



## Die globale Luftfahrt befindet sich in einer historischen Krise

Autor: Dr. Andreas Wittmer, Managing Director, Center for Aviation Competence, Universität St. Gallen

Die Wirtschaft und an vorderster Front die Luftfahrt gehen durch die wohl schwierigste wirtschaftliche Zeit seit Bestehen der kommerziellen Luftfahrt. IATA geht von einem globalen Umsatzeinbruch der Airlines von 44 % im Vergleich zu 2019 oder 252 Mia USD aus. Diese Annahme basiert auf Restriktionen im Luftverkehr über 3 Monate. Die folgende Grafik zeigt den Zerfall der Anzahl Flüge auf globaler Ebene ab März 2020.

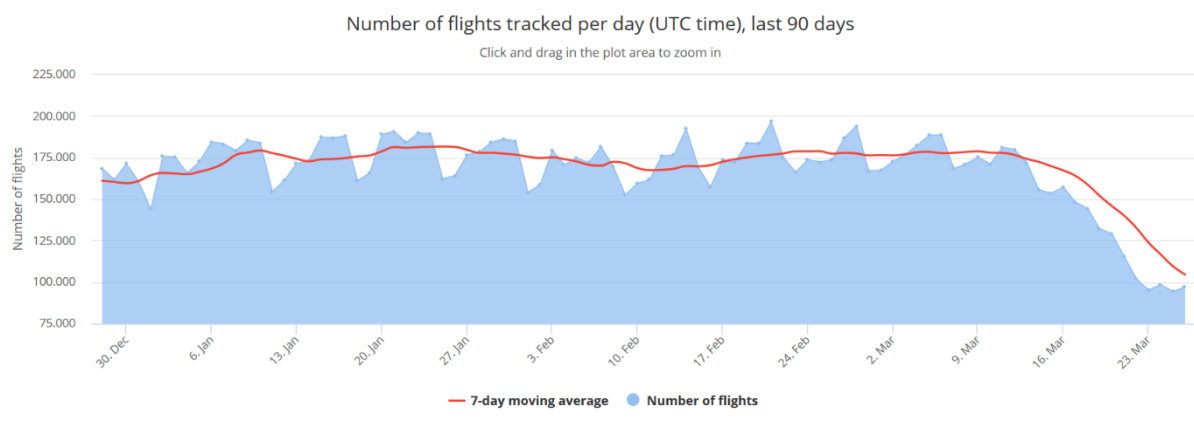


Abbildung 1 Flight-Tracking Statistik

Quelle : Flightradar24.com, 2020.

Die globale Vernetzung, welche ein Hauptmotor des globalen wirtschaftlichen Wachstums ist, zeigt nun in einmal plakativ auf, was globale Vernetzung auch bedeutet. Die Geschwindigkeit der Ausbreitung des Coronavirus zeigt, wie international die Menschheit und Wirtschaft geworden ist und damit auch wie gross die Abhängigkeit zwischen allen Ländern der Welt ist. Was normalerweise durch positive Effekte begleitet wird, ist für einmal negativ ausgeprägt, aber es zeigt uns auch vieles auf:

- Wir sind global viel vernetzter als wir wohl erwartet hätten.
- Die interkulturelle Verknüpfung weltweit ist grösser als gedacht.

- Unsere Wirtschaft hängt wohl viel mehr global zusammen als wahrgenommen wird.
- Positive Effekte können oft nur schwer aufgezeigt werden und sie werden von Globalisierungsgegnern oft kritisiert. Das Coronavirus zeigt uns plakativ den globalen Marktzugang durch globale Netzwerke auf. Wir haben nun ein Beispiel um Effekte (in diesem Fall die Geschwindigkeit der Verbreitung) in globalen Netzwerken zu erklären – auch wenn es ein negatives ausgeprägtes Beispiel ist, zeigt es wie es auch im Positiven geht.
- Es wird aufgezeigt, welche Vorteile autokratischere Regimes in der Bekämpfung und Umsetzung von schnellen Massnahmen gegenüber unserem System haben.
- Die ganze Klimadiskussion vom letzten Jahr scheint vergessen zu sein. Aber gerade diese Krise wird aus finanziellen Gründen die ganzen Klimainvestitionen der Unternehmen nach hinten schieben. Oder erhöht sich damit die Wahrscheinlichkeit, dass ein noch viel grösseres Problem als das Coronavirus den noch grösseren Wirtschaftsschaden anrichten könnte, da wir es nicht schaffen rechtzeitig die richtigen Investitionen zu tätigen?

Für viele von uns stellt sich nun die Frage, wie es weitergeht nach der Corona Krise. Werden sich die Gesellschaft und das Arbeitsleben verändert haben? Werden die Trends zu «New Work» und «New Life», welche von Zukunftsforschern seit einigen Jahren erläutert werden, nun schneller Einzug ins tägliche Leben Einzug halten? Werden wir immer noch so viel reisen wie zuvor oder haben wir gelernt mit digitalen Medien so umzugehen, dass es zu einem globalen Reiserückgang kommt? Lösen wir damit unser Klimaproblem? Und was bedeutet das alles für die Arbeitsplätze in einem Land, die benötigten Infrastrukturen und die wachstumsbasierte Wirtschaft?

In der Wirtschaftsausbildung wird gelernt, wie man unter der Prämisse von Wachstum erfolgreich sein kann. Seit einigen Jahren habe ich begonnen dies zu hinterfragen, da es sich seit Längerem abzeichnet, dass auch längere Stagnationsphasen anstehen können. Gerade in der Luftfahrt in Europa, wo die Flughafeninfrastrukturen stagnieren und der Luftraum an seine Grenzen stösst, muss es möglich sein, in einem stagnativen Umfeld erfolgreich zu sein. Die Corona Krise führt nun vielleicht fast über Nacht zu diesem längerfristigen stagnativen oder sogar rezessiven Umfeld, mit dem wir jetzt umgehen müssen. Aber was bedeutet das nun für die ganze Zulieferindustrie der Luftfahrt? Falls die globale Luftfahrtnachfrage stagniert und solange sich die Welt vom Coronavirus erholen muss, was wohl mehrere Jahre dauern wird, dürften auch Bestellungen zurückgehen, was wiederum in der gesamten Zulieferindustrie zu spüren sein wird.

Ein Lösungsansatz ist die Suche nach Synergien im Marktumfeld und Zusammenschlüsse zu grösseren Einheiten - entweder zwischen Konkurrenten oder zwischen nachgelagerten

Unternehmen entlang der Angebotskette. Die Industrie muss zusammenrücken und wie schon nach der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 und die folgenden Jahre, welche mit dem starken Franken ebenfalls die Zusammenarbeit und Integration in Netzwerken wie dem 2010 gegründeten Swiss Aerospace Cluster (über 130 Mitgliedsfirmen) gemeinsam Lösungen suchen. Statt sich Schweizer Konkurrenz in einem globalen Exportmarkt zu geben, könnten synergetische Zusammenarbeitsformen vertieft werden, sei es durch eine Integration von Konkurrenten oder eine Integration entlang der Wertschöpfungskette.

Es steht eine herausfordernde Zeit vor uns. Aber sie wird neue Innovationen bringen und uns noch konkurrenzfähiger machen. Gemeinsam entwickeln wir uns zu noch stärkeren Einheiten in der globalen Luftfahrtindustrie.

---

Kontakt:

Center for Aviation Competence

Universität St.Gallen

Dufourstrasse 40a

9000 St.Gallen

Email: [andreas.wittmer@unisg.ch](mailto:andreas.wittmer@unisg.ch)

Phone: [+41 71 224 25 25](tel:+41712242525)