

Michał Paszkowski

Uziemieni: sektor lotniczy w państwach Europy Środkowej w dobie pandemii COVID-19

Z powodu pandemii COVID-19 sektor lotniczy na świecie przeżywa największy kryzys w swojej historii. Ograniczenie lotniczego ruchu pasażerskiego, będące efektem wprowadzonych obostrzeń, sprawiło, że wiele linii lotniczych stanęło przed groźbą bankructwa. W tych uwarunkowaniach przedsiębiorstwa lotnicze z Europy Środkowej bez wsparcia rządowego nie byłyby w stanie dalej funkcjonować. W ocenie IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych) powrót do międzynarodowego ruchu pasażerskiego porównywalnego do tego z 2019 r. (sprzed pandemii) może nastąpić dopiero w 2024 r., co wpłynie na kształt branży lotniczej także w tej części Europy.

Państwa bałtyckie. We wszystkich państwach Europy Środkowej branża lotnicza znajduje się w trudnej sytuacji (dotyczy to zarówno dużych, jak i mniejszych przewoźników). W państwach bałtyckich funkcjonuje kilka firm regionalnych, m.in. airBaltic (Łotwa) oraz Nordica (Estonia). Z uwagi na pandemię obie linie odwołały wiele lotów, a także wielokrotnie zmieniały siatkę połączeń (część została wznowiona w okresie letnim). Duże problemy w ostatnich miesiącach miała przede wszystkim firma airBaltic, której większość udziałów należy do państwa. W celu przezwyciężenia kryzysu rząd łotewski w 2020 r. przeprowadził proces dokapitalizowania spółki w wysokości 250 mln euro, co sprawiło, że udziały państwa w firmie wzrosły z 80% do 96,14%. W listopadzie 2020 r. liczba obsłużonych pasażerów spadła o 88% w porównaniu do 2019 r. Dodatkowo linia lotnicza w trakcie 2020 r. zmieniła strategię, która polega obecnie na wykorzystaniu jedynie samolotów typu Airbus A220-300 (obecnie airBaltic dysponuje 25 takimi maszynami, a docelowo ma być ich 50) i w tym celu sprzedała wszystkie samoloty typu Boeing 737.

Problemy nie ominęły także linii lotniczej Nordica. Aby przetrwać, firma wystąpiła do rządu o wsparcie w wysokości 30 mln euro. Warunkiem akceptacji rządowej pomocy ze strony Komisji Europejskiej była konieczność renacjonalizacji linii lotniczej, co nastąpiło pod koniec 2020 r. Polskie Linie Lotnicze „Lot”, które posiadały 49% udziałów w spółce Nordica, zbyły je na rzecz Estonii. Wraz z wprowadzeniem obostrzeń i uziemieniem samolotów nastąpił także spadek zapotrzebowania na paliwo lotnicze. W okresie między styczniem a listopadem 2020 r. na Łotwie i Estonii spadki konsumpcji były znaczące i wyniosły odpowiednio 62,5% oraz 51,8% w stosunku do 2019 r. W państwach bałtyckich największym producentem tego paliwa jest rafineria w Możejkach (Litwa), która z powodu zmniejszenia poziomu konsumpcji wszystkich paliw transportowych musiała ograniczyć przerób surowca.

Państwa Grupy Wyszehradzkiej. Trudności na rynku lotniczym nie ominęły także przedsiębiorstw z południowych sąsiadów Polski, a więc Smartwings (właściciel m.in. firmy Czech Airlines) z Republiki Czeskiej oraz jednego z największych europejskich przewoźników, Wizz Air z Węgier. Obie linie lotnicze musiały uziemić samoloty (w przypadku Smartwings chodzi o 23 maszyny) lub znacząco zmniejszyć siatkę połączeń (Wizz Air), przede wszystkim w pierwszym okresie obowiązywania obostrzeń wprowadzonych w połowie marca 2020 r. Smartwings pierwotnie rozważały złożenie wniosku do rządu czeskiego o udzielenie pożyczki lub gwarancji pożyczkowych. Postawione warunki okazały się jednak być zaporowe, bowiem rząd uzależnił udzielenie wsparcia (takie warunki były stawiane przez Komisję Europejską) od przejęcia 100% udziałów w spółce. W tej sytuacji spółka odmówiła przyjęcia pomocy publicznej¹. Z uwagi na wprowadzone obostrzenia w 2020 r. liczba przewiezionych przez linię lotniczą pasażerów spadła o 81,5%, natomiast przychody zmniejszyły się o 90% w porównaniu do 2019 r.

Uwzględniając skalę realizowanych połączeń lotniczych, duże trudności objęły w 2020 r. także linię lotniczą Wizz Air, która należy do jednych z największych przewoźników w Europie. Co ciekawe, firmie udało się stosunkowo dobrze przejść trudny okres, bo dopiero w 2021 r. kolejny lockdown na kontynencie skłonił ją do wyemitowania

¹ Udziałowcami spółki są przedsiębiorca Jiri Simane wraz z partnerami (50,1%) oraz chińska spółka inwestycyjna CITIC Group (49,9%).

obligacji o wartości 500 mln euro (w 2020 r. spółka funkcjonowała w oparciu o własne fundusze). W trakcie 2020 r. firma Wizz Air wielokrotnie była zmuszona zmniejszać siatkę połączeń, ale zgromadzone wcześniej środki finansowe pozwoliły nawet na rozbudowę baz tej linii w Europie. Taka strategia była nakierowana na szybki wzrost liczby połączeń lotniczych z chwilą zniesienia ograniczeń. Początek 2021 r., który przyniósł nowe obostrzenia, skłonił jednak przewoźnika do szukania wsparcia finansowego. W okresie od stycznia do listopada 2020 r. w Czechach na Słowacji oraz na Węgrzech spadki zapotrzebowania na paliwo lotnicze wyniosły odpowiednio 66,4%, 66,6% oraz 59,3% w porównaniu do 2019 r. W państwach Grupy Wyszehradzkiej funkcjonuje kilka rafinerii (Kralupy, Litvinov, Bratysława, Százhalombatta), które w 2020 r. musiały ograniczyć poziom wykorzystania zdolności przerobowych m.in. właśnie z powodu zamknięcia przestrzeni powietrznej.

Wybrane państwa bałkańskie. Trudności objęły również przedsiębiorstwa lotnicze z Bułgarii (Bulgaria Air) oraz Rumunii (Blue Air, TAROM). W efekcie wprowadzonych obostrzeń i spadku liczby obsłużonych pasażerów każda z tych firm straciła w 2020 r. znaczne środki finansowe. Linia Bulgaria Air (której właścicielem jest Chimimport Plc) w celu ratowania się przed możliwością bankructwa oraz zapewnienia płynności finansowej zdecydowała się kontynuować proces emisji obligacji i w 2020 r. przeprowadziła emisję o wartości 7,7 mln euro. Z uwagi na strukturę właścicielską (spółka prywatna) firma nie zwróciła się do rządu o udzielenie wsparcia finansowego.

Nieco odmienna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do linii lotniczych z Rumunii. W przypadku Blue Air (właścicielem jest prywatny fundusz inwestycyjny SIF Banat-Crisana) firma zwróciła się w 2020 r. do rządu o pożyczkę na preferencyjnych warunkach, aby przezwyciężyć spadek przychodów spowodowany pandemią. Pierwotnie, wspólnie z państwowym przewoźnikiem TAROM, linie miały otrzymać łącznie 130 mln euro wsparcia, ale ostatecznie do tego nie doszło i Blue Air groziło bankructwo. Rząd rozważał nawet przejęcie udziałów w przedsiębiorstwie. Ostatecznie Komisja Europejska w sierpniu 2020 r. udzieliła gwarancji bankowych w wysokości 62 mln euro, co miało na celu zrekompensować szkody poniesione w związku z pandemią oraz zapewnić płynność finansową. W październiku 2020 r. Komisja Europejska zatwierdziła natomiast firmie lotniczej TAROM gwarancję pożyczki w wysokości 19,3 mln euro. W Bułgarii i Rumunii funkcjonuje kilka rafinerii (m.in. Burgas, Năvodari, Ploiești), które – podobnie jak inne tego typu zakłady na całym świecie – musiały zmierzyć się ze spadkiem poziomu zapotrzebowania na paliwa, w tym paliwa lotnicze, co wpłynęło na dochody tych przedsiębiorstw naftowych.

Wnioski. Pandemia COVID-19 spowodowała wielkie perturbacje na rynku lotniczym na całym świecie, powodując liczne bankructwa (w 2020 r. co najmniej 43 linii lotniczych zakończyło lub zawiesiło działalność). Kondycja finansowa branży lotniczej w Europie Środkowej, podobnie jak w innych częściach świata, jest stosunkowo trudna. Bez wsparcia finansowego rządów tego typu przedsiębiorstwa w większości przypadków musiałyby ogłosić bankructwo. W okresie letnim 2020 r., w czasie kiedy linie lotnicze zazwyczaj osiągają znaczne dochody finansowe, nie udało się wielu firmom zgromadzić środków finansowych na słabszy sezon jesienno-zimowy. Jest bardzo prawdopodobne, że w kolejnych miesiącach branża lotnicza z państw Europy Środkowej będzie potrzebować kolejnego wsparcia.

Uwzględniając szacunki organizacji międzynarodowych, kolejne lata także będą niezwykle wymagające, co jest związane m.in. ze zmianą modelu funkcjonowania gospodarki oraz sektora turystycznego. Przewiduje się bowiem, że wiele przedsiębiorstw w większym niż dotychczas zakresie będzie prowadzić rozmowy z partnerami zagranicznymi drogą elektroniczną, zmniejszając tym samym zapotrzebowanie na paliwa transportowe. Dodatkowo zmiany można też zauważyć w branży turystycznej, która przez lata odgrywała ważną rolę w gospodarkach poszczególnych państw Europy Środkowej.

Wiele osób liczy, że z chwilą zniesienia obostrzeń ruch lotniczy wróci do normy. Kluczowe będzie jednak nastawienie ludzi do tego typu podróży, które w ostatnim czasie uległo zmianie. Zgodnie z badaniami IATA można wyróżnić dużą grupę osób, która nawet w przypadku uchylenia ograniczeń nie zdecyduje się szybko zakupić biletów lotniczych, wydłużając tym samym okres odbudowy rynku lotniczego.