

Ryanair heerst meer dan ooit in het Europese luchtruim



De Standaard* - 16 Feb. 2022
Pagina 26

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Michael O'Leary toonde zich afgelopen decennia ongenadig om kosten te besparen. Maar opgroeien op een boerderij leerde de Ryanair-topman ook crisissen te doorstaan. De Ierse budgetvlieger voerde vorige week meer vluchten uit dan KLM, Lufthansa en Air France samen.

'Wij houden van recessie. De beste uitkomst voor ons deze winter is een goede, diepe recessie.' Twee maanden nadat de val van de bank Lehman Brothers de wereldeconomie naar de rand van de afgrond had gebracht, toonde Michael O'Leary zich eind 2008 van zijn meest provocerende kant. De flamboyante Ryanair-topman voorspelde dat hoogstens 'vier à vijf' Europese luchtvaartmaatschappijen de crisis zouden overleven en kondigde een veroveringstocht aan.

Meer dan één analist fronste de wenkbrauwen toen O'Leary honderd nieuwe vliegtuigen wilde aankopen. Maar die agressieve strategie zou Ryanair geen windeieren opleveren. Hoewel meer dan vier concurrenten het hoofd boven water hielden, kon geen ervan de groei van de Ierse budgetvlieger bijbenen. Van 2009 tot 2019 klom het aantal Ryanair-passagiers met 133 procent, waardoor de vliegmaatschappij het Duitse Lufthansa kon onttronen als grootste luchtvaartmaatschappij in Europa (gemeten in aantal passagiers).

Was de crisis van 2008 een klap voor de luchtvaart, dan is de coronapandemie een uppercut. Al twee jaar op rij is de wereldwijde omzet in de sector minder dan de helft van wat in 2019 werd gedraaid, blijkt uit cijfers van de internationale luchtvaartorganisatie IATA. Het mag niet verbazen dat O'Leary zijn kunstje nog eens wil overdoen. 'In mijn dertig jaar in de sector heb ik nog nooit zo'n opruiming gezien', zei hij eind 2020 in de Britse zakenkrant Financial Times. 'De groeimogelijkheden in heel Europa zullen de echte seismische verandering zijn die covid teweegbrengt. Ze zijn veel groter dan na de financiële crisis of na 9/11.'

Agressieve onderhandelaar

En kijk: nog voor de crisis in de luchtvaart is bezworen, heerst Ryanair over het Europese luchtruim als nooit tevoren. Vorige week voerde Ryanair 1.941 vluchten uit, tonen cijfers van de Europese luchtverkeersleider Eurocontrol. Dat is ruwweg evenveel als Lufthansa, Air France en KLM samen, en meer dan dubbel zo veel als eerste achtervolger Turkish Airlines. Toch is dit maar het begin, zei O'Leary in september bij de voorstelling van de kwartaalresultaten. Over vier jaar wil hij 226 miljoen passagiers per jaar vervoeren, de helft meer dan voor de pandemie.

O'Leary, die zijn luchtvaartavontuur in 1988 begon als boekhouder van Ryanair-oprichter Tony Ryan, volgt daarbij zijn beproefde recept: elimineer zo veel mogelijk kosten. Toen corona de Europese luchtvaart aan de grond had genageld, wachtte Ryanair niet lang om 3.000 werknemers af te danken. Wie kon blijven, moest loon inleveren. Had een wereldwijd tekort aan piloten in de jaren voor de crisis - zeer tegen de zin van O'Leary - de loonkosten nog doen stijgen, dan greep hij de crisis graag aan om die weer af te vijlen.

Net als na de financiële crisis zag Ryanair opnieuw een geknipt moment om in honderden nieuwe, en dus zuinigere vliegtuigen te investeren. Dat de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing al voor covid in zwaar weer zat na twee dodelijke crashes met zijn paradepaardje (de 737 Max), maakte de onbuigzame O'Leary nog stoutmoediger aan de onderhandelingstafel. Als Boeing niet wilde - leveren tegen zijn voorwaarden, was hij gerust bereid nog tien jaar te wachten, zei hij in september.

Gewonde dieren

Die agressieve manier van onderhandelen gebruikt Ryanair ook bij luchthavens waar het wil uitbreiden, zegt Hans Elsen, die als afgevaardigde voor ACV Puls het bedrijf al jaren volgt. 'Omdat het in de meeste landen niet afhankelijk is van een thuishaven - zoals - Brussels Airlines in Zaventem wel is - kan het harder druk zetten op lokale onderaannemers', zegt hij.

Ryanair greep de crisis aan om nieuwe basissen te openen en landingsrechten af te snoepen van andere maatschappijen, zoals - Norwegian, het Portugese TAP en Alitalia, die ofwel fors moesten afslanken of in vereffening gingen. 'Het past in de traditie van Ryanair om zich op gewonde dieren te storten', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (JA). Niet toevallig gebeurt de expansie van Ryanair vooral in landen als Italië, Portugal of in Scandinavië, waar de lokale concurrenten hun wonden likken. 'Anderzijds trekt het bedrijf zich ook snel terug als de mayonaise niet pakt', zegt Dewulf. In Duitsland, bijvoorbeeld, beet Ryanair zijn tanden stuk op Lufthansa dat Ryanair onlangs uit Frankfurt kon jagen met zijn lagekostendochter Eurowings.

Net als andere budgetvliegers (en in tegenstelling tot de traditionele maatschappijen) moet Ryanair geen intercontinentaal netwerk onderhouden. Daardoor kan het snel extra vliegtuigen bijzetten of weghalen. In tijden waarin de reisregels om de haverklap veranderen, is die flexibiliteit een grote troef. En terwijl intercontinentale vluchten en zakenreizen (nog zo'n belangrijke pijler van traditionele maatschappijen) trager herstellen, hielden toeristische reizen binnen Europa relatief goed stand in de crisis. Laat dat net de kernactiviteit van Ryanair en andere lagekostenmaatschappijen, zoals Wizzair, zijn.

De laagste prijs

Niet dat Ryanair de coronacrisis niet voelt. Integendeel: sinds het begin van de virusuitbraak kon het maar één kwartaal winst maken. Over het hele boekjaar voorspelt Ryanair tussen de 250 en 450 miljoen euro verlies en het aantal passagiers zal nog een derde lager - liggen dan voor de crisis.

Maar als Ryanair bloedt, dan bloeden de andere met een hogere kostenbasis nog meer, denkt O'Leary. Dus blijft Ryanair met - kortingen strooien in een sector waar de marges al flinterdun zijn en de consument bijzonder prijsgevoelig is. Vorige week nog stunte de budgetvlieger opnieuw met promo's waarbij passagiers voor amper 4,99 euro naar Italië kunnen vliegen. Concurrenten

worden meegetrokken in de prijzenslag, maar staan financieel veel zwakker. Vele ervan zagen hun schuldenberg de afgelopen jaren fors groeien door overheidsleningen om de crisis te overleven, terwijl Ryanair - een winstmachine voor de crisis - kan teren op een oorlogskas van zo'n 4 miljard euro.

Zijn grondige afkeer van schulden kreeg O'Leary mee door op te groeien op een boerderij, zei hij twee jaar geleden in een gesprek het Amerikaanse zakenblad Forbes. 'Boeren moeten de winter overleven, ze verspillen geen geld en kopen als iedereen verkoopt.' Het maakt dat niemand sterker zal staan dan Ryanair als de lente komt.

Korneel Delbeke

Copyright © 2022 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden