



Raport

Na temat sytuacji w polskiej przestrzeni powietrznej

Streszczenie

Raport dotyczy sytuacji ekonomicznej w polskiej przestrzeni powietrznej dotkniętej negatywnymi skutkami epidemii wirusa COVID-19. Raport zawiera komentarz ekspertów Fundacji.

Fundacja Polskie Niebo
sekretariat@fundacjapolskieniebo.pl



Spis treści

ROZDZIAŁ 1	1
OGRANICZENIA RUCHOWE W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	1
KONSEKWENCJE EKONOMICZNE DLA RYNKU	1
OPERACJA LOTDODOMU ORAZ LOTY REPATRIACYJNE	2
KONSEKWENCJE EKONOMICZNE DLA RYNKU LOTNICZEGO.....	3
ZATRUDNIENIE NA POLSKIM RYNKU LOTNICZYM – KONSEKWENCJE ZAMKNIĘCIA GRANIC.....	3
ROZDZIAŁ 2	5
MOŻLIWE KONSEKWENCJE EKONOMICZNE DLA RYNKU LOTNICZEGO	5
KOMENTARZ	5
PODSUMOWANIE.....	6

Rozdział 1

Ograniczenia ruchowe w polskiej przestrzeni powietrznej

Konsekwencje ekonomiczne dla rynku

Ograniczenia ruchowe w polskiej przestrzeni powietrznej zostały wprowadzone Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego oraz NOTAM z dnia 15 marca 2020 roku. W konsekwencji ograniczone zostały międzynarodowe połączenia lotnicze (głównie pasażerskie) z i do Polski, natomiast ruch tranzytowy w polskiej przestrzeni powietrznej odbywa się od tamtego momentu bez zmian. Bez większych utrudnień odbywają się również loty Cargo. Funkcjonują także szkoły lotnicze, ruch małych samolotów oraz śmigłowców odbywa się również bez zakłóceń. Z komunikatu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wynika, że „zarówno ULC, jak i PAŻP nie ograniczają lotów humanitarnych i wykonywanych w celu ochrony ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, a także cargo.¹”

¹ W: <https://www.pansa.pl/komunikat-w-zwiazku-z-nieprawdziwymi-informacjami-na-temat-zamknienia-przestrzeni-powietrznej/>; dostęp 21 maja 2020 roku.

Operacja Lotdodomu oraz loty repatriacyjne

Zgodnie z rozporządzeniem pierwsze kilka tygodni po ogłoszeniu ograniczenia ruchowego w polskiej przestrzeni powietrznej obywatele RP, małżonkowie obywateli RP, dzieci obywateli RP, osoby posiadające Kartę Polaka, osoby posiadające prawo stałego, czasowego pobytu, albo pozwolenie na pracę, miały prawo do zakupu biletów w ramach operacji repatriacyjnej albo wjazdu na teren kraju samochodami osobowymi, busami albo autokarami, a po powrocie do kraju poddane zostały obowiązkowej kwarantannie 14 dni. Kwarantanna dotyczyła wszystkich pasażerów, którzy przylecieli do kraju od 15 marca 2020 roku. Z kwarantanny wyłączone zostały osoby, które mieszkają w Polsce, ale pracują na co dzień w kraju sąsiadującym, oraz kierowcy transportu kołowego (np. autobusy i busy), a także załogi statków powietrznych pracujących na pokładach samolotów, w ramach akcji repatriacyjnej.

Operacja LOTdodomu została oceniona przez przewoźnika jako sukces. Niemniej jednak w ocenie ekspertów Fundacji Polskie Niebo, można było przeprowadzić ten proces dużo szybciej i sprawniej, przede wszystkim dając szansę na wzięcie udziału w operacji repatriacyjnej innym przewoźnikom posiadającym bazy operacyjne na terenie RP. Dzięki takiemu rozwiązaniu loty wcześniej zaplanowane mogły się odbyć, a pasażerowie, którzy mieli już kupione bilety nie musieliby ponownie wydawać pieniędzy i korzystać z narodowego przewoźnika. Obostrzenia dotyczące osób wjeżdżających do kraju zostały jasno sprecyzowane w rozporządzeniu, a zatem stosując nominalnie te przepisy, przewoźnicy zagraniczni w tym m.in. Ryanair, Wizz Air, którzy stanowią główny środek transportu dla obywateli RP pracujących za granicą, mogliby wykonać operacje planowe, przywożąc do kraju powracających z pracy i wakacji obywateli, po pierwsze przyspieszając znacząco proces repatriacyjny (Polskie Linie Lotnicze LOT oraz Enter Air wykonywały specjalne połączenia na trasach planowych ww. przewoźników), po drugie oszczędzić długiej i skomplikowanej ścieżki aplikacyjnej o miejsca w samolocie dla obywateli próbujących wrócić do kraju.

Konsekwencje ekonomiczne dla rynku lotniczego

Ograniczenia ruchowe w polskiej przestrzeni powietrznej oznaczają dla wszystkich przewoźników posiadających bazy operacyjne na terytorium RP uziemienie swojej floty lub przekierowanie jej do zadań operacyjnych w krajach, których ograniczenie ruchowe w przestrzeni powietrznej nie dotyczy. Dla przewoźników lotniczych oznacza to ogromne koszty operacyjne przy praktycznie zerowych zyskach ze sprzedaży biletów oraz konieczności przebookowania biletów na inny termin oraz wypłacenia odszkodowań na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/04. Pomimo zapewnień UE na etapie prac legislacyjnych, że w ramach tarczy antykrzysowej dla lotnictwa pozwoli zamienić odszkodowania na bony dla pasażerów do wykorzystania w ramach operacji przewoźnika, tak się nie stało i finalnie Rozporządzenie (WE) nr 261/04 nie zmieniło swojego kształtu. To oznacza dla przewoźników konieczność wyeksponowania w budżecie wielomilionowej kwoty (mówimy tu o przewoźnikach regularnych, posiadających stałą siatkę połączeń, sprzedających do ostatniej chwili bilety na dane połączenia, którzy zostali w ostatniej chwili poinformowani o ograniczeniu ruchowym w polskiej przestrzeni powietrznej). Do kosztów stałych przewoźnika o których wspomniano wyżej, zaliczyć możemy koszty związane z postojem samolotu, amortyzacją, opłaty leasingowe, koszty slotów (w większości niewykorzystanych przez ograniczenia w ruchu lotniczym), koszty kadrowe, wynajem pomieszczeń biurowych. Wielomilionowe koszty miesięczne (koszty stałe), odbiły się na stanie zatrudnienia pracowników sektora lotniczego.

Zatrudnienie na polskim rynku lotniczym – konsekwencje zamknięcia granic

Cięcia zatrudnienia, przejście przez przewoźników na przestój, a także cięcia w wynagrodzeniu, to konsekwencje, które już spotkały większość z linii, które posiadają bazy operacyjne na terytorium RP zatrudniające polskich obywateli. Z raportu na temat zatrudnienia w lotnictwie w Unii Europejskiej, szacuje się, że rynek lotniczy zatrudniał 9,4 mln² pracowników w UE, z czego około 18,8% miejsc pracy dotyczyła zatrudnienia

² Dane opracowane na podstawie zatrudnienia na terenie Unii Europejskiej w sektorze transport lotniczy w 2016 roku.

bezpośrednio w liniach lotniczych³. Liczba pracowników rośnie każdego roku. Szacuje się, że przyrost ten może wynosić 2-4% rocznie, przy wzroście udziału lotnictwa cywilnego w transporcie UE⁴. To sprawia, że zatrudnienie w Unii Europejskiej w lotnictwie cywilnym mogło wynosić w 2020 roku nawet 10 mln. W Polsce szacuje się, że w lotnictwie cywilnym bezpośrednio w liniach lotniczych zatrudnionych jest ok. 10000 pracowników, natomiast cały transport lotniczy zatrudnia nawet 40000 pracowników⁵. Według danych szacunkowych, do tej pory sytuacja epidemiologiczna i zastój rynkowy związany z epidemią wirusa COVID-19 dotknęły około 70 procent pracowników zatrudnionych w sektorze lotniczym, większość z nich została przez pracodawców skierowana na bezpłatne urlopy, przestoje oraz ograniczona została im pensja – w niektórych sytuacjach z możliwością wydłużenia do nawet 3 lat, natomiast szacuje się, że 15 procent pracowników sektora lotniczego w Polsce straciło pracę w związku z epidemią COVID-19. Całkowite zahamowanie sprzedaży biletów, a co za tym idzie rozwoju rynku lotniczego, sprawia że konsekwencje, które dotknęły pracowników mogą utrzymywać się nawet przez najbliższe kilka lat (do końca 2023 roku). To z kolei sprawia, że wyjątkowo atrakcyjne dla przewoźników może wydawać się przejście po kryzysie ekonomicznym związanym z epidemią COVID-19 na umowy cywilnoprawne w tym B2B, Pay to fly. To z kolei będzie miało znaczący wpływ na ekonomikę transportu lotniczego, z jednej strony obniży koszty stałe przewoźników, z drugiej znacząco wpłynie na bezpieczeństwo w lotnictwie, przerzucając większość odpowiedzialności, w tym odpowiedzialności karnej na pracowników sektora lotniczego.

³ W: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders/>; dostęp 1 maja 2020 roku.

⁴ Wzrost dotyczy miesięcy przed epidemią COVID-19.

⁵ Dane przed wybuchem epidemii COVID-19.

ROZDZIAŁ 2

MOŻLIWE KONSEKWENCJE EKONOMICZNE DLA RYNKU LOTNICZEGO

Komentarz

To co wydarzy się po zakończeniu epidemii COVID-19 i usunięciu ograniczeń w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej, będzie miało znaczący wpływ na lotnictwo w Polsce i UE na najbliższą dekadę. Zahamowanie rozwoju lotnictwa w miesiącach marzec-czerwiec 2020 samo w sobie nie niesie konsekwencji ekonomicznych⁶ dla podmiotów gospodarczych obecnych na polskim rynku lotniczym. Chwilowe działania mające na celu utrzymanie się przewoźników na rynku – obniżenie pensji pracowników; przeniesienie samolotów na lotniska, na których opłaty lotniskowe są znacząco niższe; zmiany w strukturach zatrudnienia; zwolnienia pracowników; ubieganie się o subwencje i pomoc państwową⁷ – to działania, które poniosły do tej pory linie lotnicze posiadające bazy operacyjne na terenie RP. Konsekwencje ekonomiczno-gospodarcze w najbliższych latach zależą będą od wielu czynników. Pierwszy z nich to strach przed lataniem i przemieszczaniem się po Unii Europejskiej i świecie. Epidemia COVID-19 zamknęła granice i skutecznie ograniczyła rozwój transportu lotniczego i turystyki w Polsce i na świecie. Media informujące szczegółowo o wzroście liczby zakażonych obywateli wirusem COVID-19 sprawiły, że nastroje społeczne związane z wirusem są negatywne. Można założyć, że obywatele Polski niechętnie będą przemieszczać się za granicę ze względu na po pierwsze strach, a po drugie problemy ekonomiczne, które dotknęły dużą część polskiego społeczeństwa. Oczywiście będzie istniała grupa, która będzie chciała wykorzystać tańsze połączenia wakacyjne oraz która nie boi się konsekwencji zdrowotnych związanych z możliwym zakażeniem się wirusem COVID-19. Ważne, by działania polskich Władz skupiały się możliwie najbardziej na zachęcaniu do podróżowania, także turystów zza granicy, by lotnictwo mogło rozwijać się możliwie szybko. Równie ważne wydaje się wsparcie dla sektora turystyki, tak by podmioty gospodarcze zajmujące się hotelarstwem miały możliwość rozwijania biznesu. Jeśli liczba pasażerów w sezonie letnim 2020 nie osiągnie 50% liczby

⁶ Poza wymienionymi w rozdziale 1 i 2 raportu,

⁷ Ten przywilej dotyczy tylko polskich linii lotniczych LOT

pasażerów przewiezionych w roku 2019 w tożsamym czasie, wówczas możemy spodziewać się dużych problemów ekonomicznych wszystkich przewoźników obecnych na polskim rynku, w szczególności jednak linii czarterowych, których te miesiące stanowią główne źródło zarobku w skali roku podatkowego.

Pojawiły się głosy na rynku lotniczym sugerujące, że Ministerstwo Infrastruktury, a co za tym idzie polski rząd wesprze działalność gospodarczą przedsiębiorców, którzy prowadzą swoją działalność przy wykorzystaniu taboru kolejowego lub floty autobusowej/autokarowej. Nie możemy w tej sytuacji zapomnieć o transporcie lotniczym, którego koszty biznesowe są relatywnie wyższe, niż koszty prowadzenia biznesu przez wyżej wymienionych przedstawicieli biznesu. Co za tym idzie należy bezwzględnie pamiętać, że wspieranie jedynie polskiego narodowego przewoźnika może nieść za sobą duże konsekwencje także dla pasażerów i pracowników sektora lotniczego. To te dwie grupy zostaną najbardziej dotknięte bankructwem lub wycofaniem się zagranicznych przewoźników z polskiego rynku. Dla pracowników sektora lotniczego oznaczałoby to cięcia miejsc pracy na dużą skalę, gdzie przy obecnej kondycji Polskich Linii Lotniczych LOT, trudno sobie wyobrazić zero-jedynkowe utworzenie miejsc pracy, pokrywające potrzeby lotniczego rynku pracy. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że monopolizacja polskiego rynku lotniczego może mieć negatywny wpływ na konkurencję pomiędzy przewoźnikami na danych trasach, a co za tym idzie na znaczący wzrost cen biletów, a to z kolei prowadzić może do zmniejszenia się atrakcyjności połączeń i zmniejszenie wpływów z turystyki do budżetu Państwa.

PODSUMOWANIE

Podsumowując, należy jak najszybciej i jak najbardziej stanowczo wprowadzić rozwiązania pomocowe dla lotnictwa, być może obniżając opłaty slotowe i terminalowe, lub poszukać innych rozwiązań finansowych mogących znacząco wpłynąć na bezpieczeństwo ekonomiczne polskiego rynku lotniczego, zwiększając jednocześnie jego atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów skupionych wokół przewoźników. Pierwszym jednak krokiem winno być otwarcie granic i anulacja ograniczeń ruchowych w ruchu pasażerskim, tak by rynek turystyczny, szczególnie w czasie tak zwanego wysokiego sezonu, mógł osiągnąć wynik

finansowy w granicach 60-70% w porównaniu do roku poprzedniego. Taki wynik finansowy nie powinien przynieść dużych i bardzo negatywnych konsekwencji ekonomicznych dla rynku lotniczego w Polsce, oraz powinien zatrzymać zagranicznych przewoźników na polskich lotniskach.

Raport został przygotowany przez redakcję Ekspertów Fundacji Polskie Niebo.

Autorzy raportu:

Patrycja Leśkiewicz

Monika Bar

Dominik Punda

Kamil Wasilewski

Wojciech Skwirowski

Redaktor raportu: Wojciech Skwirowski

Korekta: Kamil Wasilewski

Tłumaczenie: Kamil Wasilewski

Komentarz: Wojciech Skwirowski

Prawa autorskie: Zastrzeżone Fundacja Polskie Niebo

Raport wydany przez: Fundacja Polskie Niebo/Polish Airspace Foundation ul. Ignacego

Krasickiego 53, 05-500 Nowa Iwiczna, sekretariat@fundacjapolskieniebo.pl

Prawa autorskie zastrzeżone.

Nowa Wola, 2020