

# ΤΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΥΝ ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ ΤΗΣ Ξαναμοιράζεται η τράπουλα στις αερομεταφορές

► ΡΕΠΟΡΤΑΖ |  
ΝΙΚΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ  
npapanik@kerdas.gr

**Α**λλάζουν οι ισορροπίες στην εγχώρια αεροπορική αγορά μετά την πώληση της Ολυμπιακής. Η πτωτική πορεία της εταιρείας των τελευταίων χρόνων, που «επέτρεψε» τη δυναμική ανάπτυξη της Aegean Airlines, καθώς και τη δραστηριοποίηση νέων εταιρειών, όπως της Athens Airways, αναμένεται να αντιστραφεί. Η ανάκτηση του χαμένου εδάφους είναι πλέον το ζητούμενο για τον νέο ιδιοκτήτη της Ολυμπιακής, που πρωτίστως θα επιδιώξει να εκμεταλλευτεί τα πλεονεκτήματα που έχει αυτή τη στιγμή η Ολυμπιακή έναντι των ανταγωνιστών της και τα οποία επικεντρώνονται στο brand name που διαθέτει, τα ανεκτίμητα slots και ακολούθως στην ομογένεια, που ακόμη και σήμε-

ρ α

συνεχίζει να στηρίζει την Ολυμπιακή. Η... αναδόμηση της εταιρείας, εκτιμούν παράγοντες της αεροπορικής αγοράς, θα χρειαστεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα ώστε ν' αρχίσει να αποδίδει τα προσδοκώμενα, σε κάθε όμως περίπτωση θα προκαλέσει αναταράξεις στην εσωτερική αγορά σε επίπεδο τιμών, υπηρεσιών και προϊόντων.

Το ερώτημα πλέον που τίθεται είναι, κατά πόσο δύο ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, ισοδύναμες, μπορούν να δραστηριοποιηθούν επιτυχώς και κυρίως με κέρδη στην ελληνική αγορά. Για τον υπουργό Ανάπτυξης κ. Κ. Χατζηδάκη δεν φαίνεται να υπάρχει - προς το παρόν - τέτοιο ζήτημα, καθώς όπως ο ίδιος τόνισε, υπάρχει χώρος να αναπτυχθούν και οι δύο εταιρείες - Ολυμπιακή και Aegean - «χωρίς η μία να φάει τις σάρκες της άλλης».

## Ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών κ. Ντ. Φραντζεσκάκης εκτιμά ότι η ελληνική αγορά δεν μπορεί να συντηρήσει δύο αεροπορικές εταιρείες ίσων μεγεθών

Αντίθετα, ιδιαίτερα επιφυλακτικός εμφανίζεται ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών κ. Ντ. Φραντζεσκάκης, ο οποίος εκτιμά ότι η ελληνική αγορά δεν μπορεί να συντηρήσει δύο αεροπορικές εταιρείες ίσων μεγεθών. «Παρ' ότι ακόμη το τοπίο αναφορικά με τα σχέδια της νέας

Ολυμπιακής δεν είναι ξεκάθαρα, πιστεύω ότι μεσοπρόθεσμα μία από τις δύο εταιρείες θα έχει πρόβλημα. Και αυτό γιατί είναι δύσκολο, πόσο μάλλον στη συγκεκριμένη περίοδο που διανύουμε, να επιτευχθεί πληρότητα σε όλα τα δρομολόγια και αύξηση των εσόδων και για τις δύο εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στους ίδιους προορισμούς, ειδικά στο δίκτυο εσωτερικού», αναφέρει ο κ. Φραντζεσκάκης και προσθέτει: «Απομένουν ακόμη πολλά που πρέπει να αποσαφηνιστούν από τη MIG και τα σχέδιά της για την νέα εταιρεία. Καθώς οι όροι του παιχνιδιού για την Ολυμπιακή και την Aegean θα είναι πλέον επί ίσοις όροις, αναμένουμε να δούμε τι είδους αεροπορικές συμμαχίες θα επιδιώξει να αναπτύξει η Ολυμπιακή, τι τύποι αεροσκαφών θα χρησιμοποιηθούν, σε ποιους προορισμούς αλλά και με ποιες εταιρείες θα συμφωνήσει για πτήσεις κοινού κωδι-

κού». Προβληματισμός υπάρχει και στο επιτελείο της Athens Airways, που έγινε γνωστή από τη συμμετοχή της στον διαγωνισμό αποκρατικοποίησης της Ολυμπιακής, ο οποίος στη συνέχεια απέβη άκαρπος.

Και μπορεί στην παρούσα φάση η εταιρεία να μην προτίθεται να αλλάξει τα σχέδιά της - μέχρι στιγμής εκτελεί πτήσεις σε Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Μυτιλήνη και ακολουθεί η Θεσσαλονίκη - ωστόσο, όπως παραδέχεται ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Σ. Ανδριανόπουλος, εάν στην πορεία ξεσπάσει πόλεμος τιμών μεταξύ των δύο εταιρειών, σίγουρα θα υπάρξει πρόβλημα.

«Παρακολουθούμε τις εξελίξεις και θα κινηθούμε αναλόγως. Εάν κριθεί αναγκαίο θα επανεξετάσουμε τόσο την τιμολογιακή μας πολιτική όσο και τις ώρες των δρομολογίων μας», αναφέρει ο κ. Ανδριανόπουλος, που ευελπιστεί ότι η εταιρεία του θα προσελκύσει νέα πελατεία.

## Οι στρατηγικές συμμαχίες

Περισσότερο αισιόδοξος για το μέλλον της εγχώριας αεροπορικής κίνησης εμφανίζεται ο επίκουρος καθηγητής Βιομηχανικής Οικονομικής με έμφαση στον τουρισμό και τις αερομεταφορές στο Πανε-

μετανάστες συμβάλλουν στην ενίσχυση της επιβατικής κίνησης. Επιπλέον, όπως τονίζει ο κ. Παπαθεοδώρου, η πληθώρα των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας μας επιτρέπει τη δραστηριοποίηση μικρότερων αεροπορικών εταιρειών, όπως για παράδειγμα της SkyExpress με έδρα την Κρήτη. «Το ζητούμενο είναι τι είδους στρατηγικές συμμαχίες θα αναπτυχθούν στην πορεία από τις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Η Aegean για παράδειγμα συνεργάζεται με τη Lufthansa η οποία εξαγοράζει ήδη άλλες αεροπορικές εταιρείες. Θα αγοράσει μελλοντικά και την Aegean; Επίσης, τι θα κάνει η Ολυμπιακή εάν δεν ενταχθεί σε μία συμμαχία; Αυτά είναι ερωτήματα που δεν μπορούν να απαντηθούν προς το παρόν», επισημαίνει ο κ. Παπαθεοδώρου.

Με την άποψη αυτή συντάσσεται και ο γενικός γραμματέας της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης κ. Κ. Ιατρού, ο οποίος εκτιμά ότι μελλοντικά ίσως υπάρξουν εξελίξεις σε επίπεδο συνεργασιών ή συμμαχιών των εταιρειών.

Όπως τονίζει, στις περισσότερες χώρες υπάρχει μία μεγάλη αεροπορική εταιρεία - στη Γαλλία η Air France-KLM, στην Γερμανία η Lufthansa, στην Ιταλία η Alitalia (μετά και τη συγχώνευση με την Air One) - και αυτό έχει τη σημασία του. «Η

ιδιωτικοποίηση της ΟΑ είναι μία θετική εξέλιξη που αποτρέπει τη δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων. Δεδομένου ότι η εφετινή χρονιά είναι πολύ δύσκολη με την πτώση της τουριστικής κίνησης - και ανάλογα με τους προορισμούς - να κυμαίνεται μεταξύ 15%-30%, αναμένουμε να δούμε το αναπτυξιακό πρόγραμμα της νέας εταιρείας, για να έχουμε συγκεκριμένη εικόνα». Σε κάθε περίπτωση, ο κ. Παπαθεοδώρου τονίζει ότι μακροπρόθεσμα θα υπάρξει ανάταξη του τουρισμού και της επιβατικής κίνησης και δηλώνει αντίθετος στις... μαζικές εκτιμήσεις περί δραματικής μείωσής της. «Είναι γενικοί αφορισμοί και δεν συμβάλλουν στη διεξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Θα πρέπει να γίνεται διαφορετική εκτίμηση για κάθε χώρα ξεχωριστά. Και αυτό γιατί υπάρχουν προορισμοί που παρουσιάζουν μείωση και άλλοι αύξηση, συναρτήσει διαφόρων παραγόντων, όπως η πτώση της τιμής των καυσίμων, η εποχικότητα, τα ελκυστικά τουριστικά πακέτα», επισημαίνει.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό, που μοιραία θα αναπτυχθεί με την ισχυροποίηση της Ολυμπιακής, ο κ. Παπαθεοδώρου αναφέρει ότι θα κριθεί τόσο από την τιμολογιακή πολιτική που θα υιοθετήσουν οι εταιρείες όσο και από το δίκτυο των προορισμών τους. Κυρίως, όμως, κατά πόσο το δίκτυο αυτό θα λειτουργήσει ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά.



πιστήμιο  
Αγαίου κ. Ανδ.  
Παπαθεοδώ-  
ρου. Η γεω-  
μορφία της χώρας μας με  
τα πολλά ελληνικά νησιά, η  
αυξημένη τουριστική κίνηση, ο  
μεγάλος αριθμός φοιτητών αλλοδαπών και οι