

A polgári légi közlekedésben várható változások az új koronavírus okozta járvány következtében

Expected Changes in the Civil Aviation
as the Consequence of the Novel Pandemic

KOZMA TAMÁS



KKI-elemzések

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

Lektorálta:

Vasa László

Szöveggondozás és tördelés:

Tevelyné Kulcsár Andrea

A kiadó elérhetősége:

H-1016 Budapest, Bérc utca 13-15.

Tel.: + 36 1 279-5700

E-mail: info@ifat.hu

<http://kki.hu>

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerző magánvéleményét tükrözik, és nem tekinthetők a Külügyi és Külgazdasági Intézet, a Külgazdasági és Külügyminisztérium, illetve Magyarország Kormánya álláspontjának.

© Kozma Tamás, 2020

© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2020

ISSN 2416-0148

Összefoglaló: Az új koronavírus-járvány megfékezése érdekében bevezetett intézkedések következtében a polgári légi közlekedés – különösen a személyforgalom – mélypontra került. A hónapokon át tartó, nagymértékű kényszerű leállás következményeként jelentős átalakulás várható a szektorban. Ennek pontos mértékét ma még nehéz meghatározni, de kétségtelenül érinteni fogja a légitársaságokat, a repülőtereket, a repülőgépgyártást, a légi közlekedéshez kapcsolódó egyéb területeket, sőt a turisztikai szektort is. Noha számos légitársaság már a közelgő újraindulásról ad híreket, korántsem állítható, hogy látszik a szektor válságának a vége. Minden előrejelzés arra mutat, hogy a járváynak hosszú távú, évekig elhúzódó gazdasági következményei lesznek, és a légi közlekedésben is érzékelteni fogja a hatásait. Mindenekelőtt azonban az a kérdés, hogy a járványügyi helyzet miként alakul a továbbiakban, és mennyire teszi lehetővé, hogy az államok feloldják az érvényben lévő utazási korlátozásokat.

Kulcsszavak: légi közlekedés, légitársaságok, új koronavírus, utazási korlátozások, munkanélküliség

Abstract: *In consequence of the measures introduced to curb the spread of the novel coronavirus, civil aviation – especially passenger traffic – has reached a severe low point. As a result of the large-scale, inevitable shutdown of aviation for months, transformation is foreseen in the sector. The exact extent of this transformation still lacks certainty; however, it undoubtedly affects airlines, airports, aircraft production, various aviation-related areas, as well as tourism sector. Although a number of airlines envisages the resumption of their operation very soon, one can by no means say that the crisis of the sector would be over. All forecasts suggest that the pandemic will have long-term, multi-year economic consequences, which will impact aviation, too. First and foremost, it is a crucial question, how the epidemic will develop in the near future, and to what extent it will enable the states to ease previously introduced travel restrictions.*

Keywords: *aviation, airlines, novel coronavirus, travel restrictions, unemployment*

BEVEZETÉS

A globalizált világban a távolságok áthidalásához, a személyek és javak áramlásához, a gazdasági kapcsolatok fenntartásához nélkülözhetetlen a légi közlekedés. A 2019/2020 fordulóján Kínából kiindult, majd globálissá vált új koronavírus okozta járvány következtében ennek a szektornak jelentős mértékű válsággal kell szembenéznie. A légi közlekedés krízisének a nemzetközi kapcsolatok tudományág terminológiájában az utóbbi évtized során egyre gyakrabban hivatkozott *konnektivitás* narratívájába helyezésével kijelenthető, hogy napjainkban súlyos töréspont tanúi lehetünk, amelynek következtében az egyes földrajzi helyek



összekapcsoltsága, a kapcsolatok hálózata sérült és ritkult meg, legalábbis ideiglenesen. A jelen elemzés célja, hogy rámutasson a légi közlekedési iparágot az új koronavírus járvány következtében ért kihívásokra, a konnektivitás sérülékenységeire, valamint a szektorban várható forgatókönyvekre és változásokra.

A VISSZAESÉS A SZÁMOK TÜKRÉBEN

A pandémia kibontakozásával párhuzamosan országok egész sora hozott rendelkezéseket a beutazások különböző módon történő korlátozásáról, valamint a határok lezárásáról. A legtöbb intézkedés 2020 márciusában született: akkor [függesztette fel](#) például – bizonyos kivételekkel – az Amerikai Egyesült Államok a schengeni övezetből való beutazásokat 30 napra, de a legtöbb európai országban is akkortájt vált általánossá, hogy csak a saját állampolgáraikat és az ott tartózkodási engedéllyel rendelkezőket engedték belépni a területükre. Noha országoként eltérő intézkedéseket vezettek be, világszinten általános tendenciává váltak a szigorítások, s ennek következtében a polgári légi közlekedési szektor korábban soha nem látott mértékű leállásra kényszerült.

Ennek szemléltetéséhez álljon itt néhány kiemelkedő fontosságú adat és tény. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (*International Civil Aviation Organization*, ICAO) [statisztikái](#) szerint 2018-ban 4,3 milliárd utas vette igénybe a légi közlekedést menetrend szerinti járatokon, 37,8 millió felszállást regisztráltak, 58 millió tonna árut szállítottak légi úton, 1606 kereskedelmi célú új repülőgépet adtak át, és 1640-nek a gyártását rendelték meg. A 2019 végén kirobbant és azóta globálissá vált járvány következményeként jelentős mértékű visszaesés kezdődött meg a légi közlekedési szektorban, így az említett statisztikai adatok terén az elkövetkező években vélhetően jelentős csökkenés lesz tapasztalható.

Egyes légitársaságok – például az [Air Baltic](#), az [Austrian Airlines](#), a [Brussels Airlines](#) vagy éppen a [Turkish Airlines](#) – az összes menetrend szerinti járatuk ideiglenes felfüggesztése mellett döntöttek, de hasonlóan járt el az [EasyJet](#) brit diszkont légitársaság is. A mostanság forgalomban lévő járatok közül sok az egyes országok állampolgárainak a külföldről való hazatérését, a repatriációt segíti, és a személyszállító gépeknél jóval nagyobb arányban vannak jelen a légtérben a teherszállító repülőgépek, amelyek számos esetben a járvány megfékezését szolgáló egészségügyi berendezéseket és felszereléseket visznek a rakterükben. Itt fontos megemlíteni, hogy a budapesti székhelyű Wizz Air légitársaság repülőgépei éppen ilyen eszközök szállítása céljából mintegy [ötven alkalommal](#) fordultak meg Kína és Magyarország között.

Az ICAO által közzétett [statisztikák](#) szerint 2020. február 14-én világszinten összesen 29.572 járatot indítottak el, ezt az értéket március közepéig enyhé, azt követően pedig drasztikus csökkenés követte, mivel az államok egyre nagyobb mértékben kezdték el bevezetni a külföldiek beutazását korlátozó rendelkezéseiket, és egyre több légitársaság döntött a járatok felfüggesztése mellett. 2020. április 14-én már mindössze 1818 indult útnak az egész világon.

[Magyarország](#) esetében ezek a számok a következőképpen alakultak: 2020. február 14-én még 151 járat indult a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel, az életbe léptetett korlátozások következtében azonban április 14-én már csak négy szállt fel a kifutóról. Magyarország légtérének forgalma rövid idő alatt [85–90 százalékkal csökkent](#), és jelenleg a teherszállító gépek adják a forgalom felét. A budapesti légikikötő utasforgalmában 2020 márciusában [57,9 százalékos visszaesést](#) regisztráltak az előző év azonos időszakának értékeihez képest. Kam Jandu, a Budapest Airport Zrt. kereskedelmi igazgatója szerint a reptéri forgalom [legkorábban 2022-ben térhet vissza](#) a járvány előtti szintre – ha nem alakul ki egy újabb hulláma a járválynak, és nem lesz gazdasági recesszió sem. Jelenleg heti harmincöt járatot regisztrálnak, míg tavaly ilyenkor ezeröttszázat. A ma is [igénybe vehető járatok](#) többségét a Wizz Air indítja, egyet-egyet a szintén diszkont („fapados”) légitársaság, a Ryanair, míg a hagyományosak közül a Belavia és a British Airways teremti meg a légi összeköttetést Budapesttel, de eseti járatotrlések e viszonylatokban is előfordulnak. A Doha és Budapest között ez idáig rendszeresen közlekedő Qatar Airways viszont 2020. április 21-én jelentette be, hogy június elejéig [felfüggeszti](#) az összes budapesti járatát.

A [2020. április 8-i](#) állás szerint globális szinten nagyjából csupán 10.700 utasszállító repülőgép volt üzemben, ugyanakkor több mint 15.500 regionális, keskeny és széles törzsű repülőt kényszerültek a földön tartani. Ez azt jelenti, hogy az e kategóriába sorolható gépek kb. 41 százaléka volt üzemben, 59 százalékat pedig a reptereken „parkoltatták”. Érdekes [összehasonlítás](#), hogy egy nappal később a keskeny és széles törzsű utasszállítókból összesen 8.507 darab volt szolgálatban, ami az 1994. márciusi adatoknak felel meg.

[Magyarország repülőterein](#) a helyzet a következőképpen alakult: a 2020. április 7-i állás szerint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén 25, a Debreceni Nemzetközi Repülőtérén pedig 11 gépmadár kényszerült a földön maradni. Közülük 17 a magyar hátterű Wizz Airhez, 6 pedig az ír Ryanairhez tartozik.

Olyan, világszinten is kulcsfontosságú repülőtereken is korlátozásokat kényszerültek bevezetni, mint a [London Heathrow](#): ott két terminált kellett ideiglenesen bezárni, és egy futópályás üzemre álltak át. Míg 2020. február 14-én napi [576](#) járatindítást regisztráltak, addig két hónappal később már csak [harmincnyolcat](#). A Közel-Kelet egyik, világszinten is kiemelkedő jelentőségű légi közlekedési csomópontja, Dubai esetében is érdemes ezeket az adatokat megtekinteni: a február 14-iki [464](#) járatnál szemben április 14-én már csak [hetet](#) indítottak el. Ez a sor folytatható lenne: világszerte repülőterek egész sora függesztette fel a működését, és van olyan ország is – [Irak](#) –, ahol az összes repteret lezárták a személyforgalom elől.

Fontos rávilágítani arra, hogy központi kérdéssé vált a szorult anyagi helyzetbe került légitársaságok sorsa. Többjük is arra kényszerült, hogy pénzügyi mentőövet kérjen az érintett kormányoktól. E szempontból kiemelkedő az USA példája, ahol a március végén elfogadott [koronavírus-segélycsomag](#) részeként közel 60 milliárd dolláros pénzügyi keretet hagytak jóvá a légitársaságok megsegítésére. Az összegből hitelek és hitelgaranciák formájában 25 milliárd dollár illeti a személyszállítással foglalkozó légitársaságokat, 4 milliárd pedig a teherszállításra specializálódottakat.



Az előbbiek további 25, az utóbbiak pedig 4 milliárd dolláros támogatást kapnak a munkavállalók bérének szeptemberig történő biztosítására. Megemlítendő, hogy ezeken kívül 17 milliárd dollárt a nemzetbiztonsági szempontból kritikus vállalatok hitelezésére különítenek el. Egyes források úgy sejtik, hogy ebből az összegből jutna a kulcsfontosságú és a globális légi közlekedésben megkerülhetetlen szerepet játszó vállalat, a Boeing támogatására is. Ennek tükrében érdemes figyelembe venni azokat a híreket is, amelyek 2020. április 9-én láttak napvilágot arról, hogy a [Boeing-nél](#) már a 10 százalékos létszámleépítés lehetőségét fontolgatják.

Az amerikai cégek mellett természetesen a többi kontinensen is fordultak már légitársaságok a kormányokhoz segítségért. Csak hogy néhány példát említsünk: Afrikában így tett a [Kenya Airways](#), Ázsiában a [Singapore Airlines](#), Ausztráliában a [Virgin Australia](#), Európában az [Air Franc-KLM-csoport](#), Dél-Amerikában pedig a kolumbiai [Avianca](#) kormányzati tárgyalásairól szóltak a híradások.

Az új koronavírus-járvány okozta piaci helyzet következtében már 2020 márciusában csődöt jelentett a brit [Flybe](#) légitársaság, valamint az egyesült államokbeli [Trans States Airlines](#) és [Compass Airlines](#) is. De veszélybe került a [South African Airways](#) fennmaradása is, mivel a már korábban csődvédelem alá helyezett céget arról értesítette a kormány, hogy az addig beígértéken felüli támogatásokra nem számíthat – ami most hatalmas kockázatot jelent a cég piacon maradása szempontjából.

A légitársaságok üzemeltetése a jelen körülmények között nem fenntartható, ezért a költségek féken tartása érdekében számos vállalat már megkezdte az alkalmazottak új munkakörbe helyezését, az óraszámuk csökkentését, illetve a létszámleépítést is. Csak néhány példa ezek közül:

- Az [Air Canada](#) március végén 16.500 dolgozója ideiglenes elbocsátásáról hozott döntést. Igaz, a kanadai kormány által nem sokkal később nyújtott [pénzügyi mentőöv](#) lehetővé teszi, hogy a vezetés vissza is vegye őket, hiszen a rendelkezésére bocsátott keretből tudja majd a bérüket fizetni.
- A [Norwegian Air Shuttle](#) közleményt adott ki arról, hogy a tizenegyezer munkavállalójának mintegy felétől kell megválnia ideiglenesen.
- A [Scandinavian Airlines](#) a munkavállalói 90 százalékának, körülbelül tízezer főnek az ideiglenes felfüggesztéséről adott hírt.
- A [British Airways](#) mintegy harminchatezer munkavállalójának a státuszát függesztették fel: az érintett munkavállalói a bérük 80 százalékára lesznek jogosultak a rendkívüli intézkedések időtartama alatt.
- Az [Air New Zealand](#) azzal számol, hogy egy év múlva legalább 30 százalékkal kisebb lehet a vállalat mérete, mint a járványt megelőzően volt.
- 2020. április 14-én, költségcsökkentésre hivatkozva, a [Wizz Air](#) is ezer fő leépítését jelentette be.

Fontos rávilágítani a repülőgépgyártók helyzetére is. A Boeing például a koronavírusssal kapcsolatos óvintézkedések részeként 2020. március 25-i kezdettel két hétre [abbahagyta](#) a gyártási folyamatokat a Puget Sound-i létesítményeiben. A határidő lejártával a kényszerszünetet határozatlan időre [meghosszabították](#), egyúttal

a North Charleston-i gyárban [felfüggesztették](#) a 787-es típus gyártását is. Április 21-én azonban már [újraindították](#) a Puget Sound-i létesítményekben a repülőgépek gyártását (sőt, időközben [3 D-s nyomtatású arcvédők](#) készítésébe is fogtak).

A másik legjelentősebb repülőgépgyártót, az Airbust szintén utolérték az új koronavírus-járvánnyal összefüggő intézkedések: március közepén [elrendelték](#) a francia- és spanyolországi üzemek négy napra történő leállítását, majd április elején a németországi (Bréma és Stade), illetve az USA-beli (Mobile) gyártási helyszínek működésének az [ideiglenes felfüggesztését](#).

Hozzá kell tenni, hogy a megrendelések lemondása is nehéz helyzetbe hozza a repülőgépgyártókat: csak márciusban 150 darab Boeing 737 MAX típusú repülőgépre leadott korábbi megrendelést [mondtak vissza](#) az ügyfelek, de a visszalépések más típusokat is érintenek. Az Airbus a 2020. április 8-án kiadott közleményében tudatta, hogy újratervezték a repülőgépeik gyártási ütemét, így körülbelül [egyharmaddal csökkentik](#) a legyártandó új repülőők számát.

A KILÁTÁSOK

Noha ma még nehéz megbecsülni, hogy pontosan mekkora kárt fog okozni a pandémia a légi közlekedés szempontjából, összehasonlítás végett érdemes rámutatni, hogy a korábbi járványok, például a 2003-as SARS vagy a többször visszatérő madárinfluenza esetében az volt a [tapasztalat](#), hogy azok általában egy-három hónappal a kitörésük után tetőztek, a légi közlekedés utaskilométerben mért teljesítményének a járvány előtti szintjére való visszatéréséhez pedig hat-hét hónapra volt szükség. A Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (*International Air Transport Association, IATA*) azonban már 2020 márciusában arra hívta fel a figyelmet, hogy ezúttal [nem biztos](#), hogy a hat hónap elegendő lesz a talpra álláshoz.

Mára már bizonyossá vált, hogy a polgári légi közlekedésben az új koronavírus-járvány következményeként egy, a korábbiaknál sokkal súlyosabb, globális krízishelyzetről beszélhetünk, amely 2020 márciusától drasztikus mértékben vettette vissza a teljes szektort: a személyszállító repülőgépek túlnyomó többsége hónapokig a földön kényszerül maradni, és a válság a normalizálódást követően is évekig éreztetni fogja a hatását.

A 2020. január 1-jei értékhez viszonyítva a második negyedév kezdetén világszinten [70](#), Európában pedig körülbelül [90 százalékkal](#) kevesebb járatot indítottak. Európa repülőterein márciusban [106 millióval csökkent](#) az utasok száma az egy évvel korábbihoz viszonyítva. Az Airports Council International Europe úgy értékeli, hogy 2020-ban az európai repülőtereknek előreláthatólag [23–29 milliárd](#) eurós bevételkieséssel kell számolniuk. Becsléseik szerint kedvezőbb esetben [873 millió utassal](#) lesz kevesebb, mint tavaly (35 százalékos visszaesés), a legrosszabb szcenárió alapján viszont [1,2 milliárddal](#) (48 százalékkal). Az új koronavírus-járvány előtt készült előrejelzések alapján az európai repülőterek utasforgalmának [2,3 százalékos növekedését várták](#) 2020-ra.



Az IATA a kezdeti, 2020. február 20-án készült [hatásvizsgálatában](#) úgy becsülte, hogy a járvány hatására idén 4,7 százalékos visszaesés várható az utaskilométerben mért teljesítményben a 2019 decemberében jelzethez (+4,1%) képest, a légitársaságok pedig globális szinten 29,3 milliárd dolláros bevételkieséssel néznek szembe. Ez a 2019. decemberi tényadatok és a 2020. december végére szóló előrejelzés alapján (éves szinten) 0,6 százalékos visszaesést jelentett volna.

A 2020. március 24-én kiadott, frissített [előrejelzés](#) készítésekor azonban már sokkal drasztikusabb visszaesést vártak az elemzők: 2019-hez képest az utaskilométerben mért teljesítményben 38 százalékos csökkenéssel, illetve 252 milliárd dolláros bevételkieséssel kalkuláltak. Az előbbi terén Európára prognosztizálták a legnagyobb visszaesést (-46%), míg az utóbbián az ázsiai és csendes-óceáni térség állt a becslések élén (-88 milliárd dollár). A 2020. április 14-én közzétett [legfrissebb hírek](#) szerint az IATA már 314 milliárd dollárban határozta meg a légitársaságok 2020-ra várt bevételkiesését, ami 2019-hez viszonyítva 55 százalékos visszaesést jelent. Az ugyanerre az időszakra vonatkozó légi személyszállításra (a belföldi és a nemzetközi utazásokra) irányuló kereslet csökkenését [48 százalékosra](#) becsülték. Az utaskilométerben mért teljesítményben a második negyedévben több mint [70 százalékos visszaesés](#) várható 2019 azonos időszakához viszonyítva.

A Boston Consulting Group modellezése alapján a kereslet normalizálódására vonatkozóan öt scenárió vázolható fel a légi közlekedési szektorban. A legnagyobb valószínűséget annak a forgatókönyvnek tulajdonítják, amely a szektor talpra állásának idejét [12–18 hónapra](#) becsüli, továbbá a járvány lassú és fokozatos alábbhagyásával, hónapokig tartó lezárásokkal és a határok lassú újranyitásával számol. Hozzáteszik azt is, hogy a fogyasztói bizalom lassú visszatéréseivel, gazdasági visszaeséssel és az utazásközvetítők csődjével kell kalkulálni.

Az IATA az előrejelzéseiben arra mutat rá, hogy várhatóan a [belföldi légi közlekedés](#) előbb fog talpra állni, mint a nemzetközi szegmens. De érdemes rávilágítani más, az iparágat jól ismerő elemzők becsléseire is. A Cowen Inc. elemzője, Helene Becker a *Forbes*nek úgy nyilatkozott, hogy [18–24 hónapig fog tartani](#), mire a légi forgalom bármilyen szempontból is a normálisnak tekinthető szintre tér vissza. Robert Stallard, a Vertical Research Partners elemzője szerint a légi közlekedési flotta aktivitása a [2019-es szintre aligha térhet 2025-nél](#) hamarabb vissza. Hozzátette, hogy a korábbi számításaihoz képest a 2020–2024-es időszakban az Airbus előreláthatólag 21, a Boeing pedig 26 százalékkal kevesebb repülőgépet fog gyártani. A repülőgépgyártás terén a Teal Group előrejelzése szerint a [mélypont 2022-ben várható](#), és csak 2024-re térhet vissza a piac a korábbi szintre.

Noha a krízis pontos munkaerőpiaci hatásai ma még nem vázolhatóak fel, érdemes felhívni a figyelmet az IATA által készített [kalkulációkra](#). Világszinten mintegy 65,5 millió ember megélhetése függ a légi közlekedési ipartól, köztük az olyan szektorokban dolgozók is, mint az idegenforgalom. Ebből 2,7 millió munkahelyet biztosítanak maguk a légitársaságok. A jelenlegi válsághelyzet azonban tehát nemcsak őket érinti súlyosan, hanem a légi közlekedéssel szorosan összefüggő ágazatokban dolgozók munkahelyét is veszélyezteti. Az [előrejelzések](#) arra világítanak rá, hogy a szigorú utazási korlátozásoknak már háromhavi érvényben

maradása esetén az ázsiai és csendes-óceáni térségben 11,2, Európában 5,6, Latin-Amerikában 2,9, Észak-Amerikában és Afrikában 2-2, míg a Közel-Keleten 0,9 millió munkahely kerülhet veszélybe.

Alexandre de Juniac, az IATA vezérigazgatója már márciusban úgy nyilatkozott, hogy a légitársaságoknak [200 milliárd](#) dolláros mentőövre van szükségük, és kiemelte, hogy a [kormányok](#) azzal tudnak hozzájárulni a légi közlekedési szektor megsegítéséhez, ha közvetlen pénzügyi támogatást nyújtanak a légitársaságoknak az utazási korlátozások következtében lecsökkent bevételeik kompenzációjára. Emellett segítséget jelenthet a légi közlekedési vállalatoknak például hitelek és hitelgaranciák nyújtása, illetve adókedvezmények biztosítása.

A várható ártrendeződések fontos dimenzióját képezi, hogy a légitársaságok korosodó és csak nagy költségek árán, gazdaságtalanul üzemeltethető repülőinek egy részét a válság következtében végleg kivonják a forgalomból, az új repülőgépekre leadott megrendeléseket pedig nagy valószínűséggel elhalasztják vagy lemondják. Ezzel kapcsolatban De Juniac [elmondta](#), hogy a következő 6-9 hónapban nem lesz igény sem új, sem használt repülőgépekre, ami azért is probléma, mert a légitársaságok így a használt repülőgépek értékesítése révén nem tudják növelni a készpénzállományukat.

A flották jelentős mértékű átalakításának a szükségességéről alkotott nézeteket támasztják alá azok a 2020. április elején megjelent [hírek](#) is, amelyek a világszinten is kiemelkedő piaci részesedéssel bíró Lufthansa által hozott üzleti döntésekre vonatkoznak. A cég ugyanis 6 darab Airbus A380-as, 7 darab Airbus A340-600-as, 5 darab Boeing 747-400-as típusú széles törzsű repülőgépét, rajtuk kívül pedig 11 darab Airbus A320-as keskeny törzsű, valamint 3 darab, a Lufthansa Cityline üzemeltetésében álló Airbus A340-300-as széles törzsű repülőgépét vonja ki a forgalomból, továbbá a tulajdonában álló Germanwings légitársaságot is fel fogja számolni. Alig egy héttel e döntések után a Lufthansa bejelentette, hogy az összes többi Airbus A340-600 típusú repülőgépére is [ugyanez a sors vár](#). A jelenlegi krízishelyzet szemléltetésére Carsten Spohr, a cég vezérigazgatója [elmondta](#), hogy a Lufthansa-csoport, amely magában foglalja a Lufthansán kívül az Austrian Airlinest, a Brussels Airlinest, a Eurowingset, valamint a Swis International Airlinest is, mostanában napi háromezer utasnál is kevesebbet szállít, míg a járványt megelőzően ez a szám 350 ezer fő volt. Hozzátette, hogy állami segítség nélkül a cégcsoport nem tudna túlélni, mivel most óránként nagyjából 1 millió euróval csökken a likviditása.

A Lufthansa példáját vélhetően számos légitársaságnak követnie kell, hiszen a túléléshez – sok más tényező mellett – a flották racionalizálása is kulcsfontosságú. Súlyos problémát jelent az is, hogy számos vállalatnak csak [két-háromhavi](#) készpénztartalék áll rendelkezésére, ezért a már több mint egy hónapja tartó korlátozások jelentős kérdéseket vetnek fel a piacon maradási képességük kapcsán. Itt fontos kiemelni, hogy egyes diszkont légitársaságok, például a Wizz Air vagy a Ryanair, likviditási szempontból a többieknél jobb esélyekkel néznek szembe a légi közlekedési piacon kialakult válsághelyzettel. A március közepén közzétett [adatok](#) szerint akkor az előbbi 176, az utóbbi 170 napi üzemelést lehetővé tevő likviditással rendelkezett, ami az európai légitársaságok között vezető pozíciót jelent. Viszonylag



kedvező a helyzete a szintén diszkont brit EasyJetnek is: esetükben 113 napra elegendő fizetőképességgel számoltak. Ugyanakkor a Lufthansa-csoport csak 51, az ugyancsak diszkont Norwegian Air Shuttle pedig csupán 26 napra elegendő likviditással rendelkezett. Hozzá kell tenni, hogy az utóbbinak négy leányvállalata a 2020. április 20-i híradások szerint már [csődöt is jelentett](#).

Brian Pearce, az IATA vezető közgazdásza arra világított rá, hogy a második negyedévben [61 milliárd](#) dollárra tehető az az összeg, amit a tartalékaikból kényszerülnek felélni a légitársaságok. Ezért a kormányoktól remélt pénzügyi mentőöv mellett a likviditásukat segítheti, ha például halasztott fizetésre kapnak lehetőséget: az Eurocontrol tagállamai arról állapodtak meg, hogy 1,1 milliárd euró értékű légi forgalmi irányítási díj kifizetésének a [halasztását](#) engedélyezik a nehéz helyzetbe került légitársaságok számára. Hasonlóan fontos kérdés a készpénz szűkében lévő vállalatok számára a járvány következtében fel nem használt sok ezer repülőjegy árának a visszafizetése: ha a [35 milliárd dollár](#) összértékű jegyet minden esetben vissza kellene téríteni az utasoknak, az egyes légitársaságokat csődbe is vinne. Ezért kezd gyakorlattá válni, hogy a cégek későbbiekben felhasználható [kuponokat](#) adnak az utasoknak készpénz helyett. A légitársaságok terhei csökkentését célzó további fontos intézkedések egyike a [repülőtéri résidőkre](#) vonatkozó uniós követelménynek a 2020. október 24-ig történő ideiglenes felfüggesztése. (Az előírás értelmében a légitársaságok csak akkor „vihetnék át” a részükre kiosztott résidőket a következő naptári évre, ha legalább 80 százalékukat az adott évben felhasználják.)

A légi közlekedésben érintett vállalatok folyamatosan mérlegelik az újraindítás lehetőségét, ám amíg utazási korlátozások vannak érvényben, jelentősebb visszarendeződésre nem számíthatnak. Egyes légitársaságok, például a teljesen leállított [Austrian Airlines](#) vagy a [Turkish Airlines nemzetközi](#) járatainak az eredetileg tervezett leállási időszakát május 17-ig, illetve [május 20-ig meghosszabbították](#), míg mások (pl. az [Etihad Airways](#) vagy az [IndiGo](#)) esetében már a május elejétől történő fokozatos újraindulást tűzték ki célul. Az új koronavírus okozta járvány fő kiindulási pontjaként számon tartott kínai [Vuhan](#) város repülőtere 2020. április 8-án, mintegy 11 hét után megnyitotta kapuit a belföldi légi forgalom előtt.

KONKLÚZIÓ

Az új koronavírus-járvány korábban soha nem látott mértékű, globális visszaesést okozott a polgári légi közlekedésben, amit egy súlyos konnektivitási válságként is értelmezhetünk. 2020. március közepére a nemzetközi személyszállítás helyzete – és sok helyen a belföldi is – ellehetetlenült világszerte, a korlátozások miatt a töredékére csökkent a légi forgalom, ugyanakkor a légi úton történő teherszállítás a válságkezelés fontos eszközévé vált, hiszen a járvány közepette az egészségügyi berendezések és felszerelések szállítmányozása kulcsfontosságú feladattá vált.

A szektor kilátásai ma még meglehetősen borúsak: 2020 második negyedévében rekordveszteségeket kell elkönyvelnie a teljes iparágaknak; a jelen állás szerint idén csupán a légitársaságok bevételkiesése 314 milliárd dollárra tehető; s vélhetően csak lassú, fokozatos normalizálódásra lehet számítani, és a jelenlegi válság még évekig fogja éreztetni a hatásait.

Az elsődleges kérdés, hogy a járványügyi helyzet miként alakul a továbbiakban, és mennyire válik lehetővé, hogy az államok feloldják az érvényben lévő utazási korlátozásokat. Mindez ugyanis előfeltétele annak, hogy a légi közlekedési szektor szolgáltatásaira ismét kereslet mutakozzon. Látni kell ugyanakkor, hogy az újraindulásnak is vannak kockázatai: habár az egyfelől nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a légitársaságok végre bevételekhez jussanak, másfelől viszont az utasoknak a kezdeti időszakban várható alacsony száma ismét gazdaságtalan üzemelést eredményezhet. Azaz csak fokozatos, elhúzódó kilábalás lehetséges. Továbbá jelentős átalakulásokra is kell számítani a légi közlekedésben. A légitársaságok a flottájuk szerkezetének, méretének és személyzeti állományának is a racionalizálására kényszerülnek. A jelenlegi válság előreláthatólag évekre visszaveti a repülőgépgyártás iránti igényt is.

Kérdés az is, hogy a légitársaságok mennyire tudják megtartani a jelenlegi útvonalhálózataikat, és azokon keresztül az egyes államok az összekapcsoltságukat, konnektivitásukat fenntartani. A gazdaságtalan üzemelés elkerülése érdekében egyes vállalatok kivonulhatnak bizonyos piacokról, míg mások az így kieső kapacitásokban lehetőséget láthatnak – mindez nemcsak gazdasági szemléletű átrendeződést eredményezhet, de egyúttal az útvonalak újrafelosztásáért zajló geopolitikai versengésnek is a tanúi lehetünk. Vannak – és valószínűleg lesznek is – olyan légitársaságok, amelyek nem tudnak menekülni a szorult piaci helyzetükből, és csődbe mennek.

Ezen a ponton érdemes rávilágítani az üzleti szféra és a kormányok közötti együttműködés fontosságára is: számos légitársaságnak csak az érintett kormánytól remélt pénzügyi mentőöv jelentheti a kiutat a válságból, mivel a jelentős részüknek csak néhány hónapra elegendő készpénztartaléka van, így egy hosszan elhúzódó, kényszerű üzemszünet rendkívüli kihívást jelent számukra. A jelenlegi válság ezért a tanulópénzt is megfizetteti a vállalatokkal, de a most szerzett tapasztalatok nagyobb mennyiségű készpénz tartalékolására ösztönözhetik őket a jövőben, hiszen bebizonyosodott, hogy egy ilyen helyzetben azok a cégek tudnak rugalmasabban reagálni, amelyeknek nagyobb tartalékai vannak.

Noha költségcsökkentő intézkedéseket a magyar hátterű Wizz Air is jelentett be, az átlagosnál jobb likviditási helyzete vélhetően elősegíti, hogy könnyebben vészelje át ezt az időszakot. Mivel a légitársaságnak éppen Budapestről indul a legtöbb járata, minden bizonnyal kulcsfontosságú szerepet fog játszani a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalmának a felélénkülésében, ami pedig optimális esetben elősegítheti, hogy Budapest légi közlekedési csomópont szerepe a visszarendeződés évei során megerősödjön.

Ma még kérdéses, hogy a légi közlekedési szektorban és a kapcsolódó iparágakban milyen nagyságú munkanélküliséghez fog vezetni az új koronavírus-járvány okozta helyzet, de az államok számára mindenképpen fontos feladat lesz, hogy az



olyan kapcsolódó nemzetgazdasági ágazatokban is elősegítsék a visszarendező-dést, amelyek szoros összefüggésben vannak a légi közlekedéssel – így például a turisztikai szektorban. A helyzetet tovább bonyolítja, hogy a jelenlegi világjárvány egyben bizalmi válsággal is jár: a korlátozások feloldását követően is vélhetően sokan fognak óvatosságból a légi közlekedéstől és összességében az utazástól egy ideig távol maradni, ami tovább lassítja a normalizálódás ütemét. Ebből következik, hogy az államok *soft power* képességei tekintetében is kihívást jelent a válság: minél előtt ismét vonzóvá kell tenniük az utazást, a turizmust, s ebben az országmárkák láthatóvá tétele és hangsúlyozása kétségkívül fontos szerepet fog kapni.

A szerző az Antall József Tudásközpont munkatársa.