

AIRBUS

MOET PRODUCTIEPROBLEMEN ACHTER ZICH LATEN

Door structurele groei van de luchtvaartsector weet Airbus al 16 jaar ieder jaar meer vliegtuigen af te leveren. Het orderboek zit tjokvol, dus ook in de komende jaren zal de productie toenemen. Het grootste risico lijkt dat Airbus' toeleveranciers de groei niet kunnen bijbenen.

Het was de vraag die wel gesteld moest worden bij de recente presentatie van Airbus over de resultaten van de eerste drie maanden.

Of topman Guillaume Faury al indicaties had dat luchtvaartmaatschappijen overwegen over te stappen op een Airbus-vliegtuig (A320) nu Boeing haar 737 MAX vliegtuigen aan de grond houdt, vanwege de twee dodelijke crashes van het vlaggenschip van de Amerikanen.

Topman Faury, in april benoemd tot hoogste baas, gaf een diplomatiek antwoord. "Ik kan alleen zeggen dat er een sterke vraag is naar de A320, maar dit was ook al zo voor de recente gebeurtenissen."

Een blik op de doelstellingen laat zien dat Airbus voor het eerst in vijf jaar aartsrivaal Boeing voorbijgaat.

Eind april waarschuwde Boeing dat het de 737 MAX voorlopig aan de grond moet houden waardoor het significant minder vliegtuigen zal afleveren dan de minimaal 895 jets die eerder werden gecommuniceerd.

Faury was een week later bij de kwartaalcijfers aanzienlijk

Airbus beoordeeld

Is Airbus een interessante belegging? De VEB beoordeelt de Franse-Duitse vliegtuiggigant aan de hand van vijf criteria.



De verkopen van Airbus stegen in het laatste halve decennium met 2,5 procent per jaar. En het orderboek van Airbus zit met ruim 7500 vliegtuigen tjokvol. Analisten houden rekening met een versnelling van de groei in verkopen in de komende jaren tot gemiddeld circa 5 procent per jaar. Als Airbus operationele strubbelingen kan voorkomen, levert die groei aandeelhouders door de relatief hoge ROIC veel op.

optimistischer en herhaalde de verwachting om dit jaar tussen de 880 en 890 Airbus-vliegtuigen af te leveren.

GROEI GEEN PROBLEEM

Aan de vraag ligt het in ieder geval niet. Het vliegverkeer zal de komende decennia explosief stijgen door een uitdijende middenklasse in landen als China, India en Brazilië.

Vliegtuigmaatschappijen lopen hierop vooruit en hebben orders uitstaan van bij elkaar honderden miljarden dollars bij zowel Airbus als Boeing.

Door de marktstructuur (duopolie) en de hoge toetredingsdrempels moet die verwachte groei ook profijtelijk worden voor aandeelhouders in Airbus en Boeing. In de afgelopen jaren behaalden de twee bedrijven een rendement op geïnvesteerd kapitaal dat ruimschoots boven de kostenvoet van kapitaal lag.

Het grootste probleem lijkt of de bedrijven de vele orders wel aankunnen en fouten in de productie kunnen worden voorkomen.

VEILIGHEID BOVEN ALLES

Er zijn verscheidene redenen waarom er al decennia feitelijk

maar twee bouwers van grote passagiersvliegtuigen in de wereld zijn. Een belangrijke oorzaak hangt samen met veiligheid.

Voordat een vliegtuig de lucht in mag, moet het aan duizenden veiligheidseisen voldoen. Denk aan honderden uren van proefvluchten, vele inspecties van de vliegtuigcomponenten en verschillende tests die een inschatting maken van de betrouwbaarheid van het productieproces.

De knowhow voor het certificeren van een vliegtuig – een proces dat jaren kan duren – is iets dat een nieuwe toetreder niet snel kan kopiëren.

Het bewijs hiervoor is dat het Chinese Comac, dat flinke steun van de staat krijgt, er vooralsnog niet in slaagt om zijn C919-vliegtuig buiten China te verkopen vanwege problemen met certificering. Door communicatieproblemen en verkeerde interpretatie van veiligheidseisen moest Comac eind vorig jaar vertragingen aankondigen.