

De groei van de vraag naar deze luxere stoelen zal voorlopig doorzetten, denkt Delta zelf. “Zodra je eenmaal in die luxere delen van het vliegtuig zit, ga je over het algemeen niet meer terug”, zei Delta-bestuursvoorzitter Glen Hauenstein in een interview met de *Financial Times*.

Morningstar-analist Nicolas Owens is daar echter minder optimistisch over, zo laat hij weten. “De vraag naar premiumstoelen is enorm geweest, wat luchtvaartmaatschappijen onder de streep zeer heeft geholpen”, aldus de kenner van de Amerikaanse luchtvaartindustrie. “Maar ik verwacht dat dit niet voor altijd door kan gaan, en in de volgende economische neergang zullen luchtvaartmaatschappijen die hier erg op zijn gaan bouwen een vreeschok ervaren.”

#### VLIEGEN NAAR EUROPA

Delta profiteert ook van de enorme populariteit van vluchten naar Europa, een markt waarop de maatschappij uit Atlanta samen met United een van de grootste spelers is. Geholpen door de gunstige dollarkoers trokken veel Amerikanen in het afgelopen jaar naar Europa. Dat was vooral in de zomermaanden goed te merken op de Parijse boulevards, de Italiaanse pleinen en de Griekse eilanden: er vlogen volgens Amerikaanse overheidsgegevens tussen januari en oktober 30 procent meer Amerikanen naar Europa dan een jaar eerder, goed voor een totaal van ruim zeventien miljoen luchtreizigers.

Die trend lijkt door te zetten, denkt United-bestuurder Andrew Nocella. Tegenover analisten zei hij bij de presentatie van de recentste kwartaalcijfers dat de maatschappij daarbij meebeweegt met de wensen van klanten. “We zien dat bestemmingen in Spanje en Italië minder seizoensgebonden zijn geworden. Dat is de nieuwe situatie na de coronapandemie. We reageren door capaciteit uit Duitsland of Londen te

halen en naar Zuid-Europa te verplaatsen, en we verwachten dat we daar volgend jaar mee doorgaan.”

American en Southwest vliegen dan weer veel minder op Europa en richten zich meer op vluchten binnen de VS en naar Latijns-Amerika. Die twee markten zijn bijvoorbeeld goed voor 75 procent van de kilometers per stoel die American Airlines biedt. Momenteel presteren die markten minder goed, omdat Amerikanen na corona liever naar het buitenland op vakantie gaan en er veel minder zakenvluchten nodig zijn als gevolg van het toegenomen gebruik van video-bellen. De gevolgen zijn vooral terug te zien in de prestaties van Southwest, de kleinste en meest op Amerika gerichte van de Grote Vier. In 2019 boekte Southwest een veel hogere ebitda-winst dan in 2023: 4,3 miljard om 2 miljard dollar.

#### ESG-UITDAGINGEN

Hoewel de Grote Vier een goed jaar achter de rug hebben en de voorspellingen voor 2024 ook gunstig zijn, staan zij niettemin voor grote uitdagingen. Er moeten de komende jaren grote investeringen worden gedaan in stillere en zuinigere vliegtuigen. Niet alleen uit ESG-oogpunt, maar ook om dure brandstof te besparen.

Wereldwijd is er een enorm tekort aan vliegtuigen: volgens ADS Group, een belangenvereniging van luchtvaartbedrijven, zijn er momenteel zo'n 15.000 vliegtuigen in bestelling bij de grote fabrikanten. Tweeduizend daarvan zijn de zogenoemde *widebodies*, de brede vliegtuigen die veelal voor lange-afstandsvluchten gebruikt worden. De concurrentiestrijd tussen luchtvaartmaatschappijen om de nieuwe Boeings, Airbussen of Embraers snel in handen te krijgen, is dan ook enorm.

#### PROBLEMEN BIJ BOEING

Levering van de toestellen is

