

Gouden tijden van vliegmaatschappijen in Golfstaten voorbij



FOTO REUTERS

ROTTERDAM/MONTREAL

Een normaal bedrijf zou tevreden zijn met een groei van 5 procent, zo niet de luchtvaartmaatschappijen in het Midden-Oosten. Maar hun ongeremde groei wordt nu gehinderd door de lage olieprijs én de onorthodoxe 'laptopban' van Donald Trump.

SANDER VAN MERSBERGEN KARLIJN VAN HOUWELINGEN

Nog niet zo lang geleden waren ze het spookbeeld voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen en vliegvelden: concurrenten uit het Midden-Oosten en de Golfregio. Het kon daar niet op. Meer beenruimte, betere voorzieningen, de nieuwste toestellen. Die zouden deels gefinancierd zijn met (in de ogen van Europa) ongeoorloofde staatssteun. Dit voorjaar nog stuurden Air France en Lufthansa een brandbrief naar de Europese Commissie om in te grijpen tegen de oneerlijke concurrentie van bedrijven als Emirates, Etihad en Qatar Airways.

Maar de wind lijkt te draaien. Etihad Airways ontsloeg maandag zijn eerder veelgeprezen topman, James Hogan. Na jaren van groei is de klad erin gekomen bij het bedrijf uit de Verenigde Arabische Emiraten. Op dezelfde dag werd bekend dat de Turkse luchthaven Istanbul Atatürk in het eerste kwartaal van dit jaar 7 procent minder passagiers te verwerken kreeg dan vorig jaar, een ongekend cijfer voor de aan torenhoge plussen gewende Turken.

Oorzaken

Deze cijfers hebben op het eerste oog verschillende oorzaken. In Turkije speelt de onrust na de coup van vorig jaar zomer mee. Bij Etihad speelt iets heel anders: het bedrijf heeft veel last van een samenwerking met Alitalia, de bijna failliete Italiaanse luchtvaartmaatschappij.

Toch gaat hierachter een groter verhaal schuil: de luchtvaartsector in de regio heeft de wind voor het eerst in jaren niet meer vol in de zeilen. Uit cijfers van brancheorganisatie IATA blijkt dat het luchtvaartverkeer tussen maart 2016 en maart 2017 met 'slechts' 4,9 procent toenam. Dat lijkt prima, maar vergelijk deze cijfers met februari (toen er een plus van 9,5 procent was) en januari: maar liefst 14,4 procent groei. Dan zijn de zorgen plotseling heel goed te verklaren.

Belangrijkste oorzaak: de opnieuw gedaalde olieprijs. Met een prijs die onder de 50 dollar per vat ligt, zijn de inkomsten in en om de woestijn lager, is er minder activiteit en wordt er dus ook minder gevlogen. Het gevolg is duidelijk zichtbaar: in maart bleef bij vluchten van en naar het Midden-Oosten bijna 27 procent van de stoelen onbezet, 3 procentpunt meer dan in maart 2016.

Sinds maart, de maand waarin de meest recente cijfers gemeten werden, is de olieprijs alleen maar verder gedaald. Sindsdien is er tot overmaat van ramp nóg een spaak in het wiel van Emirates en co gestoken: de zogenaamde laptopban van de Amerikaanse president Donald Trump. Die oekaze behelst dat computers groter dan smartphones niet meer in de handbagage mogen in vluchten van negen maatschappijen - waaronder de drie genoemde Golfmaatschappijen en Turkish Airlines.

Explosieven

De ban werd ingevoerd vanwege

informatie over terreurgroepen die 'innovatieve manieren' zoeken om explosieven aan boord van vliegtuigen te smokkelen, bijvoorbeeld in een nep-tablet. Het lukte terreurorganisatie Al-Shabaab in Somalië vorig jaar om een bom in een laptop aan boord te krijgen. De piloot kon dat vliegtuig na de ontploffing nog veilig op de grond zetten.

Het Verenigd Koninkrijk volgde het Amerikaanse voorbeeld - opmerkelijk genoeg met een eigen, andere lijst van vliegvelden. Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten staan niet op de Britse, maar wel op de Amerikaanse zwarte lijst. Dat de rest van Europa zich niet geroepen voelde eenzelfde verbod in te voeren, riep vragen op over de motieven van Trump. De nieuwe regels kwamen namelijk vlak nadat een inreisverbod voor burgers uit enkele landen in het Midden-Oosten door een rechter werd geblokkeerd.

Hoe dan ook: reizen zonder tablet of laptop is voor veel reizigers geen optie. De maatschappijen proberen het leed te verzachten door businessclass-passagiers gratis iPads te laten gebruiken, maar zien toch lijdzaam toe hoe passagiers andere routes verkiezen. Emirates liet in april al weten dat het aantal vluchten naar vijf Amerikaanse steden verminderd wordt. Naar steden als Seattle en Los Angeles gaat nog maar één vliegtuig per dag, in plaats van twee.