

# OSOBNÍ LETECKOU DOPRAVU V EVROPĚ ČEKÁ NÁROČNÝ RESTART



V evropském sektoru letecké dopravy se efektivní nízkonákladoví dopravci jako Ryanair a Wizz Air připravují stále intenzivněji konkurovat „luxusnějším“ společnostem. Obě aerolinky si pro nadcházející roky objednaly stovky nových letounů, které v případě nedostatku poptávky naplní také za snížené ceny začínající na 5 eurech za letenku.

Generální ředitel Wizz Air József Váradi ambiciózně směřuje k dálkovým letům, neboť menší letadla, jako je Airbus A321XLR, s dobou letu až jedenáct hodin, zvládnou v příštích letech podstatně více cest než dosud. To také umožní zámořské lety z menších letišť a mohlo by to vytvořit vážnou konkurenci pro síťové dopravce, jako jsou Lufthansa, British Airways a Air France.

Společnosti jsou v procesu kompenzace poklesů způsobených krizí a zvyšování letové kapacity ze současných 60 % na 80 % v průměru před krizí.

Jednou z aktivních společností v Evropě během krize byly ambiciózní Turkish Airlines, které rozšířily svou nabídku o nový hub u Istanbulu. Zatímco otevření USA občanům EU bylo nápomocné pro všechny, nikdo neví, kdy se otevřou velké asijské destinace.

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) stále hlasitěji vyjadřuje své pochybnosti o účinnosti cestovních omezení, která v posledních měsících nedokázala zabránit novým vlnám infekcí, ale odvětví osobní letecké dopravy způsobila trvalé velké škody. „Riziko nepochází z letecké dopravy, riziko je v komunitě,“ řekl prezident IATA Willie Walsh.

## **Snížení emisí skleníkových plynů**

Pro aerolinky a provozovatele cestovního ruchu je megaproblém změny klimatu nekonečně složitější. Lety, plavby a výlety autem, to vše přispívá k nárůstu škodlivých emisí.

Asociace mimo jiné navrhuje zajistit všem cestám sledovatelnou CO2 stopu, aby cestující před rezervací věděli, jakou ekologickou stopu jejich cesta způsobí. Zákazníkům je třeba poradit, jak minimalizovat emise skleníkových plynů a jaké možnosti kompenzace jsou k dispozici.

Antje Monshausenová z Tourism Watch at Bread for the World je však přesvědčena, že poskytovatelé cestovních služeb mají povinnost především z hlediska formování své nabídky.

„Uvádění CO2 stopy cesty je správné, ale rozhodující je výrazné snížení škodlivých emisí. Aby toho dosáhli, museli by poskytovatelé nabízet na středně dlouhé trase v Evropě i další produkty, například více cest vlakem“.

## **Udržitelné letecké palivo**

Odvětví osobní letecké dopravy je v dilematu, protože chybí technologické alternativy k obřím motorům, které dokážou zvednout vzletovou hmotnost až 350 tun do vzduchu, jako je tomu u nového Boeingu 777X.

Zatímco Airbus oznámil spuštění letadel na krátké vzdálenosti s palivovým článkem do roku 2035,

Boeing spoléhá pouze na spalovací motory a udržitelně vyráběné letecké palivo (SAF).

Již nyní se velké letecké společnosti po celém světě snaží o zmenšení objemu výroby, protože stále více (služebních) zákazníků požaduje klimaticky neutrální lety. Lufthansa například zajistila SAF v hodnotě 250 milionů eur na tři roky, ale to stačí jen na zhruba 100 transatlantických letů. To je ekvivalentní výkonu skupiny na těchto trasách za jediný den.

Sustainable Aviation Fuel (SAF) se v současnosti vyrábí převážně z biomasy, jako je nevyužitá zelenina a kuchyňské oleje. Taková biopaliva mají výrazně snížit emise CO<sub>2</sub>, ale v současnosti jsou podstatně dražší než normální petrolej.

Snahy Monshausenové s novými, palivově úspornějšími letadly a SAF nestačí. „Uvědomujeme si, že všechny úspory požírá růst letecké dopravy. Potřebujeme technologická řešení a zároveň omezení letů“.

Kromě CO<sub>2</sub> podle ní hraje velkou roli i tvorba mraků z létání, protože snižuje vyzařování tepla ze země.

Date: 2021-12-20

Article link: <https://www.tourism-review.cz/osobni-letecka-doprava-v-evrope-cesta-z-krize-news12332>