

Kłopoty Kingfisher Airlines

#Lotnictwo cywilne 22 lutego 2012

Indyjska Kingfisher Airlines odwołała wczoraj 65 z 240 lotów, wykorzystując jedynie 28 z 65 posiadanych samolotów. Powodem jest bardzo zła sytuacja finansowa.



Airbus 320-200 linii Kingfisher na lotnisku w Bangalore. Połowę floty przewoźnika (łącznie z maszynami niskokosztowej Kingfisher Red) stanowią samoloty rodziny A319/320/321. Tylko nieco mniej - 27 egz. - to regionalne ATR 42-500 i ATR 72-500. Dalekie trasy obsługuje 5 Airbusów 330-200 / Zdjęcie: Kingfisher Air

Kingfisher Airlines jest młodą, indyjską linią lotniczą, założoną w 2003. Jeszcze w grudniu ubiegłego roku była drugą - pod względem liczby przewożonych pasażerów - linią lotniczą kraju. Dzisiaj jest zaledwie piątą. Co gorsza, istnieją przesłanki, by twierdzić, że będzie musiała ogłosić upadłość.

W ciągu ostatnich paru tygodni z pracy z Kingfisher zrezygnowało ponad 50 pilotów - nie otrzymywali pensji od grudnia 2011. Centralny bank Indii uznał, że zaciągnięte przez linię kredyty są nieściągalne i spisał je na straty. Obecnie, by zapewnić możliwość kontynuowania działalności, władze linii finalizują negocjacje z następnymi pożyczkodawcami, konsorcjum małych banków... Duże nie chcą już kredytować działalności przewoźnika. Wreszcie, już w ubiegłym roku musiano na stałe wycofać z eksploatacji 15 samolotów, ponieważ nie było środków na przeprowadzenia wymaganych przeglądów i remontów. Zanotowano także opóźnienia w płaceniu rat za dzierżawienie maszyn pasażerskich.

Mimo, że Kingfisher Airlines wdarła się przebojem na rodzimy rynek i czeka na dostawy ponad 90 zamówionych samolotów Airbusa, przynosiła od początku działalności poważne straty. O ile w okresie przed kryzysem było one stosunkowo niewielkie, rzędu 40-90 mln USD rocznie, od 2008 wynoszą one niebagatelne 220-360 mln USD, czyli 13-22% obrotów.

Członkowie zarządu przedsiębiorstwa tłumaczą, że sytuacja ta wynika ze zwiększających się cen paliw i stóp procentowych, wzrastającej konkurencji oraz zmniejszających się cen biletów. Przedstawiciele indyjskich mediów wskazują jednak, że straty - choć w mniejszym zakresie - notuje także większość pozostałych, rodzimych linii lotniczych (zobacz także: [Indyjskie linie chcą miliarda dolarów](#)). Obwiniają za to w dużej mierze władze, nakładające na przewoźników wysokie podatki i czerpiące zyski w cel za wwóz do kraju paliwa lotniczego. Minister transportu jest także atakowany za brak strategii dla sektora i ograniczanie się do reprezentowania interesów jedynie największej i państwowej Air India, w tym m.in. tolerowanie wielokrotnego wzrostu opłat lotniskowych.

Z drugiej jednak strony media zwracają uwagę na błędy w zarządzaniu liniami lotniczymi. Panuje powszechne przekonanie, że są one niskokosztowe. Owszem, jeżeli chodzi o ceny biletów. Indyjskim przewoźnikom nie udało się jednak skutecznie zredukować kosztów własnych, które ciągle są za wysokie.

Powiązane wiadomości

[Kłopoty Kingfisher Airlines \(2012-02-22\)](#)

[Indyjskie linie chcą miliarda dolarów \(2008-10-12\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o