



tien dagen tijd 16.700 vluchten moest annuleren.

Ondertussen zijn de omzetten bij de vier grootste maatschappijen en ruimschoots hersteld van de coronacrisis. Vliegtuigen zitten inmiddels weer net zo vol als vóór de pandemie, met een gemiddelde bezetting van een kleine 84 procent, zo blijkt uit gegevens van het Amerikaanse ministerie van Transport.

BEURSKOERSEN LAGER

Alle vier de grote maatschappijen boekten in 2023 recordomzetten en waren zeer winstgevend. De beurskoersen bleven evenwel achter bij de herstelde resultaten. De marktwaarde van Delta, dat samenwerkt met Air France-KLM, ligt bijvoorbeeld nog zo'n 30 procent onder die van vóór de wereldwijde lockdowns. Ook United (-43 procent), Southwest

(-35 procent) en American Airlines (-25 procent) voelen nog aardig wat coronapijn in de beurskoersen. Daarmee doen de Amerikaanse maatschappijen het over het algemeen nog steeds beter dan hun Europese concurrenten: Air France-KLM staat ruim 70 procent onder de koers van ultimo 2019, en het Brits-Spaanse IAG staat zo'n 65 procent lager.

De verschillen tussen de Europese en Amerikaanse markt zijn dan ook groot. Waar in Europa prijsvechters als Ryanair en EasyJet een grote rol spelen en veel van de *legacy carriers* verdrukken, geldt de Amerikaanse markt als oligopolie (een markt met een klein aantal dominante bedrijven). De Grote Vier zijn, na een fusiegolf in de jaren 90 en 2000, goed voor 80 procent van de Amerikaanse vliegmarkt.

Prijsvechters bestaan wel, maar spelen een marginale rol. "De grote luchtvaartmaatschappijen concurreren niet rechtstreeks, maar richten zich veel meer op het halen van meer waarde uit hun huidige klanten", beschrijft luchtvaartanalist Roger King van Fitch Ratings de markt.

Hiervoor zetten maatschappijen en vooral loyaliteitsprogramma's in. Zo haalt American Airlines twee derde van zijn omzet uit klanten die lid zijn van het *frequent flyer*-programma. Het zijn vooral de vaste klanten die geld besteden aan duurdere stoelen en andere upgrades bij hun vluchten. Omdat de beloningen voor trouwe klanten groot zijn – denk aan comfortabelere plekken of punten voor gratis vluchten – blijven klanten graag trouw aan één maatschappij of alliantie.

GEEN PRIJSVECHTERS

Het oligopolische karakter van de markt blijft ook in stand doordat regelgeving het lastig maakt om als nieuwe toetreders een vuist te maken op de markt, denkt analist King. Hij noemt het ontwerp van vliegtuigen, het onderhoud, de

certificering van piloten, de luchtverkeersleiding, de schaarste aan slots op belangrijke luchthavens, de belastingen en de beperkingen op internationale concurrentie als factoren die het moeilijk maken om de gevestigde maatschappijen te bestoken.

Terwijl American Airlines de meeste passagiers vervoert, staat Delta er financieel het beste voor. De operationele marge van de maatschappij uit Atlanta ligt met 9,5 procent een stuk hoger dan de 5 procent van American, en Delta wordt met een marktwaarde van 26 miljard dollar ook ruim dubbel zo waardevol ingeschat als haar grootste concurrent.

PREMIUM ECONOMY

Over 2023 boekte Delta een omzet van 58 miljard dollar, een recordbedrag. Dat had het concern vooral te danken aan de inzet op het duurdere segment: minder stoelen in de *economy-klasse*, en meer *premium-economy*. In Delta's nieuwste toestellen beslaan de premiumstoelen 35 procent van het totaal. De maatschappij haalde in 2023 maar liefst 55 procent van de omzet uit consumenten die betaalden voor betere stoelen en loyaliteitsproducten.

Voor de *premium-economy-klasse*, een relatief nieuw concept, blijkt een gouden greep. Of het nu is omdat mensen vliegen aangenamer vinden als zij weten dat er mensen zijn die nóg minder comfort hebben of niet, de *iets-beter-dan-de-tweede-klasse*-stoelen zijn razend populair. De plekken kosten de maatschappij niet veel plaats in het toestel: er is wat meer beenruimte, maar er passen net zoveel stoelen naast elkaar als in de *economy-klasse*, verder achter in het vliegtuig. Ook de andere voordelen zijn voor de maatschappijen niet duur: een wat groter televisiescherm in de stoel, voorrang bij het instappen en iets meer aandacht van de stewardessen vereisen geen grootse investeringen.



LENNART ZANDBERGEN

is correspondent voor het FD in de VS. Vanuit New York schrijft hij ook voor de VEB over financieel-economische actualiteiten in de Verenigde Staten.

