**O katastrofalnej sytuacji globalnego lotnictwa w 2020 r. powiedziano już chyba wszystko, wzrost rozwoju branży był najniższy w historii lotnictwa cywilnego od czasu jej powstania po II wojnie światowej, a prognozy na 2021 r. oraz na kolejne lata nie napawają optymizmem. W dramatycznej sytuacji są nie tylko przewoźnicy, ale także branża turystyczna.**

## Spadki w ruchu międzynarodowym w 2020r.

Ze względu na pandemię COVID-19 ruch pasażerski spadł o około 60% do poziomu z 2003 r. Linie lotnicze obniżyły koszty działalności o 45.8%, ale ich przychody spadły aż o 60.9%. W obrazowy sposób pokazuje to fakt, iż na każdego przewiezionego w 2020 r. pasażera, przypada strata linii lotniczych w wysokości 66 USD. Sytuacja rynku europejskiego jest lustrzanym odbiciem światowych trendów. Ruch wewnątrzeuropejski spadł o 54%, a loty międzykontynentalne z Europy o 59%. Spadki liczby lotów największych graczy kształtują się następująco: Lufthansa Group (do której należą Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Swiss International Air Lines, Lufthansa Cargo) -67%, Ryanair -59% , Air France-KLM -55%, IAG -65%, Turkish Airlines -53%, easyJet -67%.
W Polsce zanotowaliśmy 70% mniej obsłużonych pasażerów niż w 2019 r. (5,4 mln) – spadek do poziomu z 2005 r.

## Lepsza sytuacja w przewozach cargo

Na szczęście sytuacja operacji cargo wygląda bardziej obiecująco. W porównaniu do 2019 r. liczba operacji wyniosła „zaledwie” -1%. Udział w rynku operacji lotniczych podwoił się z 3% do 6%. Do czasu wybuchu przewóz około 50% towarów odbywał się za pomocą tzw. belly cargo, czyli pod pokładem części pasażerskiej samolotów. Ponieważ liczba operacji pasażerskich drastycznie zmalała, przewoźnicy obecnie decydują się na przewóz towarów również w części pasażerskiej lub na tzw. passenger-to-freight conversions (przerobienie samolotu pasażerskiego na w całości przeznaczony do operacji cargo). Przewiduje się, że w 2021 r. wzrost tego typu konwersji wzrośnie o 36%. Ze względu na rosnące znaczenie zakupów internetowych, trend wzrostowy w najbliższych latach się utrzyma. Powrót do operacji z poziomu 2019 r. najprawdopodobniej nastąpi już w 2021 r.

## Wpływ spadków lotnictwa cywilnego na zatrudnienie w innych branżach

Rozpatrując wpływ obecnego położenia lotnictwa na rynek pracy należy rozpatrywać go wielotorowo. Branża  lotnicza to nie tylko przychody linii lotniczych, lotnisk, transportu, obsługi naziemnej, czy agentów sprzedaży, ale także całej

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

branży turystycznej, której to lotnictwo jest stymulantem. Dodatkowo, utrudnienie lub brak możliwości przelotów, udziału w targach oraz konferencjach dla pracowników oraz wyższej kadry zarządzającej, pociąga za sobą spadki w wiele innych sektorach gospodarki.
W wyniku redukcji zatrudnienia w branżach bezpośrednio związanych z lotnictwem, pracę może stracić aż 4,8 miliona osób (43% redukcji), w tym 191 000 w Europie. Wskazuje się, że 1 stanowisko pracy w lotnictwie generuje 29 kolejnych w innych branżach. Aż 46 milionów miejsc pracy pozostaje zagrożonych (41,2% to sektor podróży oraz turystyki). Dla miejsc, gdzie głównym źródłem dochodu jest turystyka, w tym oparta na wizytach zagranicznych turystów stanowi to poważne zagrożenie dla hotelarzy, restauratorów, ośrodków rozrywki, itd. (np. 15% PKB Tajlandii pochodzi z turystyki).

**Podróże biznesowe w przyszłości**

Podróże biznesowe odpowiadają za gross przychodu linii lotniczych (sprzedaż biletów w klasach biznesowych), ale także hotelarzy, centrów wystawienniczych i konferencyjnych. Wiele miast czerpało dochód z osób odwiedzających je w celach biznesowych (spotkania w restauracjach, prezenty dla bliskich, wycieczki, itd.).
Pod koniec 2019 r. jedna z firm amerykańskich (Oliver Wyman) przeprowadziła ankiety wśród 6900 biznesmenów ze Stanów Zjednoczonych, Chin oraz kilku krajów europejskich. Wynikała z nich coraz większa tolerancja na spotkania typu on-line oraz malejące zainteresowanie podróżami w celach biznesowych – 6 na 10 ankietowanych wskazywała na wideokonferencję jako satysfakcjonującą alternatywę dla zarządzania biznesem. 61% deklarowało,  że po ustaniu pandemii, nadal będzie używało tego narzędzia.
W warunkach niepewności firmy ograniczały środki na podróże służbowe (tylko w listopadzie 2019 r. liczba podróży biznesowych spadła o 86%). Jak podano – także w Chinach, tendencja do podróży służbowych spadła o 40%.

**Perspektywa 2021**

Sytuacja pandemiczna jest niezwykle dynamiczna i niezwykle ciężko o wiarygodne prognozy. Niemniej zarówno IATA (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych), jak i Eurocontrol (Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej) przedstawiły estymacje dotyczące światowego i europejskiego lotnictwa w 2021 r.
IATA stwierdza, że 2021 r. przyniesie 2,8 miliarda podróżnych, co stanowi wzrost o 1 miliard w stosunku do 2020 r., ale duży spadek względem 2019 r., aż o -1.7

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

miliarda.
Eurocontrol wskazało, że 2020r. zamknął się z wynikiem -55% w stosunku do 2019 r.  W pierwszych miesiącach 2021 r. przewiduje 50 – 60% spadki, z lepszymi wynikami w drugiej połowie roku.

Według zakładanego scenariusza wskazującego koniec pandemii na lato 2022r., w 2024 r. lotnictwo osiągnie 92% operacji z 2019 r., a pełen powrót do wyniku sprzed pandemii zostanie osiągnięty w 2026 r. To około 3 lata później niż przewidywano jeszcze kilka miesięcy temu. Dalszy rozwój wypadków zweryfikuje te założenia.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].