

Martinair ongeschonden door luchtvaartrecessie

Martinair ongeschonden door luchtvaartrecessie

<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/martinair-ongeschonden-door-luchtvaartrecessie~b153f242/>

Martinair voelt de malaise in de luchtvaart en heeft vooral in het Verre Oosten fors lagere marges moeten slikken. Maar net als in 1992 is de Nederlandse chartermaatschappij vorig jaar tamelijk ongeschonden door de recessie gezeild, met een vrijwel gelijkblijvende operationele winst....

Volkskrant, 28 april 1994, 0:00

Van onze verslaggever, HOOFFDORP

Martinair zegt het te betreuren dat het onderzoek naar de oorzaak van de ramp met een vakantiecharter in het Portugese Faro, op 21 december 1992, nog altijd niet is afgerond. Volgens Schröder ligt de oorzaak van de vertraging niet in Nederland, maar in Portugal. Meer wilde hij er niet over zeggen. 'Ik heb geen idee wanneer het eindrapport wel verschijnt.'

Op een omzet die nog net boven de 1 miljard gulden bleef, boekte Martinair vorig jaar een exploitatiewinst van 50 miljoen gulden. Bij de verkoop van een verouderde DC-10 aan de Koninklijke Luchtmacht werd een boekwinst behaald, die het netto resultaat opdreef tot 97 miljoen gulden. In 1992 werd nog een winst behaald van 135 miljoen, maar toen werden twee vliegtuigen verkocht.

President-directeur Schröder maakte woensdag bij de presentatie van de jaarcijfers bekend dat de financiering voor de aanschaf van vier MD-11's van McDonnell Douglas vorige week is afgerond. Met de aanschaf en de opleiding van vliegers is een bedrag van 1 miljard gulden gemoeid. Daarvan betaalt Martinair 400 miljoen uit eigen middelen. Het restant wordt extern gefinancierd.

De vier toestellen worden begin volgend jaar in gebruik genomen. Ze vervangen drie oude DC-10's, die worden overgenomen door de Koninklijke Luchtmacht, en een Airbus-310 waarvoor Martinair nog een koper zoekt. Schröder gaf echter aan voorlopig niet op een boekwinst op dat vliegtuig te rekenen. Door de investering daalt de gemiddelde leeftijd van de Martinair-vloot tot vier jaar.

De chartermaatschappij, volgens Schröder de grootste vakantie-vervoerder van Nederland, heeft de afgelopen jaren flink kunnen oppotten om de MD-11's te kunnen financieren. De aandeelhouders, waaronder Nedlloyd (49 procent) en KLM (34 procent) accepteren een pay-out van 20 procent van de operationele winst. Het restant wordt toegevoegd aan de reserve.

Volgens Schröder heeft Martinair zijn exploitatiewinst kunnen handhaven omdat het passagiersvervoer op de lange afstand, vooral naar bestemmingen in de Verenigde Staten, Canada en Zuid-Amerika, vorig jaar met 12 procent toenam. Die groei compenseerde het traditionele vakantievervoer naar de Middellandse Zee en de Canarische Eilanden, een markt waarop concurrent Transavia nog altijd groter is.

Martinair ongeschonden door luchtvaartrecessie

De economische achteruitgang heeft vorig jaar de tarieven voor het vrachtverkeer in het Verre Oosten zwaar onder druk gezet. Volgens Schröder zakten de tarieven met 'tientallen procenten'. De prijzenslag wordt veroorzaakt door overcapaciteit die weer het gevolg is van de enorme aantallen vliegtuigen die eind jaren tachtig wereldwijd werden besteld.

Martinair, dat bijna een kwart van zijn omzet overigens haalt uit vluchten in opdracht van derden, waaronder uiteraard de KLM, heeft het afgelopen jaar 15 miljoen gulden kunnen besparen door efficiënter te werken. Schröder stelt zich tot taak van zijn maatschappij een zo lean mogelijke onderneming te maken en zegt permanent te hameren op het schrappen van overbodige kosten.

Schröder maakt uit de 'juichstemming' onder touroperators en een voorzichtig prijsherstel eind vorig jaar op dat de markt weer aantrekt. Martinair verwacht echter nog geen toenemend exploitatieresultaat, ofschoon de omzet volgens Schröder enigszins zal stijgen. De nettowinst zal in 1994 beduidend lager zijn, omdat Martinair dit jaar naar verwachting geen vliegtuigen zal verkopen.