

Allianz: 9 trend a Covid–19 utáni légi közlekedésben

Allianz Hungária Zrt.

- **A pilótákkal kapcsolatos problémák, a repülőút közbeni dühkitörések, az újraaktiválás kockázatai, sőt, akár még a rovarinváziók is kihívást elé állíthatják a légiközlekedést.**
- **Előnyt jelentenek az új útvonalak, valamint az újgenerációs repülőgépek, a javítási költségek azonban emelkedhetnek. A szállítmányozás továbbra is stabil, erős teljesítményt mutat.**
- **A Covid–19-hez kapcsolódó közvetlen kárigények hatása csökkent. A reptereken kevesebb az elcsúszásból és elesésből származó baleset, a nagy kárösszegű bejelentések száma azonban nem mutatott visszaesést. Az utasok visszatérésével az átlagos kárigények, várhatóan visszatérnek a normál szintre. Egy öt évre kiterjedő kárigényelemzés szerint a veszteségek fő okai az ütközéses/zuhanásos balesetek.**

A Covid–19-et követő válság miatti hirtelen leállás súlyosan érintette a légi közlekedési szektort. 2020 áprilisában a világ kereskedelmi flottáinak kétharmada tétlenül a

parkolt az aszfalton, miközben az utasforgalom 90 százalékkal csökkent az előző évhez képest. A légi közlekedési ágazat most lassan felépül a belföldi utazásoknak köszönhetően, egyre több repülőgép tér vissza az égboltra. A légi közlekedés biztosításával is foglalkozó Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) legfrissebb jelentése pedig rávilágít néhány olyan egyedi kihívásra – a „berozsdásodott” pilótáktól kezdve a rovarinvázióig –, amellyel mind a légitársaságoknak, mind a repülőtereknek szembe kell nézniük működésük újraindításakor. A jelentés azonosítja azt is, hogy a Covid-19 hogyan alakítja át a szektort, milyen hosszú távú változásokat okoz a flották összetételében, a repülési útvonalakban és az utasok igényeiben.

„A világjárvány alatt a flották használatának globális szüneteltetése világszinten példátlan esemény volt a légi közlekedési ágazatban” – mondta Dave Warfel, az AGCS légi közlekedési részlegének regionális igazgatója. „A légitársaságok fáradhatatlanul dolgoztak flottáik fenntartásán és a személyzet továbbképzésén ezalatt a hosszú időszak alatt. Biztosítóként számunkra különösen fontos a velük való együttműködés, annak érdekében, hogy jobban megértsük az újrakezdésére vonatkozó terveiket. Az ágazat felszállásra készül, a kihívások pedig kétségtelenül éreztetik a hatásukat. Nehéz megjósolni, hogy pontosan milyen változások mennek majd végbe a légi közlekedésben, az viszont biztos, hogy ez a szektor sem lesz ugyanolyan, mint a pandémia előtt.”

1. „Rozsdás” pilóták, és a városnéző járatok újraindulása

Ez év elején több tucat pilóta hibázásáról érkezett jelentés a NASA légiközlekedés-biztonsági jelentési rendszerében, például arról, hogy **többször kellett megkísérelniük a leszállást, illetve sokan hivatkoztak arra is, hogy berozsdásodtak, mire visszatérhettek a pilótafülkébe**. A légitársaságok (és más légijármű-üzemeltetők) nagyon jól ismerik ezt a jelenséget, így továbbra is mindent megtesznek az ebből adódó kockázat kezelésének és csökkentésének érdekében. A nagy légitársaságok különböző képzési programokat állítottak össze a szolgálatba visszatérő pilóták részére, távolmaradásuk időtartamának függvényében.

A turizmus főbb úticéljaihoz igazodó városnézőjáratok visszatérése nagyobb kockázatokkal járhat a kisebb szabadidős repülőgépek – többek között a helikopterek – számára, különösen, ha sok új pilótát alkalmaznak, akik nem ismerik az útvonalakat és a terepet. Már az utóbbi években is számos sétarepüléssel összefüggő halálos baleset fordult elő.

2. Emelkedik a „dühkitöréses” incidensek száma az amerikai légi utazásban

Az utasok zabolátlan viselkedése egyre több aggodalomra ad okot, különösen az Egyesült Államokban. Évente átlagosan körülbelül 150 incidenst regisztrálnak a légi járatokon történt rendbontásokról. 2021-ben júniusig viszont 3000 eset fordult elő a [Szövetségi Légi Közlekedési Hivatal](#) szerint, amelyek többsége azért történt, mert az utasok megtagadták a maszkviselést. A jelentés kiemeli, hogy a fegyelmezetlen utasok később még akkor is azt állíthatják, hogy a légitársaság diszkriminációt alkalmazott velük szemben, ha ők voltak a hibásak – a biztosítóknak oda kell tehát figyelniük erre a trendre.



3. A parkoló flották veszélyei

Bár a világ légitársaságainak nagy része a Covid-19 alatt – és azóta is – parkolópályára kényszerült, a veszteségi kockázatok azonban nem tűntek el, csak megváltoztak. A parkoló flották kihasználtságuktól függetlenül ki vannak téve az időjárás viszontagságainak, 2021 májusában Texasban például a golflabda méretű jégdarabokkal járó esőzés több parkoló repülőben is kárt okozott.

A földi, jellemzően tolatás közbeni incidensek kockázata is egyre nagyobb, és ez költséges kárigényeket eredményezhet. A világjárvány elején számos ütközéses baleset történt a légi járművek, tároló létesítményekbe helyezése során. Amikor a járműveket az újbóli használat előtt ismételten áthelyezik, valószínűleg még több ilyen eset fordul majd elő.

A tárolt repülőket általában rendszeresen karbantartják, felkészítve őket az újbóli repülésre. Azonban még sosem volt ennyi ideiglenesen forgalomból kivont repülőgép az ágazatban, és a jelentés megjegyzi azt is, hogy a kisebb repülőtársaságok jelentős kihívásoknak nézhetnek elébe a flották újbóli üzembe helyezésekor, mivel ilyen folyamatra korábban még nem volt példa az ő esetükben.

4. A pilótahiány kockázatokkal jár

Különösnek tűnhet, azonban a Covid–19 hatására a globális légi közlekedési ágazat közép- és hosszú távon pilótahiánnyal is szembesülhet. A légi utasok számának világjárvány előtti óriási növekedése – ami egyedül Kínában több mint 10 százalék volt évente [2011 óta](#) – azt jelenti, hogy a pilóták iránti kereslet már meghaladja a kínálatot. Több, mint negyedmillió pilótára lesz szükség a következő [évtizedben](#).

„A kevésbé szabályozott országokban a hiány oda vezethet, hogy a pilóták korlátozott képesítéssel és alacsony összrepülési idővel fognak utasszállító gépeket irányítani” – nyilatkozta Warfel. „A kimerültség is jól ismert kockázat a meglévő pilóták esetében, amit megfelelően kell kezelni. Szerencsére a légitársaságok jelentős ágazati tapasztalatra és számos rendelkezésre álló forrásra támaszkodhatnak a megfelelő kimerültségkezelő rendszerek kiépítéséhez.”

Van olyan légitársaság is, ahol pilótaiskolák létrehozásával gondoskodnak azutánpótlásról. A képzés jellege miatt a pilótaiskolákban előfordulhatnak balesetek, és a káresemények egyre drágábbak a repülőgépek megnövekedett értéke és a nagyobb aktivitás miatt. A leszállás közbeni balesetek a leggyakoribbak, de a biztosítók totálkáros eseteket is láttak már.

5. Az újgenerációs repülőgépek biztonsági fejlesztéseket, és egyben magasabb költségeket is jelentenek

Az elmúlt évben számos légitársaság csökkentette a flottáját, vagy helyezett üzemén kívül repülőgépeket, mivel a világjárvány felgyorsítja a generációs váltást a kisebb repülőgépekre. Ennek az az oka, hogy az előrejelzések szerint rövid távon csökkenni fog a légi közlekedést választó utasok száma.

„Az újgenerációs repülőgépek biztonsági és hatékonysági szempontból is előnyösebbek” – mondta Axel von Frowein, az AGCS légi közlekedési részlegének regionális igazgatója. „Az új fejlesztésű eszközök, mint például a kompozit anyagokból, a titánból és egyéb hasonlóan tartós ötvözetekből készült alkatrészek javítása azonban drágább, ami magasabb kárigényköltéseket eredményez.”

6. Folytatódik a trend: fellendülőben a légi szállítmányozás

Míg az utasszállítást súlyosan érintette a világjárvány, az egyéb légi közlekedési szektorok, mint például a légifuvarozók, jobban teljesítettek. 2021 áprilisában az Asia Pacific a legjobb nemzetközi légifuvarozási hónapját tudhatja mag mögött a világjárvány [kezdeté óta](#), mindez a növekvő vállalkezői bizalomnak, az e-kereskedelem fellendülésének, és a tengeri kikötők zsúfoltságának köszönhető. Latin-Amerikától Észak-Amerikáig a fuvarozási kapacitás majdnem a harmadával nőtt 2021 májusában [2019](#) azonos kéthetes időszakához képest. A jelentés szerint a légifuvarozás várhatóan továbbra is kiemelkedően teljesít majd.



7. Üzleti utazás – virágzás vagy bukás?

A Covid-19 előtti üzleti utazási forgalom évente 1,5 billió dollárt tett ki, vagyis a globális [GDP](#) kb. 1,7 százalékát. Mivel több légitársaság visszafogott rövid távú várakozásokat fogalmazott meg a jelentés felteszi a kérdést, hogy vajon véget ér-e ez az időszak. A kollaboráció újabb módjai – mint például a videóhívások – hatékonynak bizonyultak, ezért karbonlábnyomának csökkentése érdekében egyre több cég igyekszik minimalizálni az üzleti utazások számát. Emiatt, bár a lezárások után a kezdeti időszakban az üzleti utazások száma megugrott, a légitársaságok zöme hosszú távú paradigmaváltásra készül ezen a területen, az üzleti utazások forgalmának lassú növekedésére számítva.

Lehetséges felívelésre utal azonban, hogy az üzleti légi közlekedés néhány területe ellenállónak bizonyult a világjárvány alatt. A repülőgépekkel rendelkező cégek továbbra is használták a flottájukat, illetve sok olyan cég van, amely most először vásárolt vagy bérelt repülőgépet. Ezzel párhuzamosan számos repülőgépcharter-cég tudhat maga mögött sikeres hónapokat.

8. Megsokszorozódtak az új útvonalak Európában, valamint az ázsiai és csendes-óceáni térségben

1400-nál is több új légi útvonal használatát tervezték be [2021-re](#) – több mint kétszer annyit, mint 2016-ban. A sort Európa (600-nál is több), valamint az ázsiai és csendes-óceáni térség (több mint 500) vezeti, és a fő kedvezményezettek a regionális repterek. Kína belső piacán a növekedés több mint 200 új útvonal hozzáadását jelentette – majdnem ugyanannyit, mint az Egyesült Államokban.

„Ez a fejlődés tükrözi, hogy néhány légitársaság, különösen a kisebbek, a bizonytalan időkben kísérletezni akarnak” – mondta von Frowein. „Az új útvonalak kevésbé zsúfolt légteret és reptereket jelentenek, ami pozitív hatással lehet a kockázatokra, például a földi kiszolgálás közben történt incidensekre. Az újabb repülési útvonalak azonban magasabb környezeti kockázatot hordozhatnak.”

9. A rovarinváziók befolyásolják a műszerek pontosságát

Számos [jelentés](#) érkezett megbízhatatlan sebesség- és magasságmérési eredményekről az első repülés(ek) alkalmával, miután a repülőgépek elhagyták a tárolót. A problémát sok esetben a repülőgép avionikai számítógépekbe adatokat tápláló pitot-csőveiben és

nyomásérzékeny szenzoraiban lévő, nem észlelt rovarfészkekre vezették vissza. Az ilyen incidensek elutasított felszállásokat és visszafordításokat eredményeztek. A rovarok elszaporodásának kockázata nő, ha a tárolási eljárásokat és előírásokat nem tartják be.

A Covid-19-hez kapcsolódó kárigények hatása

A jelentés azt is közli, hogy a légiközlekedésben idáig viszonylag kevés, a világjárványhoz közvetlenül kapcsolódó kárigény merült fel. Néhány kötelezettségbejelentésben az utasok beperelték a légitársaságot a járatok törléséért, vagy azok a fennakadásáért.

„Egy átlagos évhez képest a repülőtereken általában a gyakori kisebb, elcsúszásból és elesésből származó balesetek, illetve az elveszett csomagok miatti kárigények csökkenését tapasztaltuk, ami a pandémia következtében visszaesett utasforgalom következménye.”– mondta Cristina Schoen, az AGCS légi utazási kárigényekkel foglalkozó részlegének globális igazgatója. *„Azonban így is előfordultak nagy összegű károk, többek között a parkoló repülőgépekben történt károkozásból, ütközésekből és kényszerleszállásokból eredően. Emellett az általános légiforgalomban néhány tragikus baleset is bekövetkezett, amely jelentős hatással volt a biztosítási szektorra. Várakozásaink szerint amint az utasok száma újra emelkedik, a kárigények száma várhatóan visszatér a normál szintre.”*

Az AGCS 2016-tól 2020 végéig terjedő időszakra vonatkozó, 14,5 milliárd euró (17,3 milliárd USD) értékű, több mint 46 ezer légi közlekedési biztosítási kárigényre kiterjedő elemzése szerint az ütközéses/zuhanásos balesetek az összes kárigény értékének több mint felét teszik ki. A nagy értékű veszteségek egyéb okai között szerepel a helytelen munkavégzés/karbantartás és a gépek üzemzavara.

Allianz: 9 trend a Covid-19 utáni légi közlekedésben