



Vad händer nu?

För bara sex månader sedan var världens flygbolag vid oförskämt god hälsa. Det största problemet var att tillverkarna inte fick fram flygplan tillräckligt fort. Klimatförändringarna var ett moln vid horisonten men flygresandet verkade fortsätta att fördubblas vart 15:e år. Sedan slog Coronaviruset till. Vad händer nu?

Air&Cosmos: [Download Newsletter No.118](#)

RAeS: [A bioshock to aviation – what next?](#)

Den civila luftfarten upplever sin allvarligaste kris sedan andra världskriget. Den kinesiska luftfartsmarknaden, som förutsågs bli den största i världen år 2022, minskade snabbt till Portugals storlek. Medan attackerna 9/11 orsakade en 19% minskning i USA: s kapacitet och den finansiella kraschen 2008 orsakade en minskning med 10%, är prognoserna nu en möjlig minskning av den internationella trafiken på omkring 50 % 2020. Vissa analytiker tror snarare på 80%.

Flygindustrin och hela dess leveranskedja har påverkat mycket kraftigt och problemen med en återhämtning är flera och osäkra. Den globala pandemin påverkar inte bara flygbolagen och deras försörjningskedjor utan turism, branschevenemang och till och med rymdflyg. Även militära övningar har minskats eller avbrutits. Med sport, underhållning, hotell och restaurangverksamhet begränsad, kan hela världsekonomin vara på väg mot en lågkonjunktur. Turismen, som möjliggjorts av att flyg blivit ekonomiskt möjligt för "vanligt" folk, utgör för vissa länder en stor del av deras ekonomi.

Viruset har förstört efterfrågan på nya flygplan och hotar befintliga produktionslinjer. Airbus har stängt monteringslinjer och amerikanska Boeing, redan i kris med 737MAX som fortfarande är jordad, har sett efterfrågan på nya flygplan falla till marken precis när man förväntade sig att 737MAX skulle flyga igen.

Flygplans- och motortillverkare har drabbats av senareläggningar och inställda beställningar. Med flygplan som flyger mindre får också underhållsföretagen enorma problem. Medan Airbus och Boeing och deras närmaste underleverantörer torde ha tillräcklig motståndskraft, kommer små och medelstora företag, som levererar komponenter eller underkomponenter (redan under tryck att sänka sina kostnader) att löpa större risk att gå i konkurs medan produktionslinjerna står stilla. Förlust av dessa små företag, som producerar delar, som matas in i den jättelika flyg- och rymdförsörjningskedjan, kan hämma systemets förmåga att framgångsrikt starta om på andra sidan krisen.

Denna enastående kris för flygbolagen och flygindustrin har inneburit att det har krävts omfattande statlig hjälp och stöd för att överleva. Vissa flygbolag har nationaliserats eller konsoliderats. Det är troligt att endast de största och mest välfinansierade flygbolagen, liksom de med faktiskt statligt ägande, kommer att komma ut på andra sidan av ett ekonomiskt blodbad, som får andra att gå under.

Det som också är oklart är vad som kommer att hända med flygpersonal och piloter. Flygskolorna måste välja mellan en kraftig minskning av sin verksamhet eller en liten anpassning. I det senare fallet kan piloterna bli utan arbete och riskera att förlora sina licenser och kvalifikationer. När

det gäller utbildningen av flygledare är situationen något annorlunda på grund av den längre tid som behövs för kurserna.

Företagsomstruktureringar och en konsolidering av luftfartssektorn är att vänta. Den ekonomiska modellen för lågprisbolag, baserad på höga belastningsfaktorer och snabb markverksamhet, kan äventyras, men även andra flygbolag (särskilt långdistansflyg) kan drabbas beroende på vilken typ av sanitära regler som tillämpas.

Detsamma gäller flygplatser, när deras verksamhet återupptas tillsammans med luftfarten. På kort sikt kommer de säkerligen liksom flygbolagen att skjuta upp kapacitetsinvesteringarna och istället investera i nya hälsoskyddsanordningar för att återvinna passagerarnas förtroende.

Allt tyder på att detta inte kommer att gå över snabbt. Det kommer att ta tid att antingen uppnå "flockimmunitet" eller att utveckla och distribuera ett vaccin. Även om det finns tillräckligt med bevis för att anta att efterfrågan på utlandsresor och semesterar kommer att återkomma, kan det mycket väl finnas restriktioner för resor och turism mellan länder, som har besegrat utbrottet, och de som fortfarande lider av det. Det finns också en okänd faktor i hur nödvändigheten av fjärrbearbetning och videokonferenser kommer att förändra efterfrågan åtminstone för affärsresor.

En positiv aspekt är att i Kina och Europa verkar det värsta vara över och livet återgår nu till det normala - visserligen efter en extrem nedstängning. För USA är läget mera ovisst. Vissa experter varnar också för att en andra våg lätt kan dyka upp när restriktionerna släpps.

I takt med att flygbolagen återhämtar sig från krisen kommer miljörestriktioner eller ökade bränslekostnader att tvinga flygbolagen att jorda gamla flygplan, och en försiktig och gradvis upptrappning bör planeras för att lindra svårigheterna i försörjningskedjan. Det kommer förmodligen att behövas viss hjälp från staterna, främst i Europa, där flygplanstillverkningen inte kan förlita sig på en stor, skyddad militär marknad, i motsats till sina amerikanska konkurrenter. Här kan gemensamma europeiska militära projekt lätta trycket på företagen. Dessutom måste konkurrensen från en inhemsk kinesisk flygproduktion beaktas på medellång sikt.

Luftfarten är inte bara ett transportmedel. Den är viktig i de internationella förbindelserna, globaliseringen av handeln och ett smörjmedel i världens ekonomi. På längre sikt kommer dess framtid, liksom tidigare, att bero på tekniska innovationer, men det kommer att behövas ett stort offentligt stöd för att finansiera den nödvändiga forsknings- och innovationspolitiken efter Coronan.