestaat uit meer dan 15.000 bedrijven in meer dan honderd landen. Niet al deze toeleveranciers kunnen de productiegroei van Airbus bijbenen. In 2016 waren er problemen met de levering van cabines en andere componenten, waardoor Airbus-klanten teleurgesteld moesten worden.

Begin vorig jaar had Pratt & Whitney problemen met leveren van de motor voor de A320, met afstand het meest succesvolle en winstgevendende Airbus-vliegtuig. In de zomer stonden circa honderd vliegtuigen, waarin alleen de motor ontbrak, stof te vangen in de hangars in Toulouse. Naar verluidt spraken de werklui in de hangars over de afdeling “zweefvliegtuigen”.

Tot diep in 2018 twijfelden beleggers of Airbus zijn productietarget zou halen van 800 vliegtuigen. Maar door de motorleverancier publiekelijk onder druk te zetten en in het laatste kwartaal 300 jets af te leveren, wist Airbus de doelstelling precies te behalen.

Bij de kwartaalcijfers werd zoals gezegd benadrukt dat Airbus op schema ligt om dit jaar tussen de 880 en 890 vliegtuigen af te leveren. Maar het risico op strubbelingen met toeleveranciers blijft altijd boven het bedrijf hangen.

