

Europa verliest vliegroutes naar Azië, en dat knabbelt aan onze concurrentiekracht



Europese luchtvaartmaatschappijen vliegen steeds minder rechtstreeks naar Azië. Dat maakt ons kwetsbaar en weegt op het concurrentievermogen, waarschuwt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf.

Een droneaanval op Dubai Airport deed zondag tienduizenden reizigers stranden. De oorlog in Iran raakt ook de Golfstaten en hun belangrijke luchtvaarthubs, en dat laat zich wereldwijd voelen. Emirates, de grootste internationale luchtvaartmaatschappij, heeft alle vluchten geschrapt voor een onbepaalde duur.

Gefinancierd met olie- en gasdollars hebben de Golfstaten de afgelopen decennia een luchtvaartimperium uitgebouwd. Met gemiddeld zo'n 630 vluchten per dag was de luchthaven van Dubai vorig jaar drukker bevlogen dan New York JFK, blijkt uit cijfers van Eurocontrol. Niet omdat Dubai meer reizigers trekt, wel omdat het een cruciale brug vormt tussen Europa en Azië/Australië.

Dat belang is toegenomen door de oorlog in Oekraïne. Europese maatschappijen mogen het Russische luchtruim niet meer gebruiken, waardoor ze nu op sommige routes 2,5 uur langer en ruim 1.000 kilometer extra moeten vliegen. Niet alleen Chinese maatschappijen, die wel over Rusland mogen vliegen, sprongen in het gat, ook de Golfstaten roken hun

kans. Er zijn al meer vluchten vanuit Europa naar het Midden-Oosten dan naar Noord-Amerika.

Voor reizigers hoeft dat geen slechte evolutie te zijn. Qatar Airways, Etihad Airways of Emirates staan bekend om hun goede service. Het vliegverkeer tussen Europa en Azië is tussen 2019, het laatste jaar voor corona, en 2025 ook met 22 procent gegroeid.

Maar de Europese luchtvaartmaatschappijen verliezen steeds meer marktaandeel. De afgelopen tien jaar hebben ze hun aanbod naar Azië stevig afgebouwd, blijkt uit gegevens die luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen) heeft verzameld: Air France ging tussen 2015 en 2025 van 17 naar 13 Aziatische bestemmingen, KLM van 18 naar 16, SAS van 3 naar 1 en Lufthansa van 20 naar 13.

Dat maakt Europa kwetsbaar, merkt Dewulf op. De economische motor van de wereld ligt steeds meer in Azië, maar Europa verliest zijn directe verbindingen, schrijft hij op LinkedIn. "Het weegt op het concurrentievermogen van Europa: door minder rechtstreekse verbindingen groeit de afhankelijkheid van hubs buiten de EU."

De Europese maatschappijen spreken van oneerlijke concurrentie uit de Golfstaten, waar de financiële stromen tussen overheden, luchthavens en maatschappijen (ook in overheidshanden) niet altijd transparant zijn. Lufthansa en Air France-KLM vroegen de Europese Commissie vorige maand nog om het openluchtverdrag met Qatar te schrappen.

Zeker nu Europa zijn klimaatregels wil aanscherpen, vrezen Europese maatschappijen verder in de verdrukking te komen. Sinds dit jaar moeten vliegtuigen in de EU minstens 2 procent duurzame (maar duurdere) brandstof (SAF) tanken. Dat aandeel zal naar 20 procent stijgen tegen 2035. Die kosten dreigen vooral te gaan doorwegen voor maatschappijen die rechtstreeks vliegen. Qatar en co. betalen alleen voor het eerste deel van hun vluchten naar Azië, die steeds een tussenstop in het Midden-Oosten maken.

Als Europa doorzet met die plannen, dreigt alvast Air France de helft van zijn routes naar Azië binnen de tien jaar te schrappen, waarschuwde topman Benjamin Smith onlangs in *Financial Times*.

In 'De grote markt' duikt de economieredactie dagelijks in een opmerkelijke beweging in de economische wereld.

Korneel Delbeke