Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 1.07.2020 www.osw.waw.pl

Niemcy: pomoc rządu dla Lufthansy w zamian za udziały w firmie

Konrad Popławski

25 czerwca większość akcjonariuszy, posiadająca 98% udziałów, zaakceptowała warunki pomocy publicznej dla Lufthansy. Na mocy porozumienia państwo poprzez fundusz kryzysowy Wirtschaftsstabilisierungsfonds przejmie 20% akcji firmy za 5,7 mld euro i udzieli jej kredytu na 3 mld euro z państwowego banku KfW. Tym samym Lufthansa po 23 latach od prywatyzacji stanie się znów częściowo spółką skarbu państwa. Rząd zobowiązał się wobec Komisji Europejskiej do zbycia udziałów w przedsiębiorstwie po sześciu latach bądź, w ostateczności, do przygotowania w tym czasie planu jego restrukturyzacji. W okresie, gdy akcjonariuszem firmy będzie państwo, nie będzie ona mogła wypłacać dywidend i premii dla menedżerów.

Komentarz

- Pakiet daje gwarancję, że Lufthansa nie upadnie. Obroty koncernu w ostatnich trzech miesiącach spadły o co najmniej 1,2 mld euro. Uzyskanie pomocy nie oznacza jednak rezygnacji z bolesnych cięć. Rynek lotniczy powróci do poziomu sprzedaży z 2019 r. najwcześniej w 2022 r., dlatego Lufthansa będzie zmuszona do zwolnienia nawet 26 tys. ze 138 tys. zatrudnionych (połowa zwolnień dotyczy pracowników w RFN). Wejście państwa do grona akcjonariuszy koncernu sprawi, że będzie on zobowiązany postępować w sposób bardziej odpowiedzialny społecznie, co może generować znaczne koszty. Przedsiębiorstwo będzie musiało się liczyć z wypłatą pełnych odszkodowań dla klientów, którzy nie wykorzystali swoich biletów w czasie pandemii, a także z większymi trudnościami z przeprowadzaniem dalszych masowych zwolnień. W pesymistycznym scenariuszu koncern może wymagać kolejnego dokapitalizowania w przyszłym roku.
- Kanclerz Angeli Merkel udało się przeforsować znaczącą pomoc dla Lufthansy przy stosunkowo łagodnych warunkach ze strony KE. Firma straci jedynie niewielką część najważniejszych aktywów, którymi są sloty, czyli prawa do startu i lądowania na najważniejszych lotniskach świata. Komisja ostatecznie zażądała od niej odstąpienia w ciągu trzech lat innym europejskim przewoźnikom w sumie 48 slotów – po 24 we Frankfurcie i w Monachium. To zdecydowanie łagodniejsze rozwiązanie od pierwotnej propozycji oddania 120 slotów (przy czym Lufthansa była gotowa do rezygnacji jedynie z 18). Pomoc państwa dla firmy ostro skrytykowały linie Ryanair, które zapowiedziały skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE. Wcześniej podobne skargi irlandzki przewoźnik

złożył przeciwko wsparciu Air France i skandynawskiego SAS.

- Przykład pomocy dla Lufthansy ogniskuje dwa główne dylematy związane z dostosowaniem zasad konkurencji w UE do sytuacji po pandemii. Po pierwsze państwa z dużymi zasobami budżetowymi, zwłaszcza z Europy Północnej, wywierają na KE presję dotyczącą zgody na dofinansowanie przedsiębiorstw, które wpadły w kryzys nie ze swojej winy, natomiast kraje Południa często nie mają wystarczających środków na tego typu wsparcie, co może pogłębić dysproporcje ekonomiczne w UE. Symptomatyczne jest, że w czasie pandemii to podmiotom niemieckim udzielono około połowy pomocy publicznej, na którą zgodziła się Komisja. Po drugie największe państwa wspólnoty próbują wykorzystać COVID-19 do usankcjonowania nowych mechanizmów wsparcia dla europejskich czempionów (wywodzących się najczęściej z tych właśnie krajów), którzy mają zyskać szansę rywalizowania z subsydiowanymi konkurentami pozaeuropejskimi, zwłaszcza z Chin. Podobne propozycje pojawiły się w niemiecko-francuskiej koncepcji utworzenia funduszu odbudowy gospodarki UE z maja br.