

Záchrana leteckých spoločností v Európe

Ing. Radovan Baláž

Technická univerzita v Košiciach

Letecká fakulta

Rampová 7, 041 21 Košice, Slovensko

balaz.radovan@gmail.com

Abstrakt: Účelom tohto článku je zosumarizovať prístup niektorých národných vlád k záchrane národných leteckých dopravcov. Letecké spoločnosti v dôsledku pandémie COVID-19 zažívajú najhoršie obdobie, z dôvodu uzamknutia krajín a zníženia migrácie ľudí. Žiadna letecká spoločnosť nebola na niečo také pripravená a otázka je, či vôbec sa dá na niečo také pripraviť. Letecká doprava má veľký význam v čase štandardného fungovania globálnej ekonomiky, či už osobná alebo nákladná. Preto sa národné vlády snažia vynaložiť enormnú snahu pomôcť svojim národným leteckým spoločnostiam, aby dokázali prežiť toto obdobie. V článku analyzujeme záchranné opatrenia Nemecka, Francúzska, Holandska a Fínska, akým spôsobom poskytovali pomoc na preklenutie tohto nepriaznivého obdobia a aké protihodnoty sa im za to podarilo vyjednať. Keďže všetky krajiny sú aj členmi Európskej únie, poskytovaná pomoc musí byť v súlade s pravidlami EÚ a notifikovaná Európskou komisiou.

Kľúčové slová: pandémia, COVID-19, koronavírus, Lufthansa Group, Air France-KLM, Finnair Group, letecká spoločnosť

JEL klasifikácia: F60, H81, L93

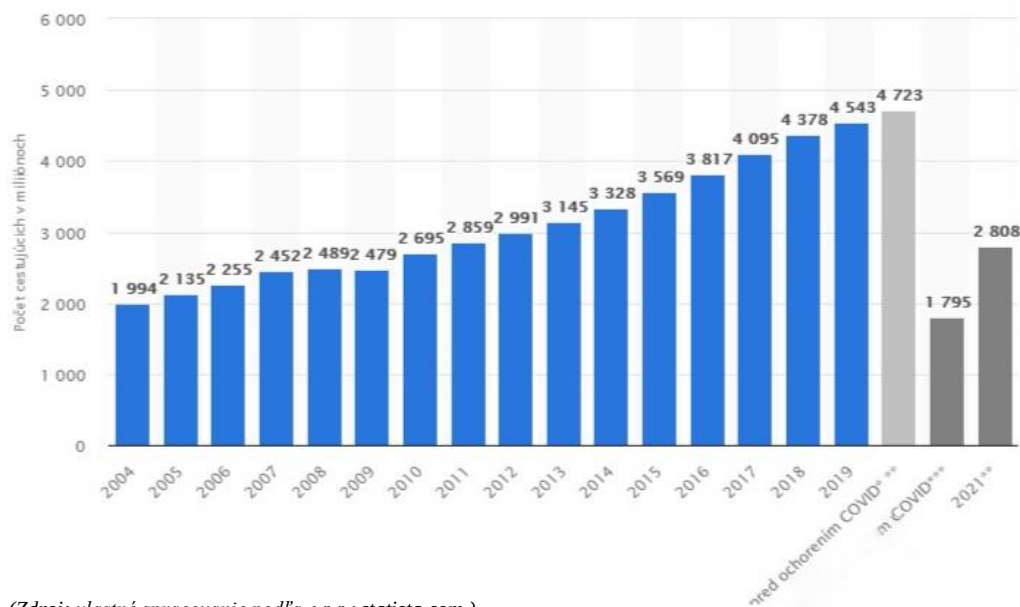
1. Úvod

Letecký priemysel je jedným z najglobálnejších priemyselných odvetví. Z historického hľadiska, komerčný letecký priemysel podporil vznik viac ako 80 miliónov pracovných miest na celom svete a prispel až k 8 % nárastu globálnej ekonomiky. Viac ako 30 % tovarov z celkového medzinárodného obchodu sa prepravuje letecky a približne 60 % z celkového počtu pasažierov na svete, sa prepravuje lietadlami.

V roku 2020 prepukla na celom svete pandémia COVID-19. Jedná sa o infekčné ochorenie, vyvolané koronavírusom SARS-CoV-2. Prvýkrát bol identifikovaný v decembri 2019 v čínskom meste Wu-chan a odtiaľ sa rozšíril prakticky do celého sveta. Vírus sa prenáša kvapôčkami pri kašľaní a rozprávaní. Infekcia sa môže prenášať aj cez kontaminované predmety. Postihuje najmä dýchací systém a v ojedinelých prípadoch môže zapríčiniť ťažký zápal pľúc, ktorý môže viesť až k úmrtiu. V súčasnosti sa COVID-19 vyskytuje takmer v 190 štátoch po celom svete. Nepriaznivé účinky vírusu sa vyskytujú tak v rozvojových, ako aj v rozvinutých krajinách. Nakazených ku koncu januára 2021 bolo vyše 106 miliónov ľudí, pričom tento vírus má za následok viac ako 2,3 miliónov obetí.

Okrem výrazných strát na ľudských životoch, je táto pandémia likvidačná aj pre globálne hospodárstvo. Aby sa predišlo nekontrolovateľnému šíreniu nákazy, vlády všetkých krajín pristupujú k rôznym druhom obmedzení, ktoré majú znížiť mobilitu obyvateľstva. A práve výrazné obmedzenie pohybu ľudí, zákaz cestovania a uzavretie hraníc, má za následok rapidný celosvetový pokles dopytu po leteckých dopravných službách. S uzavretím medzinárodných hraníc prakticky cestovanie neexistuje.

Obrázok 1. : Počet pravidelných cestujúcich v leteckej doprave v období 2004 – 2021



(Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.statista.com)

© 2021 The Author(s). Published by Journal of Global Science.

2

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. The moral rights of the named author(s) have been asserted.

V súčasnosti niekto nevie predpovedať, kedy sa podarí zabrániť nekontrolovateľnému šíreniu COVID-19, aby došlo k uvoľneniu opatrení. Všetko bude závisieť od dynamiky očkovania v jednotlivých krajinách a prípadným opatreniam pri novovznikajúcich mutáciách. Pandémia koronavírusu však tvrdo zasiahla mnohé odvetvia ekonomiky a najmä letectvo.

Rok 2020 sa do histórie leteckej dopravy a priemyslu zapíše, ako najhorší rok v povojnovom období. Medzinárodná asociácia pre leteckú dopravu (IATA) zverejnila finančné vyhladky pre globálny priemysel leteckej dopravy. Letecký priemysel sa nikdy nenachádzal v podobnej situácii, kde výsledkom je dramatický a dlhodobý pokles dopytu cestujúcich po leteckej doprave. Predchádzajúce krízy, ako teroristické útoky z 11.09. 2001, alebo ochorenie SARS v roku 2003, nemali za následok takýto drastický pokles pasažierov. Pandemická situácia sa neustále mení, vznikajú nové formy ochorenia, preto je čoraz náročnejšie prognózovať, kedy budú môcť letecké spoločnosti reštartovať svoju činnosť a kedy sa letová prevádzka a dopyt zákazníkov vráti na úroveň pred ochorením COVID-19. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO) celkovo odhaduje, že letecký priemysel stratí v dôsledku pandémie COVID-19 približne 418 miliárd USD.

Súčasná prognóza, kedy by sa celosvetová letecká doprava mala vráti na úroveň roku 2019, sú predpokladané v roku 2023 až 2025. Po uzavretí medzinárodných hraníc a uzamknutí krajín s cieľom zabrániť šíreniu vírusu COVID-19 sa dopyt cestujúcich rapídne znížil. To je najväčšou príčinou obrovských strát v leteckom priemysle. Z dostupných údajov a analýz vyplýva, že predpokladaná strata v roku 2020 leteckých spoločností bude na úrovni 84,3 miliárd USD. Výnosy by mali klesnúť o viac ako 50% na úroveň 419 miliárd USD z 838 miliárd USD dosiahnutých v roku 2019. V roku 2020 straty zaznamenajú letecké spoločnosti vo všetkých regiónoch sveta. Kríza nadobudla globálny rozmer vo všetkých častiach sveta. Analýzy boli spracované za predpokladu, že nedôjde k druhej vlne reštrikčných opatrení kvôli COVID-19. Čo je v súčasnosti otázne, ako sa prejaví aktuálne obmedzenia a hlavne, dokedy bude tento stav pretrvávajúť (IATA, ICAO).

Tabuľka 1.: Porovnanie finančných výsledkov leteckých spoločností v jednotlivých častiach sveta

Počet leteckých spoločností	Región	Q2 2019		Q2 2020	
		EBIT	čistý zisk po zdanení ¹	EBIT	čistý zisk po zdanení ¹
27	Severná Amerika	12,20%	5,512	-77%	-11,682
32	Asia-Pacifik	8,30%	2,418	-39%	-6,585
12	Európa	8,20%	1,771	-113%	-8,719
8	Latinská Amerika	4,20%	-342	-229%	-3,449
5	Iný	7,20%	49	-46%	-293
84	Spolu	9,70%	9,408	-71%	-30,728

(Zdroj: *vlastné spravovanie podľa - The Airline Analyst, IATA*)

¹ v miliónoch USD

Kľúčom k oživeniu leteckého priemyslu je zavádzanie opatrení na opätovné spustenie leteckej dopravy, so zreteľom na prísne opatrenia a bezpečnosť cestujúcich a posádky. Pomocou efektívneho sledovania kontaktov, by tieto opatrenia mali dať vládam dôveru na znovuvytvorenie hraníc bez karanténnych opatrení. To je dôležitý predpoklad na opätovné oživenie leteckej dopravy, pretože asi 10% svetového HDP pochádza z cestovného ruchu, ktorý má priamy súvis s leteckou dopravou. Zabezpečenie bezpečného letu ľudí, bude veľkou výzvou a prinesie veľké ekonomické oživenie. Veľmi dôležitú úlohu, pre zachovanie leteckej dopravy, zohrávajú finančné úľavy a rôzne druhy pomoci od národných vlád. IATA koncom novembra 2020 odhadla, že globálne vlády poskytli doteraz 173 miliárd USD na pomoc a udržanie prevádzky leteckých spoločností od začiatku pandémie.

Letecký priemysel považuje väčšina národných vlád za strategický sektor úzko spojený s ekonomickým rastom v danej krajine a preto sa snažia posilniť svoj národný vplyv prostredníctvom zásahov do leteckej dopravy, či na národnej alebo aj na medzinárodnej úrovni. Opatrenia a rozsah intervencie jednotlivých európskych vlád sa však líšia. Štáty v niektorých prípadoch poskytli priame opatrenia na podporu leteckých spoločností počas krízy a poskytujú veľké finančné podpory. V iných prípadoch nebolo žiadne priame financovanie, ale pomoc bola poskytnutá prostredníctvom širších vnútroštátnych podporných systémov na ochranu pracovných miest a opatrenia na zjednodušenie prístupu k bankovým úverom. Alebo formou rôznych opatrení, ktoré obmedzujú prístup na potencionálny trh inej konkurencii a tak sa snažia ochrániť svoje národné letecké spoločnosti. Každý členský štát EÚ musí rešpektovať právne predpisy EÚ, ktoré vo všeobecnosti zakazujú poskytovať finančný pomoc spoločnostiam, pretože to môže narušiť spravodlivú hospodársku súťaž na jednotnom trhu EÚ. Časté politické intervencie môžu časom zvrátiť dosiahnutý stupeň liberalizácie v tomto segmente, čo je v priamom rozpore s pravidlami stanovenými Európskou úniou. Ale bez takýchto politických zásahov, by letecké spoločnosti neprežili. Uvedomuje si to aj Európska komisia, preto v marci 2020 čiastočne uľahčila vládnu finančnú intervenciu v Európe, čím zmiernila pravidlá štátnej pomoci v reakcii na pandémiu COVID -19. Zaviedla dočasné nariadenia, ktoré umožňujú množstvo opatrení vrátane priamych pôžičiek, daňových výhod a záruk za úvery na kompenzáciu finančných strát z núteného uzemnenia lietadiel počas pandémie. Toto uvoľnenie sa vzťahuje len na spoločnosti, ktoré tento rok vstúpili do ťažkostí, aby sa zabezpečila podpora v reakcii na pandémiu. V októbri 2020 bol dočasný rámec predĺžený.

2. Základné teoretické východiská

Pri zdokumentovaní vládnych podpôr pre leteckú dopravu sa využívajú údaje získane zo spravodajských zdrojov, oficiálne vládne dokumenty a interné dokumenty leteckých spoločností. V globálnej ekonomike je previazanosť jednotlivých segmentov silná. Letecký priemysel je silne ovplyvnený vývojom vo svete a každá rušivá udalosť, bez ohľadu na príčinu, má za následok negatívny dopad na letecké spoločnosti. Na krátkodobé narušenie prevádzky leteckých spojení sú letecké spoločnosti pripravené, rôznymi krízovými plánmi a postupmi.

Existujúci výskum preukázal, že letecké spoločnosti dokážu reagovať na rôzne krízové situácie zavádzaním rôznych opatrení, ako napríklad úprava letových plánov, preferencia letových trás ktoré sú bezpečné a rentabilné. Alebo pri poklese dopytu po leteckých službách, letecké spoločnosti pristupujú k uzemneniu časti lietadlovej flotily a nahrádzajú veľkokapacitné lietadlá menšími typmi, ktoré sú ziskovejšie aj pri menšej obsadenosti. Časť opatrení sa môže týkať aj pracovnej sily. Či už znižovania

počtu zamestnancov, alebo znižovania pracovnej mzdy tak, aby úroveň mzdových nákladov bola udržateľná. Pri vážnejších krízach pristupujú letecké spoločnosti aj k prehodnocovaniu aktuálnych leasingových vzťahov, zmlúv o zabezpečení palivových hmôt, o výške leteckých poplatkov a snažia sa vyjednať prijateľnejšie podmienky (Graham, 2020; Kelly, 2020; Harvey & Turnbull, 2015, 2020).

Avšak rozsah a trvanie pandémie COVID -19 sa vymyká všetkému, čomu doteraz letecký priemysel čelil. Existenčné problémy majú aj najväčšie a najsilnejšie spoločnosti po celom svete. Niektorí dopravcovia boli nútení vyhlásiť bankrot, ako priamy následok tejto pandémie. Väčšina sa snaží znižovať náklady na nevyhnutné minimum, zbavujú sa nepotrebných lietadiel a majetku, znižujú pracovné úväzky a snažia sa zabezpečiť dostatok finančných prostriedkov na nevyhnutné výdavky, aby prežili. Aj keď takéto optimalizačné riešenia vedú k zvýšenej nákladovej efektívnosti, stále chýbajú tržby a pasažieri. Preto tento výpadok príjmov sa snažia vykryť jednotlivé vlády svojimi opatreniami.

Rastúca prítomnosť vlád v tomto sektore má vplyv na tri dôležité oblasti. Prvou oblasťou je rastúci vplyv vlády na majetkovú účasť na úkor súkromného vlastníctva a jeho následný vplyv na efektívnosť a konkurencieschopnosť spoločnosti. Druhá oblasť súvisí s obavou zo znižovania liberalizácie a deregulácie trhu. A tretia oblasť súvisí so životným prostredím, aký bude mať vplyv vlády na prijímanie opatrení pre dlhodobú udržateľnosť leteckého priemyslu z hľadiska vplyvu na životné prostredie.

Pri finančnej pomoci vlády pre letecké spoločnosti je téma vlastnickej štruktúry veľmi dôležitá. Účasťou na vlastníckych právach sa snažia politici dohliadať na efektívne vynakladanie poskytnutej pomoci a jej prípadné vrátenie alebo zhodnotenie. Na druhej strane rastú obavy, že rozšírenie vládneho kapitálu môže vytlačiť súkromných vlastníkov a zvrátiť proces privatizácie, ktorý letecký priemysel zaznamenal v posledných desaťročiach. Pomer medzi oboma typmi vlastníctva z ekonomického hľadiska závisí od rozsahu trhovej sily kontrolovanej privatizovanými firmami. Konkurencia je skôr kľúčom k efektívnosti, ako k súkromnému vlastníctvu. Na trhu s monopolnými prvkami, ako je napríklad letecký priemysel, hlavným nástrojom, ktorý je funkčný, je regulačná politika danej krajiny. Súčasná kríza privedla nie len štátne letecké spoločnosti na hranice svojich možností. Existujú obavy, že komerčné letecké spoločnosti by nedokázali zabezpečovať spoľahlivé prepravné služby. Preto vláda sa snaží zabezpečovať nevyhnutné spojenie potrebné pre hospodársky rast a zvyšuje svoj vplyv na letecké spoločnosti (Estri, Pelletier, 2018).

3. Podpora leteckých spoločností

3.1. Lufthansa Group

Lufthansa Group sa v tejto kríze dostala pod silný tlak. Ak by sa nepodarilo Lufthanse získať štátnu pomoc, reálne hrozilo, že jej dôjdu peniaze a nebude schopná uhrádzať základné potreby spoločnosti. Pandémia COVID – 19, so súvisiacimi cestovnými obmedzeniami, takmer zastavil globálnu leteckú dopravu a výrazne zasiahla aj nemeckú leteckú spoločnosť. V skupine Lufthansa, s približne 138 000 zamestnancami, boli touto situáciou priamo ohrozené desaťtisíce pracovných miest. Lufthansa Group, ktorá zahŕňa aj letecké spoločnosti Brussels, Austrian a Swiss Airlines, odhaduje, že každú hodinu sa jej hotovostné rezervy znižujú približne o 1 milión EUR.

Tabuľka 2. : Porovnanie základných ukazovateľov Lufthansa Group s rokom 2019

Lufthansa Group	Q1		Q2		Q3	
	2020	Zmena	2020	Zmena	2020	Zmena
Počet pasažierov (v tis.)	21,8	-26,1%	1,7	-96,0%	8,681	-79,7%
Prevádzkový zisk (€ mil.)	6,976	-1,559	2,311	-7,840	3,059	-7,679
Čistý zisk (€ mil.)	-2,124	-1,782	-1,493	-1,267	-1,967	-3,121

(Zdroj: Lufthansa Group reporting Q1,Q2,Q3/ 2020)

Nemecká vláda a letecká spoločnosť Lufthansa sa dohodli na záchrannom balíku. Hlavným cieľom poskytnutej pomoci je dlhodobá ekonomická udržateľnosť spoločnosti. Lufthansa má dostať na záchranu štátnu pomoc v hodnote 9 miliárd EUR . Nemecká vláda a výkonná rada spoločnosti Lufthansa sa na tom zhodli. Komisia EÚ dala súhlas , rovnako ako aj dozorná rada Lufthansy a valné zhromaždenie. Balík pomoci obsahuje rôzne opatrenia na zabezpečenie dostatočnej hotovosti na krytie hlavne prevádzkových nákladov . Pomoc bude poskytnutá prostredníctvom Štátneho fondu pre stabilizáciu hospodárstva. Podľa vyrokovanej dohody, má štát prevziať 20 % spoločnosti Lufthansa za zhruba 300 miliónov EUR pri kúpnej cene 2,56 eura za akciu. Značný podiel pomoci pozostáva z tichého vkladu vo výške 4,7 miliárd EUR. Okrem toho existuje ďalšia tichá účasť vlády vo výške 1 miliardy EUR, ktorú je možné v budúcnosti previesť na akcie. Štát by mohol zvýšiť svoj podiel v Lufthanse na 25 %. Lufthansa musí na začiatku platiť 4% úrok z vkladu tichého spoločníka, neskôr sa úrok zvýši až na 9,5 % . Nemecká štátna banka KfW prispeje úverom až do výšky 3 miliárd EUR.

Účasť vlády je podmienená plnením cieľov o ekonomickej udržateľnosti v leteckej spoločnosti. Pomoc bude poskytnutá pri obnove lietadlovej flotily. Nemecká vláda získala dve pozície v dozornej rade, ktoré obsadili nezávislí odborníci. V záchrannom pláne sú zohľadnené prísne požiadavky EÚ, ktoré boli podmienkou, aby pomoc odobrila Európska komisia. Jednou zo zásadných podmienok je, že Lufthansa sa bude musieť vzdať množstva lukratívnych štartovacích a pristávacích intervalov na svojich letiskách vo Frankfurte a Mníchove. EÚ tiež vyžaduje prijať ďalšie potrebné opatrenia na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže a zníženia dominance nemeckého národného dopravcu.

3.2. Air France – KLM

Do zložitej situácie sa dostal aj druhý najväčší európsky letecký dopravca Air France-KLM. Len za prvé dva štvrtroky 2020 utrpeli francúzsko-holandské letecké spoločnosti straty okolo 4,5 miliardy EUR. Spoločnosť Air France-KLM , kvôli pandémie COVID -19, prichádza o 10 miliónov EUR denne. Obidve letecké spoločnosti už v júni oznámili zrušenie pracovných miest do konca roku 2022, aby sa zabránilo stratám. Spoločnosť Air France sa zaviazala znížiť počet zamestnancov o 7 600 a holandský KLM plánuje prepustiť približne 5 000.

Tabuľka 3: Porovnanie základných ukazovateľov Air France/KLM

Air France - KLM Group	Q1		Q2		Q3	
	2020	Zmena	2020	Zmena	2020	Zmena
Počet pasažierov (v tis.)	18,111	-20,1%	1,217	-95,6%	8,796	-69,8%
Prevádzkový zisk (€ mil.)	-815	-529	-1,553	-1,976	-1,046	-1,955
Čistý zisk (€ mil.)	-1,801	-1,477	-2,612	-2,709	-1,665	-2,026

(Zdroj: Air France/KLM Group Q1,Q2,Q3/ 2020 results)

V spoločnosť Air France vlastní 14% francúzska vláda, ktorá už v roku 2020 poskytla leteckej spoločnosti pomoc vo výške 7 miliárd EUR. Spoločnosť KLM je rovnako vlastnená holandskou vládou a doteraz poskytla tomuto dopravcovi pomoc v tomto roku vo výške 3,4 miliardy EUR . Pomoc pre KLM pozostávala zo 2,4 miliárd EUR, ako štátom podporované komerčné financovanie a 1 miliardu EUR vo forme priamej vládnej pôžičky. Medzi podmienky holandskej podpory patrilo vymenovanie štátneho zástupcu, ktorý má právomoc zasahovať do riadenia spoločnosti v prípade potreby a zúčastňovať sa na zasadnutiach rady KLM. Spoločnosť KLM bude tiež povinná znížiť počet nočných letov o pätinu, aby sa znížil vplyv hluku z lietadiel na obyvateľov žijúcich v okolí amsterdamského letiska Schiphol. Taktiež sa zaviazala podniknúť kroky na podporu železničnej dopravy a do roku 2030 znížiť o polovicu emisie CO₂ na cestujúceho. Týmto sa letecký dopravca dostane do rozsiahlych prevádzkových a environmentálnych obmedzení. KLM musí tiež zastaviť vyplácanie dividend a znížovanie počtu pracovných miest je taktiež nevyhnutné v rámci reštrukturalizačného programu, ktorý tiež povedie k zrušeniu bonusov a zníženiu plátov až o pätinu pre tých, ktorí zarábajú viac ako 110 000 EUR ročne. Environmentálne obmedzenia kladené na KLM v holandskom balíku odrážajú niektoré opatrenia zavedené Francúzmi v spoločnosti Air France. Tieto obmedzenia povedú k transformácii niektorých prevádzok. Francúzska vláda súhlasila s poskytnutím štátom financovaného komerčného financovania vo výške 4 miliardy EUR a 3 miliárd EUR priamych štátnych pôžičiek spoločnosti Air France. Na oplátku Air France musí znížiť domáce lety o 40% a znížiť aj emisie uhlíka. Francúzska vláda tiež požaduje, aby letecká spoločnosť Air France nakupovala lietadlá od európskeho výrobcu lietadiel Airbus , ktorý v tomto období bojuje s výrazným poklesom objednávok lietadiel.

Aj po získaní pomoci, prežitie leteckých spoločností nie je isté . Obidve spoločnosti budú musieť naďalej znížovať prevádzkové náklady. Vedenie spoločnosti Air France-KLM začalo rokovania s odborními o znížení počtu zamestnancov spoločnosti Air France prostredníctvom dobrovoľných odchodov. KLM začala svoj vlastný plán dobrovoľných odchodov , ale či to bude postačovať na prekonanie zložitého obdobia, je otázne. Predstavitelia oboch vlád ale chcú aj naďalej pokračovať v podpore národných leteckých dopravcov, pretože vlastníctvo vnútroštátneho dopravcu je u nich vnímané, ako neoddeliteľná súčasť ich národnej zvrchovanosti. A sú odhodlaní udržať národné letecké spoločnosti životaschopnými.

3.3. Finnair

Letecká spoločnosť Finnair musela na jar tohto roku zrušiť viac 90% svojich letov. Koronavírusová kríza a veľké cestovné obmedzenia, mali pre Finnair katastrofálne dôsledky. Podľa vyjadrení generálneho riaditeľa leteckej spoločnosti, je pandémia COVID - 19 príčinou najhlbšej leteckej krízy v histórii Finnair. Letecká spoločnosť musela prijímať rôzne opatrenia, aby zmiernila dopady na fungovanie a zabezpečila ekonomickú udržateľnosť spoločnosti. Pandémia a mimoriadne prísne cestovné obmedzenia vo Fínsku ovplyvnili dopyt aj po vnútroštátnych letoch. V porovnaní s minulým rokom prevádzkujú iba malú časť leteckých spojení. Zmena situácie, ohľadom pandémie COVID-19, k lepšiemu nie je v dohľadnej dobe. Výnosy sa výrazne znížili, a preto je spoločnosť nútená prispôbiť svoje náklady aktuálnemu dopytu a efektívne využívať kapacity lietadlovej flotily.

Tabuľka 4. : Porovnanie základných ukazovateľov Finnair Group

	Q1		Q2		Q3	
	2020	Zmena	2020	Zmena	2020	Zmena
Finnair Group						
Počet pasažierov (v tis.)	2,7	-15,6%	115	-97,5%	512	-88,9%
Prevádzkový zisk (€ mil.)	-91	-62	-174	-218	-183	-277
Čistý zisk (€ mil.)	-231	-246	-172	-219	97	-768

(Zdroj: Finnair Group Interim Report – 1. január / 30. september 2020)

Rapidný pokles tržieb spôsobil významné finančné straty a firma prijala opatrenia pre zníženie prevádzkových nákladov aj počtu zamestnancov. Keďže fínska ekonomika patrí v rámci EÚ medzi najviac otvorené, fínske pracovné miesta sú úzko spojené aj s vývojom situácie v iných krajinách. Finnair má 6 700 zamestnancov a približne 2 800 je v súčasnosti zapojených do dialógu o znížení počtu pracovných miest, ktorého výsledkom má byť prepustenie 1000 zamestnancov. Spoločnosť Finnair dokončila proces, ktorý sa začal v septembri a ktorý sa týka plánov na zníženie pracovných miest. Kvôli dramatickým zmenám na trhu spôsobeným pandemiou COVID-19, zrušil Finnair vo Fínsku už približne 600 pracovných miest. Proces prepúšťania bude pokračovať do konca marca 2021.

Fínska vláda je väčšinovým akcionárom spoločnosti Finnair a je si vedomá zodpovednosti. Ministerka práce Tuula Haatainenová požiadala Úrad práce a hospodárstva o prijatie okamžitých opatrení na identifikáciu nových pracovných príležitostí a poskytovanie služieb zamestnancom spoločnosti Finnair, ktorí stratia prácu. Všetkým, ktorí budú prepustení, poskytuje fínska vláda potrebnú podporu pri hľadaní nového zamestnania alebo zabezpečenie školení ohľadom zmeny profesie. Spolu s mnohými partnermi, spoločnosť Finnair vybudovala program zmeny s názvom NEXT, ktorý obsahuje možnosti tréningu, kariérneho koučingu a možnosti opätovného zamestnania mimo leteckej spoločnosti Finnair. Spoločnosť Finnair vyvinula program v úzkej spolupráci s verejnými službami zamestnanosti a podnikania a s niekoľkými školami a podnikmi. Fínska letecká spoločnosť si je vedomá, že ani dočasné prepúšťanie nebude stačiť, aby došlo k stabilizácii firmy. Žiadni zamestnanci jej letovej posádky nie sú v súčasnosti vystavení riziku straty zamestnania. Cieľom Finnair je zabezpečiť pokračovanie jej hlavnej činnosti po skončení krízy a zabezpečiť, aby jeho letový personál, konkrétne

piloti, druhí piloti a palubní personál, mohli pokračovat v práci postupně, ačkoliv se trhy začínají zotavovat a počet letů se zvyšuje.

Situácia spôsobená koronavírusom je úplne výnimočná, preto samotné financovanie podniku nefunguje ako za bežných okolností. Spoločnosť Finnair sa vopred pripravuje na situáciu, že si bude musieť pravdepodobne požičať, aby zabezpečila ďalšie financovanie. Ak v nasledujúcich mesiacoch nebude k dispozícii žiadny iný zdroj financovania. To si vždy vyžaduje záruku, ktorá by za normálnych okolností bola bankovou zárukou. Keďže nie sú k dispozícii žiadne bankové záruky, spoločnosť Finnair požiadala o štátnu záruku. Fínska vláda je s 55,8% akcií najväčším akcionárom spoločnosti Finnair. Očakáva sa, že celkové navýšenie kapitálu bude približne 500 miliónov EUR. Taktiež sa očakáva, že štát získava právo na upísanie nových akcií v hodnote 286 miliónov EUR, čo zodpovedá jeho súčasnej úrovni podielov. Zvyšné akcie budú ponúkané na trhu s predkupným právom na upísanie pre existujúcich akcionárov.

Fínsko oznámilo Európskej komisii zámer štátu zúčastniť sa ako akcionár na emisii akcií. Hlavný dôvodom je fakt, že Finnair hrá vo fínskej ekonomike významnú úlohu. Najmä preto, že pre Fínsko zaisťuje domáce a medzinárodné letecké služby, ktoré sú nevyhnutné pre zotavenie národného hospodárstva po skončení krízy. Európska komisia schválila fínske plány prispieť k rekapitalizácii spoločnosti Finnair upísaním nových akcií štátom v júni 2020. Komisia dospela k záveru, že cieľom pomoci je podpora trhových investícií pri zachovaní záruk potrebných na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže. Finnair, podľa EK, drží významnú trhovú silu na relevantných trhoch, na ktorých pôsobí. Jeho prestupové letisko Helsinki nie je preťažené, čo znamená, že prístavacích a vzletových prevádzkových intervalov je dostatok. Preto neboli potrebné žiadne ďalšie opatrenia na zachovanie účinnej hospodárskej súťaže.

4. Záver

Pandémia COVID – 19 spôsobila v leteckom priemysle bezprecedentné straty a škody. Takmer všetky letecké spoločnosti majú existenčné problémy a výpadky príjmov sa snažia nahradiť prepravou tovaru. Dlhé mesiace je letecká doprava pozastavená alebo značne obmedzená, preto aerolíny sa snažia zavádzať rýchle opatrenia na zníženie nákladov a ochranu existencie samotných spoločností. Výsledkom týchto opatrení bolo stiahnutie z prevádzky veľkokapacitných lietadiel ako napr. Airbus A 380 alebo Boeing 747, alebo znižovanie počtu zamestnancov. Aj keď letecké spoločnosti dokážu niekoľko mesiacov prežiť akúkoľvek krátkodobú krízu, na takúto dlhodobú krízu nebola žiadna spoločnosť pripravená. Nikto nevie predpovedať ako dlho budú trvať súčasné obmedzenia. Aj keď dôjde k čiastočným uvoľneniam opatrení, dopyt po cestovaní bude narastať len pozvoľna. Všetko bude závisieť od zaistenia bezpečnosti pasažierov a od rasu globálnej ekonomiky. Preto veľa leteckých spoločností nedokáže bez priamej alebo nepriamej vládnej podpory, toto zložité obdobie prekonať.

Každá vláda pristupuje k pomoci a záchrane svojich leteckých spoločností rozlične. Jedno však majú spoločné, každá vláda považuje letecký priemysel za strategickú súčasť svojej ekonomiky, ako napríklad súčasť cestovného ruchu. Podpora je zameraná výlučne na národných operátorov, ktorí majú dominantné postavenie na danom trhu. Ako protihodnotu za poskytnutú pomoc požadujú národné vlády splnenie rôznych podmienok súvisiacich napr. s udrzaním zamestnanosti, alebo požadovať nákup

lietadiel od európskeho výrobcu lietadiel. Za iných okolností by nedokázali prinútiť aerolinky k takýmto krokom. Úloha národných vlád bude pre budúci vývoj leteckého priemyslu veľmi dôležitá. V tomto zmysle je podpora a vplyv vlády pozitívna, pretože môže byť zárukou, aby sa zavádzali sociálne a environmentálne ciele, ktoré by za iných okolností neboli prijímané.

Zoznam bibliografických odkazov

1. Air France/KLM Group - Q1,Q2,Q3/ 2020 results
2. Coronavirus Update (Live): - Worldometer (worldometers.info)
3. Estrin, S., Pelletier, A., 2018. *Privatization in developing countries: what are the lessons of recent experience?* *World Bank Res. Obs.* 33 (1), s. 65–102
4. European Commission 2020 - *Recent reports on EU action on COVID-19 | Slovakia*
https://ec.europa.eu/slovakia/news/najnovsie_spravy_o_opatrenia_eu_v_suvislosti_s_covid-19
5. Finnair Group Interim Report – 1. januar / 30. september 2020
6. Graham, A., 2020. *The airport-airline relationship*. In Budd, & Ison (Eds.). *Air transport management an international perspective*, (2nd ed.), s. 115–128
7. Harvey, G., & Turnbull, P., 2015. *Can labor arrest the “sky pirates”?* *Transnational trade unionism in the European civil aviation industry. Labor History*, s. 308–326.
8. Harvey, G., & Turnbull, P., 2020. *Human resource management and industrial relations*. In Budd, & Ison (Eds.). *Air Transport Management An International Perspective*,). (2nd ed.), s. 327–340.
9. Kelly, J., 2020, *Airline finance and financial management in Budd and Ison (Eds) air Transport management an international perspective*, 2nd Ed, s. 197–218
10. Lufthansa Group reporting Q1,Q2,Q3/ 2020
11. Statista 2021 - *Number of regular air passengers in the period 2004 - 2021*
12. The Airline Analyst, IATA
13. WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard | WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard