



Οι αερομεταφορές σε σοβαρή κρίση

Γράφει ο Ευάγγελος Κασσαβέτης

Οι αεροπορικές συγκοινωνίες είναι αναμφίβολα ένας από τους κλάδους της οικονομίας που, λόγω της νέας πραγματικότητας του 2020, υπέστη και συνεχίζει να αντιμετωπίζει πολλά εμπόδια και δυσκολίες. Η κρίση που επιφέρει η διασπορά του ιού και τα αλληπάλληλα μέτρα προστασίας και καραντίνας που επιβάλλουν οι χώρες ανά τον κόσμο έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και φέρνουν σε αδιέξοδο ακόμη και τους κολοσσούς των αερομεταφορών. Τα προβλήματα είναι πρόδηλα ακόμη και σε κάποιον που δεν παρακολουθεί σε ζωντανή μετάδοση την εικόνα των αερομεταφορών.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA), που περιλαμβάνει περίπου 270 αεροπορικές εταιρείες, τα αποτελέσματα είναι δυσώιωνα. Οι εκτιμήσεις της κατά τη διάρκεια του 2020 γίνονταν ολοένα και πιο απαισιόδοξες, φτάνοντας τελικά στο ποσό των 420 σχεδόν δις \$ συνολικής απώλειας εσόδων και συνάμα 66% μείωσης της ζήτησης στον κλάδο. Κάποιοι υπολογίζουν πως κατά μέσο όρο οι αεροπορικές εταιρείες χάνουν 250 χιλιάδες € το λεπτό.

Διεξοδικότερα, ο συντελεστής φόρτου επιβατών (PLF) έπεσε τον Σεπτέμβριο σε σχέση με τον Ιανουάριο για την Λατινική Αμερική και την Ευρώπη κατά 30% περίπου, για την Βόρεια Αμερική, την Ασία και την Μέση Ανατολή κατά 50% και για την Αφρική κατά 40%. Παράλληλα, με τις εκατοντάδες δις \$ καθαρής ζημίας των εταιρειών, έπεται και μαζική απόλυση εργατικού δυναμικού. Συγκεκριμένα, υπολογίζεται πως κοντά στο 1 εκατομμύριο θέσεων εργασίας έχει ήδη χαθεί.

Το «χτύπημα» είναι μεγάλο με αποτέλεσμα μέρα με την μέρα να βλέπει κανείς σοκαριστικούς τίτλους ειδήσεων και ενδείξεις ότι οι αντοχές των εταιρειών δεν είναι απεριόριστες. Αυτές, στην ελπίδα τους να διασωθούν και να ανακάμψουν, προβαίνουν σε κινήσεις απόγνωσης κάθε μορφής. Άλλες λαμβάνουν κρατικές επιχορηγήσεις: η Lufthansa (6 δις από τη γερμανική κυβέρνηση), η Emirates (2 δις από την κυβέρνηση του Ντουμπάι), η Aegean (150 εκατ. από την ελληνική κυβέρνηση, που σύμφωνα με τον Υπ. Υποδομών και Μεταφορών της Ελλάδας είναι η μικρότερη ενίσχυση που δίνει κράτος της Ευρώπης σε αεροπορική της χώρας της), ενώ άλλες αιτούνται και αναμένουν.

Εκτός από την αναζήτηση βοήθειας, οι αεροπορικές αναζητούν και άλλους τρόπους να μειώσουν τα έξοδά τους. Επί παραδείγματι, η (ταϊλανδική) Thai Airways καταβάλλει προσπάθειες να ξεπουλήσει ένα μεγάλο μέρος του στόλου της ((τριάντα τέσσερα μεγάλα αεροπλάνα) που ένα μεγάλο μέρος του είναι έτσι και αλλιώς ακινητοποιημένος. Ταυτόχρονα, όπως είναι εύλογο, πολλές αναβάλλουν τις παραγγελίες νέων

αεροσκαφών και την αντίστοιχη αποπληρωμή των προκαταβολών τους προκειμένου να κερδίσουν ρευστότητα (π.χ. Aegean, Emirates). Ορισμένες προνόησαν και ανέπτυξαν σημαντικά το κομμάτι των Cargo μεταφορών τους, που σαν δραστηριότητα περιορίζεται λιγότερο εν καιρώ πανδημίας. Επιπλέον ο μεγάλος όμιλος της Lufthansa (Brussels, Austrian, Swiss και Eurowings) πρόσφατα ανακοίνωσε πως καταργεί από την άνοιξη του 2021 τα δωρεάν φαγητά και ποτά στις πτήσεις του.

Είναι προφανές πως αναπόφευκτος τρόπος εξοικονόμησης οικονομικών πόρων από πλευράς των αεροπορικών είναι, όπως προαναφέρθηκε, η μείωση των απασχολούμενων (λ.χ. Air Canada, WestJet) ή σε πολλές περιπτώσεις η αναστολή καθκόντων με την μορφή υποχρεωτικής άδειας – αμειβόμενης ή μη. Στην περίπτωση της διατήρησης της αμοιβής, αυτή περικόπτεται περίπου κατά το 1/5 (π.χ. Air India, IndiGo και Thai).

Από τα παραπάνω φαίνεται πως κρατικοποιημένες εταιρείες και μη, αντιμετωπίζουν με διαφορετικούς τρόπους το κοινό πρόβλημα με το οποίο είναι αντιμέτωπες. Αξίζει να σημειωθεί πως οικονομική συνδρομή παρέχεται από κρατικούς φορείς και κυβερνήσεις τόσο σε κρατικές όσο και σε ιδιωτικές αερογραμμές.

Ο κλάδος φαίνεται να συρρικνώνεται εις βάρος των μικρών αεροπορικών οι οποίες είτε εξαγοράζονται και συνεπώς συγχωνεύονται με μεγαλύτερες, είτε χρεοκοπούν και διακόπτουν οριστικά στο εξής την λειτουργία τους. Κάτι αντίστοιχο φαίνεται από το επίκαιρο παράδειγμα της Korean Air η οποία σκοπεύει να αγοράσει την Asiana και τις θυγατρικές της Air Seoul και Air Busan με το αντίτιμο των 1,6 δις \$. Αυτό θα εκτοξεύσει την οικεία εταιρεία στην 10^η από την 18^η θέση ως προς το μέγεθος.

Επίσης ενδέχεται να σημειωθεί η τάση της απλούστευσης του επιπέδου παροχής υπηρεσιών, ιδίως για το λεγόμενο economy class, ακόμη και μετά το πέρας της έκτακτης υγειονομικής περιόδου. Οι εταιρείες, τουλάχιστον στο πρώτο στάδιο μέχρι την ομαλοποίηση, θα είναι εκ των πραγμάτων αναγκασμένες να θυσιάσουν όσα είναι για αυτές πολυδάπανα και να κινηθούν στρατηγικά ανταποκρινόμενες στις ανάγκες των καιρών.

Είναι αυτονόητο πως η κρίση του κλάδου των αεροπορικών συγκοινωνιών εκτός από επιπτώσεις στις εγχώριες οικονομίες από τις οποίες προέρχονται, επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τον τουρισμό. Η καραντίνα, που επιβαλλόταν με την άφιξη των

επιβατών από τις κυβερνήσεις, εν τέλει είχε τον ίδιο αντίκτυπο με τις επίσημες απαγορεύσεις των μετακινήσεων. Έτσι, εκτός από την Ελλάδα, μαθαίνουμε για κατάρρευση του τουριστικού κλάδου σε Πορτογαλία και Γερμανία (απώλεια 1,2 και 28 δις του κύκλου εργασιών αντίστοιχα). Παρότι η κατάσταση στον τομέα φαίνεται εκ πρώτης όψεως δύσκολη (σύμφωνα με την IATA, ένας στους δυο ερωτώμενους αναφέρουν πως θα ταξιδέψουν ξανά με αεροπλάνο σε μισό χρόνο το λιγότερο) και οι όποιες δοκιμαστικές προσπάθειες μάταιες, η είδηση για τα καλά αποτελέσματα των εμβολίων απέναντι στον Covid-19, επιφέρουν τις τελευταίες ημέρες άνοδο στις τιμές των μετοχών των αεροπορικών εταιρειών στα παγκόσμια χρηματιστήρια. Σύμφωνα με σχήμα που η IATA δημοσίευσε στις 13/11/20, εκτιμάται πως οι προσδοκώμενες κρατήσεις είναι αυτές που ήδη

εκτοξεύουν τις χρηματιστηριακές τιμές των αεροπορικών μετοχών στα ύψη. Δεν είναι τυχαίο πως η ίδια τάση παρατηρήθηκε στις τιμές του πετρελαίου.

Σε κάθε περίπτωση, όπως εύστοχα είπε ο Γιάννης Παράσχης (CEO της «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»), «οι αερομεταφορές δεν θα είναι ξανά οι ίδιες». Πράγματι, όπως πολλοί κλάδοι επηρεάστηκαν από την πανδημία και την έξαρση του ιού, έτσι και στον τομέα των αερομεταφορών ο κορωνοϊός θα αφήσει το στίγμα του. Συνεπώς, η δυσάρεστη αυτή κατάσταση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως το κατάλληλο έναυσμα για να επέλθουν ουσιαστικές μεταβολές στη διεξαγωγή των αερομεταφορών.