



inmiddels een groot vraagteken. Vooral de problemen bij Boeing springen in het oog: de Amerikaanse vliegtuigbouwer kreeg begin 2024 te maken met een paneel dat tijdens een vlucht uit een toestel van Alaska Airlines viel. Wereldwijd werden alle toestellen van dat type aan de grond gezet. United Airlines liet bijvoorbeeld al weten dat de maatschappij daardoor naar alle waarschijnlijkheid een verlies zal boeken in het lopende kwartaal.

En niet alleen de 737-Max-toestellen leveren problemen op voor Boeing. De Amerikaanse fabrikant van defensie- en burger-vliegtuigen heeft te maken met grote productie vertragingen, bijvoorbeeld bij de levering van de 777X-serie, die al zes jaar achterloopt op schema. Ook de leveranciers van vliegtuigmotoren, zoals GE en Rolls-Royce, hebben grote moeite met het op tijd leveren van bestellingen, een combinatie van ontwerp problemen en een traag herstel van de toeleveringsketens.

“Dit zorgt er mogelijk voor dat maatschappijen wat minder snel kunnen groeien dan ze zouden willen”, denkt Nicolas Owens van Morningstar. Ook de maatschappijen zelf verwachten niet dat de problemen voorbij zijn. “Ik hoop dat er geen verrassingen meer komen, maar als ik zou zeggen dat dit inderdaad zo gaat zijn, zou ik liegen”, antwoordde Delta-ceo Ed Bastian bijvoorbeeld op vragen van analisten over de situatie bij Boeing. Cfo Mike Leskinen van United liet zich in vergelijkbare bewoordingen uit: “De Max 10 is een geweldig vliegtuig, maar we kunnen er niet op rekenen. We zijn dus aan het werken aan alternatieven.”

TEKORT AAN PERSONEEL

Naast een tekort aan vliegtuigen is er ook een tekort aan cockpit-personeel. Tijdens de pandemie gingen veel piloten met pensioen, vaak aangemoedigd door aantrekkelijke vertrekregelingen. Dat scheelde de maatschappijen op de

korte termijn veel kosten. Maar toen de vraag naar vluchten daarna veel sneller aantrok dan waar vliegmaatschappijen op rekenden, ontstond een tekort aan piloten. In 2023 namen de grote luchtvaartmaatschappijen 13.000 nieuwe piloten aan, waarvan veel afkomstig waren van kleinere maatschappijen. Die kwamen daardoor weer in de problemen.

Voor de grote maatschappijen lijken de problemen nu goeddeels opgelost: Delta verwacht dit jaar bijvoorbeeld nog maar 1100 nieuwe piloten aan te nemen, de helft van de jaarlijkse instroom in 2023 en 2022, maar nog steeds meer dan voor corona. Op de lange termijn blijft het pilotentekort een thema, en niet alleen in Amerika. Boeing schatte onlangs dat er wereldwijd zo'n 650.000 nieuwe piloten nodig zullen zijn in de komende twintig jaar, gezien het aantal vliegtuigen dat gebouwd gaat worden. Een oplossing zou kunnen zijn dat het aantal piloten in de cockpit wordt teruggebracht van twee naar één, iets waar verschillende vliegtuigbouwers en maatschappijen onderzoek naar doen. Vanuit de beroepsgroep is er echter fel verzet tegen deze ontwikkeling.

Dan is er ook nog een groot gebrek aan luchtverkeersleiders. In New York lag het aantal luchtverkeersleiders afgelopen jaar op nipt meer dan de helft van het benodigde aantal. Daardoor hebben verschillende grote luchtvaartmaatschappijen de afgelopen jaren vluchten op de New Yorkse luchthavens moeten annuleren.

Toch is een dergelijke schaarste geen enorm probleem voor de maatschappijen, denkt Fitch-analist King. Omdat het aantal vluchten erdoor beperkt wordt, blijft de vraag naar vliegtickets het aanbod overstijgen en kunnen de maatschappijen hogere prijzen vragen. Die dynamiek zal volgens King in ieder geval dit jaar nog aanhouden, wat positief is voor de rendementen.

