

Så slog pandemin till..

Pandemin har avslutat 21 års tillväxt i global persontrafik. Mer än 6000 flyglinjer försvann i Europa. Inrikesresorna minskade med 40% och internationella flygningar drabbades av en ännu mer kraftig nedgång och sjönk 68% .

Pandemin
6000 linjer



Covid-19-krisen har lett till en kollaps av flyget och utplånat mer än 6000 flyglinjer, som tidigare trafikerats från flygplatser i Europa. Nio månader efter att pandemin började har de inte återställts.

Enligt ACI Europe 2020 Airport Industry Connectivity Report har flygplatserna i EU och Storbritannien drabbats mest. I april försvann lufttrafiken nästan helt och upplevde sedan en svag återhämtning under augusti, med 55% mindre än föregående år, för att minska igen i september (-62%).

Bland de största flygplatserna i Europa registrerades de största minskningarna av direktanslutning i Madrid-Barajas (-71%), Rom-Fiumicino (-70%), München (-68%), London-Heathrow (-68%) och Frankfurt (-67%).

Mindre regionala flygplatser har ofta sett att deras direkta anslutningar har minskat ytterligare, vilket framgår av Linz (-96%), Treviso (-95%), Vaasa (-91%), Quimper (-87%), Newquay (-86%), Shannon (-83%) och Burgas (-82%).

Däremot har flygplatser i Ryssland och Turkiet visat sig vara mer motståndskraftiga, både på grund av den inhemska marknadens storlek och relativa dynamik. Detta har lett till mer

begränsade anslutningsförluster för Moskva-Domodedovo (-12%), Sankt Petersburg (-26%), Moskva-Vnukovo (-28%) och Istanbul-Sabiha Gökçen (-33%).

Navanslutning har påverkats ännu mer än direktanslutning, eftersom de sex största europeiska flygplatserna inom navanslutning bara återfick 16% av sin anslutning i september. Således noterade München (-93%) och London-Heathrow (-92%) de största förlusterna i navanslutning, följt av Frankfurt (-89%), Istanbul (-85%), Paris-CDG (-81%) och Amsterdam-Schiphol (-70%).

Olivier Jankovec, VD för ACI Europe, kommenterar att "skadan är så systemisk att enbart förlita sig på marknadskrafterna för att återställa flyganslutning inte är realistiskt. EU och regeringar i hela Europa måste gå in för att hjälpa till att komma igång. Vi behöver en återhämtningsplan för luftfart som inkluderar "Air Connectivity Restart Schemes" liknande den som ses på Cypern, med tillfälliga ekonomiska bidrag, som syftar till att stödja omstart av flyglinjer på ett icke-diskriminerande sätt.

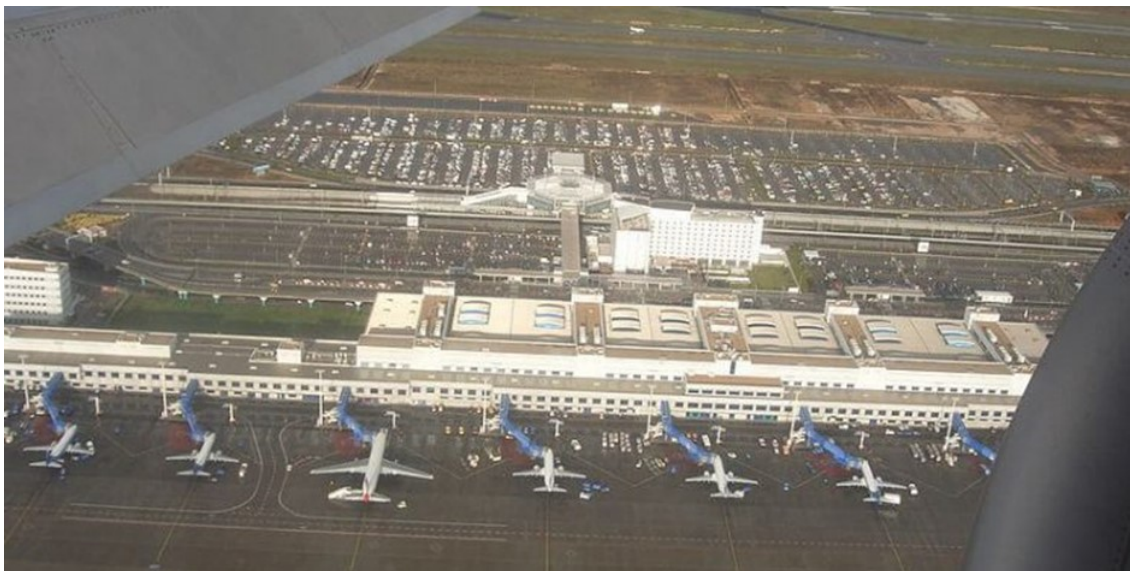
Covid-19-krisen har avslutat 21 års tillväxt i världspassagerartrafiken på några månader och minskat den till

1999 års nivå. Specifikt, jämfört med förra året, uppskattas att passagerartrafiken har minskat med 67% under 2020.

Enligt en rapport från konsultföretaget Cirium genomförde flygbolag från januari till december 49% färre flygningar 2020 jämfört med 2019. Således har det gått från 33,2 miljoner flygningar till endast 16,8 miljoner.

Inrikesresorna minskade med 40% i år till totalt 13 miljoner jämfört med 21,5 miljoner flygningar 2019, medan internationella flygningar drabbades av en ännu mer kraftig nedgång och sjönk 68% till under 3,8 miljoner från 11,7 miljoner på grund av stängning av gränser och begränsade affärsresor.

Jeremy Bowen, VD för Cirium, säger att "detta allvarliga bakslag visar den verkliga omfattningen av den utmaning som flygsektorn står inför." "Medan vi vid den här tiden förra året firade de globala lufttrafikföretagens punktliga prestanda, är detta år dramatiskt anorlunda. De faktorer som ofta orsakar förseningar, såsom överbelastat luft- rum, taxiköer och passagerare med sen ankomst har helt enkelt inte funnits 2020."



Enligt Cirium-data driver Southwest Airlines flest flygningar globalt (och i Nordamerika), med totalt 854800 flygningar. Under tiden toppade China Southern Airlines (487 700 flyg) topp-listorna i Asien-Stillahavsområdet, Ryanair i Europa (205 000 flyg), Azul i Latinamerika (134 000 flyg) och Qatar Airways (82 400 flyg) i Mellanöstern och Afrika.

På marken var Atlanta världens mest trafikerade flygplats, med mer än 245 000 anlända flyg under 2020, medan världens mest trafikerade flyglinje i båda riktningarna var inom Sydkorea, mellan Seoul och Jeju Island med 70 700 flygningar.

Planeringstiden för flygbolagen har drastiskt minskat från sex till tolv månader till bara sex till åtta veckor, vilket tvingar dem att vara smidigare och anpassa sig snabbare till resregler och begränsningar, som förändras snabbt runt om i världen.

Eftersom flygbolagen har tvingats att drastiskt minska antalet flygplan som fortfarande är i drift, fungerar de som fortfarande flyger betydligt färre timmar. Till exempel opererade engångs-flygplan endast sex till sju timmar om dagen under tredje kvartalet 2020 jämfört med nio till tio timmar om dagen under samma period förra året.

Även om upp till 30% av världens passagerarflootta förblir på marken, finns det tecken på återhämtning vid horisonten, med endast 10% av Airbus A320neo-kortdistansflygplan som för närvarande står stilla. Detta visar att

engångsflygplan leder återhämtningen och att inrikes- och kortdistansflyg är de första som återhämtar sig.

Med inrikes- och kortdistansflygningar, som dominerar dag till dag, var den mest använda flygplanstypen i världen Airbus A320, med 5,49 miljoner flygningar under 2020, säger Cirium.

Ciriums rapport lyfter fram sju trender som kommer att känneteckna 2021:

1. Konsolidering av flygbolag kommer att ske, särskilt i Asien och Stillahavsområdet, där fler nationella konkurrenter kommer att slås samman eller förvärvas.

2. Nya generationens flygplan som A320neo och återkomsten av 737 Max ger lägre driftskostnader.

3. Överskottsflygplan kommer att gå i pension och Boeing 747 och Airbus A380 förväntas stödja den växande efterfrågan på de tätaste fritidsmarknaderna.

4. Under fjärde kvartalet 2020 minskade bokningen med 78% jämfört med samma period föregående år. Detta kommer naturligtvis att förändra det sätt som branschen planerar efterfrågan på.

5. Flygbolag kommer att behöva implementera ett mer dynamiskt flygschema, eftersom bokningsfönstret har sjunkit från sex till tolv månader till bara sex till åtta veckor.

6. Implementeringen av AI-teknik kommer att påskyndas för att automatisera resenärsupplevelsen och proaktiv

information i realtid kommer att vara mer kritisk.

7. Flygplatsleasing kommer att överstiga 50% och blir den huvudsakliga finansieringsformen för flygplan.

Flygbolagen kommer att ha en lång väg att gå innan de återvänder till 2019-nivåerna, särskilt eftersom internationella resor har minskat avsevärt och bara visar långsamma tecken på återhämtning, främst i Kina och Sydostasien.

Men luftfarten kommer nog ändå att övervinna detta svåra och fruktansvärda år och dyka upp i bättre form, med yngre, mer bränsleeffektiva flygplan och flottor av rätt storlek, för att gradvis navigera mot återhämtning.