

## Η εξαφάνιση των εθνικών αερομεταφορέων της Ευρώπης

---

2017/09/25 15:35 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

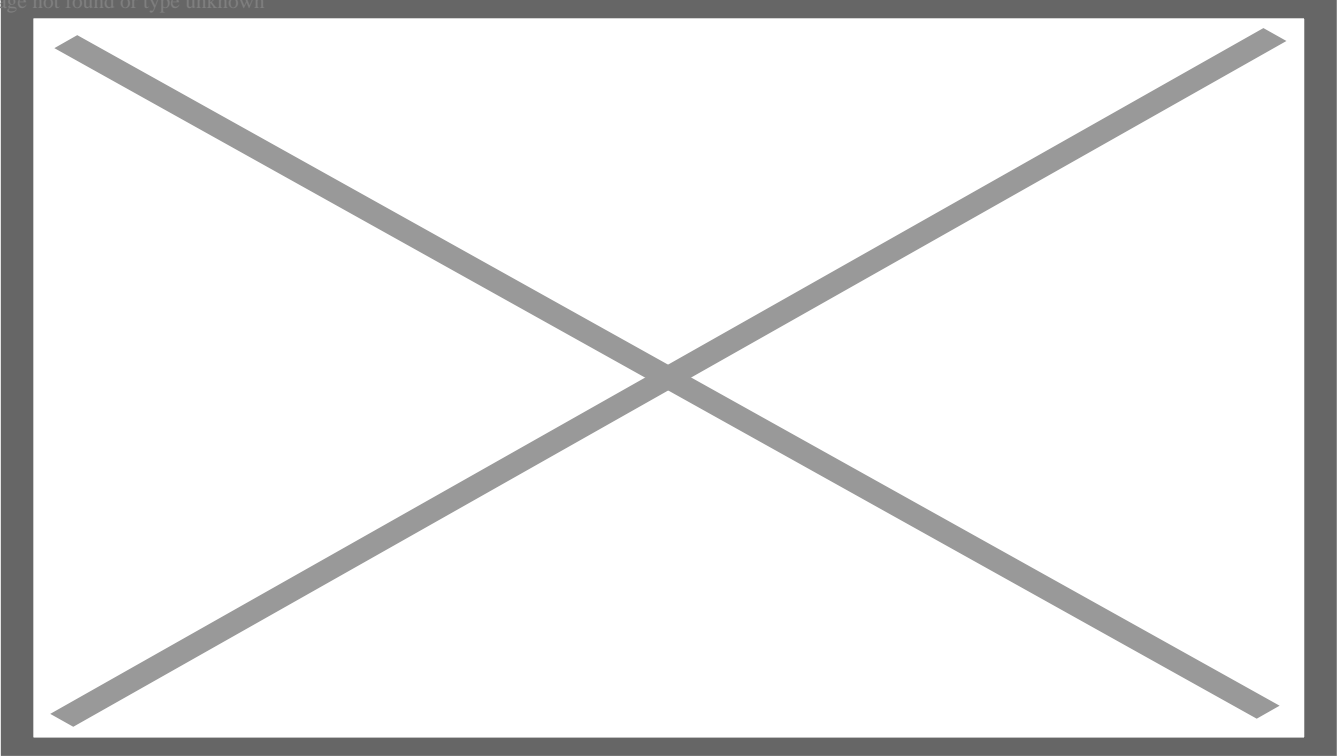
---

Τους τελευταίους τρεις μήνες, ο ευρωπαϊκός κλάδος αερομεταφορών μετρά δύο θύματα: την Alitalia, μία εταιρεία - σύμβολο κάποτε της τρίτης μεγαλύτερης οικονομίας του ευρώ, και την Air Berlin, δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική της Γερμανίας.

Παρά τις αλλεπάλληλες προσπάθειες να τους δοθούν νέα φτερά, κανείς δεν έπεσε από τα σύννεφα με την πτώχευσή τους.

Από την παγκόσμια κρίση του 2008 και ειδικά από το 2012 και έπειτα, με την κρίση χρέους στο απόγειό της, είχαμε ένα κύμα χρεοκοπιών, ιδιωτικοποιήσεων και συγχωνεύσεων, που έχει κάνει τους εθνικούς αερομεταφορείς της ηπείρου να μοιάζουν με είδος υπό εξαφάνιση.

Μέσα σε αυτό το διάστημα ο εντεινόμενος ανταγωνισμός από τις εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά και από τους αερομεταφορείς της Μέσης Ανατολής, λάθη στρατηγικής, το αυστηρότερο ρυθμιστικό πλαίσιο, αλλά και η εκτίναξη - έστω και προσωρινά - των τιμών του πετρελαίου άλλαξαν σημαντικά το τοπίο.



Το άμεσο μέλλον επιφυλάσσει περαιτέρω αλλαγές, με τους ειδικούς να διαβλέπουν έντονες τάσεις συγκέντρωσης.

Αυτό, άλλωστε, μας δείχνει και η εμπειρία των ΗΠΑ, όπου μετά το 2008 ο αριθμός των παικτών περιορίστηκε δραστικά.

Πριν δούμε, όμως, τι περιμένει τον κλάδο τα επόμενα χρόνια, αξίζει να θυμηθούμε τα όσα έγιναν την τελευταία δεκαετία. Τις εταιρείες, που **βίωσαν αίφνης χαμηλές πτήσεις και είτε χάθηκαν από το ραντάρ είτε απορροφήθηκαν από άλλες** και άλλαξαν τον ευρωπαϊκό χάρτη αερομεταφορών.

### **Οι κινήσεις της Lufthansa**

Η κορυφαία αεροπορική της Γερμανίας Lufthansa, η οποία σήμερα ετοιμάζεται να αποκτήσει σημαντικό ενεργητικό της Air Berlin, έβαλε από νωρίς στο στόχαστρο μικρότερους αερομεταφορείς, σε μία προσπάθεια να απαντήσει στη συγχώνευση των Air France και KLM, που δημιούργησε το 2004 έναν γαλλο-ολλανδικό κολοσσό.

Οι κινήσεις της ήταν καθοριστικές. Το 2005 πέρασε στον έλεγχο της ο ελβετικός αερομεταφορέας Swiss Air. Το 2009 ακολούθησε η εξαγορά της αυστριακής Austrian Airlines, ενώ από πέρυσι έχει τον πλήρη έλεγχο και της βελγικής Brussels Airlines.

### **Η ισπανική Iberia**

Ο εθνικός αερομεταφορέας της Ισπανίας ιδιωτικοποιήθηκε από το 2001, με εισαγωγή στο Χρηματιστήριο της Μαδρίτης.

Από τότε η βρετανική British Airways απέκτησε μετοχικό μερίδιο άνω του 10% και θέση στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Η ευρωπαϊκή κρίση χρέους έκοψε τα φτερά της ισπανικής εταιρείας.

Από την παγκόσμια κρίση του 2008 και ειδικά από το 2012 και έπειτα, με την κρίση χρέους στο απόγειό της, είχαμε ένα κύμα χρεοκοπιών, ιδιωτικοποιήσεων και συγχωνεύσεων, που έχει κάνει τους εθνικούς αερομεταφορείς της ηπείρου να μοιάζουν με είδος υπό εξαφάνιση.

Το 2011 η μητρική της British Airways, IAG, την εξαγόρασε και ακολούθησε μία άκρως επώδυνη διαδικασία αναδιάρθρωσης, με την κατάργηση χιλιάδων θέσεων εργασίας. Το 2015 η IAG απέκτησε τον έλεγχο και της ιρλανδικής Aer Lingus.

### **Κορεάτες στην Τσεχία**

Ο τσεχικός εθνικός αερομεταφορέας Czech Airlines από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 αντιμετώπιζε σοβαρότατα προβλήματα και κινδύνευε με ελεύθερη πτώση. Το σωσίβιο ήταν κορεατικό.

Το 2013, ύστερα από μία δεκαετία ζημιών, η Korean Airlines εξαγόρασε από το τσεχικό δημόσιο μερίδιο 44% της Czech Airlines έναντι μόλις 3 εκατ. δολαρίων, αλλά και ανέλαβε να δώσει στην εταιρεία τις απαραίτητες ενέσεις ρευστότητας για να συνεχίσει να πετά.

Έκτοτε οι πινακίδες στο αεροδρόμιο Vaclav Havel υποδέχονται τους επισκέπτες σε τρεις γλώσσες: τσεχικά, αγγλικά και κορεατικά.

### **Χάθηκε η Malev**

Η Malev, εθνικός αερομεταφορέας της Ουγγαρίας, ιδρύθηκε το 1946 και στις αρχές του 2012 πετούσε σε 50 πόλεις 34 χωρών με στόλο 22 αεροσκαφών. Και ξαφνικά στις 3 Φεβρουαρίου του 2012 τα αεροσκάφη της καθηλώθηκαν.

Στις 14 του ίδιου μήνα κήρυξε και επισήμως χρεοκοπία και το Μητροπολιτικό Δικαστήριο της Βουδαπέστης έδωσε εντολή ρευστοποίησης, καθώς δεν βρέθηκε αξιόπιστος επενδυτής και η κρατική διάσωση δεν ήταν δυνατή βάσει του κοινοτικού δικαίου.

### **Στην Πορτογαλία**

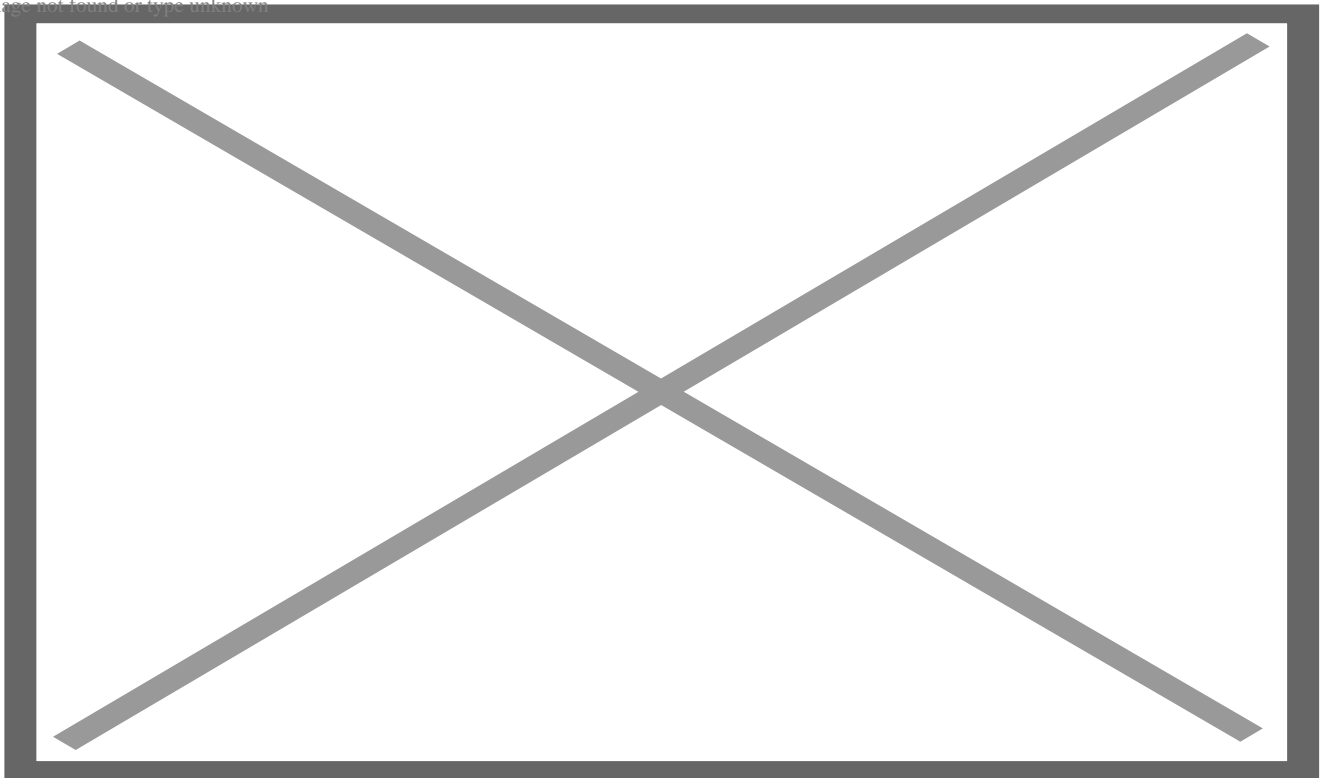
Με τη χώρα δέσμια της μνημονιακής υποχρέωσης για ιδιωτικοποιήσεις, η Λισαβόνα πούλησε το 2015 στην ιδιωτική εταιρεία Gateway το πλειοψηφικό μερίδιο που διατηρούσε στην TAP Air.

Η Gateway είχε τη στήριξη του ιδρυτή της JetBlue Ντέιβιντ Νίλμαν. Λίγους μήνες αργότερα το δημόσιο επαναγόρασε ένα μερίδιο και ανέκτησε τον έλεγχο με 50%. Μετά τις ζημιές ύψους 120 εκατ. δολ. το 2015, η TAP κατάφερε να εμφανίσει μικρά κέρδη την περασμένη χρονιά.

### **Σενάρια για το μέλλον**

Οι ειδικοί εκτιμούν ότι οι τελευταίες εξελίξεις θα ανοίξουν την όρεξη για νέες συμφωνίες εξαγορών και συγχωνεύσεων στον κλάδο. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν πέντε μεγάλοι παίκτες στην ευρωπαϊκή αγορά: η Lufthansa, η IAG, η Air-France KLM και οι χαμηλού κόστους Ryanair και EasyJet.

Image not found or type unknown



Οι περισσότερες εξ αυτών φέρεται να έχουν βάλει στο στόχαστρο μικρότερους ανταγωνιστές, που γνωρίζουν ότι είναι δύσκολο να επιβιώσουν μόνοι.

Πέρα από τις TAP Air, Czech Airlines, στις οποίες αναφερθήκαμε και νωρίτερα, το ενδιαφέρον έχουν προσελκύσει οι Air Malta, Finnair, Tarom και Luxair.

Θα μπορούσαν είτε να περάσουν στον έλεγχο (μερικό ή πλήρη) κάποιου μεγαλύτερου παίκτη, είτε να επιδιώξουν συνένωση δυνάμεων με κάποιον «ίσο». Σε κάθε περίπτωση τα επόμενα χρόνια οι παίκτες στην αγορά θα είναι μάλλον λιγότεροι.

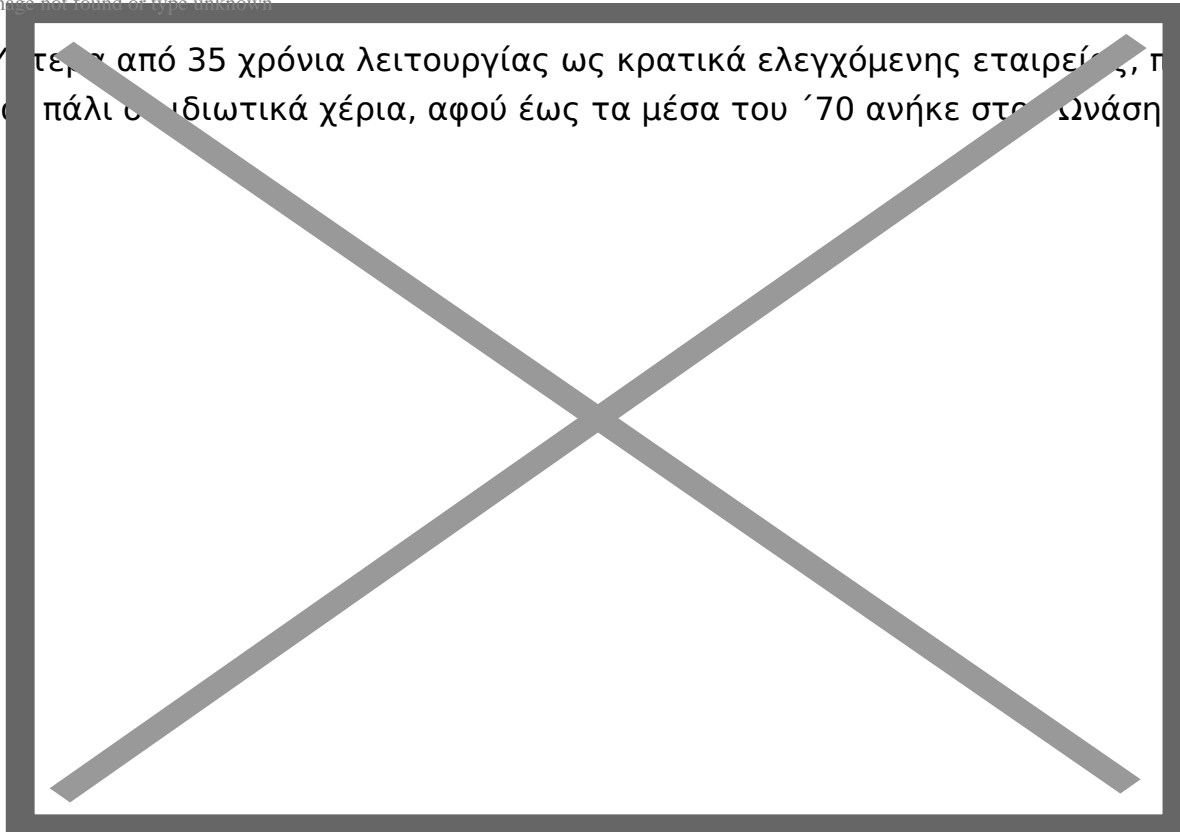
## Η Ολυμπιακή Αεροπορία

Ο εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδας, που από σύμβολο της χώρας έγινε κάποια στιγμή σύμβολο κακοδιαχείρισης, ιδιωτικοποιήθηκε το 2009.

Ο όμιλος MIG εξαγόρασε την Ολυμπιακή Αεροπορία έναντι 177,2 εκατ. ευρώ, με το κράτος να αναλαμβάνει το κόστος του προγράμματος εθελουσίας εξόδου των εργαζομένων.

Image not found or type unknown

Υπέρανε από 35 χρόνια λειτουργίας ως κρατικά ελεγχόμενη εταιρεία, πέρασε έτσι και πάλι στα ιδιωτικά χέρια, αφού έως τα μέσα του '70 ανήκε στην κυβέρνηση.



H

συμφωνία με τη MIG υπεγράφη στις 23 Μαρτίου 2009 και την επομένη η Ολυμπιακή μετονομάστηκε σε Olympic Air. Στόχος τότε ήταν η ανάδειξή της σε μία ηγέτιδα δύναμη Νοτιοανατολικής Μεσογείου, αλλά η εξέλιξη δεν ήταν η προσδοκώμενη. Ακολούθησε έτσι η συγχώνευση με την Aegean.

Αν και οι δύο εταιρείες επεδίωκαν την δημιουργία «εθνικού πρωταθλητή» από το 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε το πράσινο φως στη συμφωνία το 2013.

Το 2011 η Κομισιόν είχε βάλει προσωρινά φρένο στα σχέδια, επικαλούμενη ανησυχίες για συνθήκες μονοπωλίου στην ελληνική αγορά.

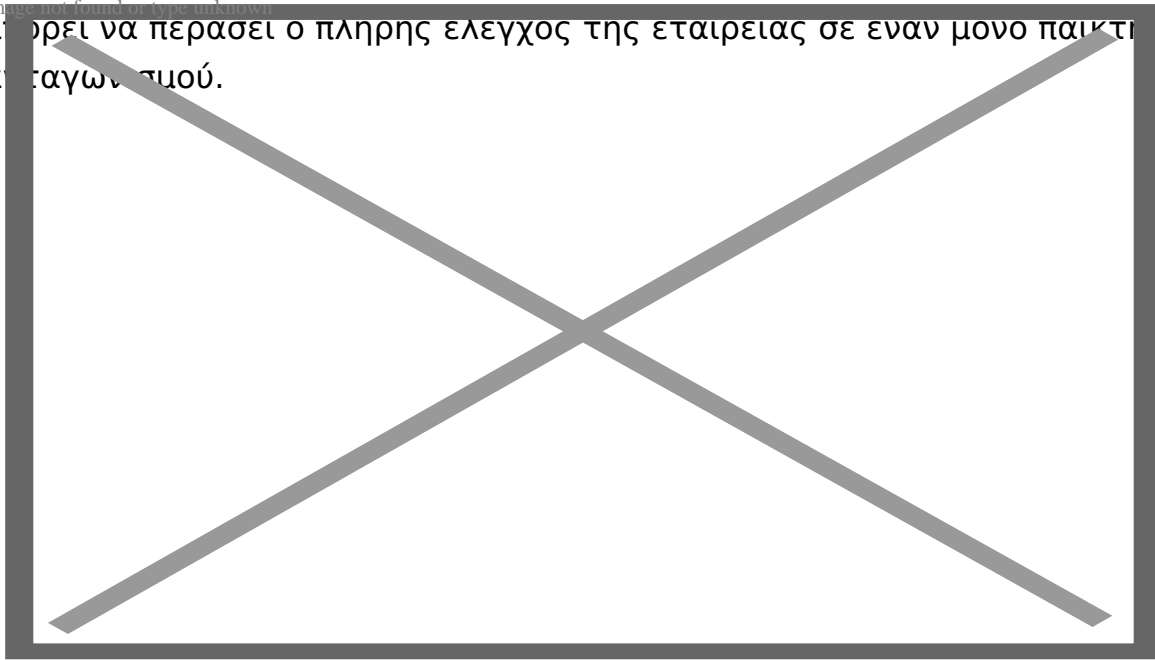
## Η περίπτωση των Air Berlin και Alitalia

Η Air Berlin, η οποία απασχολεί περισσότερους από 8.000 εργαζομένους, κατέθεσε

αίτηση για υπαγωγή σε καθεστώς χρεοκοπίας τον περασμένο μήνα, όταν ο βασικός μέτοχος της Etihad Airways απέσυρε τη χρηματοδότηση ύστερα από αρκετά χρόνια ζημιών.

Με τη χώρα σε προεκλογική περίοδο, δεν δυσκολεύθηκε να εξασφαλίσει γέφυρα-δάνειο 150 εκατ. ευρώ, το οποίο όμως μπορεί να την κρατήσει σε λειτουργία το αργότερο έως τον Νοέμβριο.

Οι πιστωτές της μελετούν αυτή τη στιγμή προσφορές από τη Lufthansa και την EasyJet, για μέρος του ενεργητικού της, αφού το κράτος έχει ξεκαθαρίσει ότι δεν μπορεί να περάσει ο πλήρης έλεγχος της εταιρείας σε έναν μονο παίκτη για λόγους ανταγωνισμού.



Αξίζει να

θυμίσουμε ότι το 2007 η Air Berling είχε εξαγοράσει τη μικρή γερμανική αεροπορική LTU και μερίδιο 49% στην ελβετική Belair. Το 2009 ακολούθησε στρατηγική συμμαχία με την TUI Travel, ενώ από το 2012 και μετά άρχισαν οι έντονες πιέσεις στα οικονομικά της.

Εκείνη τη χρονιά εξαγόρασε μερίδιο 29% στη γερμανική εταιρεία η Etihad και άρχισαν προσπάθειες αναδιάρθρωσης και ανάκαμψης, αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Το 2015 ήρθε αντιμέτωπη με ζημίες 446 εκατ. ευρώ, οι οποίες το 2016 διευρύνθηκαν περαιτέρω.

Η Etihad ήταν βασικός μέτοχος και στην Alitalia. Συγκεκριμένα κατείχε **μετοχικό μερίδιο 49% στον ιταλικό αερομεταφορέα από το 2014 και φιλοδοξούσε να του δώσει νέα φτερά.**

Δεν είδε, ωστόσο, ούτε σε αυτή την περίπτωση τα αποτελέσματα που περίμενε και επέλεξε να αλλάξει άρδην τη στρατηγική της στην Ευρώπη. Η Alitalia έχει υπαχθεί σε

καθεστώς πτώχευσης από τον Μάιο και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να καταθέσουν προσφορές έως τον Οκτώβριο.

Την πρόθεσή της να διεκδικήσει τον έλεγχο της ιταλικής εταιρείας έχει εκφράσει η ιρλανδική Ryanair. Η φετινή ήταν η δεύτερη χρεοκοπία για την Alitalia σε λιγότερο από δέκα χρόνια.

Είχε οδηγηθεί σε πτώχευση και το 2008, όταν ναυάγησε η συμφωνία για την πώλησή της στην Air France-KLM.

**Νατάσα Στασινού,**

«Ναυτεμπορική»