

Bankructwa linii lotniczych

Wstęp

Bankructwa linii lotniczych, podobnie jak w przypadku biur podróży, są zazwyczaj bardzo medialne a informacja o takim zdarzeniu i następujący po niej dalszy ciąg zdarzeń, dotyka bezpośrednio znaczną grupę klientów, czyli pasażerów i turystów. Wiadomości o takich sytuacjach są praktycznie zawsze w czołówkach programów informacyjnych z danego dnia, a reporterzy na gorąco relacjonują z lotnisk czy miejsc wycieczkowych.

Wydawać by się mogło zatem, że historyczne przypadki upadłości linii lotniczych i związanych z tym potem problemów, które spotykają w pierwszym momencie ich pasażerów, były wystarczającą lekcją dla wielu przewoźników lotniczych na świecie i oni powinni mieć zdecydowanie lepiej opracowane plany postępowania na wypadek ogłoszenia bankructwa. Tymczasem ta sama sytuacja powtarza się w zasadzie przy każdym ogłoszeniu upadłości linii lotniczych – bowiem następuje podanie do mediów przez władze danego przewoźnika informacji o ogłoszeniu lub zawieszeniu działalności oraz będącym tego konsekwencją odwołaniem wszystkich lotów. Pasażerowie zatem ponownie zostają pozostawieni sami sobie, ewentualnie mogą liczyć tylko na pomoc niektórych organizacji czy urzędów państwowych. Dlaczego zatem tak się dzieje, że nikt nie przewiduje wystąpienia kryzysowej sytuacji i w porę nie powiadamia pasażerów o zmianie przewoźnika lub o konieczności szukania alternatywnego połączenia? Jakże są zatem główne ekonomiczne powody zaprzestawiania prowadzenia działalności przez linie lotnicze na świecie? Aby móc odpowiedzieć na takie pytania należy przeprowadzić rzetelną analizę.

Przedmiotem przedstawionych tu badań jest rynek lotniczy w Polsce i na świecie. Szczegółowo zbadano kilka przypadków upadłości linii lotniczych z różnych krajów. Ma to na celu zidentyfikowanie głównych przyczyn problemów finansowych oraz upadłości tego typu firm. Studiami zostały objęte wybrane linie lotnicze, które upadły

w 2012 r., a więc fińskie – Air Finland, szwedzkie Skyways Express, węgierskie Malev, polskie Air Poland i hiszpańskie Spanair.

Autor zakładał przeprowadzenie pogłębionych badań analitycznych, dotyczących przetestowania kondycji opisywanych przypadków przewoźników lotniczych za pomocą modeli predykcji upadłości. W analizie miały zostać wykorzystane zarówno polskie, jak i zagraniczne modele prognozowania bankructwa, których skuteczność została potwierdzona przez autora we wcześniejszych badaniach. Modele predykcji upadłości konstruowane są przy użyciu specjalnie wybranych wskaźników finansowych, które cechują się największą zdolnością prognostyczną upadłości. W trakcie przeprowadzanych badań okazało się jednak, że nie udało się uzyskać oficjalnych sprawozdań finansowych z ostatnich lat przed ogłoszeniem upadłości opisywanych przewoźników lotniczych. Firmy te były podmiotami zagranicznymi, niepublikującymi sprawozdań finansowych lub których strony internetowe po ogłoszeniu upadłości przestały być aktywne. Tym samym nie było możliwe policzenie odpowiednich wskaźników finansowych, a następnie obliczenie funkcji dyskryminacyjnej.

Dlatego też w badaniach skupiono się na studiach przypadków tych wybranych przewoźników lotniczych, bazując na informacjach agencyjnych oraz publikowanych na portalach branżowych i ekonomicznych.

1. Analiza rynku lotniczego na świecie i w Polsce

W obecnych czasach praktycznie nie można sobie już wyobrazić podróżowania po świecie bez wykorzystywania samolotów. Zarówno zagraniczne podróże służbowe, biznesowe, jak i zwykłe wakacyjne wyjazdy coraz częściej odbywają się korzystając z usług wielu linii lotniczych funkcjonujących na świecie. W 2011 r., jak wynika z raportu Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization – ICAO), liniami lotniczymi na świecie przewieziono ok. 2,7 mld osób. Było to o 5,6% więcej niż w 2010 r. Dane te dotyczą rejsów regularnych, odbywających się w 191 państwach członkowskich ICAO. Co więcej, wiele państw, a w nich miast buduje swoją pozycję ekonomiczną, właśnie dzięki istnieniu i często ciągłemu rozbudowywaniu portów lotniczych. W tabeli 1 zaprezentowano lotniska na świecie, które w 2010 r. obsłużyły najwięcej pasażerów. Na pierwszym miejscu znalazł się port lotniczy Hartsfield w Atlancie w Stanach Zjednoczonych, z którego skorzystało (przyleciało lub odleciało) 88 mln pasażerów. Daje to imponującą liczbę osób ponad 240 000 tys. pasażerów odprawianych jednego dnia.

Tabela 1. Największe lotniska świata

Lp.	Lotnisko	Miasto	Kraj	Liczba pasażerów w 2010 r. (w mln)
1	Hartsfield	Atlanta	Stany Zjednoczone	88,0
2	Heathrow	Londyn	Wielka Brytania	66,0
3	Capital	Pekin	Chiny	65,4
4	O'Hare	Chicago	Stany Zjednoczone	64,2
5	Haneda	Tokio	Japonia	61,9
6	Charles de Gaulle	Paryż	Francja	57,9
7	International	Los Angeles	Stany Zjednoczone	56,5
8	Fort Worth	Dallas	Stany Zjednoczone	56,0
9	Main	Frankfurt	Niemcy	50,9
10	International	Denver	Stany Zjednoczone	50,2
11	Barajas	Madryt	Hiszpania	48,3
12	John F. Kennedy	Nowy Jork	Stany Zjednoczone	45,9
13	International	Hongkong	Hongkong/Chiny	45,6
14	Schiphol	Amsterdam	Holandia	43,6
15	International	Dubaj	Zjednoczone Emiraty Arabskie	40,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Pocket World in Figures, 2012*, „The Economist London” 2011, s. 44.

W porównaniu z zagranicznymi wielkimi portami lotniczymi, polskie lotniska można uznać za bardzo małe (por. tab. 2). Honor kraju ratuje port lotniczy im Fryderyka Chopina w Warszawie, który z każdym rokiem zbliża się do liczby 10 mln pasażerów rocznie. Pewną przeszkodą w uzyskaniu tego wyniku może być otwarcie w połowie 2012 r. lotniska w Modlinie, które oferując niższe stawki za korzystnie z portu, przyciągnęło takie tanie linie lotnicze jak irlandzki Ryanair czy węgierski Wizzair. Już po pierwszym miesiącu działalności Modlin zanotował liczbę odprawionych pasażerów na poziomie 150 tys. osób. Przy czym szacuje się, że w pod koniec roku ta liczba wzrośnie do 700–800 tys., a w 2013 r. (czyli w pełnym okresie działalności) osiągnie poziom aż 2 mln podróży. Należy również wspomnieć o budowie nowych lotnisk w Polsce, które zostaną oddane w najbliższych latach, czyli w Gdyni, Lublinie i Radomiu.

Tabela 2. Największe polskie lotniska

Port lotniczy	Liczba pasażerów			Dynamika (w %)	
	2011	2010	2009	2011/2010	2010/2009
Warszawa	9 322 485	8 666 552	8 278 747	7,6	12,6
Kraków	2 994 359	2 839 124	2 658 841	5,5	12,6
Katowice	2 500 984	2 366 410	2 301 161	5,7	8,7
Gdańsk	2 449 702	2 208 819	1 890 253	10,9	29,6
Wrocław	1 606 222	1 598 533	1 324 483	0,5	21,3

Port lotniczy	Liczba pasażerów			Dynamika (w %)	
	2011	2010	2009	2011/2010	2010/2009
Poznań	1 425 865	1 383 656	1 235 942	3,1	15,4
Rzeszów	487 740	451 720	380 711	8,0	28,1
Łódź	390 261	413 392	312 197	-5,6	25,0
Bydgoszcz	268 360	266 480	264 529	0,7	1,4
Szczecin	258 217	268 563	276 582	-6,6	-3,9
Zielona Góra	6 940	3 627	2 813	91,3	146,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl (28.07.2012).

Największe linie lotnicze na świecie to prawdziwe korporacje międzynarodowe, które obrotami przewyższają budżet niejednego kraju na świecie. Firmy te nie tylko prowadzą globalną działalność (zatrudnienie, siatka połączeń, oddziały, partnerzy), ale wciąż zwiększają skalę swojego biznesu. Syntetyczna charakterystyka liderów linii lotniczych na świecie zaprezentowana została w tabeli 3.

Tabela 3. Największe linie lotnicze na świecie

Lp	Linia lotnicza	Kraj	Przychody	Dodatkowy opis
1	Lufthansa Group	Niemcy	Przychody w 2010 r. wyniosły 36,1 mld USD	Linia wykonuje połączenia do ponad 200 miejsc w 78 krajach na świecie. W skład jej floty wchodzi 300 samolotów, a łącznie z partnerami przeszło 700 maszyn. Liczba pasażerów obsługiwanych przez Lufthansę to ok. 106 mln rocznie (czwarte miejsce na świecie).
2	United Continental	Stany Zjednoczone	Przychody w 2010 r. wyniosły ok. 34 mld USD	United Continental to spółka holdingowa United Airlines i Continental Airlines. Wielkość zatrudnienia w niej to ponad 80 tys. pracowników. Te linie lotnicze wykonują połączenia do 376 miejsc na świecie, z czego 148 miejsc leży poza Stanami Zjednoczonymi w 61 krajach świata. Liczba pasażerów obsługiwana przez ten holding lotniczy to 148 mln rocznie. Każdego dnia odbywa się przeciętnie 5,5 tys. odlotów maszyn należących do United Continental. Flota składała się z ponad 712 maszyn w 2011 r.
3	Delta Air Lines	Stany Zjednoczone	Przychody w 2010 r. wyniosły 31,8 mld USD	Linie lotnicze obsługują ponad 340 miejsc w 70 krajach i sześciu kontynentach na świecie. Łącznie z usług Delta Air Lines korzysta ponad 160 mln pasażerów. Flota składa się z ponad 700 samolotów, a firma zatrudnia 80 tys. pracowników. W 2011 r. linie te zostały uznane przez magazyn Fortune za najlepsze w rankingu najbardziej podziwianych firm lotniczych z całego świata.
4	Air France/KLM	Francja/Holandia	Przychody w 2010 r. wyniosły 31,3 mld USD	Holding tych dwóch linii lotniczych francuskich Air France i holenderskich KLM istnieje od 8 lat, nawet w 2008 r. była to największa lotnicza firma na świecie biorąc pod uwagę łączne przychody operacyjne oraz kryterium pasażerokilometra (ilość pokonanych kilometrów i liczby pasażerów). W 2010 r. obydwie linie lotnicze przewiozły 71 mln pasażerów. Flota to 616 maszyn.

Lp	Linia lotnicza	Kraj	Przychody	Dodatkowy opis
5	AMR Corporation (American Airlines)	Stany Zjednoczone	W 2010 r. linie miały przychody rzędu 22,2 mld USD	Linia została założona w 1982 r., obecnie przechodzi proces restrukturyzacji – w planach redukcja stanowisk o ok. 18% (czyli 13 tys. pracowników). W 2010 r. linie przewiozły 86 mln pasażerów. Flota składała się z 624 maszyn w 2011 r., a wielkość zamówień na nowe samoloty wyniosła 571.
6	British Airways/Iberia	Wielka Brytania/Hiszpania	Przychody za 2010 r. to ok. 19,5 mld USD	W 2011 r. nastąpiła fuzja brytyjskich linii lotniczych British Airways i hiszpańskich linii lotniczych Iberia, tworząc (przy zachowaniu obu dotychczasowych marek) międzynarodową korporację International Airlines Group. Nowy podmiot posiada 400 samolotów oraz wykonuje połączenia do ponad 200 miejsc na całym świecie. Z usług linii lotniczych British Airways oraz Iberii korzysta rocznie ponad 60 mln pasażerów.
7	Japan Airlines	Japonia	Przychody w 2010 r. osiągnęły 16 mld USD	Flota składa się z ok. 300 samolotów, linie wykonują połączenia do 220 miast w 35 krajach na świecie. W 2009 r. liczba pasażerów wyniosła ponad 50 mln. W 2010 r. firma miała poważne problemy, ogłoszono upadłość oraz wycofano firmę z giełdy. Obecnie Japan Airlines przyczyszczył kłopoty i ponownie zamierza wejść na giełdę.
8	All Nippon Airways	Japonia	Przychody za 2010 r. to 16 mld USD	Wielkość zatrudnienia to 13 tys. pracowników; w skład floty wchodzi ponad 230 samolotów, linia lotnicza obsługuje rocznie 660 tys. połączeń do 50 miejsc w Japonii oraz 270 tys. połączeń do 35 miejsc poza granicami Japonii. Firma założona w latach 60. XX w.
9	The Emirates Group	Zjednoczone Emiraty Arabskie	Przychody w 2010 r. to 14,8 mld USD	Flota samolotów składająca się ze 170 maszyn; linia obsługuje 118 tras na świecie. Od 2008 r. jako pierwsza linia na świecie umożliwiła pasażerom korzystanie z telefonów komórkowych podczas lotu. Od początku działalności linia osiąga zyski finansowe.
10	Air China	Chiny	W 2010 r. – 12,2 mld USD	Zatrudnienie – 23 tys. pracowników. Flota 224 samolotów. Obsługiwane 243 trasy (z czego 69 międzynarodowych). Tygodniowo jest oferowanych ponad 6000 lotów. Logo linii – feniks – mityczny ptak, czczony przez Chińczyków jako szczęśliwy znak.

Źródło: opracowano na podstawie: *10 największych linii lotniczych świata*, Onet.pl (4.03.2012); J. Liwiński, *Linie lotnicze świata 2010*, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2011, www.rediff.com (17.08.2012).

W Polsce niezmiennym liderem, jeśli chodzi o przewozy lotnicze, są Polskie Linie Lotnicze LOT, spółka należąca do Skarbu Państwa. Obecnie trwa procedura poszukiwania dla niej inwestora strategicznego (kilka lat temu sprzedaż udziałów narodowego przewoźnika liniom lotniczym Swissair zakończyła się niepowodzeniem). Z analizy tabeli 4 wynika, że co prawda LOT rokrocznie zwiększa zarówno liczbę przewiezionych pasażerów, jak i udział w rynku, jednakże, coraz bardziej zbliżają się do jego pozycji dwaj nisko kosztowi przewoźnicy – Wizzair oraz Ryanair. Zmiana lidera jest tym bardziej prawdopodobna, bowiem otwarto jak już wspomniano drugie lotnisko w aglomeracji warszawskiej, w Modlinie oraz rozbudowywane są i budowane

nowe lotniska regionalne. A to właśnie z takich lotnisk najczęściej latają przewoźnicy nisko kosztowi. Nie wiadomo także, jak zakończy się prywatyzacja Polskich Linii Lotniczych LOT. Wciąż niewiadomą zatem jest, czy narodowy przewoźnik zyska strategicznego inwestora, który będzie rozwiął siatkę połączeń, czy też ograniczy rolę LOT do dowożenia pasażerów do swojego portu głównego (tworząc z lotniska w Warszawie regionalny hub).

Tabela 4. Liczba pasażerów lotów regularnych obsługiwana przez linie lotnicze działające w Polsce w latach 2009–2011

Linie lotnicze	Lp	Liczba pasażerów w 2011 r. i udział w rynku		Lp	Liczba pasażerów w 2010 r. i udział w rynku		Lp	Liczba pasażerów w 2009 r. i udział w rynku	
		osoby	%		osoby	%		osoby	%
LOT plus Eurolot	1	2 757 112	29,79	1	2 513 978	28,86	1	2 281 381	28,19
Wizzair	2	2 037 256	22,02	2	1 969 254	22,60	2	1 755 131	21,69
Ryanair	3	1 943 949	21,01	3	1 884 984	21,64	3	1 592 154	19,67
Lufthansa	4	734 887	7,94	4	625 422	7,18	4	546 270	6,75
EasyJet	5	217 249	2,35	5	264 426	3,04	5	325 895	4,03
Norwegian Air Shuttle	6	174 796	1,89	6	193 159	2,22	6	283 280	3,50
Air France	7	156 797	1,69	7	136 358	1,57	8	124 547	1,54
SAS	8	136 374	1,47	8	115 290	1,32	10	109 361	1,35
KLM	9	115 235	1,25	11	93 738	1,08	12	93 675	1,16
British Airways	10	109 049	1,18	10	95 189	1,09	9	119 549	1,48

Źródło: opracowanie na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl (20.07.2012).

2. Problemy i upadłości wybranych linii lotniczych

W pierwszej połowie 2012 r. upadło kilku przewoźników lotniczych na świecie. Byli to m.in. hiszpański Spanair, węgierski Malev, czeskie Connect Airlines (z bazą w Brnie), włoski Air Alps i Cargoitalia, niemiecki Cirrus Airlines, szwedzki Skyways Express, duński Cimber Sterling czy polski Air Poland (świadczący usługi czarterowe dla biur podróży). Dalej zostaną zanalizowane wybrane przypadki upadłości czy przerwania prowadzenia działalności niektórych z wymienionych linii lotniczych.

2.1. Upadłość fińskich linii lotniczych Air Finland

26 czerwca 2012 r. fińskie linie lotnicze Air Finland złożyły wniosek o ogłoszenie upadłości, a jednocześnie zawiesiły wykonywane przez siebie wszystkie operacje lotnicze.

Przewoźnik Air Finland prowadził działalność od stycznia 2002 r., loty zaczęto wykonywać od marca 2003 r. Właścicielem tych linii lotniczych była firma Berling Capital Ltd. oraz inwestorzy prywatni z Finlandii. Przewoźnik obsługiwał przede wszystkim połączenia czarterowe, a także regularne rejsy, które odbywały się na kierunkach typowo wakacyjnych, jak Kreta, Grecja, Hiszpania, Turcja, Portugalia czy Dubaj. Główną bazą i miejscem, z którego operował Air Finland był port lotniczy w Helsinkach (Vantaa). Ogłoszenie upadłości było dotkliwe dla ponad tysiąca pasażerów tych linii, którzy przebywali na wakacjach w Hiszpanii i Grecji, skąd czekali na powrót do Finlandii. W 2012 r. flota Air Finland składała się z czterech samolotów Boeing 757–200, które miały przeciętnie po kilkanaście lat. Rocznie z usług Air Finland korzystało ok. 400 000 tys. pasażerów.

Jako główne przyczyny problemów i późniejszej upadłości linii Air Finland wymieniano wysokie ceny paliwa, niepełne wykorzystanie możliwości przewozu pasażerów oraz istniejącą wysoką konkurencję na rynku przewozów lotniczych w Finlandii. Pośrednią przyczyną upadłości był również brak wystarczającego kapitału do dalszego, sprawnego kontynuowania działalności gospodarczej. Przewoźnik po ogłoszeniu upadłości opublikował krótkie oświadczenie, w którym wyrażono głęboki żal za wszelkie szkody wyrządzone jego klientom z powodu bankructwa firmy. Na ogłoszeniu upadłości Air Finland ucierpiało bezpośrednio ok. 1000 pasażerów, którym odwołano wykupione i zaplanowane loty. Federacja konsumentów w Finlandii (Consumer Agency) miała pomóc tym osobom w znalezieniu alternatywnych połączeń lotniczych.

Z momentem ogłoszenia upadłości, czyli pod koniec czerwca 2012 r., zadłużenie Air Finland szacowano na ponad 12 mln EUR. Głównymi wierzycielami przewoźnika była szwedzka firma finansowa Svea Ekonomi, amerykański leasingodawca lotniczy ILFC oraz firma ubezpieczeniowa Ilmarinen.

2.2. Upadłość polskich linii lotniczych Air Poland

Polski przewoźnik czarterowy Air Poland ogłosił 26 kwietnia 2012 r., że nie jest w stanie kontynuować swojej dotychczasowej działalności na polskim rynku lotniczym.

Air Italy Poland prowadził działalność od listopada 2007 r. z inicjatywy Air Italy Group i świadczył usługi lotów czarterowych z Warszawy, a także portów regionalnych z Wrocławia, Katowic, Poznania i Gdańska. Przewoźnik ten wykonał swój inauguracyjny lot 18 listopada z Warszawy do miasta Varadero na Kubie. W pierwszym roku działalności linii, a dokładniej w listopadzie oraz grudniu 2007 r. było to 5,5 tys. pasażerów, głównie klientów biur podróży – Itaki, Rainbow Tours oraz Triady. Dla porównania w 2009 r. było to niespełna 81 tys. pasażerów (na trasach do/z Polski). Natomiast w 2008 r. Air Italy Poland wykonał 1043 rejsy pasażerskie przewożąc ponad 175 tys. pasażerów. Wykonywano wówczas na zlecenia różnych polskich i zagranicznych biur podróży, także takie egzotyczne połączenia jak do Tajlandii, (Bangkok), Meksyku (Cancun), Indii i Sri Lanki (Goa-Colombo) na Kubę (Varadero). Z kolei w 2010 r. Air Italy Polska obsługiwał połączenia czarterowe z Polski do Hiszpanii, Egiptu, Turcji i Maroka, a także z Włoch do Kenii, Emiratów Arabskich, na Wyspy Zielonego Przylądka i Zanzibar. Liczba pasażerów przewieziona w tamtym okresie to ok. 273 tys. osób, z czego 224 tys. osób przewieziono na trasach z lub do Polski. W planach na kolejne miesiące działalności było również uruchomienie regularnych rejsów z Krakowa do Chicago, Hamilton, Budapesztu i Pragi. W kwietniu 2011 r. podjęto decyzję o zmianie nazwy linii na Air Poland, tak aby przewoźnik był bardziej rozpoznawalny przez Polonię i Amerykanów. W planach bowiem było uruchomienie kolejnych połączeń z Ameryką Północną (między innym z Krakowa do Nowego Jorku, czy z Rzeszowa do Chicago). W sprzedaży biletów miała wesprzeć linie lotnicze Air Poland firma American Travel Abroad. Same natomiast loty za ocean miały być, jak się potem okazało, świadczone jako loty czarterowe dzięki umowie Air Poland z kanadyjską firmą Panorama Travel and Tour. Jednak 18 maja 2011 r. poinformowano opinię publiczną, że tej kanadyjskiej spółce zawieszono licencję na wykonywanie usług turystycznych. W związku z czym Air Poland obwieścił, że nie będzie w stanie wykonywać lotów transatlantyckich. Właścicielami Air Poland w lutym 2012 r. zostali szwajcarska spółka Swiss Capital Holding (70% akcji) oraz Mariusz Szpikowski (30% akcji). Flota przewoźnika nie była jednak najmocniejszą jego stroną, gdyż firma dysponowała tylko jednym samolotem Boeing 737–800. Air Poland sprzedawał miejsca w samolocie biurom podróży działającym w Polsce, głównie Exim Tours i Neckermann, a także GTI, Sky Club, 7islands, Aquamaris, Grecos. Linie lotnicze Air Poland były tak zwanym konsolidatorem, bowiem nie czarterowały całego samolotu jednemu konkretnemu touroperatorowi, ale oferowały bloki miejsc w swojej maszynie poszczególnym biurom podróży, które w danym momencie zgłosiły takie zapotrzebowanie.

Jako podstawową przyczyną ogłoszenia upadłości linii Air Poland w kwietniu 2012 r. podano brak wywiązywania się głównego udziałowca firmy Swiss Capital

Holding, ze zobowiązań wobec Air Poland. Szwajcarska spółka Swiss Capital Holding była większościowym udziałowcem przewoźnika Air Poland i w lutym 2012 r. zobowiązała się dokapitalizować firmę (według prezesa Air Poland było to nawet zapisane w akcie notarialnym powołującym spółkę) kwotą 11,5 mln PLN. Tak się jednak nie stało i pieniądze nie zasilily Air Poland. Władze polskiego przewoźnika poinformowali, że pomimo licznych zapewnień reprezentantów Swiss Capital Holding o dokonaniu opisanej wpłaty na konto firmy, nie udało się wyegzekwować zrealizowania zobowiązań głównego udziałowca. A pieniądze te były niezbędne do rozpoczęcia pierwszych lotów w sezonie turystycznym 2012, w tym przypadku na Kretę oraz Rodos. Wyloty te miały się odbyć właśnie pod koniec kwietnia 2012 r. Prezes Air Poland podkreślił podczas konferencji, na której poinformowano o ogłoszeniu upadłości, że takie działania Swiss Capital Holding było świadomym i celowym wprowadzaniem w błąd Air Poland w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, w związku z czym złożono zawiadomienie o przestępstwie w prokuraturze (ta potem odmówiła wszczęcia postępowania sugerując, że jest to sprawa na proces cywilnoprawny). Swiss Capital Holding w przesłanym do prasy w późniejszym terminie sprostowaniu zaprzeczył faktom przedstawionym przez władze Air Poland. Informacje te nie zostały jednak jednoznacznie udokumentowane. Ponadto władze przewoźnika oświadczyły, że zrobią wszystko w celu zminimalizowania negatywnych skutków ogłoszonej upadłości dla swoich klientów, czyli biur podróży i turystów. Podjęto starania o zapewnienie miejsc turystom u innych przewoźników lotniczych – m.in. u LOT, Small Planet czy Enter Air (przewoźnicy czarterowi).

Majątek jaki pozostawił po sobie Air Poland nie był zbyt imponujący, bowiem w skład niego wchodziły tylko części zamienne do samolotu (znajdujące się w magazynie) o wartości ok. pół mln PLN (w cenach zakupu), a także środki trwałe, jak meble biurowe i komputery. Według władz firmy jest również wierzytelność wobec spółki głównego jej udziałowca w kwocie 11,5 mln PLN, ale o jej prawomocności i ewentualnej możliwości odzyskania miał zdecydować dopiero niezawisły sąd.

W kolejnych miesiącach 2012 r. sytuacja Air Poland ewoluowała i nie jest przesądzona ostateczna decyzja o upadłości firmy. Stało się tak m.in. z dwóch podstawowych powodów. Pierwszym było wyjaśnienie kwestii głównego udziałowca przewoźnika firmy Swiss Capital Holding. Okazało się bowiem, że szwajcarska firma, kupując udziały w Air Poland, nie zapłaciła za nie jej poprzedniemu właścicielowi firmie Aviation One. Była to spółka powiązania z Air Italy, która po połączeniu w 2011 r. z przewoźnikiem lotniczym Meridiana, planowała skupić się na rynku włoskim, stąd też decyzja Air Italy z lutego 2012 r. o sprzedaży linii lotniczych Air Italy Poland spółce Swiss Capital Holding. Drugim powodem było znalezienie przez prezesa Air Poland nowego inwestora strategicznego – Dariusza Paszkego (warszawskiego biznesmena,

pośrednika w transakcjach handlowych w Rosji i na Bliskim Wschodzie). Ten przedsiębiorca kupił od firmy Swiss Capital Holding jej udziały w Air Poland płacąc za nie jej własnymi zobowiązaniami, które zostały wcześniej odkupione od Aviation One (Air Italy) oraz innych kontrahentów. Tym sposobem nowym właścicielem Air Poland został Dariusz Paszke. Ponadto po zwróceniu przez sąd wniosku pod rygorem nieważności wniosku firmy o ogłoszenie upadłości (do uzupełnienia z powodów formalnych) i braku woli nowego właściciela do jego ponownego złożenia może się okazać, że Air Poland wyjdzie na prostą. Obydwaj właściciele firmy Dariusz Paszke i Mariusz Szpikowski planują bowiem wznowienie działalności firmy. Zamierzali nie tylko kupić w lipcu 2012 r. dwa używane samoloty typu Boeing 737-400 (poprzedni samolot został zwrócony leasingodawcy – Air Italy), ale również zebrać nowe zlecenia od biur podróży na końcówkę sezonu turystycznego (również zlecenia zagraniczne) na loty czarterowe. Na zimę 2012/2013 planowano loty do Egiptu, z powodu bliskiego zasięgu planowanych do zakupu samolotów. Pełny powrót firmy na rynek miałyby nastąpić dopiero w sezonie letnim w 2013 r.

2.3. Upadłość szwedzkich linii lotniczych Skyways Express

W maju 2012 r. ogłoszona została również upadłość szwedzkich tanich linii lotniczych Skyways Express. Główni udziałowcy przewoźnika poinformowali, że nie są w stanie dalej finansować firmy, w związku z czym zostały natychmiastowo odwołane wszystkie loty oraz wstrzymane wypłaty dla ok. 350 pracowników przewoźnika. Odwołanie dotyczyło 31 lotów, a bilety na kolejne dni miało jeszcze, według wstępnych szacunków, 12 tys. osób.

Linie lotnicze Skyways miały rozwiniętą siatkę połączeń w Szwecji oraz latały też do innych miast w innych krajach np. do Helsinek, Pragi, Kopenhagi, Lyonu, Kijowa czy Manchesteru. Bazą przewoźnika było lotnisko Arlanda koło Sztokholmu (największy port lotniczy w Szwecji).

Historia linii lotniczych Skyways Express sięga lat 40. ubiegłego wieku. Bowiem wtedy, a dokładniej w 1940 r., państwo Thuring założyło linie lotnicze Avia. W 1992 r. Avia połączyła się z innym przewoźnikiem lotniczym Saliar, zostając jednocześnie przy swojej dotychczasowej nazwie. Rok 1993 przyniósł dopiero zmianę nazwy na Skyways, dodatkowo w tamtym czasie firma Selenia została jedynym właścicielem przewoźnika. W 1995 r. Skyways został największym krajowym przewoźnikiem lotniczym w Szwecji, jego flota składała się z trzynastu maszyn SAAB 340's oraz trzech Fokkerów 50. Wykonywano jednocześnie połączenia do dwudziestu dwóch miast. W tamtym okresie z usług linii korzystało ponad 450 tys. pasażerów. Rok później przewoźnik był uznawany za jedną z najbardziej efektywnych i sprawnie działających

linii lotniczych w Europie, bowiem firma ta zatrudniała ok. 300 pracowników, a miała obroty w wysokości 574 mln SEK. Ponadto aż 80% z ogólnej liczby pasażerów – 565 tys. (w 1996 r.) stanowiły podróże biznesowe.

W 1997 r. linie Skyways nabyły większość udziałów w innym przewoźniku Highland Air, co pozwoliło zwiększyć liczbę obsługiwanych połączeń. Oprócz tego rozpoczęto współpracę biznesową z liniami SAS, dzięki czemu podniesiono jakość oferowanych usług oraz uzyskano dostęp do nowych kierunków, w tym do dwóch międzynarodowych (w sumie było to 26 kierunki). W wyniku tego przychody firmy wzrosły o 24% do 709 mln SEK.

Rok później nastąpił kolejny zakup linii lotniczych przez Skyways, tym razem były to szwedzki przewoźnik Airborne. W samej firmie również zaszły zmiany własnościowe, bowiem 25% akcji przewoźnika nabyły linie lotnicze SAS. Skyways ponownie zwiększył w tamtym okresie swoje obroty do 879 mln SEK, przy czym zysk wzrósł aż o 40% do poziomu 41 mln SEK. Liczba tras w porównaniu z zeszłym rokiem wzrosła co prawda nieznacznie, bo tylko o 2 nowe miejsca, jednakże mając do dyspozycji 28 samolotów oraz zatrudniając 510 pracowników, Skyways przewiózł wówczas o 14% więcej pasażerów – aż 759 tys. osób.

W 1999 r. przybyło kolejnych osiem nowych połączeń, w tym Helsinki – Gothenburg, Gothenburg – Bruksela czy Sztokholm – Manchester. Dokonano również kolejnego nabycia innych linii lotniczych – Air Express. Po tej transakcji Skyways miał już w grupie cztery linie lotnicze i wykonywał połączenia do ponad trzydziestu miast. Miało to odzwierciedlenia w liczbie przewiezionych pasażerów, która przekroczyła milion osób. Obroty firmy wzrosły o 40% do 1,23 mld SEK. Niepokojącym sygnałem był jednak spadek zysku o 37% do poziomu 26 mln SEK.

W 2000 r. została kupiona kolejna linia lotnicza – Flying Enterprise, dzięki czemu firma mogła wykonywać loty z lotniska Bromma w Sztokholmie. W tym samym roku, porządkując strukturę w grupie, stworzono markę linii lotniczych Skyways Express. Jednolite barwy samolotów miały ułatwić większą rozpoznawalność marki wśród pasażerów. Skyways otrzymał wtedy (pokonując stu konkurentów) prestiżową nagrodę „Regionalną linią lotniczą roku 2000–2001”, przyznaną przez European Regions Airline Association. W 2000 r. uruchomiono system sprzedaży biletów przez Internet. Liczba pasażerów wzrosła do 1,3 mln, a flota przewoźnika zwiększyła się do 46 maszyn, które obsługiwały 34 połączenia (300 startów dziennie).

Rok 2001 okazał się dramatycznym dla wielu linii lotniczych na świecie, czego przyczyną były niewątpliwie zamachy z 11 września na wieże World Trade Center w Nowym Jorku oraz na budynek Pentagonu w Waszyngtonie. Skyways zmuszony był, z powodu spadku liczby podróżnych, do zlikwidowania kilku połączeń (zostało tylko 30), co na szczęście nie spowodowało gwałtownego spadku liczby pasażerów

i udało się przewieźć taką samą ich liczbę jak w poprzednim roku (1,3 mln osób). W następnym roku liczba pasażerów wciąż jednak malała (nastąpił ich spadek do 1,1 mln). Dodatkowo w 2002 r. reorganizowano siatkę połączeń, tworzone nowe połączenia a likwidowano te najmniej rentowne, co doprowadziło do zmniejszenia ogólnej liczby połączeń na koniec roku do 29. Z powodu zaistniałych problemów, przewoźnik był zmuszony do sprzedaży jednej ze swoich linii Skyways Regional, która wykonywała połączenia głównie z małych lotnisk korzystając z bardzo małych samolotów. Skyways postanowił skoncentrować się na operacjach lotniczych wykonywanych z wielkich hubów Arlandy oraz Kopenhagi.

W 2003 r. władze firmy postanowiły wdrożyć nowy projekt sprzedaży tanich biletów lotniczych przez Internet, o nazwie Skyways Klick. Posunięcie to okazało się sukcesem i udało się znacznie zwiększyć liczbę pasażerów do 1 342 000 osób (było to nowym rekordem przewoźnika). Rok później rozpoczęto wykorzystanie samolotów Embraer 145 i uruchomiono dzięki temu kilka nowych połączeń. Zła informacja dla działalności firmy nadeszła w marcu 2004 r., kiedy pierwszy raz w historii linie SAS ogłosiły, że będą latać na tym samym kierunku co Skyways (trasa Skellefteå – Arlanda). Oznaczało to zaostrzenie konkurencji między obydwojma przewoźnikami. Obroty w 2003 r. wyniosły 1,58 mld SEK a liczba pasażerów spadła do 1,185 mln osób.

W 2005 r. w wyniku wysokich cen ropy naftowej i spadku popytu na przewozy lotnicze, Skyways wycofał z eksploatacji samoloty SAAB 340 oraz Embraer 145, pozostawiając tylko we flocie maszyny Fokker 50. Dodatkowo zredukowano liczbę pracowników o 50% i kolejny raz zlikwidowano najmniej rentowne połączenia. Posunięcie to miało zwiększyć efektywność przewoźnika i umożliwić dalsze funkcjonowanie na rynku. W tamtym okresie linie te przewiozły tylko 900 tys. pasażerów, notując obroty w wysokości 1,3 mld SEK.

W latach 2006–2007 linie Skyways nawiązują współpracę z licznymi partnerami, w tym hotelami, biurami podróży, wydawcami magazynów lotniczych w celu zwiększenia atrakcyjności swojej oferty. Zakupiono również nowy samolot do floty AVRO RJ 100 (112 miejscowy), dzięki czemu można było uruchomić nowe trasy (w tym np. połączenie Sztokholmu z Luksemburgiem – główny nacisk na biznesmenów). W 2007 r. liczba pasażerów wyniosła 800 tys. osób. W 2008 r. linie Skyways przewiozły już tylko 690 tys. pasażerów, zatrudnionych tam było wówczas 295 pracowników, obroty firmy wyniosły 1,1 mld SEK. Z kolei w 2009 r. liczba obsługiwanych tras wyniosła już tylko 20 – 13 krajowych oraz 7 międzynarodowych (ok. 100 startów dziennie). Liczba pasażerów w całym tym roku nie przekroczyła pół mln osób i wyniosła 475 tys. Obroty natomiast zanotowano na poziomie 600 mln SEK. W latach 2009–2010 rozpoczęto restrukturyzację w grupie Skyways (która objęła m.in. dział sprzedaży i marketingu przywracając markę Avia Express) i porządkowanie struktury

właścicielskiej. W 2010 r. bowiem linie SAS sprzedały ze stratą swoje udziały w Skyways. Przewoźnik został zatem przejęty przez firmę Manswell Enterprises Limited, kontrolującą 75% akcji. W 2011 r. linie Skyways połączyły się z innym przewoźnikiem (również kontrolowanym przez Manswell), liniami City Airline (mającą główną siedzibę w Gothenburgu). Zakupiono również duńskie linie lotnicze Cimper Sterling. Celem było bowiem zostanie największym przewoźnikiem lotniczym w Skandynawii.

Jak się potem okazało plany te nie zostały zrealizowane, gdyż finansowanie i inwestycje w linie lotnicze, które jeszcze do tego mają aspiracje zostania liderem przewozów na określonym rynku, wymaga znacznego zaangażowania kapitału. Ponadto w tego rodzaju przedsięwzięciach biznesowych zwrot z inwestycji najczęściej następuje dopiero po kilku latach. Stąd inwestorzy w takich firmach, nierzadko muszą przez kilka lat ponosić znaczne nakłady na zapewnienie prowadzenia i dalszy rozwój działalności przewoźnika. W przypadku Skyways skończyło się tylko na zamiarach, stąd linie, mimo bogatej historii, musiały zakończyć świadczenie usług.

2.4. Upadłość węgierskich linii lotniczych Malev

Na początku lutego 2012 r. węgierskie linie lotnicze Malev ogłosiły upadłość. Ten przewoźnik działał na rynku od ponad sześćdziesięciu sześciu lat.

Linie lotnicze Malev zostały bowiem założone w 1946 r., wówczas linie nazywały się Maszovlet (Hungarian-Soviet Civil Airline Company). Na początku swojej działalności węgierski przewoźnik latał tylko na trasach wewnątrz kraju, dysponując pięcioma maszynami typu Li-2s oraz pięcioma Po-2a. W 1947 r. wykonano pierwszy zagraniczny rejs do dawnej Czechosłowacji, do Pragi. W 1950 r. główną bazą lotniczą przewoźnika został port lotniczy Budapeszt Ferihegy, kilka miesięcy po tym wydarzeniu zmieniono nazwę linii na Malev Hungarian Airlines. Tym samym firma stała się narodowym przewoźnikiem Węgier. Wówczas wymieniono samoloty na Ił-y 14 i zwiększono liczbę obsługiwanych połączeń do osiemnastu. Między innymi uruchomiono w 1956 r. połączenie do Wiednia, a w kolejnych latach do Kopenhagi, Amsterdamu, Paryża czy Rzymu. W latach 60. ubiegłego wieku dzięki zakupowi samolotów radzieckich Il-18 (a następnie Tupolevy Tu-134) uruchomiono połączenia na Bliski Wschód i do Afryki. W miarę upływu lat i rozwoju działalności oraz m.in. kupna (jako pierwsza linia z krajów dawnego bloku wschodniego) samolotów Boeing 737-200 siatka połączeń rosła. Wówczas Malev rozpoczął również loty przez Atlantyk do Stanów Zjednoczonych. W 2007 r. Malev został członkiem aliansu lotniczego Oneworld (w skład którego wchodziły m.in. American Airlines i British Airways).

W ostatnich latach Malev obsługiwał połączenia do ok. 50 miejsc w przeszło trzydziestu krajach na świecie (głównie w Europie i na Bliskim Wschodzie). Wśród miast, do których latał Malev były m.in. Warszawa, Londyn, Dublin, Londyn, Paryż, Madryt, Genewa, Barcelona, Amsterdam, Bruksela, Hamburg, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Zurych, Mediolan, Wenecja, Rzym, Praga, Lublana, Zagrzeb, Split, Tirana, Ateny, Saloniki, Skopje, Sofia, Stambuł, Bukareszt, Sarajewo, Sztokholm, Kopenhaga, Helsinki, Sankt Petersburg, Moskwa, Kijów, Odessa, Tel Awiw, Damaszek czy Bejrut. Malev posiadał flotę składającą się z 22 samolotów Boeing 737-800, 737-700, 737-600, a także Bombardier Dash 8 Q 400, Sukhoi Superjet 100, Fokker 70.

Kłopoty firmy zaczęły się wraz z przemianami własnościowymi i politycznymi. Malev był bowiem dwukrotnie prywatyzowany przez rząd węgierski. Pierwszy raz narodowy przewoźnik został sprzedany włoskim liniom lotniczym Air Italia, a potem rosyjskim inwestorom. Niestety, te obydwie próby prywatyzacyjne zakończyły się totalnym fiaskiem i firma musiała ponownie zostać znacjonalizowana. Szacuje się, że pomoc państwa dla Maleva kosztowała w ostatnich latach węgierskich podatków przeszło 350 mln EUR. Działania rządu nie były jednak na tyle skuteczne, aby linia lotnicza przestała przynosić straty. W 2010 r. wielkość tych strat osiągnęła już poziom 100 mln EUR, co ponownie zmusiło rząd węgierski do natychmiastowych poszukiwań inwestor strategicznego. Próbowano zainteresować tym m.in. firmy z Chin czy Hiszpanii. Bardzo dużym ciosem dla funkcjonowania Malevu oraz kolejnej próby jego sprzedaży była decyzja Komisji Europejskiej z grudnia 2011 r., nakazująca przewoźnikowi zwrot rządowi kwoty 350 mln EUR, którą stanowiły różne formy nieuprawnionej pomocy publicznej z przestrzeni lat 2007-2010. Ten fakt oraz szacowany wówczas dług Maleva w granicach 200 mln EUR, zdecydowanie zmniejszył szanse kolejnej prywatyzacji firmy do zera. Dodatkowo dostawcy i kontrahenci firmy zażądali dokonywania wszelkich płatności z góry.

Te wydarzenia według prezesa linii Malev Loranta Limburgera były punktem granicznym i w związku z nimi podjęto decyzję o zaprzestaniu działalności z początkiem lutego 2012 r. i ogłoszenie upadłości firmy. Wszystkie loty linii lotniczych Malev zostały odwołane od 3 lutego 2012 r. Na dalsze loty nie zgodzili się wierzyciele przewoźnika z Irlandii i Izraela. Bez połączeń zostało ok. 6 tys. pasażerów. Malev co prawda zapewnił, że postara się znaleźć alternatywne połączenia dla osób z jego biletami innymi liniami lotniczymi, ale wszystkich strat i konsekwencji związanych z odwołaniem lotów nie udało się uniknąć. Eksperci prognozują, że bankructwo linii lotniczych Malev będzie kosztować węgierską gospodarkę przeszło 3 mld USD. Na te koszty złożą się m.in. zwolnienie ponad 2600 pracowników Maleva i zmniejszenie o blisko połowę ruchu lotniczego na lotnisku w Budapeszcie (Port Liszta Ferenca). Kłopoty i upadłość Maleva była pośrednio również wynikiem ograniczania przez

państwa subsydiowania i wspierania przedsiębiorstw (zazwyczaj tych kontrolowanych jeszcze przez rządy) uwagi na rosnące deficyty budżetowe i ogólny brak środków (będący wynikiem kryzysu gospodarczego). Zatem nie może dziwić sytuacja, w której ogranicza się wsparcie dla przedsiębiorstw, a przeznaczają te środki najpilniejsze, społeczne potrzeby (jak ochrona zdrowia, pomoc społeczna itd.).

Udział linii lotniczych Malev w rynku lotniczym na Węgrzech w ostatnich latach pozostawał na niezmiennym poziomie. Przewoźnik miał ponad 3 mln pasażerów w latach 2010–2011, podczas gdy w 2009 r. było ich 3,3 mln. Tymczasem tanie linie lotnicze Wizzair, które mają siedzibę w Budapeszcie przewiozły w 2011 r. o 13% więcej pasażerów (ok. 1,4 mln osób) niż rok wcześniej. A inny tani przewoźnik EasyJet (z siedzibą w Londynie) zanotował wzrost na swoich trasach do Budapesztu o ok. 10%, a do 30 września 2011 r. przewiózł ponad 550 tys. pasażerów.

Zapewne luka po liniach Malev zostanie szybko wypełniona, zwłaszcza przez tanich przewoźników, takich jak właśnie Wizzair czy EasyJet. Wizzair zapowiedział po ogłoszeniu upadłości linii Malev, że zainwestuje ok. 25 mld HUF w rozwinięcie działalności w Budapeszcie, dzięki czemu będzie mógł podwoić liczbę samolotów wylatujących w tygodniu. Założono jednocześnie, że przez to uda się zwiększyć liczbę obsługiwanych podróży w 2012 r. do 2 mln (czyli aż o 40% więcej niż w 2011 r.). W sierpniu 2012 r. Wizzair oferował już połączenia do 32 miejsc z Budapesztu. Również Ryanair, który w 2010 r. zrezygnował z lotów z Budapesztu, ponownie ogłosił wznowienie od kwietnia 2012 r. połączeń z tamtego portu i to do aż 31 miast (w sierpniu 2012 r. Ryanair oferował loty z Budapesztu już do 33 miast). Irlandzkie linie lotnicze szacowały wówczas, że uda im się pozyskać podobnie ok. 2 mln nowych pasażerów.

2.5. Upadłość hiszpańskich linii lotniczych Spanair

Hiszpańskie linie lotnicze Spanair, które miały główną siedzibę w Barcelonie, ogłosiły zawieszenie działalności i upadłość z dniem 27 stycznia 2012 r. Ta decyzja sprawiła, że ponad 23 tys. klientów tych linii nie mogła zrealizować wykupionych połączeń. Działalność tego hiszpańskiego przewoźnika była subsydiowana przez władze regionu Katalonia. Szacuje się, że od 2009 r. firma otrzymała pomoc w wysokości ok. 150 mln EUR. Właścicielami tych linii lotniczych było konsorcjum inwestorów na czele z regionem Katalonia (pakiet ok. 85,6% akcji) oraz skandynawskie linie lotnicze SAS, którym pozostało 10,9% akcji. Eksperti przewidywali, że na bankructwie linii Spanair skorzysta najbardziej Iberia i jej tani przewoźnik.

Spanair zostały założone w grudniu 1986 r. jako wspólne przedsięwzięcie biznesowe podmiotów Scandinavian Airlines System i Viajes Marsans. Pierwsze loty Spanair

rozpoczął dopiero dwa lata później w marcu 1988 r. Pierwsze loty długodystansowe do Stanów Zjednoczonych, Dominikany i Meksyku zaczęto wykonywać w 1991 r., natomiast przewozy krajowe uruchomiono w 1994 r. Regularne połączenie Madrytu z Waszyngtonem, Rio de Janeiro, Sao Paulo oraz z Hawaną na Kubie realizowano od listopada 1997 r. W 2009 r. liniom lotniczym SAS udało się sfinalizować (po wcześniejszych kilku nieudanych próbach) sprzedaż udziałów w Spanair, a nowymi udziałowcami została grupa publiczno-prywatnych inwestorów z Katalonii. Przewoźnik Spanair dysponował flotą 36 maszyn, w tym Airbusy A320-232 i A321-231, czy samolotami McDonnell Douglas MD-82, MD-83, MD-87.

Linie lotnicze Spanair miały rozwiniętą siatkę połączeń do północno-wschodniej Europy, nie bez znaczenia na to miał oczywiście udziałowiec firmy przewoźnik SAS ze Skandynawii. W samej Hiszpanii udział Spanairu w rynku lotniczym również nie należał do najniższych i wynosił on w ostatnim okresie ponad 20%. Linie lotnicze rozwijały głównie połączenia do nowych miejsc z portu lotniczego w Barcelonie, na niekorzyść stolicy kraju Madrytu. Uznano jednak, że port w Katalonii (El Prat Airport) jest bardziej perspektywiczny. Władze Katalonii pragnęły uczynić z tego lotniska duży międzynarodowy hub lotniczy, zwłaszcza, że rząd hiszpański oraz Spanish Airport Authority (AENA) od kilkudziesięciu lat faworyzowały Madryt jako główny międzynarodowy port lotniczy w Hiszpanii (niewątpliwie w tych działaniach pośrednio uczestniczyła linia Iberia). Za rozwojem portu w Barcelonie przez Spanair przemawiały statystyki lotnicze, z których wynikało, że co roku na rejsach lotniczych do i z Barcelony, liczba pasażerów wzrastała od 2009 r. o ponad 7%.

Tuż przed ogłoszeniem upadłości Spanair wykonywał loty na 54 kierunkach, z czego 31 kierunków było realizowanych z Barcelony (16 krajowych i 15 zagranicznych), a 23 z Madrytu (większość głównie krajowych i na Baleary oraz Wyspy Kanaryjskie). W 22 kierunkach zagranicznych Spanair nie odnosił jednakże spektakularnych sukcesów, sprzedawał bowiem zaledwie 20% swoich dostępnych miejsc w samolotach. Co więcej, loty zagraniczne nie były realizowane zbyt często, np. tylko na 7 kierunkach Spanair latał częściej niż trzy razy w tygodniu (m.in. było to z Barcelony do Monachium, Sztokholmu i Helsinek czy z Madrytu do Kopenhagi i Frankfurtu). Trzeba dodatkowo dodać, że na zagranicznych kierunkach Spanair konkurował bezpośrednio z innymi liniami lotniczymi należącymi do sojuszu Star Alliance (którego hiszpański przewoźnik był członkiem od 1 kwietnia 2003 r.), w tym także ze swoim udziałowcem liniami SAS.

Spanair miał też silnych rywali na rynku hiszpańskim, w tym głównie irlandzkiego Ryanaira i taniego przewoźnika Iberii Vuelinga. Konkurenci byli znacznie większymi firmami oraz dysponowali większym kapitałem, jak i większą flotą samolotów. Stąd nieustannie stosowali presję cenową na Spanaira, oferując podróżnym różne

promocje, a w konsekwencji niższe ceny na połączenia lotnicze. Spanair nie miał silnego inwestora strategicznego, dlatego też zmuszony było do szukania wsparcia finansowego na innych rynkach, a w ostatnim okresie działalności praktycznie tam gdzie się tylko dało starano znaleźć nowy kapitał. Jednym z zainteresowanych zainwestowaniem w linie Spanair był przewoźnik Qatar Airways, jednakże zrezygnował z takiej możliwości obawiając się niekorzystnej dla Spanairu decyzji Komisji Europejskiej, nakazującej zwrot hiszpańskim liniom 100 mln EUR pomocy publicznej. Dodatkowo coraz silniej Iberia przejmowała pasażerów zarówno w Madrycie, jak i w Barcelonie (poprzez linie Vueling, które 80% działalności prowadziły właśnie z tamtego portu lotniczego).

Informacja z końca stycznia 2012 r. o zawieszeniu wszystkich lotów dotknęła ponad 22 000 pasażerów, którzy mieli wykupione loty w Spanair. Władze Katalonii podjęły wszelkie starania, aby znaleźć tym osobom alternatywne połączenia. Zaprzeszanie działalności przewoźnika było przede wszystkim spowodowane ogromnym zadłużeniem firmy, kwotę jej zobowiązań szacowano wówczas na ponad kilkaset milionów EUR. Dodatkowo władze firmy nie mogły zrealizować restrukturyzacji kosztów osobowych, w wyniku przeciągających się rozmów z pracownikami. Spanair nie miał praktycznie środków w styczniu 2012 r. na wypłaty wynagrodzeń, ani na opłacenie faktur za paliwo lotnicze. Te fakty w obliczu narastających trudności budżetowych, spowodowanych kryzysem gospodarczym, rządu w Katalonii sprawiły, że nie było możliwe dalsze wsparcie publicznymi środkami działalności przewoźnika. A po fiasku przejęcia jej przez linie Qatar Airways władze Spanair nie miały innego wyjścia jak ogłoszenie upadłości.

Linie Spanair już w latach 2009–2010 wykazywały poważne problemy finansowe, czego najlepszym dowodem były znaczne straty, które wykazywała w sprawozdaniach finansowych firma. W 2009 r. strata przewoźnika wyniosła 185 mln EUR, a w rok później w 2010 r. kolejne 116 mln EUR. Przewidywano, że strata za 2011 r. miała się zmniejszyć i wynieść 70 mln EUR, jednakże rosnące zadłużenie firmy z lat poprzednich nie pozwalało patrzeć optymistycznie w przyszłość przewoźnika. Spanair podawał, jego zadłużenie na początku 2012 r. wynosiło 474 mln EUR, z czego 260 mln to zadłużenie wobec akcjonariuszy spółki, 214 mln EUR to zaległości wobec dostawców, portów lotniczych i hiszpańskiego systemu emerytalnego (Spain Social Security). Z momentem ogłoszenia zawieszania działalności przez Spanair, jego dotychczasowy udziałowiec linie SAS poinformowały o spisaniu w straty wartości udziałów w Spanair oraz pożyczek w wysokości 193 mln EUR, które zostały udzielone hiszpańskim liniom. Ta decyzja miała spowodować zmniejszenie wyniku finansowego SAS o ponad 252 mln EUR. Upadłość linii lotniczych Spanair oznaczała utratę pracy dla ponad 4000 osób, z tego połowa była bezpośrednio zatrudniona przez firmę. Piloci

zatrudnieni w liniach Spanair oskarżali władze firmy, że są one odpowiedzialne za zakończenie działalności firmy, ponieważ źle zarządzały przedsiębiorstwem. Piloci byli tym bardziej rozgoryczeni, że nie otrzymali styczniowych ani grudniowych (z 2011 r.) należnych wypłat, w związku z tym postanowili złożyć własny wniosek do sądu o ogłoszenie upadłości linii Spanair.

Po ogłoszeniu upadłości linii Spanair, to niemiecki przewoźnik Lufthansa stał się głównym przedstawicielem sojuszu lotniczego Star Alliance, który wykonywał loty do Hiszpanii. Niemniej jednak to sojusz Oneworld z Iberią, w tym jej tanim przewoźnikiem Vuelingiem (który postanowił uruchomić od końca stycznia 2012 r. nowe połączenia, w tym w pierwszej kolejności z Barcelony do Kopenhagi i Sztokholmu, a następne miały być ogłaszane sukcesywnie) najbardziej zyskali na upadłości linii lotniczych Spanair.

3. Kondycja i ryzyko upadłości linii lotniczych

Wydawać by się mogło, że problemy finansowe dotyczą tylko tych mniejszych przewoźników lotniczych na świecie. Tymczasem istotne trudności w prowadzeniu działalności występują również wśród tych największych linii lotniczych świata, jak chociażby w amerykańskich American Airlines, hiszpańskiej Iberii czy francuskich Air France.

American Airlines, prawdziwy gigant lotniczy ze Stanów Zjednoczonych, znalazł się na początku 2012 r. kolejny raz w trudnej sytuacji finansowej. W związku z tym przewoźnik ogłosił w lutym tego roku plany redukcji przeszło 13 tys. miejsc pracy, które stanowiły ok. 15% zatrudnionych osób. Działalnie to miało na celu ograniczenie kosztów osobowych działania firmy aż o 20%, co z kolei przełożyłoby się na ograniczenie wydatków American Airlines o 2 mld USD rocznie i jednocześnie na zwiększenie dochodów o miliard USD.

Wśród zwolnionych pracowników znalazłoby się:

- 4600 osób obsługi technicznej,
- 4200 osób przy obsłudze bagażów,
- 2300 osób personelu pokładowego,
- 400 pilotów.

W planach linii lotniczych American Airlines było ponadto przeprowadzenie zmian w systemie wynagradzania, a także podjęcie decyzji o zlikwidowaniu części przywilejów emerytalnych. Ponadto zamierzano w procesie restrukturyzacji zmienić zasady leasingowania samolotów oraz wycofać z eksploatacji najbardziej wysłużone maszyny.

Linie American Airlines złożyły w listopadzie 2011 r. wniosek o ochronę wynikającą z ustawodawstwa upadłościowego, jednak większość swoich planów co do ratowania i restrukturyzacji firmy, musiały negocjować działającymi w niej silnymi związkami zawodowymi. Centrale trzech związków zawodowych, które reprezentowały ok. 88 tys. pracowników przewoźnika, zapowiedziały wówczas, że nie zgodzą się na zmiany bezpośrednio uderzające w zatrudnione tam osoby. W 2011 r. firma odnotowała bardzo duże straty (przez pierwsze trzy kwartały 884 mln USD, w grudniu 2011 r. już 904 mln USD, a od 2001 strata skumulowana wyniosła ponad 11 mld USD).

Władze firmy przewoźnika, w tym jego dyrektor naczelny Thomas W. Horton, starał się zapewnić pracowników, że podejmowane działania restrukturyzacyjne firmy mają na celu stawienie czoła nowym wyzwaniom i utrzymanie solidnej pozycji firmy na rynku.

Podobne trudności jak American Airlines, nie ominęły również hiszpańskich linii lotniczych – Iberii. Władze tego przewoźnika po połączeniu w styczniu 2011 r. z British Airlines i stworzeniu międzynarodowej korporacji International Airlines Group, podejmowały kolejne starania mające na celu zwiększenie konkurencyjności firmy i tym samym uniknięcia wystąpienia poważnych problemów finansowych. Wśród takich działań było stworzenie nowej spółki-córki, Iberii Express, która miała oferować tanie połączenia lotnicze. Nowy przewoźnik miał wykonywać deficytowe połączenia krajowe (wewnątrz Hiszpanii) i europejskie. Iberia Express zatrudniałaby własnych, słabiej wynagradzanych pilotów, a także personel pokładowy, dzięki czemu mogłaby ograniczyć znacząco koszty osobowe. Tymczasem Iberia wykonywałaby tylko te dochodowe połączenia transatlantyckie.

Związek zawodowy pilotów Iberii – Sepla po ogłoszeniu planów władz przewoźnika podjął decyzje o przeprowadzeniu akcji strajkowej bowiem obawiano się masowych zwolnień dotychczas zatrudnionych pilotów. Akcje strajkowe, które przeprowadzono w grudniu 2011 r. i styczniu 2012 r., spowodowały odwołanie ok. 30% zaplanowanych lotów. Dodatkowo personel naziemny Iberii (ok. 16 tys. pracowników) również zagroził przeprowadzeniem działań strajkowych w każdy poniedziałek i piątek od 3 lutego 2012 r. Wydarzenia te sprawiły, że zarząd Iberii ustąpił i porozumiał się z pracownikami gwarantując im zatrudnienie do 31 grudnia 2014 r. Porozumienie to będzie ponadto mogło być przedłużone o kolejny rok, jeśli związki zawodowe będą współpracowały z władzami firmy.

Z kolej trzeci największy hiszpański przewoźnik lotniczy Air Europa ogłosił, że zmierza zredukować personel o 260 osób (czyli 8,5% ogółu zatrudnionych), z powodu zanotowania straty w 2011 r. 13,1 mln EUR. Kryzys gospodarczy mocno uderzył w gospodarkę hiszpańską, w tym w jej sektor budowlany i lotniczy. Bowiem po

okresie prosperity i budowaniu w ostatnich dziesięciu lat nowych lotnisk okazało się, że niektóre z nich stoją praktycznie niewykorzystywane lub nawet są zamknięte.

Głównym powodem złej kondycji i będącej jej konsekwencją upadłości wielu linii lotniczych na świecie jest wysoka liczba firm, które świadczą tego typu usługi na świecie. Konkurencja na rynku lotniczym jest bowiem obecnie ogromna, przy czym najbardziej rozwijają się ostatnio linie lotnicze kontrolowane przez bogatych szejków arabskich z Zatoki Perskiej (linie lotnicze Emirates, Etihad Quatar). Przewoźnicy ci są dotowani przez rządy Dubaju, Abu Zabi i Kataru i dzięki temu mogą pozwolić sobie praktycznie na nieograniczone inwestycje (głównie dzięki petrodolarom) zarówno w przejścia innych przewoźników lotniczych (np. Etihad kupił 29% udziałów w Air Berlin w grudniu 2011 r.), jak i w nową flotę maszyn. Warto chociażby wspomnieć o największych od lat zamówieniach przez tamte linie nowych samolotów. Linie lotnicze z tamtego regionu zamówiły w ostatnim okresie więcej nowych samolotów szerokokadłubowych (a zatem przystosowanych do lotów długodystansowych np. przez Ocean Atlantycki), niż jest obecnie w użyciu w całych Stanach Zjednoczonych. Te inwestycje szacowane są na dziesiątki miliardów USD. Dodatkowo linie lotnicze szejków dość agresywnie zwiększają siatkę połączeń na kierunkach Europa – Azja, czy Azja – Ameryka Północna. Działania arabskich linii lotniczych są zdecydowanie zagrożeniem dla dotychczasowych, wielkich europejskich przewoźników (jak Lufthansa, Air France czy British Airways), którzy do tej pory byli liderami w międzykontynentalnych przewozach pasażerskich. Europa co prawda usiłuje się bronić przed naporem linii arabskich np. poprzez utrudnianie dostępu do swoich lotnisk, lecz takie działania wydają się być skuteczne tylko w krótkim okresie. Zdecydowanie potrzebne są inne bardziej długookresowe plany sprostania przez europejskie linie lotnicze konkurencji przewoźników z Zatoki Perskiej. Nie wspominając już nawet o polskim narodowym przewoźniku lotniczym – Locie, który, aby zachować swoją pozycję, musi jak najszybciej wejść do jednej z tworzących się na nowo grup lotniczych.

Europejski rynek lotniczy jest zdominowany przede wszystkim przez trzech silnych graczy, kontrolujących 80% tego rynku. Są nimi konsorcjum Air France i KLM, Lufthansa (która przejęła ostatnio m.in. linie Swiss oraz Austrian Airlines) oraz grupa British Airways/Iberia. Ponadto rosnące znaczenie mają przewoźnicy nisko kosztowi tacy jak Ryanair czy EasyJet. Jednakże wysokie ceny paliw, spowolnienie gospodarcze w Europie, a także rosnące podatki i opłaty lotniskowe sprawiają, że rentowność tych mniejszych linii lotniczych nieustannie spada. W wyniku tego nie dziwią kolejne upadłości w tej branży. W styczniu 2012 r. zaprzestał działalności czeski przewoźnik lotniczy Czech Connect Airlines, włoski Air Alps oraz niemiecki Cirrus Airlines. Podobnie przewoźnik towarowy z Mediolanu, Cargoitalia powiadomił

o likwidacji działalności. Przewoźnicy lotniczy bankrutują, najczęściej z uwagi na brak gotówki, zazwyczaj ma to miejsce podczas niskiego sezonu, który trwa od stycznia do kwietnia.

W ostatnich latach rośnie również bardzo rynek lotniczy w Azji, czego chociażby przykładem jest planowany zakup przez indyjskie linie lotnicze IndiGo aż 220 nowych Airbusów. Również chińskie linie lotnicze, które już na starcie mają przewagę nad innymi przewoźnikami (kontrola przez władze państwowe), z roku na rok zwiększają skalę prowadzonej przez siebie działalności.

Zakłada się, że w przyszłości szanse na utrzymanie na rynku będą miały te linie, które rocznie przewiozą ponad 15 mln pasażerów (LOT np. przewiózł w 2011 r. zaledwie 4,6 mln osób). Dodatkowo obecnie na rynku lotniczym jest więcej okazji do kupna przewoźników lotniczych niż zainteresowanych podmiotów taką operacją. Poza Polskimi Liniami Lotniczymi LOT w Polsce, do sprzedania w 2012 r. były jeszcze m.in. czeskie linie lotnicze CSA, słoweńskie Adria czy portugalskie TAP. Sprawia to, że potencjalni inwestorzy nie tylko mogą przebierać w ofertach, ale też negocjować niższe ceny i zapewnić sobie znacznie lepsze warunki zakupu (np. korzystniejsze pakiety socjalne z pracownikami).

Jako przeważające przyczyny upadłości przewoźnicy lotniczy, którzy ogłosili taką decyzję w 2012 r., podawali nieustannie rosnące ceny paliw, problemy ze swoimi głównymi inwestorami, a także istniejącą bardzo dużą konkurencją, głównie ze strony nisko kosztowych i dobrze sobie radzących linii lotniczych. Na przykład jeden z liderów tego rynku, irlandzki przewoźnik Ryanair poinformował o uzyskaniu w pierwszym kwartale 2012 r. zysku netto w wysokości 503 mln EUR.

Podsumowanie

Problemy finansowe linii lotniczych oraz ich upadłości nie są w gospodarce rynkowej ani zjawiskiem nowym ani nadzwyczajną sytuacją. Nie radzą sobie najczęściej podmioty słabe, które borykają się z dużym zadłużeniem i które na czas nie przeprowadziły koniecznej restrukturyzacji. Upadają również ci przewoźnicy, którzy nie są w stanie nadążyć za konkurencją (w tym ze strony tanich linii lotniczych) oraz nie dostosowują swoich usług do oczekiwań pasażerów.

Mylne jest oczywiście stwierdzenie, że problemy finansowe czy ryzyko upadłości dotyczy tylko przewoźników małych, wykonujących loty regionalnie. Tak nie jest, co potwierdzają ostatnie informacje o problemach w globalnych liniach lotniczych, jak Air France, American Airlines czy w Iberia. Różnica jest tylko taka, że firmy te znacznie wcześniej są świadome zagrożeń dla swoich działalności i zdecydowanie

szybciej podejmują niezbędne działania naprawcze. Często procesy restrukturyzacyjne są planowane i przeprowadzane przez kilka lat, tak aby utrzymać firmę na rynku.

W badaniach wykazano, że przyczynami upadłości linii lotniczych mogą być przede wszystkim:

- wysokie ceny paliwa (w zasadzie wszyscy przewoźnicy lotniczy na świecie mają z tym problem),
- niepełne wykorzystanie możliwości przewozu pasażerów (Air Finland),
- istniejąca wysoka konkurencja na rynku przewozów lotniczych (większość linii lotniczych),
- istniejące duże zadłużenie (Spanair),
- brak wystarczającego kapitału do dalszego, sprawnego kontynuowania działalności gospodarczej (Air Poland, Air Finland, Malev, Spanair),
- niewywiązywanie się strategicznych udziałowców ze zobowiązań, w tym zwiększania kapitału przewoźnika (Skyways Express, Air Poland),
- ograniczenie pomocy przez państwo, władze lokalne (Malev, Spanair),
- restrykcyjne regulacje Komisji Europejskiej dotyczące nieuprawnionej pomocy publicznej (Malev).

Niepokojącym zjawiskiem i rozpowszechnionym nie tylko w Polsce jest niepublikowanie przez przedsiębiorstwa sprawozdań finansowych w ogólnodostępnych bazach danych czy portalach. Jest to praktyka naganna zwłaszcza w przypadku tych firm, które są ustawowo zobowiązane do publikacji takich informacji (jak spółki akcyjne czy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością). Cześć przedsiębiorców z zasady nie wypełnia takich obowiązków, gdyż kary finansowe za to są zbyt niskie a innych konsekwencji praktycznie nie ma.

Konieczne wydaje się być nałożenie ustawowego obowiązku publikowania szczegółowych danych finansowych przez takie podmioty gospodarcze, jak linie lotnicze czy biura podróży, których ewentualna upadłość ma wyjątkowo negatywne konsekwencje dla wielu podróżnych. Obowiązek ten powinien być rygorystycznie egzekwowany przez właściwe organy administracyjne. Dostępne sprawozdania finansowe przewoźników lotniczych pozwolą ponadto analizować pod kątem naukowym (w tym np. testować modelami predykcji bankructwa) przypadki problemów czy ewentualnych upadłości tych podmiotów, co może przyczynić się do zapobiegania takim zjawiskom w przyszłości.

Warto również podkreślić, że nawet długoletnia historia i doświadczenie w wykonywaniu przewozów lotniczych, a także sukcesy w rozwoju firmy w przeszłości (przejmowanie konkurentów, zwiększanie siatki połączeń), może nie zapewnić danemu przewoźnikowi lotniczemu gwarancji dalszego istnienia i uchronić go przed ryzykiem upadłości (czego najlepszym przykładem są szwedzkie linie lotnicze Skyways

Express). Rynek usług lotniczych wymaga od podmiotów na nim funkcjonujących nieustannego reagowania na zmianę trendów i uwzględniania nie tylko wahań cen ropy naftowej, ale również obserwowania poczynąń istniejącej konkurencji, zarówno tej lokalnej, jak i tej oddalonej o setki kilometrów. Bowiern w tej branży elastyczność kształtowania siatki połączeń daje wielkie możliwości rozwoju, ale również stanowi ogromne zagrożenie ze strony innych linii lotniczych. Nie tylko tych nisko kosztowych, czego dowodem jest dynamiczny rozwój przedsiębiorstw przewoźników z Półwyspu Arabskiego, oferujących usługi klasy premium.