

**Koniec 2020 r. nie przynosi pozytywnych wieści dla lotnictwa w Europie ani na świecie. Sytuacja pandemiczna każe przewidywać, że kryzys lotniczy zostanie z nami na dłużej. Jednak z Chin dobiegają informacje o odradzaniu się sektora krajowych lotów lotniczych.**

## **Sytuacja pandemiczna w Azji lepsza niż w Europie**

Państwa azjatyckie szybciej niż Europa i USA poradziły sobie z pandemią, co najprawdopodobniej przyspieszy przesunięcie się głównego centrum lotnictwa z Zachodu na Wschód. Wśród 42 przewoźników, którzy ogłosili upadłość bądź ubiegali się o dodatkowe wsparcie finansowe, 25 pochodzi z Europy i USA, a tylko 5 z rejonu Azji i Pacyfiku. Redukcja zatrudnienia w lotnictwie jest również mniejsza w tym rejonie – dla porównania jest to: 144.000 w USA oraz 116.000 w Europie, a w regionie Azji i Pacyfiku odpowiednio 90.000 osób.

Chińskie lotnictwo krajowe powoli wraca do wyników sprzed pandemii. Wydaje się, że wprowadzone w centrum wybuchu epidemii – mieście Wuhan, a następnie całej prowincji Hubei kwarantanna, powszechne przeprowadzanie testów i objęcie 14-dniowym odosobnieniem osób podróżujących do regionów dotkniętych COVID pozwoliło na utrzymanie niskiego poziomu zachorowalności w innych regionach. Ze względu na restrykcyjne kroki w przemieszczaniu się, podjęte w celu zmniejszenia zachorowalności, chiński rynek lotniczy skurczył się aż o 80% w pierwszej połowie 2020 r.

## **Stymulacja chińskiego lotnictwa krajowego**

Chiński rząd uruchomił programy pomocowe w celu wsparcia sektora lotniczego (oczywiście także w celu pomocy trzem największym rządowym przewoźnikom, t.j. Air China, China Southern, China Eastern). Programy te obejmowały subsydia bezpośrednie, zmniejszanie opłat dla przewoźników, subsydiowanie cen biletów. Pozwoliło to na obniżenie kosztów operacji i chwilowe odciążenie przewoźników, bez konieczności zmiany ich modelu biznesowego.

Chińczycy byli zachęceni przez rząd do podróży w trakcie tzw. Złotego Tygodnia w październiku 2020 r. Około 550 mln osób podróżowało w tym okresie. W ubiegłym roku ze względu na restrykcje pandemiczne w innych krajach, wielu z nich zdecydowało się podróżować wyłącznie w obrębie kraju, przez co liczba zarezerwowanych przelotów krajowych wzrosła w porównaniu z tożsamym okresem z 2019 r. aż o 10,5%.

Dodatkowo, przewoźnicy w kreatywny sposób stymulowali zainteresowanie lotami. China Eastern jako pierwsza zaproponowała pasażerom o statusie *frequent flyer* promocyjny program pozwalający na zakup nielimitowanych weekendowych lotów do końca 2020 r. w

cenie 480 USD. Promocja wzbudziła tak duże zainteresowanie, że zdecydowano się ją kontynuować do końca lipca 2021 r. w cenie 500 USD. Pomysł został szybko skopiowany przez innych chińskich przewoźników.

### **Wzrost liczby lotów krajowych jako efekt stymulacji**

W rezultacie podjętych działań w dość szybkim tempie popyt na krajowe przeloty zaczął wracać do poziomu sprzed pandemii. Już we wrześniu 2020 CAAC (Civil Aviation Administration of China) wskazała, że liczba pasażerów krajowych wyniosła 47,75 millionów, czyli 98% tożsamego okresu w 2019 r.

Należy pamiętać, że akcjonariuszami dużych przewoźników chińskich są w dużej mierze rządy miast i prowincji bądź spółki powiązane z państwem. W przeciwieństwie do Zachodu, gdzie rentowność jest kluczowym czynnikiem, istnienie przewoźnika bądź otwarcie połączenia lotniczego do wskazanej destynacji jest nierzadko kwestią prestiżu politycznego, a kwestie ekonomiczne schodzą na dalszy plan.

Chińscy przewoźnicy w dużej mierze nadal nie są rentowni, jednak w dłuższej perspektywie tworzenie linii lotniczych, budowa odpowiedniej infrastruktury lotniskowej i transportowej może pomóc w stymulacji różnych gałęzi gospodarki. W tym kontekście warto wspomnieć o facylitacji wispy i prowincji Hainan – ogłoszenie utworzenia przez China Eastern dodatkowej linii lotniczej, częściowy ruch bezwizowy dla obcokrajowców, utworzenie przez prezydenta Xi specjalnej strefy ekonomicznej. Wszystko to ma na celu przekształcić Hainan w centrum wolnego handlu w miejsce Hong Kongu.

Finansowe stymulowanie wzrostu lokalnych przewoźników przez rząd chiński pomoże mniej zamożnym regionom czerpać zyski z turystyki, przyciągać inwestorów, poprawiać skomunikowanie z innymi regionami Chin i świata, a przez to zwiększać ich zamożność i prestiż polityczny. Jest to niezwykle istotny czynnik, który od lat odgrywa istotną rolę w budowaniu potęgi chińskiego lotnictwa.

