



Het rendement op geïnvesteerd kapitaal (ROIC) van Airbus lag vorig jaar met 14,7 procent boven de WACC van 10,3 procent. Er zijn de facto maar twee spelers in de markt en Airbus beschikt over verschillende concurrentievoordelen. Door flink in de kosten te snoeien, niet-kern-onderdelen af te stoten en de productie op te voeren wist Airbus het rendement in de laatste jaren op te krikken.

Het heeft er – ironisch genoeg – alle schijn van dat de veiligheidseisen zullen worden aangescherpt in verband met de recente crashes waardoor nieuwe toetreders nog meer zullen worden ontmoedigd.

GOKKEN MET MILJARDEN

De ontwikkeling en bouw van een nieuwe type vliegtuig vergt minimaal tien miljard euro aan investeringen. In de regel ben je vijf tot zeven jaar verder voordat voldoende schaal en productiekennis is opgebouwd en een nieuw type vliegtuig met winst kan worden verkocht. Het kan daarna nog tien jaar duren voor de investering is terugverdiend. Als dit al ooit gebeurt.



Beleggers betalen ruim tien keer het verwachte bruto bedrijfsresultaat (ebitda) voor Airbus (ondernemingswaarde, dus inclusief de nettoschuld). Aartsri-vaal Boeing kost – ondanks een als gevolg van de crashes gedaalde koers – circa 14 keer het bedrijfsresultaat.

Het risico op falen is niet slechts theoretisch. Zo maakte Airbus in februari bekend de productie van de Airbus A380 te stoppen nadat enkele grote vliegmaatschappijen hun orders voor de superjumbo hadden ingetrokken. De maatschappijen zaten niet te wachten op de kerosineslurpende dubbeldekkers die alleen rendabel waren op populaire vluchten omdat ze anders moeilijk vol te krijgen zijn.

Voormalig topman Tom Enders sprak van een “pijnlijke” beslissing na “alle inspanningen, investeringen en zweet” die het bedrijf in het project had gestoken. We moeten naar de feiten kijken en “we hebben niet genoeg orders om het programma te continueren”, aldus de in april vertrokken voorman.

