

Waarom Qatar met lege zitjes de wereld rond vliegt



De Standaard* - 27 Apr. 2021
Pagina 24

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

Verspil nooit een goede crisis. In Doha zijn ze het adagium van Winston Churchill duidelijk niet vergeten. Terwijl corona menige luchtvaartmaatschappij aan de rand van de afgrond bracht en soms tot harde bezuinigingen dwingt, koopt Qatar Airways nieuwe landingsrechten en werft het extra personeel aan. Geen luchtvaartmaatschappij heeft de afgelopen twaalf maanden meer zetels het luchtruim in gestuurd, meldt The Wall Street Journal, op basis van data van sectoranalist OAG. Qatar Airways, met Doha als thuisbasis, heeft daarmee zijn grote rivaal uit Dubai, Emirates Airline, onttroond als wereldwijde koning van de langeafstandsvluchten. Alleen American Airlines, dat ook veel binnenlandse vluchten uitvoert, is gemeten in zitjes nog groter.

Veel stoeltjes in de lucht betekent overigens niet dat ze ook gevuld zijn. Qatar Airways is niet immuun voor de pandemie. Gemiddeld zijn slechts vier op de tien zitjes bezet, de maatschappij rapporteerde vorig jaar een verlies van 1,9 miljard dollar. Maar met haar agressieve strategie wil ze nu marktaandeel van haar concurrenten inpikken om als winnaar uit de crisis te verrijzen.

Het is een beproefd recept, zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). 'Wie geld in kas heeft, moet nu doordrukken.' Ook in Europa staan lowcostvliegers, zoals Ryanair en Wizzair, klaar om de traditionele luchtvaartmaatschappijen te bestoken, zodra de reisrestricties worden opgeheven. Maar waar de Michael O'Leary's van deze wereld ondanks hun diepe buidel nog rekening moeten houden met aandeelhouders, kan Qatar Airways, dat volledig in handen is van de olie- en gasrijke golfstaat, all the way gaan. 'Wat er ook gebeurt in de wereld, er zullen altijd landen zijn waar mensen willen reizen', zegt ceo Akbar Al Baker in een gesprek met The Wall Street Journal. 'We willen elke dollar pakken die op tafel ligt.'

Dat er bij die ambitie meer geld verbrand wordt dan er op tafel ligt, mag de pret niet bederven. Meer dan een rendabele maatschappij is Qatar Airways het internationale vlaggenschip van de golfstaat. Ook in Europa zijn het niet toevallig de nationale paradevaardjes à la Turkish Airlines en Air France die ondanks de crisis zo veel mogelijk capaciteit in de lucht houden. Qatar, dat volgend jaar ook het WK Voetbal organiseert, ruikt een kans om zijn imago te boosten. 'Het is nu of nooit', denkt Dewulf.

Dat Qatar Airways meteen ook Emirates Airline - al jaren de grootste in het Midden-Oosten - kan aftroeven, is mooi meegenomen. Doha is niet vergeten hoe onder meer de Verenigde Arabische Emiraten en Saudi-Arabië zijn luchtvaartmaatschappij jarenlang uit hun luchtruim hebben gebannen. Qatar Airways werd zo jarenlang gedwongen vliegroutes om te leiden. Dat het vandaag ontslagen of -ontevreden Emirates-personeel afsnoept, smaakt zoet.

De rivaliteit in het Midden-Oosten laat zich ook in Europa voelen. Voor de langeafstandsmaatschappijen als Air France, Lufthansa of IAG zijn de met oliedollars gesponsorde (en verlieslatende) maatschappijen al jaren 'oneerlijke' concurrenten. Nu ze door de covid-crisis zelf aan het overheidsinfuus liggen, klinkt de kritiek iets minder luid.

In 'De Grote Markt' duikt de economieredactie dagelijks in een opmerkelijke beweging in de economische wereld.

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden