

## Allianz: 9 trend a Covid-19 utáni légi közlekedésben

- **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 hosszútávú 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 újraindításra 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 légitársaság-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 balesettörténet 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 repülőársaságok 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 az utánpótlásról. 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 világvjárvány 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 kárigényköltségeket eredményez.”*

## **6. Folytatódik a trend: fellendülőben a légi szállítmányozás**

Míg az utasszállítást súlyosan érintette a világvjárvány, 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 világvjárvány [kezdete óta](#), mindez a növekvő vállalalkozói 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 kétéhetes 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 világvjárvány 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 szenzoraiiban 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 légitársaságokban 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.

\*\*\*

## **Sajtókapcsolatok**

Johannesburg: Lesiba Sethoga	+27112147948	lesiba.sethoga@allianz.com
London: Ailsa Sayers	+44 203 451 3258	ailsa.sayers@allianz.com
München: Heidi Polke	+49 89 3800 14303	heidi.polke@allianz.com
Daniel Aschoff	+49 89 3800 18900	daniel.aschoff@allianz.com

New York: Emil Janssens +1 212 553 1287 [emil.janssens@agcs.allianz.com](mailto:emil.janssens@agcs.allianz.com)  
Párizs: Florence Claret +33 0158 85 88 63 [florence.claret@allianz.com](mailto:florence.claret@allianz.com)  
São Paulo: Camila Corsini +55 11 3527 0235 [camila.corsini@allianz.com](mailto:camila.corsini@allianz.com)  
Szingapúr: Wendy Koh +65 6395 3796 [wendy.koh@allianz.com](mailto:wendy.koh@allianz.com)

### **Az Allianz Global Corporate & Specialty**

Az Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) vezető globális vállalati biztosító, és az Allianz Csoport egyik fő szervezeti egysége. Kockázati tanácsadást, vagyon- és felelősségbiztosítási megoldásokat és alternatív kockázat-átruházást biztosítunk kereskedelmi, nagyvállalati és speciális kockázatok széles köréhez, 10 külön biztosítási ágazat keretében.

Ügyfélkörünk épp olyan szerteágazó, mint amilyen sokszínűek a gazdasági tevékenységek: a Fortune Global 500-as listájában szereplő vállalatoktól kezdve a kisvállalkozásokon át a magánszemélyekig terjed. Ügyfeleink közé nemcsak a világ legnagyobb fogyasztói márkái, technológiai vállalatai, valamint a globális légi közlekedési és hajózási ágazat képviselői tartoznak, de borászatok, műhold-üzemeltetők és hollywoodi filmgyárak is. Az ügyfelek azt várják az AGCS-től, hogy intelligens válaszokat kapjanak dinamikus, multinacionális üzleti környezetben felmerülő legnagyobb és legösszetettebb kockázataikra a káreseményeik professzionális kezelése mellett.

Az AGCS a világ 31 országában rendelkezik saját csapattal, és több mint 200 országban van jelen az Allianz Csoport hálózatán és partnerein keresztül, 4400 munkatársat foglalkoztatva. Az Allianz Csoport egyik legnagyobb vagyon- és felelősségbiztosítási egységeként erős és stabil pénzügyi minősítési háttérrel rendelkezünk. Az AGCS 2020-ban globálisan összesen 9,3 milliárd euró bruttó díjbevételt ért el.

További információkért látogasson el a <http://www.agcs.allianz.com/> oldalra, vagy kövessen minket a Twitteren (@AGCS\_Insurance) és a LinkedInen.

Az ebben a jelentésben tárgyaltak az Allianz SE által az Egyesült Államok Értékpapír- és Tőzsdéfelügyeletéhez időről időre benyújtott tájékoztatásban leírt kockázatok és bizonytalanságok függvényében is változhatnak. A vállalat nem vállal naprakészé tételi kötelezettséget egyetlen jövőre vonatkozó kijelentéssel kapcsolatban sem.