

Η ανάκαμψη για τουρισμό και αερομεταφορές αναβάλλεται για το 2023

2021/12/20 10:44 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Μία ακόμη δύσκολη χρονιά για τον τουρισμό και τις αεροπορικές εταιρείες θα είναι η φετινή, καθώς παρατείνεται η αγωνία για την εξέλιξη της πανδημίας του κορωνοϊού.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της Deutsche Welle, τους τελευταίους μήνες, ιδιαίτερα μετά το καλοκαίρι, ο αριθμός των κρατήσεων για το 2023 αυξανόταν διαρκώς. Ωστόσο, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους προετοιμάζονται για αδυσώπητο ανταγωνισμό.

Από την έναρξη της πανδημίας, την άνοιξη του 2020, μέχρι και σήμερα ο DRV υπολογίζει τις **οικονομικές απώλειες του κλάδου σε περίπου 24 δισ. ευρώ**.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του συνδέσμου, Νόρμπερτ Φίμπιγκ, οι επαγγελματίες του τουρισμού ακόμη δεν έχουν εγκαταλείψει την αισιοδοξία τους και διατηρούν ελπίδες για ένα καλοκαίρι που θα πλησιάζει τους τζίρους προ πανδημίας, ωστόσο “η πραγματική και βιώσιμη ανάκαμψη δεν αναμένεται πριν από το 2023”.

Προσπαθώντας να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα, πολλοί επαγγελματίες του τουρισμού προσφέρουν ειδικά ή και αποκλειστικά πακέτα “για εμβολιασμένους ή αναρρώσαντες”.

Παράλληλα, προσαρμόζουν τους όρους των συμβολαίων, ώστε οι καταναλωτές να μπορούν να ακυρώσουν το ταξίδι τους ή να επιλέξουν νέες ημερομηνίες ακόμη και δύο εβδομάδες πριν από την αναχώρησή τους.

Εισιτήρια από... πέντε ευρώ;

Την ίδια στιγμή αεροπορικές χαμηλού κόστους, όπως οι Ryanair και Wizz Air, παραγγέλνουν εκατοντάδες νέα αεροσκάφη, ελπίζοντας να εξασφαλίσουν από νωρίς κυρίαρχη θέση στην επόμενη μέρα του κορωνοϊού.

Ελλείψει ζήτησης, όλα δείχνουν ότι θα προχωρήσουν σε επιθετικές κινήσεις, προσφέροντας ακόμη και εισιτήρια σε συμβολικές τιμές των...πέντε ευρώ.

Για τον πρόεδρο της Wizz Air, Γιόζεφ Βάραντι, το σημαντικό πεδίο ανταγωνισμού

είναι οι υπερατλαντικές πτήσεις, στις οποίες θα ενταχθούν τα επόμενα χρόνια μικρότερα αεροσκάφη τύπου Airbus A321XLR που θα πετούν έως και έντεκα ώρες χωρίς ανεφοδιασμό.

Αυτή η καινοτομία θα επιτρέψει στις αεροπορικές εταιρίες να αναχωρούν και από μικρότερα αεροδρόμια, εντείνοντας τον ανταγωνισμό με κολοσσούς όπως η Lufthansa, η British Airways και η Air France.

Αυτή την εποχή οι πρωταγωνιστές του κλάδου επιχειρούν να επιστρέψουν σταδιακά στην ομαλότητα, επεκτείνοντας τη συνολική χωρητικότητα των πτήσεων από το 60% στο 80%, σε σύγκριση με τις εποχές προ πανδημίας. Σε αυτό τους βοήθησε και το άνοιγμα της αμερικανικής αγοράς για τους Ευρωπαίους, ενώ παραμένει άγνωστο πότε θα ανοίξουν και πάλι οι βασικοί προορισμοί στην Ασία.

Νέος επιθετικός «παίκτης» είναι η Turkish Airlines, που εκμεταλλεύεται τις σύγχρονες εγκαταστάσεις της στο νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης. Με όλο και πιο ηχηρό τρόπο η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) αμφισβητεί την λογική των περιορισμών.

«Ο κίνδυνος δεν προέρχεται από τις αερομεταφορές, αλλά από τις κοινωνικές επαφές», υποστηρίζει ο επικεφαλής της IATA Γουίλυ Γουολς.

Νέος «πονοκέφαλος» η κλιματική αλλαγή

Μία ακόμη- πολύ πιο σύνθετη και δύσκολη- παράμετρος είναι ο κίνδυνος της κλιματικής αλλαγής. Οι πτήσεις, οι κρουαζιέρες, αλλά και οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο προκαλούν αυξημένη εκπομπή ρύπων, που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

«Πρόκειται για την αχίλλειο πτέρνα του τουρισμού και θα πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας σε αυτήν», δήλωσε χαρακτηριστικά ο Νόρμπερτ Φίμπιγκ.

Μεταξύ άλλων, προτείνει να ενημερώνονται αναλυτικά οι καταναλωτές για το “οικολογικό αποτύπωμα” του τουριστικού πακέτου που θα επιλέξουν και για τις δυνατότητες που έχουν να αντισταθμίσουν την εκπομπή ρύπων.

Για την Άντγιε Μόνσχαουζεν από την γερμανική ΜΚΟ “Brot für die Welt” αυτό δεν αρκεί. Όπως επισημαίνει η ίδια «καλό είναι να ενημερώνεται ο κόσμος, αλλά ακόμη καλύτερο θα ήταν να μειωθούν αισθητά οι εκπομπές ρύπων».

Ειδικά στα μεγαλύτερα αεροσκάφη, για παράδειγμα σε ένα Boeing 777X με βάρος 350 τόνους, η τεχνολογία δεν έχει ακόμη προβλέψει μία οικολογικά πιο ανεκτή εναλλακτική λύση.

Σε πιο σύντομα δρομολόγια η Airbus διερευνά τη δυνατότητα να εντάξει στον στόλο της αεροσκάφη κυψελών υδρογόνου μέχρι το 2035. Από την πλευρά της η Boeing επενδύει σε κηροζίνη πιο φιλική προς το περιβάλλον (SAF), που παρασκευάζεται κυρίως από βιομάζα.

Η Lufthansa επισημαίνει ότι έχει αγοράσει SAF αξίας 250 εκατ. ευρώ για τα επόμενα τρία χρόνια, που όμως δεν επαρκεί παρά μόνο για 100 υπερατλαντικές πτήσεις.

Επιπλέον, επισημαίνει με κριτική διάθεση η Άντγιε Μόνσχαουζεν, «οποιαδήποτε εξοικονόμηση ρύπων από τη χρήση SAF ακυρώνεται και υπεραναπληρώνεται από τη συνεχή επέκταση των αερομεταφορών...».