

Βέρτιγκο για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλών ναύλων

2019/10/03 06:06 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η πτώχευση της Thomas Cook έκανε πολύ ρεγάλο θόρυβο, λόγω της μακράς ιστορίας της των σχεδόν δύο αιώνων, του μεγέθους, των πολλαπλών δραστηριοτήτων της, της μεγάλης έκθεσης στον κλάδο των αερομεταφορών με 100 αεροσκάφη, των χιλιάδων εργαζομένων της σε όλο τον κόσμο και των εκατοντάδων χιλιάδων ταξιδιωτών της – και ένας από τους βασικούς λόγους της διάλυσης της εταιρείας **ήταν και η υπερέκθεσή της στα ταξίδια φθηνών εισιτηρίων**, όπου ο ανταγωνισμός είναι τρομακτικός.

Ωστόσο, τα τελευταία δύο χρόνια πολλές είναι οι αντίστοιχες εταιρείες χαμηλών ναύλων που έπαψαν να υφίστανται, ενώ κάποιες πτώχευσαν μετά την Thomas Cook.

Στις τελευταίες συγκαταλέγεται η σλοβενική Adria και οι γαλλικός XL και Aigle Azur, η δεύτερη μεγαλύτερη της ώρας.

Οι ευρωπαϊκές αερομεταφορές βρίσκονται ένα στάδιο πριν τις αμερικανικούς, οι οποίες, και με αφορμή τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, **ένωσαν τις δυνάμεις τους και συσπειρώθηκαν** την περίοδο 2004-2015 και, από έντεκα στο σύνολο, απέμειναν πια τέσσερις

Ξεκαθάρισμα

Άλλωστε, να θυμίσουμε πως ο εκκεντρικός και αθυρόστομος ιδρυτής της Ryanair, Μάικλ Ο' Λίρι, είχε προβλέψει από τα τέλη του 2018 πως το τοπίο στη Γηραιά Ήπειρο θα ξεκαθαρίσει, ορισμένες εταιρείες **θα χρεοκοπήσουν και θα επιβιώσουν λιγότεροι αερομεταφορείς.**

Όπως σημειώνει η ειδησεογραφική σελίδα αερομεταφορών simpleflying.com, όταν ο ανταγωνισμός στις τιμές εισιτηρίων υποχρεώνει τους πάντες να προσφέρουν πολύ φθηνά ταξίδια, αυτό σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν όλοι να απορροφήσουν τα

λειτουργικά τους έξοδα.

Αυτό συμβαίνει ειδικά στις μικρότερου μεγέθους εταιρείες, ενώ άλλες, τύπου Ryanair, έχουν τη δυνατότητα να χρεώνουν τα πάντα εν ώρα πτήσης, έχοντας προσφέρει ήδη στο επιβατικό κοινό τους πάμφθηνα εισιτήρια.

Επίσης, η συγκεκριμένη δεν πετάει σε ακριβά αεροδρόμια, δεν την ενδιαφέρει η επέκταση δραστηριοτήτων προς χάριν της διεύρυνσης και μόνον και δεν εισδύει σε αγορές «υψηλού οικονομικού ρίσκου», όπως οι υπερατλαντικός πτήσεις.

Ακόμα κι έτσι, η Ryanair εμφάνισε μείωση κερδών το πρώτο τρίμηνο φέτος και ζημίες το τελευταίο του 2018. Ούτως ή άλλως, για να εξηγήσει κανείς το κύμα των πτωχεύσεων θα πρέπει να λάβει υπόψη και τις οικονομίες κλίμακας. Μια αεροπορική με 450 και πλέον αεροσκάφη διαπραγματεύεται ευκολότερα εκπτώσεις σε προϊόντα και υπηρεσίες από ό,τι η WOW, που πριν πτωχεύσει διέθετε έντεκα.

Άλλωστε, όπως αναφέρει η simpleflying.com, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα είναι η ακριβής πρόβλεψη των εξόδων.

Η XL, με τέσσερα Airbus, αν και μετέφερε σε Κίνα και Αμερική περίπου 730.000 επιβάτες ετησίους, δεν εξασφάλισε κεφάλαια διάσωσης. Όπως είχε πει ο επικεφαλής της, Λοράν Μανιάν, «δεν συνειδητοποιήσαμε εγκαίρως τον ανταγωνισμό της Norwegian, η οποία είχε νέα αεροσκάφη και ακολουθούσε μοντέλο χαμηλών ναύλων σε μεσαίας και μακράς διάρκειας πτήσεις».

Εξίσου δύσκολη είναι και **η εκτίμηση της υπέρβασης εξόδων**, εφόσον ελάχιστα από αυτά είναι πάγια.

Τα καύσιμα, σημαντική δαπάνη για τον κλάδο, παρουσιάζουν μια φυσική διακύμανση, η οποία δυσχεραίνει την κατάσταση.

Κατά την εταιρεία δεδομένων Statista, το 2018 αντιστοιχούσαν στο 23,5% έναντι 32,3% το 2012, αλλά αναμένεται να αυξηθούν φέτος στο 25%.

Επιπλέον, υπάρχουν αυξήσεις στο εργατικό κόστος. Το Reuters αναφέρει ότι το 2016 αυτή η δαπάνη ήταν ποσοστιαία η μεγαλύτερη για τους αερομεταφορείς **φθάνοντας στο 22% έναντι του 21% των καυσίμων**

ν.

Και, φυσικά, κάτι που συμβαίνει κατά κόρον στον κλάδο είναι η υπερπροσφορά, που ξεπερνά τη ζήτηση, όπερ σημαίνει πως ο πιο αδύναμος κρίκος τίθεται εκτός αγοράς – αυτό συνέβη με τη Monarch, που πτώχευσε το 2017. Επιβαρυντικοί παράγοντες, τέλος, είναι και οι πράσινοι φόροι για τις εκπομπές ρύπων που έχουν επιβάλει ορισμένα κράτη, καθώς και οι ευρωπαϊκοί κανόνες για τις αποζημιώσεις επιβατών.

«Καθημερινή»