



Sinds de eeuwwisseling investeerde Airbus bijna 20 miljard euro in dit nieuwe type jumbo waarvan er uiteindelijk slecht 250 stuks de hangars in Toulouse verlieten.

Het A380-project is een financiële ramp voor Airbus, maar het laat ook zien dat de risico's van het op de markt brengen van een nieuw vliegtuig zo groot zijn dat weinig (nieuwe) spelers zich op deze markt zullen begeven. Alleen het kapitaalkrachtige Airbus en Boeing kunnen dit soort zeperds opvangen, ook al omdat zij risico's spreiden over meerdere types vliegtuigen en andere activiteiten. Zo levert Airbus ook helikopters aan defensie en is het actief in de ruimtevaart.

OVERSTAPDREMPELS

Als gekeken wordt naar de technische specificaties – denk aan bereik en energie-efficiëntie – verschillen de toestellen van Boeing en Airbus weinig van elkaar. Maar vanwege het feit dat het besturingssysteem verschilt, maakt het voor cabinepersoneel en piloten wel uit in welk vliegtuig zij stappen.

Een piloot is jaren intensieve (en dure) training met simulators verder om een bepaald type

vliegtuig veilig te kunnen besturen. Vliegtuigmaatschappijen hebben bovendien graag een vloot met één vliegtuigmerk omdat het onderhoud hierdoor efficiënt kan worden uitgevoerd, denk alleen al aan de voorraden van reserveonderdelen die moeten worden opgeslagen. Het is een belangrijke reden dat de Ierse budgetmaatschappij Ryanair louter met de Boeing 737 vliegt en EasyJet alleen zaken doet met Airbus.

De loyaliteit van klanten maakt dat marktaandelen redelijk stabiel zijn. Zo hebben Airbus en Boeing elk ongeveer de helft van de markt voor kleinere vliegtuigen met één gangpad (*narrow bodies*).

TOELEVERING KNELPUNT

Airbus is met een omzet van ruim 60 miljard euro de op één na grootste vliegtuigfabrikant ter wereld. Maar het lijkt weinig te profiteren van eventuele schaalvoordelen. Ondanks – naar eigen zeggen – goed op de kosten te letten, zit er een structurele kloof in winstmarge tussen Airbus en Boeing.

Door de politieke inmenging worden bij Airbus de componenten

balans



Airbus had ultimo 2018 circa 13 miljard euro meer cash dan schulden op de balans staan. Aangezien er vaak jaren zitten tussen de aanbesteding en de uiteindelijke levering van een vliegtuig is een hoge kredietwaardigheid van eminent belang voor een vliegtuigbouwer. Maar de huidige cashbuffer van bijna 2 keer de ebitda is wellicht wat overdreven. In ieder geval kan het bedrijf tegen een stootje.

dividend



Airbus verhoogde het dividend in de laatste vijf jaar met circa 17 procent per jaar. Het bedrijf is een relatief betrouwbare betaler. Sinds de eeuwwisseling werd de uitkering één keer geschrapt, in de nasleep van de kredietcrisis (2010). De payoutratio – dividend gedeeld door winst – bedroeg in 2018 ruim 40 procent.