

Voor Ryanair is de pandemie al helemaal voorbij

Over vijf jaar wil Ryanair de helft meer passagiers vervoeren dan voor de coronapandemie. De budgetvlieger positioneert zich zo tot de grote winnaar van de crisis, ten koste van de andere luchtvaartmaatschappijen.

In 2026 moeten er 226 miljoen passagiers op een Ryanair-vlucht stappen. Dat is meer dan 50 procent meer dan vóór de coronapandemie, toen het er nog 149 miljoen waren. Werd de luchtvaartsector tijdens de lockdowns nog als dead man walking omschreven, dan lacht ceo Michael O'Leary hartelijk met die voorspelling. Meer zelfs: hij gelooft dat Ryanair sterker dan ooit uit de crisis komt. 'En ik denk dat het hem wel eens zou kunnen lukken', zegt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'Ryanair stond, en staat, zowat het sterkst van de hele Europese luchtvaartsector.'

Natuurlijk leed ook Ryanair onder het vrijwel stilvallen van het passagiersverkeer. Maar het bedrijf kan dat veel makkelijker aan dan andere maatschappijen. Omdat het op zo'n berg geld zit, bijvoorbeeld. Deze zomer had Ryanair nog meer dan 4 miljard euro op de rekening staan. Daarom moest het amper aankloppen bij overheden voor noodleningen om de pandemie te doorstaan. Iets wat concurrenten als Brussels Airlines of Lufthansa wél moesten doen. Daardoor torsen ze nu leningen die ze - met intrest - nog moeten terugbetalen. Bovendien heeft geen enkele andere maatschappij zo'n kleine kostenbasis: met zo vol mogelijke vliegtuigen vliegen, op (goedkopere) secundaire luchthavens, en met goedkoop personeel.

Weekendje Krakau?

Dat maakt het Ryanair mogelijk om gelijk welke prijzen te hanteren om die vliegtuigen vol te krijgen. 'Ryanair kan vraag creëren op bestemmingen waar geen vraag voor is, gewoon door de prijs zo laag te zetten', zegt Dewulf. 'Een weekendje Krakau zegt misschien niet veel mensen iets. Maar wat als het ticket maar tien euro kost?'

Er wordt al lang geclaimd dat het tijdperk van 'voor een tientje naar Sevilla' stilaan op z'n einde loopt. Dat verwacht Ryanair duidelijk niet. Deze winter zal het alweer 90 procent van zijn pre-covid bezetting draaien, verwacht O'Leary. 'En de volgende paasperiode zal heel sterk zijn, en ons klaarzetten voor een heel sterke zomer in 2022.'

Om daarna door te stomen, heeft hij een bestelling van 210 Boeings geplaatst. Onderhandelingen met Boeing voor nog meer toestellen sprongen vorige week af, omdat de bedrijven het niet eens raakten over de prijs. Volgens O'Leary is dat geen hinderpaal. Desnoods huurt hij nog bijkomende vliegtuigen.

Dat uitgerekend Ryanair een vliegende herstart wil nemen, verbaast niet. Want behalve de financiële overmacht van het bedrijf speelt het ook in een niche die nu eenmaal sneller heropleeft wanneer de pandemie afzwakt. 'De eerste trafiek die op gang komt, zijn toeristische reizen binnen Europa', zegt Dewulf. Dat is net het sterke punt van Ryanair. In tegenstelling tot klassieke maatschappijen als Lufthansa, KLM-Air France, British Airways en ook Brussels Airlines, waar er meer zakenlui en bestemmingen buiten Europa in de mix zitten.

Ryanair plant de zwakte van de anderen te gebruiken om marktaandeel te winnen. Zo snoept het actief slots op luchthavens af van andere spelers die noodgedwongen terugschalen of omvervallen. Het breidde actief uit op de luchthavens van Milaan en Rome, waar de slots vrijkwamen door het imploderen van Alitalia.

Kerosinetaks

O'Leary staat er wel om bekend straffe uitspraken te doen en daarmee media-aandacht te genereren. Toch denken luchtvaartspecialisten dat zijn doelen haalbaar zijn. Al zijn er mogelijk obstakels: taksen. Zo stelde de Europese Commissie dat er een kerosinetaks moet komen in de strijd tegen de klimaatverandering.

'Daar zou Ryanair het eerste slachtoffer van worden', meent Dewulf. De lage kosten en de goedkope tickets maken dat zo'n taks zich daar harder zou laten voelen dan bij traditionele maatschappijen, waar brandstof maar een van de vele kosten is.

Ook een platte vliegtaks - zoals al werd ingevoerd in Nederland, tegen 7,85 euro per passagier - zou Ryanair harder raken dan anderen. Als een ticket slechts 20 euro kost, dan trekt zo'n taks die prijs relatief gezien sterker omhoog dan bij de klassieke maatschappijen het geval is, met hun prijzen die sowieso al hoger liggen.

'Ik denk dat Ryanair zijn doelstelling wel kan halen', zegt Dewulf. 'En als het niet lukt, dan schuift O'Leary de schuld vast wel op die zogenaamd "incompetente overheden" met hun belastingen.'

Karsten Lemmens