

TRANSPORT LOTNICZY JUŻ NIGDY NIE BĘDZIE TAKI SAM



Wiosną ubiegłego roku liczba pasażerów Lufthansy osiągnęła zaledwie 1% liczby z roku poprzedniego. Liczba ta ilustruje zasięg kryzysu w transporcie lotniczym, podobnie jak ponure globalne perspektywy dla tego sektora. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) przewiduje 55% spadek liczby pasażerów na świecie w porównaniu z rokiem 2019, włączając w to miesiące, w których ruch lotniczy był jeszcze na normalnym

poziomie.

Przez wielu postrzegane jako kluczowy czynnik wzrostu gospodarczego, podróże służbowe od wielu lat cieszą się magiczną aurą przekształcania fizycznych spotkań na całym świecie w okazję biznesową i gospodarczą. Były one również ważnym motorem wzrostu dla transportu lotniczego.

Jednak podróże służbowe mogą już nigdy nie wrócić do poziomu sprzed kryzysu. Zakazy podróżowania, narzucone przez rządy i przedsiębiorstwa, mogą być punktem wyjścia do samonapędzającego się cyklu, którego decydenci poszukują, aby określić gwałtowne zmiany.

Jednak im dłużej trwa sytuacja kryzysowa, tym większe jest prawdopodobieństwo, że zmiany systemowe staną się trwałe. Brak podróży służbowych i spotkań twarzą w twarz doprowadził obecnie do powszechnego przyjęcia alternatywnych rozwiązań, takich jak wideokonferencje, współpraca wirtualna, tablice internetowe itp. Jeśli te alternatywy są w stanie wykazać, że mogą zwiększyć wydajność, podróże służbowe staną się zbędne.

Od globalizacji do regionalizacji?

Od 2005 r. globalizacja wykazuje oznaki spowolnienia. Strategie umiędzynarodowienia firm coraz bardziej koncentrują się na reagowaniu na szczeblu lokalnym, a coraz mniej na kontroli i poleganiu na międzynarodowych centralach.

Globalne napięcia w handlu, takie jak konflikt między Stanami Zjednoczonymi a Chinami, mogą przyczynić się do spowolnienia podróży międzykontynentalnych. Kryzys Covid-19 może przyspieszyć tę tendencję i promować regionalny handel i dostawy.

Przeprowadzone niedawno badanie wykazało, że ważną odpowiedzią na kryzys Covid-19 była relokacja łańcuchów dostaw, w tym skupienie się na wykorzystaniu regionalnych ekosystemów. Reakcja ta może stać się stała, wzmocniona przez niski poziom podróży międzynarodowych.

Ostatnie dane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) pokazują, że podczas gdy podróże międzyregionalne wznowiono ze średnio 250 milionów pasażerów przed kryzysem do 100 milionów obecnie, liczba pasażerów odbywających międzynarodowe podróże osiągnęła 20 milionów, znacznie poniżej poziomu sprzed kryzysu wynoszącego 160 milionów.

Koniec Lotnisk Przesiadkowych?

Co ciekawe, wpływ pandemii Covid-19 był różnie odczuwany przez tanie linie lotnicze, takie jak Ryan Air czy EasyJet, oraz tradycyjne sieciowe linie lotnicze, takie jak Lufthansa, Air France czy Singapore

Airlines.

Linie lotnicze opierają się na centralnych węzłach transportowych, w których loty krótkodystansowe są połączone z lotami długodystansowymi, które dzięki większym samolotom są bardziej atrakcyjne ekonomicznie. Model lotnisk przesiadkowych ma również duży wpływ na sieć połączeń lotniczych, umożliwiając dużym liniom osiągnięcie korzyści wynikających ze skali działania i tworząc poważne bariery wejścia na rynek dla nowych podmiotów.

Korzyści te mają jednak swoją cenę w postaci akceptacji przez pasażerów. W istocie, trasy te wiążą się z przesiadkami. W normalnych okolicznościach może to być kwestionowane ze względów ochrony środowiska i może być postrzegane przez pasażerów jako niekorzystne. Jednak w czasach pandemii lotniska przesiadkowe są kluczowymi obszarami ryzyka w podróży pasażerów, ponieważ w dalszym ciągu trudno jest zagwarantować standardy dystansu społecznego na lotniskach.

Wzajemna zależność między lotami krótkodystansowymi i dalekodystansowymi jest również ogromną przeszkodą na drodze do ożywienia gospodarczego. W przypadku linii lotniczych brak lotów długodystansowych oznacza konieczność ograniczenia lotów krótko- i długodystansowych. Brak lotów krótkodystansowych uniemożliwi zatem realizację dużych lotów długodystansowych.

Tanie linie lotnicze oferujące pełen zakres usług działające w oparciu o model „od punktu do punktu” mogą znacznie lepiej reagować na zmieniające się zapotrzebowanie, otwierając i zamykając połączenia. Strategia większości sieciowych linii lotniczych polega na utrzymaniu i docelowo ponownym uruchomieniu ich modelu „dystrybucji centralnej”. Aby jednak uniknąć rozpadu w ich systemie lotów długodystansowych, muszą one utrzymać otwarte połączenia, które są nieopłacalne. To sprawia, że w większości przypadków są one uzależnione od pomocy państwa. Pytanie brzmi: jak długo można utrzymać tę strategię i jak długo podatnicy będą skłonni pokrywać straty.

Nic dziwnego, że niektóre linie lotnicze na nowo odkrywają wakacyjne podróże ze swoimi ofertami lotów z punktu do punktu. „Nigdy wcześniej nie włączyliśmy do naszego programu tak wielu nowych celów podróży wakacyjnych. Jest to nasza odpowiedź na życzenia naszych klientów”, mówi Harry Hohmeister, członek zarządu Deutsche Lufthansa AG.

A co ze „wstydem przed lataniem”?

Rosnąca świadomość wpływu na środowisko naturalne doprowadziła do poczucia wstydu wynikającego ze względów ekologicznych w Szwecji w celu uniknięcia transportu lotniczego, który obecnie rozprzestrzenił się daleko poza granicami królestwa.

Istnieją jednak również oznaki, że środki ograniczające rozprzestrzenianie się choroby, w odpowiedzi na Covid-19, zwiększyły chęć ludzi do przyjęcia spokojniejszego stylu życia. Rodzi to pytania dotyczące kosmopolitycznego stylu życia, który tak łatwo przyjęła klasa średnia. Obecnie kwestia ta pozostaje w centrum zainteresowania stron z sektora transportu lotniczego, nawet jeśli jej rzeczywisty wpływ na zachowania konsumentów pozostaje trudny do zmierzenia.

Podsumowując, okazuje się, że te czynniki zapowiadają bardziej radykalne zmiany w transporcie lotniczym niż w innych sektorach. Chociaż niepewność pozostaje wysoka, wydaje się, że scenariusze pocovidowe będą kształtować się wokół tych elementów.

Date: 2020-12-21

Article link:

<https://www.tourism-review.pl/firmy-transportu-lotniczego-staraja-sie-przetrwac-news11813>