

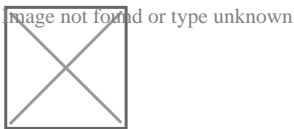
Χαμηλή η κερδοφορία των αερομεταφορέων της Ε.Ε. Οι λάθος τακτικές

2016/12/21 23:12 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Με μια πρώτη ματιά, ο ευρωπαϊκός αεροπορικός κλάδος δεν έχει αλλάξει, σε σχέση με πριν από είκοσι χρόνια. Κορυφαίοι εθνικοί αερομεταφορείς, όπως η Air France, η British Airways, η Iberia, η KLM και η Lufthansa, κυριαρχούν στους κεντρικούς αερολιμένες των σημαντικότερων ευρωπαϊκών χωρών.

Αν είναι κανείς πιο προσεκτικός, όμως, θα διαπιστώσει ότι τα δεδομένα της αγοράς έχουν αλλάξει πάρα πολύ. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, οι δέκα παλαιότεροι παίκτες του κλάδου έχουν συσπειρωθεί γύρω από τρεις μεγάλους ομίλους, στο πλαίσιο ενοποίησης που θυμίζει αντίστοιχες των ΗΠΑ.

Ενώ η αναδιάρθρωση της American Airlines, της Delta Air Lines και της United Continental Holdings έχει αυξήσει, κατά πολύ, την κερδοφορία τους, **οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές τους δεν παρουσιάζουν ανάλογα κέρδη.**



Το εργατικό δυναμικό συχνά απεργεί, το ρυθμιστικό πλαίσιο παραμένει περίπλοκο σε αρκετές χώρες της Ευρώπης και οι **αεροπορικές εταιρείες των μεγάλων ομίλων εξακολουθούν να λειτουργούν ανεξάρτητα, ενίοτε για λόγους εθνικής υπερηφάνειας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετα έξοδα.**

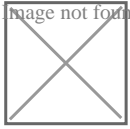
Αυτή η κατάσταση αποτυπώνεται πολύ καθαρά στην περίπτωση της Lufthansa. Οι απεργιακές κινητοποιήσεις των πιλότων της, στα τέλη Νοεμβρίου, προκάλεσαν τη ματαίωση 4.500 πτήσεων και ενώ η διοίκηση είχε προσφέρει μπόνους 20.000 ευρώ ανά άτομο και αύξηση μισθών 4,4%.

Επίσης, η διοίκηση παραιτήθηκε από το αίτημά της για μείωση των προνομίων των εργαζομένων της. Οι απεργίες κόστισαν στη γερμανική αεροπορική εταιρεία περίπου 470 εκατ. ευρώ.

Με ετήσιο μισθό που υπερβαίνει τις 255.000 ευρώ για τους παλαιότερους πιλότους της Lufthansa, οι εργαζόμενοί της είναι οι καλύτερα αμειβόμενοι του κλάδου. Επιπροσθέτου, οι πιλότοι τάσσονται κατά του σχεδίου για τον διπλασιασμό του

στόλου της Eurowings – θυγατρική της Lufthansa που δραστηριοποιείται στην αγορά αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Φοβούνται μήπως η διοίκηση στραφεί στην Αυστρία για να προσλάβει πιλότους, με χαμηλότερες οικονομικές απαιτήσεις.

Image not found or type unknown



«Η Eurowings δεν είναι ο εχθρός μας», δήλωσε ο Καρλ Ούρλιχ, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Lufthansa. «Είναι η μοναδική ευκαιρία για να επιβιώσουμε, λόγω του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουμε στις μέρες μας».

Βασικές αιτίες των προβλημάτων του ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου είναι οι πολλοί παίκτες και ότι αρκετοί από αυτούς εξακολουθούν να λειτουργούν με τη στήριξη του κράτους.

Οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες στον ευρωπαϊκό κλάδο ελέγχουν το 29% της αγοράς, ενώ οι αντίστοιχες εταιρείες στις ΗΠΑ κατέχουν το 52%. **«Η Ευρώπη διαθέτει πολλές αεροπορικές εταιρείες για το μέγεθος της αγοράς της», δηλώνει ο Τζόναθαν Γούμπερ, αναλυτής της CAPA.**

Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν εκμεταλλευθεί αυτό το γεγονός. Οι τρεις μεγαλύτερες, η Ryanair, η EasyJet και η Norwegian Air Shuttle, προσελκύουν το επιβατικό κοινό, αλλά τους χρεώνουν για πρόσθετες υπηρεσίες. Το 2015 ήλεγχαν το 40% της αγοράς στην Ευρώπη, από το 23% το 2005, ενώ μόνο η κεφαλαιοποίηση της Ryanair είναι σχεδόν ίση με αυτήν των τριών μεγάλων παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών.

Richard Weiss,

Bloomberg