



Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης Επιχειρήσεων

Τμήμα Διοίκησης Τουρισμού

Πτυχιακή Εργασία

«Αεροπορικές εταιρείες και κρίσεις: Οι κρατικές επιχορηγήσεις στην περίοδο του COVID-19»

Θεοδώρα Τσιρώνη

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια

Ιουλία Πουλάκη

Πάτρα, 2022 Ιανουάριος

Περίληψη

Η παρούσα έρευνα προσπαθεί να διερευνήσει τις επιπτώσεις της πανδημίας του Covid-19, την ανάγκη για την κρατική βοήθεια αλλά και να μετρήσει τις αντιδράσεις που υπήρχαν για αυτή την βοήθεια.

Αρχικά βλέπουμε τις προηγούμενες κρίσεις που έλαβαν χώρα και επηρέασαν τις αεροπορικές εταιρείες. Έχοντας σημείο αναφοράς και μέτρο σύγκρισης διερευνάται η ένταση της πανδημίας και ο αντίκτυπός στις αεροπορικές επιχειρήσεις.

Με βάση τον οικονομικό αντίκτυπο εξετάζεται η ανάγκη για την παροχή βοήθειας με την μορφή χρηματοδότησης και κυρίως με την μορφή της κρατικής χρηματοδότησης. Στο τέλος γίνεται έρευνα με την χρήση συνεντεύξεων για τις αντιδράσεις και την οπτική του κοινού για τις χρηματοδοτήσεις, ώστε να οδηγηθούμε στα τελικά συμπεράσματα που αιτιολογούν τις αντιδράσεις αυτές.

Λέξεις κλειδιά: αεροπορικές εταιρείες, κρίσεις, πανδημία, Covid-19, κρατική βοήθεια, κρατική χρηματοδότηση, χρηματοδότηση, αντιδράσεις

Abstract

The present study seeks to investigate the effects of the Covid-19 pandemic, the need for state aid and to measure the reactions to this aid.

We first look at the previous crises that took place and affected the airlines. Having a point of reference and a measure of comparison, the intensity of the pandemic and its impact on aviation are investigated.

Based on the economic impact, the need for assistance in the form of financing and mainly in the form of state funding is examined.

In the end, a research with the use of a questionnaire is done on the reactions and peoples' view of the financing, in order to lead to the final conclusions that justify these reactions.

Keywords: airlines, crises, pandemic, Covid-19, state aid, state funding, funding, public reactions

Εισαγωγή

Η περιγραφή του όρου «κρίσεις» ορίζεται ως η απότομη όξυνση ενός προβλήματος. Στην πραγματικότητα όμως είναι μια σειρά γεγονότων αλλά και δεδομένων όπου έχουν συντελέσει σε μια αρνητική συνήθως κατάσταση. Η σύγχυση των τελευταίων ετών λόγω της παγκόσμιας επιδημιολογικής κρίσης έχει επηρεάσει την κάθε οντότητα αυτού του πλανήτη, και κατ' επέκταση και όλους τους κλάδους. Ο τουρισμός είναι ένας παράγον που συσχετίζεται με όλους τους κλάδους, και ασφαλώς ένα από τα σημαντικότερα παρακλάδια του οι αερομεταφορές, είναι έτοιμο να λυγίσει.

Οι αερομεταφορές είναι σημαντικές τόσο για την χώρα μας, όπου υποστηρίζουν την βαρύτερη εγχώρια βιομηχανία μας, όσο και για όλες τις χώρες όπου παρέχουν υψηλά ποσοστά θέσεων εργασίας.

Η εποχή του κορονοϊού καθήλωσε εντελώς τις αερομεταφορές και έφερε στο προσκήνιο αντιφάσεις. Οι σκέψεις για λουκέτο όλο και πολλαπλασιάζονται, ενώ το εργατικό δυναμικό κρέμεται από μια κλωστή. Άραγε τι θα «σώσει» όλους αυτούς τους εργαζόμενους; Η κυβερνητική χρηματοδότηση είναι μια καλή λύση ή όχι;

Επιλέχθηκε να αναφερθούν οι κρίσεις του παρελθόντος, το οικονομικό πρόβλημα αλλά και η επιρροή που δημιούργησε η πανδημία, η κρατική στήριξη και τέλος οι αντιδράσεις του κόσμου. Έτσι ώστε να υπάρξει μια καλύτερη οπτική του προβλήματος.

Πίνακας περιεχομένων

1.Οι κρίσεις του παρελθόντος	1
1.1.Πετρελαϊκές κρίσεις 1973 και 1979.....	1
1.2.Η πρώτη πετρελαϊκή κρίση (1973)	1
1.3.Η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση(1979).....	1
1.4.Ο πόλεμος του κόλπου.....	3
1.5.11 Σεπτεμβρίου, η επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου(Δίδυμοι Πύργοι).....	3
1.6.Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση 2008	6
1.7.Η πανδημία Covid-19	8
1.8.Σύνοψη των κρίσεων	12
2.Τα οικονομικά προβλήματα που δημιούργησε η πανδημία	12
2.1.Η μείωση της κίνησης στα αεροδρόμια	12
2.2.Ο περιορισμός της πληρότητας ως πλήγμα	15
2.3.Ανελαστικότητα στην μείωση του κόστους	18
3.Η οικονομική επιρροή της πανδημίας, η κρατική στήριξη και οι αντιδράσεις.....	19
3.1.Covid -19: Η επιρροή στο ΑΕΠ και η κρατική βοήθεια	19
3.2.Αντιδράσεις και προβληματισμοί για τις χρηματοδοτήσεις	22
3.2.1.ΗΠΑ	23
3.2.2.Ευρώπη	24
3.2.3.Ελλάδα.....	25
3.3.Η Aegean	25
3.4.Η σημασία της Aegean.....	25
3.5.Η επιρροή του Covid-19	25
3.6.Τα οικονομικά δεδομένα της Aegean.....	26
3.7.Τα μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης	26
4.Διερεύνηση αντιδράσεων	27
4.1.Στόχοι Έρευνας.....	27
4.2.Μεθοδολογία Έρευνας	27
4.3.Ανασκόπηση Άρθρων	27
4.4.Ακολουθούμενη Μεθοδολογία Έρευνας.....	32
4.5.Αποτελέσματα Έρευνας	33
4.6.Συμπεράσματα Έρευνας	39
5.Σύνοψη και εκτιμήσεις για το μέλλον.....	40
6.Βιβλιογραφία	42
6.1.Ελληνική βιβλιογραφία.....	42
6.2.Αγγλική βιβλιογραφία	45

Λίστα πινάκων

ΕΙΚΟΝΑ 1 BLOOMBERG SECURITY SERVICES.....	4
ΕΙΚΟΝΑ 2 BLOOMBERG TERRORISM WORRIES.....	5
ΕΙΚΟΝΑ 3 BLOOMBERG TOURISTS AND BUSINESS TRAVELERS	6
ΕΙΚΟΝΑ 4 IATA ECONOMIC PERFORMANCE OF THE AIRLINE INDUSTRY, JUNE 2020.....	7
ΕΙΚΟΝΑ 5 BLOOMBERG TOURISTS AND BUSINESS TRAVELERS (U.S.A.)	10
ΕΙΚΟΝΑ 6 IATA ECONOMIC PERFORMANCE OF THE AIRLINE INDUSTRY, JUNE 2020.....	11
ΕΙΚΟΝΑ 7 AIRPORTS TRAFFIC (DAILY VARIATION)	13
ΕΙΚΟΝΑ 8 GREECE	13
ΕΙΚΟΝΑ 9 LONDON	14
ΕΙΚΟΝΑ 10 BRUSSELS	14
ΕΙΚΟΝΑ 11 ROME.....	14
ΕΙΚΟΝΑ 12 PARIS.....	15
ΕΙΚΟΝΑ 13 BLOOMBERG FIXED COSTS PROBLEM	15
ΕΙΚΟΝΑ 14 PLF	16
ΕΙΚΟΝΑ 15 ΜΕΙΩΣΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ.....	17
ΕΙΚΟΝΑ 16 ΜΕΙΩΣΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ)	17
ΕΙΚΟΝΑ 17 ΚΟΣΤΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	19
ΕΙΚΟΝΑ 18 GOVERNMENT OWNERSHIP SHARE %.....	22
ΕΙΚΟΝΑ 19 ΎΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ	24
ΕΙΚΟΝΑ 20 CURRENT ACCOUNT BALANCE	28
ΕΙΚΟΝΑ 21 DAILY TRAFFIC-STATES.....	31
ΕΙΚΟΝΑ 22 SHORT-TERM GLOBAL PASSENGER TRAFFIC PROJECTION	42

Λίστα διαγραμμάτων

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΕΡΩΤΗΜΑ 3.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΕΡΩΤΗΜΑ 4.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΕΡΩΤΗΜΑ 5.....	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΕΡΩΤΗΜΑ 6.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΕΡΩΤΗΜΑ 7.....	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΕΡΩΤΗΜΑ 8.....	39

1.Οι κρίσεις του παρελθόντος

1.1.Πετρελαϊκές κρίσεις 1973 και 1979

Οι πρώτες μεγάλες κρίσεις που έλαβαν χώρα στην ιστορία των αεροπορικών ταξιδιών ήταν ενεργειακές κρίσεις και συγκεκριμένα πετρελαϊκές κρίσεις. Ενώ οι αφετηρίες τους ήταν εντελώς διαφορετικές, η επιρροή τους στην παγκόσμια οικονομία ήταν εκτεταμένη και στις δύο περιπτώσεις. Προφανώς και τα αεροπορικά ταξίδια δεν θα μπορούσαν να εξαιρεθούν από τις δύο αυτές κρίσεις.

Για την δημιουργία των κρίσεων αυτών όμως σημαντικό είναι ένα ακόμα γεγονός που συνέβη το 1971 και δημιούργησε τις κατάλληλες συνθήκες για τις ενεργειακές κρίσεις που θα ακολουθούσαν. Συγκεκριμένα, στις 15 Αυγούστου του 1971 οι ΗΠΑ αποσύρονται μονομερώς από την συμφωνία του Bretton Woods, αποσυρόμενες έτσι από τον κανόνα του χρυσού. Ακολούθησε η Βρετανία και στην συνέχεια πολλές ακόμα χώρες. Επόμενο της επιλογής αυτής ήταν η μεγαλύτερη διακύμανση των ισοτιμιών των νομισμάτων παγκοσμίως. Εν αναμονή της αύξησης της διακύμανσης οι χώρες αύξησαν τα αποθεματικά τους τυπώνοντας περισσότερο χρήμα. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην υποτίμηση των νομισμάτων.

Ο Στεφανακίδης (2021) αναφέρει ότι καθώς ο ΟΠΕΚ τιμολογούσε το πωλούμενο πετρέλαιο σε δολάρια, η νέα κατάσταση οδήγησε στην μείωση του πραγματικού εισοδήματος των πετρελαιοπαραγωγών χωρών. Για να αντιμετωπίσουν το συγκεκριμένο πρόβλημα οι χώρες του ΟΠΕΚ αποφάσισαν να πωλούν το πετρέλαιο με βάση τον χρυσό. Μέχρι το χρονικό σημείο εκείνο οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου ήταν χαμηλές (από το 1947 μέχρι το 1967 η τιμή του πετρελαίου ανέβαινε κατά μέσο όρο 2 τοις εκατό ετησίως). Η κατάσταση θα άλλαζε άρδην με την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973.

1.2.Η πρώτη πετρελαϊκή κρίση (1973)

Σύμφωνα με τον Αναστασιάδη και τον Καψύλη (2008) η πετρελαϊκή κρίση του 1973 άρχισε από την επίθεση της Συρίας και της Αιγύπτου στο Ισραήλ. Στον πόλεμο αυτό οι ΗΠΑ αποφάσισαν να βοηθήσουν το Ισραήλ. Η απόφαση αυτή των ΗΠΑ, καθώς και η δυσανεξία των ηγεσιών των πετρελαιοπαραγωγών χωρών ως προς την εκμετάλλευση του πετρελαίου τους από τις ανεπτυγμένες χώρες οδήγησαν τον ΟΠΕΚ στην απόφαση για εμπάργκο πετρελαίου στις ΗΠΑ, το οποίο σιγά σιγά επεκτάθηκε με διάφορους τρόπους σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης και την Ιαπωνία. Αυτό συνέβη με την σταδιακή μείωση της παραγωγής. Καθώς όμως η μείωση της ζήτησης δεν μπορούσε να ακολουθήσει τους ρυθμούς μείωσης της παραγωγής οδήγησε σε τεράστια αύξηση της τιμής του πετρελαίου από τα 3 στα 12 δολάρια ανά βαρέλι αργού πετρελαίου.

Η επιρροή στις οικονομίες των χωρών ήταν τεράστια, όπου πολλές από αυτές παρουσίασαν στασιμότητα για αρκετά χρόνια.

1.3.Η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση (1979)

Η αφετηρία της δεύτερης πετρελαϊκής κρίσης ήταν πολύ διαφορετική από την πρώτη. Αυτή συνέβη στα πλαίσια των πολιτικών αναταραχών στο Ιράν, με πολλές απεργίες και διαμαρτυρίες να λαμβάνουν χώρα από τον Ιανουάριο του 1978. Αποτέλεσμα αυτών των εντάσεων ήταν να παραλύσει η οικονομία της χώρας. Τον Ιανουάριο του 1979 ακολούθησε η πτώση του Σάχη και την κατάληψη της εξουσίας από τον Αγιατολάχ Χομείνι. Οι αναταραχές

και οι διαμαρτυρίες είχαν ως αποτέλεσμα την απορρύθμιση της παραγωγής πετρελαίου του Ιράν, μία χώρας με τεράστια παραγωγή που επηρέαζε την παγκόσμια προσφορά πετρελαίου. Ακόμα και μετά την επικράτηση του Αγιατολάχ Χομείνι και την επανέναρξη των εξαγωγών το πρόβλημα με την προσφορά πετρελαίου παραμένει, καθώς οι εξαγωγές αυτές είναι περιορισμένες και οι παραδόσεις τους ασυνεπείς.

Αποτέλεσμα αυτών των γεγονότων ήταν η αύξηση της τιμής του βαρελιού αργού πετρελαίου να πάει από τα 13 δολάρια στα 32 ανά βαρέλι. Ο φόβος για την περεταίρω αύξηση της τιμής του πετρελαίου οδήγησε πολλές χώρες στην απόφαση να αυξήσουν τα αποθεματικά τους, γεγονός που από μόνο του οδήγησε σε μεγαλύτερες αυξήσεις στην τιμή του πετρελαίου.

Ο Νικήτας (2012) αναφέρει ότι στις οικονομίες των χωρών που είχαν εξάρτηση από το πετρέλαιο-κυρίως στις αναπτυσσόμενες- αυξήθηκε ο πληθωρισμός και η ανεργία. Σε οποιαδήποτε περίπτωση όμως ο πληθωρισμός που δημιουργήθηκε από την πετρελαϊκή κρίση του 1979, θεωρήθηκε ως ο μεγαλύτερος κίνδυνος για την παγκόσμια οικονομία. Ακόμα και οι πιο δυνατές οικονομικά δυτικές οικονομίες χρειάστηκαν αρκετά χρόνια ώστε να επανέλθουν από την συγκεκριμένη κρίση.

Η αποκλιμάκωση της τιμής του πετρελαίου άρχισε από το 1980 και διήρκησε μέχρι το 1986, οπότε και είχαμε μία εξισορρόπηση των τιμών.

Όπως γίνεται αντιληπτό δεν θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε πως η πετρελαϊκή κρίση του 1979 ήταν πλήρως ανεξάρτητη από τα παρελθόντα γεγονότα. Η αρχή έγινε με την απόσυρση των ΗΠΑ από την συμφωνία Bretton Woods. Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκαν οι συνθήκες και οι μηχανισμοί για την αύξηση των τιμών του πετρελαίου από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες.

Στην συνέχεια έλαβαν χώρα οι δύο κρίσεις, οι οποίες αν και προκλήθηκαν από εξωγενείς παράγοντες (ένας πόλεμος και μία πολιτική κρίση), πρακτικά επηρέασαν την παγκόσμια οικονομία. Αυτές οι δύο κρίσεις οδήγησαν το πετρέλαιο από την τιμή των 3 δολαρίων ανά βαρέλι στην τιμή των 32 δολαρίων ανά βαρέλι σε λιγότερο από μία δεκαετία, πριν αυτό επανέλθει σε φυσιολογικά επίπεδα (όχι όμως στο επίπεδο προ της κρίσης του 1973).

Καταδεικνύεται ξεκάθαρα δε πως παρά την κρίση του 1973 τα κράτη δεν ήταν επαρκώς προετοιμασμένα και αναδιαρθρωμένα για την πετρελαϊκή κρίση του 1979 που ακολούθησε. Χαρακτηριστικό είναι πως η επαναφορά στην «κανονικότητα» άργησε αρκετά έτη για τα περισσότερα κράτη, ενώ αυτό συνέβη κατά βάση λόγω της αποκλιμάκωσης των τιμών του πετρελαίου από τα κράτη του ΟΠΕΚ.

Κατά τις κρίσεις αυτές η επιρροή στα αεροπορικά ταξίδια φαίνεται να είναι σχετικά αμυδρή- έως και ανύπαρκτη- κατά την πετρελαϊκή κρίση του 1973, αλλά αρκετά έντονη στην περίπτωση της κρίσης του 1979. Μπορεί η μείωση των ταξιδιών να είναι περιορισμένη, αλλά διήρκησε αρκετά χρόνια και λόγω της παγκόσμιας ύφεσης. Έχοντας δε ως βασικό πρόβλημα την οικονομική ύφεση, τα κράτη δεν παρείχαν κάποια σημαντική βοήθεια προς τις αεροπορικές εταιρείες.

Εντονότερα φαίνεται από το Passenger Gap όπως αναφέρει η IATA σε σχετική της μελέτη, όπου το 1987 είναι η πρώτη χρονιά αυτό μηδενίζεται μετά από την πετρελαϊκή κρίση του 1979.

1.4.Ο πόλεμος του κόλπου

Ο πόλεμος του κόλπου άρχισε στις 2 Αυγούστου του 1990, όταν το Ιράκ επιτέθηκε στο Κουβέιτ με την δικαιολογία πως το Κουβέιτ έκανε πλάγιες διατρήσεις στις πετρελαιοπηγές του και έκλεβε τα αποθέματα του Ιράκ. Η πρώτη αντίδραση της διεθνούς κοινότητας ήταν η υποβολή οικονομικών κυρώσεων στο Ιράκ, γεγονός που έκανε την κατάσταση του Ιράκ δυσχερέστερη, αλλά δεν οδήγησε σε παύση των εχθροπραξιών.

Ο Καρακόλιος (2019) αναφέρει ότι η στάση αυτή του Ιράκ οδήγησε το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. στις 29 Νοεμβρίου του 1990 στην χρήση βίας με τελεσίγραφο στις 15 Ιανουαρίου του 1991. Το σύνολο των συμμαχικών στρατευμάτων έφτασε στις 700.000 από 31 κράτη, με προεξάρχουσες τις ΗΠΑ, οι οποίες συνεισέφεραν με 540.000 στρατευμάτων.

Τελικά η επίθεση των συμμαχικών δυνάμεων άρχισε στις 17 Ιανουαρίου του 1991. Ο πόλεμος του κόλπου έληξε στις 28 Φεβρουαρίου 1991. Κατά το χρονικό διάστημα των εχθροπραξιών, οι συμμαχικές δυνάμεις επιτέθηκαν εναντίον όχι μόνο κατά των ιρανικών στρατευμάτων, αλλά και κατά των δομών του Ιράκ, μεταξύ αυτών και πολλών πετρελαιοπηγών του.

Η αναταραχή αυτή στους κόλπους σημαντικών πετρελαιοπαραγωγών χωρών οδήγησε σε παροδική αύξηση της τιμής του πετρελαίου σε τιμές άνω των 40 δολαρίων ανά βαρέλι αργού πετρελαίου.

Σύμφωνα με τον Ταυρίδης (2019) η συγκεκριμένη περίπτωση αφορά ενεργειακή κρίση, αρκετά μικρότερης κλίμακας από τις προηγούμενες (1973 και 1979), η οποία όμως και αυτή με την σειρά της δημιούργησε αναταραχή στις διεθνείς οικονομίες, με έντονη επιρροή και στα αεροπορικά ταξίδια. Το μοτίβο μείωσης των αεροπορικών ταξιδιών επαναλαμβάνεται με αρκετά όμοια χαρακτηριστικά με τις δύο προηγούμενες κρίσεις.

Με την κρίση από τον πόλεμο του κόλπου κλείνει η ενότητα των ενεργειακών κρίσεων που ταλάνισαν την παγκόσμια οικονομία (ακόμα και σε εποχές προ παγκοσμιοποίησης) και επηρέασαν δραματικά σε κάποιες περιπτώσεις τα αεροπορικά ταξίδια. Κοινό στοιχείο όλων αυτών των κρίσεων είναι –πέρα από το γεγονός ότι είναι όλες ενεργειακές κρίσεις- πως δεν υπήρξε κάποια κρατική συνδρομή.

1.5.11 Σεπτεμβρίου, η επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου (Δίδυμοι Πύργοι)

Η επίθεση στους Δίδυμους Πύργους στην Νέα Υόρκη στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 αποτελεί την πιο θανατηφόρα τρομοκρατική επίθεση στην ανθρώπινη ιστορία. Η επίθεση έγινε με 2 από τα συνολικά 4 αεροπλάνα τακτικών επιβατικών αερογραμμών των ΗΠΑ από 19 τρομοκράτες μέλη της τρομοκρατικής οργάνωσης Αλ Κάιντα. Το πρώτο αεροπλάνο που άνηκε στην American Airlines κατέπεσε στον βόρειο Πύργο του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου στις 8.46 τοπική ώρα. Δεκαεπτά λεπτά αργότερα, στις 9.03 τοπική ώρα έγινε επίθεση στον Νότιο Πύργο του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου. Ο αιφνιδιασμός ήταν πλήρης. Σε λιγότερο από δύο ώρες και οι δύο Πύργοι των 110 ορόφων είχαν καταρρεύσει ολοσχερώς, προκαλώντας σημαντικές καταστροφές και στα γειτονικά κτίρια.

Ένα τρίτο αεροπλάνο της κατέπεσε στην δυτική πλευρά του Πενταγώνου, της έδρας του αμερικάνικου στρατού, προκαλώντας μερική κατάρρευση της συγκεκριμένης πλευράς του κτιρίου. Το τέταρτο και τελευταίο αεροπλάνο κατέπεσε σε ένα χωράφι έξω από το Σανκσβιλ

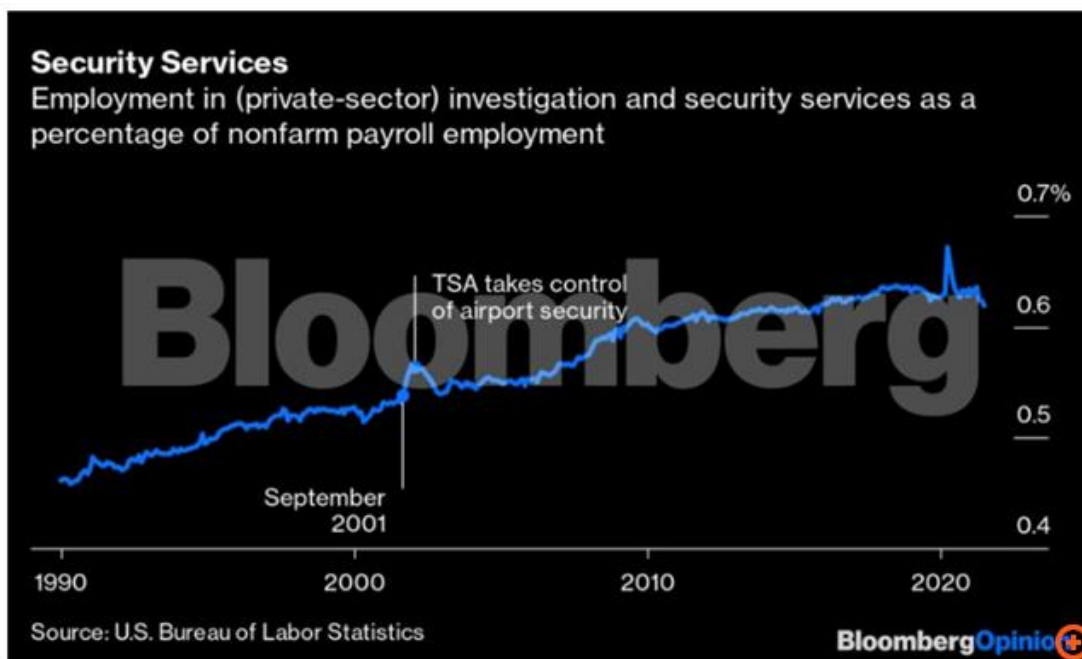
της Πενσυλβάνια, χωρίς να δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα. Πιθανότατα ο στόχος του ήταν είτε ο Λευκός Οίκος είτε το Καπιτώλιο.

Η οικονομική ζημιά που προκλήθηκε από τις επιθέσεις αυτές ήταν μεγαλύτερη από 10 δισεκατομμύρια δολάρια. Η οικονομική ζημιά αυτή καθ' αυτή, ακόμα και αν είναι τέτοιας τάξης μεγέθους, υστερεί μπροστά στις τόσες ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν με αυτόν τον τρόπο. Η συγκεκριμένη τρομοκρατική επίθεση οδήγησε σε συνολικά 2.977 θανάτους, εκ των οποίων οι 340 αντιστοιχούν σε πυροσβέστες και οι 72 σε αστυνομικούς που πήγαν να βοηθήσουν.

Το παγκόσμιο σοκ ήταν τεράστιο. Η τόσο εκτεταμένη καταστροφή, εντός του αμερικανικού εδάφους, στην –πιθανώς– μεγαλύτερη μητρόπολη των ΗΠΑ άλλαξε πραγματικά τον κόσμο. Από την στιγμή που η επίθεση έγινε με επιβατικό αεροπλάνο, τα αεροπορικά ταξίδια άλλαξαν μία για πάντα.

Αρχικά αυξήθηκε η ασφάλεια στις πτήσεις και τα αεροδρόμια, θέτοντας νέα πρωτόκολλα ασφαλείας και προσλαμβάνοντας επιχειρήσεις ή προσωπικό ασφαλείας, ώστε να συνδράμουν στην αύξηση των ελέγχων στις αεροπορικές πτήσεις.

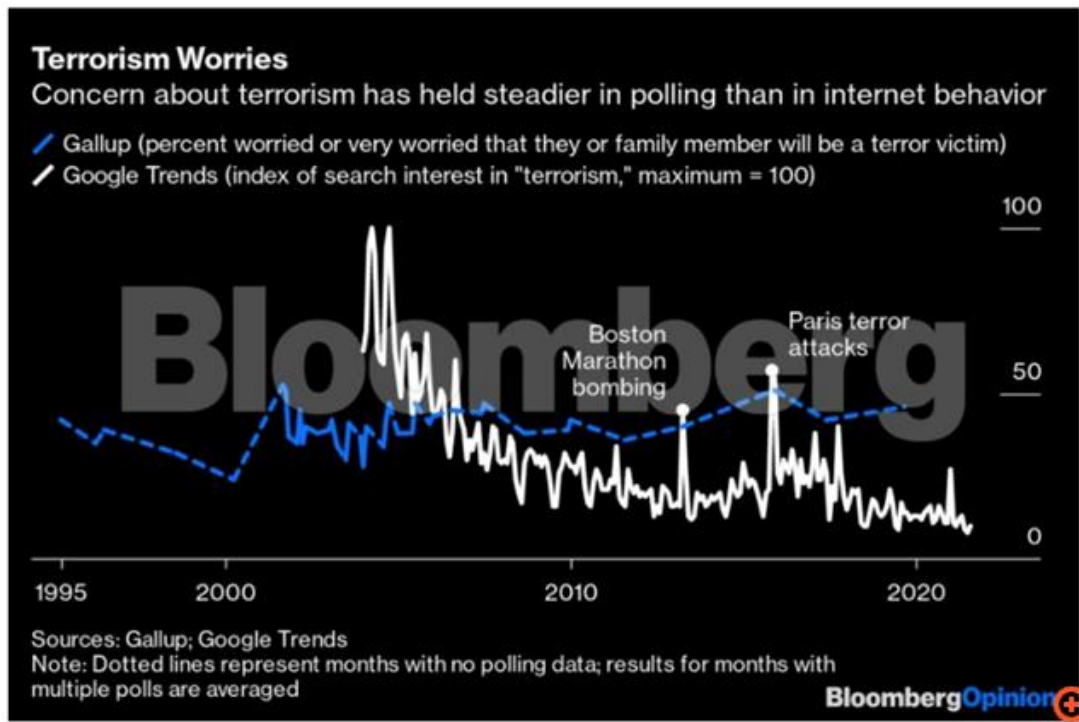
Σύμφωνα με τον Fox (2021) στο γράφημα του Bloomberg που ακολουθεί μπορούμε να δούμε πόσο αυξήθηκε το κόστος υπηρεσιών ασφαλείας μετά από την επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου. Το κόστος αυτό παρέμεινε και αυξήθηκε τα επόμενα χρόνια, δημιουργώντας νέα δεδομένα και κόστη για την αεροπορική αγορά.



Εικόνα 1 Bloomberg Security Services

Αυτό που άλλαξε δραματικά είναι ο τρόπος σκέψης του κόσμου και οι ανησυχίες που έχουν για πιθανή τρομοκρατική επίθεση. Από το γράφημα του Bloomberg φαίνεται ξεκάθαρα πόσο επηρεάστηκε ο κόσμος από την επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου. Είτε δούμε την έρευνα της Gallup, όπου εμφανίζονται όσοι απαντούν πως ανησυχούν ή ανησυχούν πολύ πως οι ίδιοι ή κάποιο μέλος της οικογένειάς τους θα είναι θύμα μίας τρομοκρατικής επίθεσης, είτε τις αναζητήσεις στο Google με τον όρο τρομοκρατία, φαίνεται το πόσο ανησυχεί πλέον τον κόσμο το συγκεκριμένο θέμα. Κρίνοντας από τα δεδομένα της Gallup, η επίθεση της 11^{ης}

Σεπτεμβρίου υπερδιπλασίασε την ανησυχία όσον αφορά το θέμα της τρομοκρατίας και σταθεροποιήθηκε σε υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με το παρελθόν. Η ανησυχία αυτή αυξάνεται πλέον σε κάθε τρομοκρατική επίθεση, επαναφέροντας μνήμες.



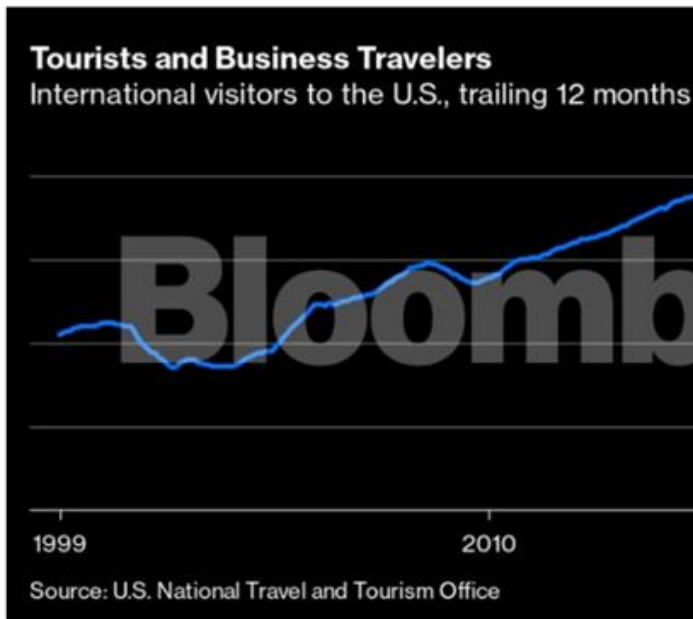
Εικόνα 2 Bloomberg Terrorism Worries

Δεν πρέπει να παραγκωνίσουμε το γεγονός πως η συγκεκριμένη τρομοκρατική επίθεση έγινε με την χρήση επιβατικών αεροπλάνων και με θύματα πολλούς απλούς επιβάτες. Το γεγονός αυτό δημιούργησε μία ανασφάλεια για τα αεροπορικά ταξίδια, καθώς πλέον υπάρχει η πιθανότητα της τρομοκρατικής επίθεσης, όπου κανένας από τους επιβάτες δεν επιβιώνει. Ουσιαστικά μιλάμε για την δημιουργία μίας νέας πραγματικότητας για τον κόσμο και κυρίως για τα αεροπορικά ταξίδια, επηρεάζοντας τις αποφάσεις των ταξιδιωτών.

Το γεγονός αυτό φαίνεται ξεκάθαρα και από το γράφημα του Bloomberg που ακολουθεί. Στο γράφημα αυτό αναφέρονται οι διεθνείς ταξιδιώτες που ταξιδεύουν προς τις ΗΠΑ. Μπορεί το διάγραμμα να αναφέρεται στις ΗΠΑ, αλλά είναι ενδεικτικό της κατάστασης παγκοσμίως.

Στο συγκεκριμένο διάγραμμα φαίνεται πως η μείωση των ταξιδιωτών ήταν μεγαλύτερη από 30% και κράτησε σχεδόν μία πενταετία όσον αφορά τις ΗΠΑ μέχρι να επανέλθει το πλήθος των ταξιδιωτών στα επίπεδα προ της επίθεσης στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου στη Νέα Υόρκη. Αντιστοίχως, σε παγκόσμιο επίπεδο, το γεγονός αυτό προκάλεσε μείωση των ταξιδιωτών για τα επόμενα δύο χρόνια και επανήλθε το πλήθος ταξιδιωτών σε κανονικά επίπεδα κατά τον τρίτο χρόνο μετά από την συγκεκριμένη τρομοκρατική επίθεση.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε πως αυτή η μείωση πραγματοποιήθηκε σε μία περίοδο όπου η παγκόσμια οικονομία ανθούσε, οπότε δεν συντρέχουν οικονομικοί λόγοι για την μείωση των ταξιδιωτών κατά την συγκεκριμένη χρονική περίοδο.



Εικόνα 3 Bloomberg Tourists and Business Travelers

Στο συγκεκριμένο γράφημα μπορούμε να δούμε και να συγκρίνουμε την μείωση των ταξιδιωτών μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση και την πανδημία του Covid-19, αλλά θα τα αναλύσουμε εκτενέστερα στην συνέχεια.

1.6. Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση 2008

Η συγκεκριμένη κρίση, η οποία είναι και η τελευταία πριν την πανδημία Covid-19, είναι καθαρά οικονομική. Ήρθε σε συνέχεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007-2008 και συνδέονται με την αγορά ακινήτων. Συγκεκριμένα η χρηματοπιστωτική κρίση προήλθε από την κρίση των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων και οδηγήθηκε στην παγκόσμια οικονομική ύφεση του 2008 από την πλήρη κατάρρευση της αγοράς ακινήτων στην αγορά των ΗΠΑ. Η συγκεκριμένη κρίση είναι η δεύτερη που έχει την αφετηρία της στις ΗΠΑ σε λιγότερο από μία δεκαετία.

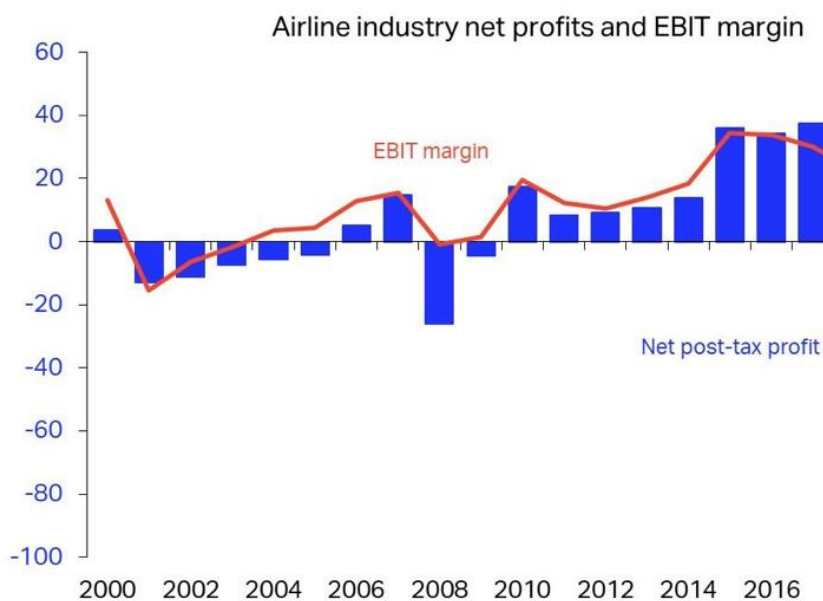
Οι Brothers και ο Κανελλόπουλος (2008) αναφέρουν πως λόγω της παγκόσμιας διασύνδεσης της οικονομίας η κρίση αυτή επεκτάθηκε στον υπόλοιπο κόσμο, κάνοντας την ύφεση παγκόσμια. Ανάλογα με την κατάσταση της εκάστοτε οικονομίας όταν άρχισε να την επηρεάζει και την χρονική στιγμή που άρχισε να την επηρεάζει. Χώρες όπως η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Ισπανία και η Πορτογαλία επηρεάστηκαν έντονα και στην περίοδο της Ελλάδας για μακρά περίοδο, η Γαλλία επηρεάστηκε λιγότερο, ενώ χώρες όπως η Γερμανία και η Ισλανδία, ενώ επηρεάστηκαν λιγότερο κατάφεραν παράλληλα να μειώσουν την ανεργία στα χρόνια της ύφεσης.

Φυσικό επόμενο ήταν η μείωση των ταξιδιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενώ μέχρι το 2007 το πλήθος των επιβατών στις αεροπορικές εταιρείες αυξανόταν με σταθερά υψηλό, η κατάσταση άρχισε να αλλάζει έντονα το 2008. Αν και δεν αναφερόμαστε σε μείωση του πλήθους των επιβατών, η ποσοστιαία αύξησή τους ήταν κάτω από την μονάδα. Σε συνέχεια της κατάστασης αυτής και στο αποκορύφωμα της οικονομικής κρίσης το 2009 υπάρχει πτώση του συνολικού πλήθους των ταξιδιωτών των αεροπορικών εταιρειών.

Η μείωση στους ταξιδιώτες αναψυχής ήταν αισθητή αλλά δεν θα την χαρακτηρίζαμε ιδιαίτερα υψηλή. Η μεγαλύτερη πτώση παρατηρήθηκε στην περίπτωση των επαγγελματικών ταξιδιών. Σε οποιαδήποτε περίπτωση φαίνεται πως ήταν η μεγαλύτερη κρίση που είχαν να αντιμετωπίσουν οι αεροπορικές κατά τον 21^ο αιώνα, μεγαλύτερη και από την επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου μερικά χρόνια νωρίτερα. Η πτώση στο σύνολο των επαγγελματικών ταξιδιών, τα οποία συνήθως δίνουν μεγάλο μέρος των εσόδων στις αεροπορικές εταιρείες.

Η δυσχερής αυτή κατάσταση, σε συνδυασμό με την υψηλή τιμή των καυσίμων οδήγησε αρκετές αεροπορικές εταιρείες στην πτώχευση. Κατά κανόνα όμως δεν ήταν οι μεγάλες αεροπορικές αυτές που πτώχευσαν. Για την αντιμετώπιση αυτής της δυσχερούς κατάστασης δημιουργήθηκαν πακέτα βοήθειας, τα οποία αξιοποιήθηκαν από τις αεροπορικές εταιρείες. Αυτά τα πακέτα βοήθειας όμως δεν θα ήταν αρκετά για να διορθώσουν την κατάσταση και να αντιστρέψουν το κλίμα αν οι αεροπορικές δεν έκαναν κάτι.

Ο Borko (2018) αναφέρει πως στην συγκεκριμένη κρίση οι αεροπορικές εταιρείες φαίνεται να είχαν γρήγορα αντανακλαστικά στην αντιμετώπιση της κρίσης. Πραγματοποίησαν άμεσα την αναδιάρθρωση τους και μεγάλη μείωση του προσωπικού τους (το προσωπικό των αεροπορικών εταιρειών επανήλθε μόλις το 2017 στα επίπεδα προ της οικονομικής ύφεσης του 2008). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την σταδιακή επαναφορά της οικονομίας σε επίπεδα κανονικότητας, έστω και προσαρμοσμένης στα νέα δεδομένα, βοήθησαν τις αεροπορικές να ορθοποδήσουν. Συνολικά οι αεροπορικές εταιρείες είχαν αρνητικά αποτελέσματα μόλις για δύο χρόνια, καθώς την επόμενη χρονιά κατάφεραν να εμφανίσουν εκ νέου κέρδη. Όπως φαίνεται από το γράφημα που ακολουθεί η αντίδραση των αεροπορικών ήταν πιο γρήγορη και αποτελεσματική από την ακριβώς προηγούμενη, η οποία φαίνεται ξεκάθαρα πως τους δημιούργησε προβλήματα για αρκετά χρόνια. Η αναδιάρθρωση αυτή δε ήταν τόσο επιτυχημένη που οδήγησε σε πρωτοφανή κέρδη κατά τα έτη που ακολούθησαν.



Source: IATA Economic Performance of the Airline Industry, June 2020

Εικόνα 4 IATA Economic Performance of the Airline Industry, June 2020

Έχοντας παρουσιάσει τις μεγάλες κρίσεις που έλαβαν χώρα πριν την πανδημία του Covid-19 μπορούμε να δούμε πως οι αεροπορικές εταιρείες έχουν χτυπηθεί πολλές φορές από κρίσεις διαφορετικού τύπου. Κάποιες ήταν σχετικές με την ενέργεια, κάποιες με την ασφάλεια και η πιο πρόσφατη ήταν οικονομικής φύσης. Όλες ήταν διαφορετικές αλλά και όλες επιζήμιες για τις αεροπορικές επιχειρήσεις. Παρόλα αυτά, άλλοτε πιο γρήγορα και άλλοτε πιο αργά οι αεροπορικές εταιρείες κατάφεραν να επανέλθουν, χωρίς να υπάρχει πάντα κρατική συνδρομή για αυτόν τον σκοπό.

Το γεγονός αυτό μπορεί να ερμηνευτεί είτε πως οι αεροπορικές είχαν τα αντανακλαστικά ώστε να αντιμετωπίσουν τις κρίσεις αυτές, είτε πως η πρόσβαση σε κεφάλαια ήταν επαρκής για να τις βοηθήσει μέχρι να επανέλθει η κανονικότητά είτε γιατί οι κρίσεις αυτές, παρά το γεγονός πως ήταν μεγάλες και σε παγκόσμιο επίπεδο δεν είχαν το μέγεθος και την ένταση για να οδηγήσουν τις αεροπορικές σε κατάρρευση.

Στην συνέχεια θα παρουσιάσουμε την περίπτωση της πανδημίας του Covid-19, το πως και πόσο επηρέασε τις αεροπορικές. Θα έχουμε την ευκαιρία να συγκρίνουμε τις κρίσεις του παρελθόντος με την παρούσα κρίση. Το γεγονός αυτό θα μας βοηθήσει να καταλάβουμε το πραγματικός της μέγεθος της κρίσης αυτής, αλλά και το μέγεθος και την σημασία της χρηματοδότησης των αεροπορικών στην συγκεκριμένη περίπτωση σε σύγκριση με τις κρίσεις του παρελθόντος.

1.7.Η πανδημία Covid-19

Η πανδημία Covid-19 αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά τον Δεκέμβριο του 2019 στην πόλη Ουχάν της Κίνας. Η μετάδοσή του μέσω του αέρα μέσω των σταγονιδίων κάνει την διάδοση του ιού ιδιαίτερα εύκολη και γρήγορη, γεγονός που φάνηκε σύντομα. Μέχρι τα μέσα του Ιανουαρίου του 2020 ο ιός είχε επεκταθεί και σε άλλες επαρχίες της Κίνας.

Η διάδοση του ιού ήταν ραγδαία, καθώς μέσα στους επόμενους μήνες κατάφερε να εξαπλωθεί στην υπόλοιπη νοτιοανατολική Ασία αλλά και να προχωρήσει σε άλλες ηπείρους, εμφανιζόμενος σύντομα στην Αμερική και την Ευρώπη και κατόπιν σε όλο τον κόσμο.

Σύμφωνα με την Τουχτίδου (2021) η διάδοση του ιού είχε διαφορετικό ρυθμό και διαφορετικές επιπτώσεις σε κάθε χώρα. Η ταχύτητα της διάδοσής και το γεγονός πως ο συγκεκριμένος ιός ήταν άγνωστος στην επιστημονική κοινότητα, είχε ως αποτέλεσμα την αντικειμενική αδυναμία αντιμετώπισής του και περιορισμού του. Παράλληλα έγινε αντιληπτό πως πρόκειται για έναν ιδιαίτερα επικίνδυνο ιό για την ανθρώπινη υγεία. Οι πρώτες μεγάλες εστίες μόλυνσης με υψηλό αριθμό θανάτων ήταν η βόρεια Ιταλία, η Ισπανία και οι ΗΠΑ. Το πλήθος των θυμάτων ήταν ιδιαίτερα υψηλό, παρά το γεγονός πως νωρίς σχετικά άρχισαν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού των μετακινήσεων από χώρα σε χώρα, αλλά και εντός της εκάστοτε χώρας σε μία προσπάθεια περιορισμού της εξάπλωσης της πανδημίας, όπως ορίστηκε από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας σχετικά σύντομα μετά από τον εντοπισμό και την μελέτη του συγκεκριμένου ιού.

Σύντομα πολλά κράτη βλέποντας τον αριθμό των θανάτων να αυξάνεται καθημερινά και χωρίς τρόπο αντιμετώπισης στον ορίζονται αποφάσισαν την μέθοδο της απομόνωσης με σκοπό τον περιορισμό της εξάπλωσής του. Η απομόνωση αυτή άρχισε με την απαγόρευση των πτήσεων προς τις χώρες (με ελάχιστες εξαιρέσεις που αφορούσαν τους πολίτες των χωρών αυτών που επιθυμούσαν να επιστρέψουν).

Η απόφαση αυτή είναι καθόλα εύλογη, καθώς μέσω των αεροπορικών μεταφορών σε έναν απόλυτα διασυνδεδεμένο κόσμο, η μεταφορά και εξάπλωση του ιού μπορεί να είναι ιδιαίτερα

εύκολη και γρήγορη. Αυτό αποδείχθηκε θα λέγαμε από την ταχύτητα με την οποία μεταφέρθηκε ο ιός σε άλλες ηπείρους. Σε προγενέστερες δεκαετίες, όπου η διασύνδεση ήταν μικρότερη και η ταχύτητα των ταξιδιών χαμηλότερη, η εξάπλωση χρειαζόταν τουλάχιστον κάποιους μήνες. Πλέον αυτή συνέβη μέσα σε λίγες μόνο εβδομάδες.

Καθώς η πανδημία προχωρούσε εξαπλωνόταν σε όλες τις χώρες, με τα θύματα να αυξάνονται κάθε μέρα και χωρίς φαρμακευτική αγωγή ή εμβόλιο που θα μπορούσε να δώσει μία λύση, η επιλογή της απομόνωσης επεκτάθηκε και αφορούσε πλέον και τα ταξίδια μέσα στην ίδια την χώρα, ακόμα και τις απλές καθημερινές μετακινήσεις.

Καθώς η πανδημία εμφανίζει κύκλους ύφεσης και έξαρσης, η κατάσταση επαναλήφθηκε και τους επόμενους μήνες, με τα υγειονομικά συστήματα καλύτερα προετοιμασμένα αλλά την εξάπλωση πολύ μεγαλύτερη. Παράλληλα εμφανίζονταν κατά καιρούς νέες μεταλλάξεις του ιού που προκαλούσαν εκ νέου φόβο για την δυνατότητά του και την θνησιμότητα που προκαλεί.

Φυσικό ακόλουθο της κατάστασης και των επιλογών απομόνωσης από τα περισσότερα κράτη μέσα στους επόμενους μήνες από την εμφάνιση του ιού και στην συνέχεια κατά τις περιόδους έξαρσής του ήταν η μείωση των ταξιδιών, με την μεγαλύτερη επιρροή να δέχονται τα αεροπορικά ταξίδια, με τις αεροπορικές εταιρείες να δέχονται τρομερή πίεση, καθώς έπρεπε να διαχειριστούν και την απότομη και δραστική μείωση των επιβατών τους και την αναγκαστική και άμεση εναρμόνιση τους με τα μέτρα κατά του ιού στους αμέσως επόμενους μήνες.

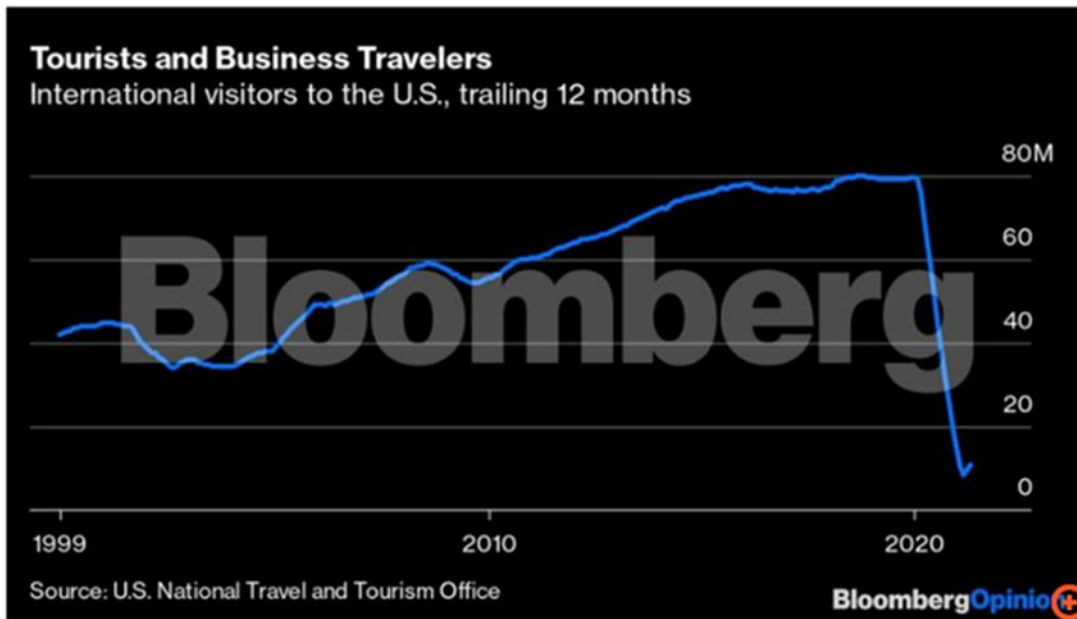
Στο γράφημα του Bloomberg που ακολουθεί είναι ξεκάθαρη η πτώση των αεροπορικών ταξιδιών στις ΗΠΑ από την στιγμή της εμφάνισης της πανδημίας και την λήψη μέτρων για την αντιμετώπισή της.

Μπορούμε να δούμε ξεκάθαρα πως από τους 80 εκατομμύρια ταξιδιώτες που είχαν κατά το έτος 2019 και παρά το γεγονός ότι η πανδημία δεν επηρέασε όλο το 2020 βλέπουμε πτώση στα περίπου 10 εκατομμύρια ταξιδιωτών για το 2020. Στο σημείο αυτό μπορούμε να δούμε πως φαίνεται να εμφανίζεται στην συνέχεια μία ανάκαμψη, η οποία όμως δεν θα λέγαμε πως είναι άξια λόγου(για το άμεσο χρονικό διάστημα), καθώς ο τελικός αριθμός ταξιδιωτών είναι μικρότερος από το 25% των ταξιδιωτών του 2019.

Στο ίδιο γράφημα μπορούμε να δούμε τα δεδομένα που αφορούν και την κρίση που δημιουργήθηκε από την τρομοκρατική επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου και την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008. Έτσι μπορούμε να συγκρίνουμε άμεσα τα αποτελέσματα των τριών αυτών κρίσεων.

Γίνεται ξεκάθαρο πάρα πολύ εύκολα πως οι κρίσεις του 2001 και του 2008 επηρέασαν το πλήθος των ταξιδιωτών, αλλά δεν μπορούν να συγκριθούν σε καμία περίπτωση με την επιρροή που είχε η πανδημία του Covid-19 στο πλήθος των ταξιδιωτών.

Στις προηγούμενες κρίσεις βλέπουμε μειώσεις στο πλήθος των ταξιδιωτών που δεν ξεπερνούν κατά πολύ το 20%. Στην περίπτωση της πανδημίας η μείωση των ταξιδιωτών φαίνεται να είναι μεγαλύτερη του 80%, με τους δύο πρώτους μήνες του 2020 να είναι ουσιαστικά ανεπηρέαστοι από την πανδημία. Γίνεται ξεκάθαρο πως δεν υπάρχει κανένα μέτρο σύγκρισης του προβλήματος που δημιούργησε η πανδημία Covid-19. Οι κρίσεις του παρελθόντος φαίνεται να είναι μηδαμινές σε σχέση με το ποσοστό ταξιδιωτών μπροστά της.



Εικόνα 5 Bloomberg Tourists and Business Travelers (U.S.A.)

Σαφώς αυτό έχει και αντίκτυπο στα οικονομικά των αεροπορικών εταιρειών. Αυτό μπορεί να φανεί ξεκάθαρα από το γράφημα της IATA που ακολουθεί. Η ζημιά που εμφανίζεται το 2020 ξεπερνά το 20%, ενώ και για την επόμενη χρονιά φαίνεται πως υπάρχουν ζημιές, έστω και μικρότερες.

Όπως και στο προηγούμενο γράφημα έχουμε την δυνατότητα να δούμε τις επιπτώσεις της τρομοκρατικής επίθεσης στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου το 2001 και της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008. Στην πρώτη περίπτωση βλέπουμε πως οι ζημιές ήταν μικρότερες από 5%, ενώ στην δεύτερη περίπτωση οι ζημιές ήταν μικρότερες από 10%. Συγκεντρωτικά τα αρνητικά αποτελέσματα των δύο προηγούμενων κρίσεων είναι μικρότερα από τα αρνητικά αποτελέσματα που εμφάνισαν οι αεροπορικές εταιρείες λόγω της πανδημίας Covid-19.



Source: IATA Economic Performance of the Airline Industry, June 2020

Εικόνα 6 IATA Economic Performance of the Airline Industry, June 2020

Σύμφωνα με τον Ζοπουνίδη (2021), τα αποτελέσματα αυτά δε εμφανίζονται ενώ οι αεροπορικές φαίνεται να μαθαίνουν από τις προηγούμενες κρίσεις και βελτιώνουν την λειτουργία τους σε κάθε κρίση. Ενώ η επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου το 2001 προκάλεσε μία πενταετία αρνητικών αποτελεσμάτων, η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε μόλις 2 χρόνια αρνητικών αποτελεσμάτων, αποδεικνύοντας την βελτίωση των αεροπορικών εταιρειών στην αντιμετώπιση κρίσεων.

Το γεγονός αυτό τονίζει ακόμα περισσότερο την σφοδρότητα με την οποία «χτυπήθηκαν» οι αεροπορικές εταιρείες. Υποδεικνύει δε πως η συγκεκριμένη κρίση δεν μπορεί να συγκριθεί με καμία από τις προηγούμενες, ούτε όσον αφορά την μείωση των ταξιδιωτών, ούτε όσον αφορά τις οικονομικές ζημιές που προκάλεσε στις αεροπορικές εταιρείες.

Οι ζημιές που δημιουργήθηκαν λόγω της πανδημίας αντιστοιχούν στα κέρδη των αεροπορικών για τα προηγούμενα περίπου 3 με 4 χρόνια. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε πως τα τελευταία 5 χρόνια πριν την πανδημία οι αεροπορικές εταιρείες εμφάνισαν τα υψηλότερα κέρδη της τελευταίας εικοσαετίας και όχι μόνο.

Πρέπει να υπενθυμίσουμε πως οι ζημιές αυτές είναι τόσο μεγάλες παρά το μεγάλο πλήθος απολύσεων που πραγματοποίησαν πολλές αεροπορικές εταιρείες σε μία προσπάθεια να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Εννοείται πως προγράμματα επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους «πάγωσαν» ή ακυρώθηκαν σε αρκετές περιπτώσεις.

Πρέπει να τονίσουμε σε αυτό το σημείο πως τα στοιχεία που βλέπουμε δείχνουν μόνο ένα μέρος των επιπτώσεων που θα υπάρξουν εξαιτίας της πανδημίας, καθώς αυτή βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη. Θα πρέπει να περάσουν αρκετά ακόμα χρόνια για να μπορέσουμε να δούμε τις πραγματικές επιπτώσεις της πανδημίας του Covid-19 και όσον αφορά τις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες αλλά και στην συμπεριφορά των ταξιδιωτών, που δυνητικά θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις αεροπορικές εταιρείες μακροπρόθεσμα.

1.8. Σύνοψη των κρίσεων

Συνοψίζοντας όσον αφορά την επιρροή των διαφόρων κρίσεων που επηρέασαν τις αεροπορικές εταιρείες. Συγκρίνοντας την κρίση που προβλήθηκε από την πανδημία του Covid-19 μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα πως καμία προγενέστερη κρίση δεν είχε τόσο έντονες και απότομες επιδράσεις στις αεροπορικές εταιρείες όσο η συγκεκριμένη κρίση. Είτε αναφερόμαστε σε ενεργειακές κρίσεις, είτε σε κρίσεις ασφαλείας είτε σε οικονομικές, είτε σε κρίσεις αρκετών δεκαετιών πίσω, είτε σε πρόσφατες κρίσεις δεν μπορούμε να δούμε τόσο μεγάλη μείωση στο πλήθος των ταξιδιωτών.

Η απότομη και μεγάλη μείωση των ταξιδιωτών φάνηκε άμεσα και ξεκάθαρα στα οικονομικά αποτελέσματα των αεροπορικών εταιρειών. Οδήγησε στην μεγαλύτερη μείωση τζίρου στην ιστορία της αεροπορικής αγοράς, ενώ αντίστοιχα οι ζημιές για την ίδια περίοδο ήταν τεράστιες.

Όπως αναφέρεται και πιο πάνω είναι μία κρίση που οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν μόνες τους, παρά την εμπειρία αντιμετώπισης κρίσεων. Παρά την προσπάθεια μείωσης των λειτουργικών εξόδων τους η οικονομική ζημιά που έχουν υποστεί δεν έχει προηγουμένο.

Η ανάγκη για χρηματοδότησή τους είναι επιτακτική. Την χρηματοδότησή αυτή θα την αναλύσουμε στην συνέχεια της συγκεκριμένης εργασίας αλλά δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε την δυσκολία χρηματοδότησης τους. Αυτό συμβαίνει καθώς η πανδημία του Covid-19 δεν επηρέασε μόνο τις αεροπορικές εταιρείες, αλλά το σύνολο των οικονομιών της κάθε χώρας, οδηγώντας τις σε ύφεση. Το γεγονός αυτό δείχνει πως υπάρχει μεγάλη ανάγκη και υψηλός ανταγωνισμός για την διασφάλιση χρηματοδότησης.

2. Τα οικονομικά προβλήματα που δημιούργησε η πανδημία

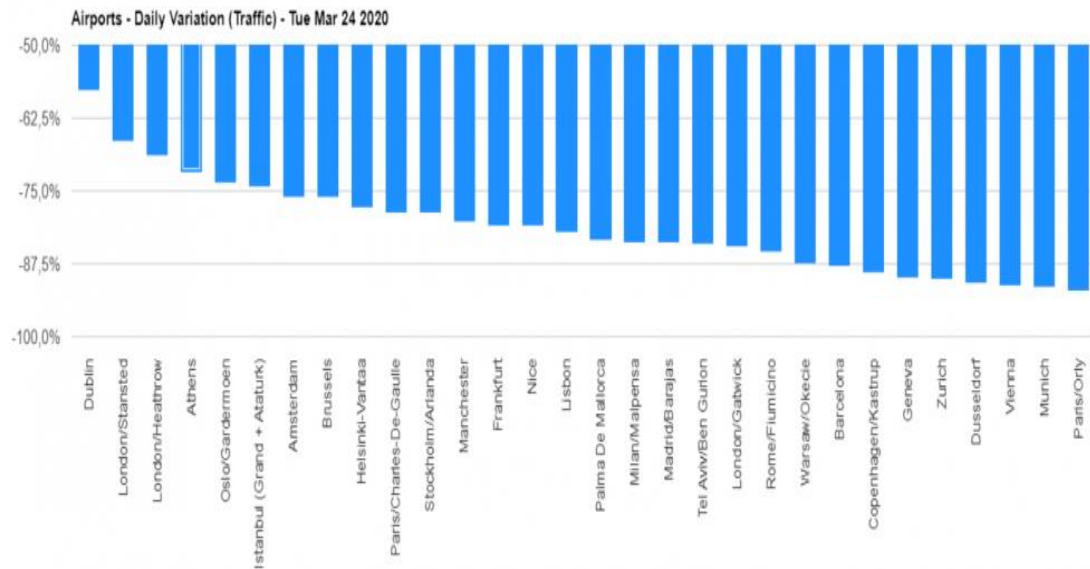
2.1. Η μείωση της κίνησης στα αεροδρόμια

Τα στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) δείχνουν πως δεν πρέπει να αναμένουμε πριν το 2023 τα ποσοστά όπου είχαμε το 2019. Το 2020 ταξιδεύουν πάνω από 30 εκατομμύρια λιγότεροι επιβάτες από και προς Ελλάδα, δηλαδή μια μείωση κατά 61% σε σύγκριση με το 2019, με αποτέλεσμα την μείωση της οικονομίας κατά 10 δις. ευρώ ενώ θέτει σε κίνδυνο τουλάχιστον το 50% των θέσεων εργασίας της Ελλάδας. Η Λιλιοπούλου (2020) αναφέρει πως παρόλα αυτά η Ελλάδα έχει το χαμηλότερο ποσοστό πτώσης σε πωλήσεις εισιτηρίων κατά 58% σε σύγκριση με την Γαλλία, Πορτογαλία που βρίσκονται -81%, την Κύπρο που βρίσκεται -82% και την Ισπανία που βρίσκεται με -85% σε σύγκριση με το 2019. Η μείωση των αεροπορικών που δραστηριοποιούνται από και προς την Ελλάδα θα ανέλθει κατά 3,7 δις ευρώ το 2020. Προσεγγιστικά όλες οι αεροπορικές παγκοσμίως χάνουν περισσότερα από 250.000€ ανά λεπτό. Η πρακτική λύση με τα PCR και τους εμβολιασμούς αναμένεται να επιφέρει κατά 50%-60% αύξηση των εσόδων του 2019 σε σύγκριση με την οδυνηρή χρονιά που πέρασε.

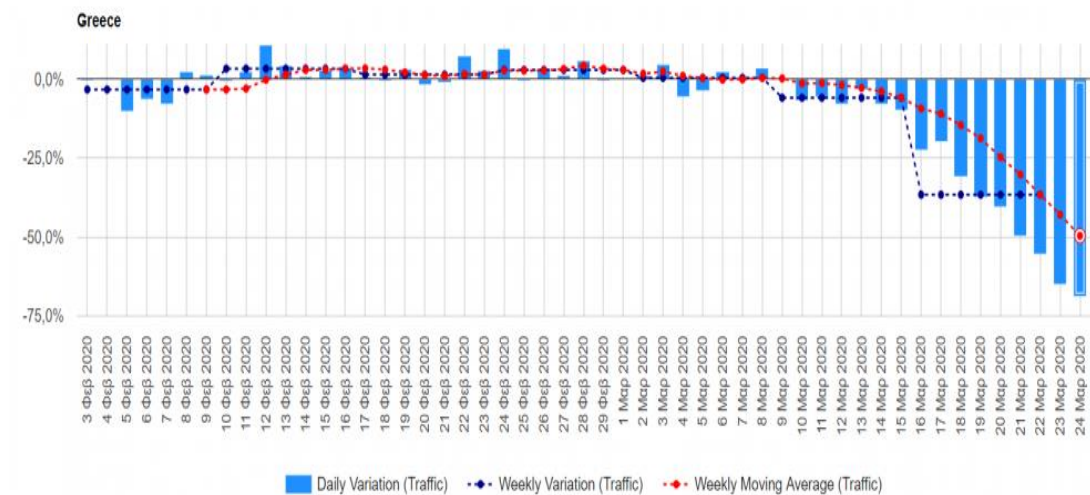
Τα δρομολόγια αποστέλλονται λόγω κυβερνητικών εντολών ή πρωτοβουλίας των εταιριών. Τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης έχουν μείωση της κινητικότητας μέχρι και 92%, ο διευθυντής της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) δήλωσε ότι σε μικρό χρονικό

διάστημα χρειάζονται δραστικά και μαζικά μέτρα ενώ προϋδεάζει πως πρόκειται για τη μεγαλύτερη κρίση που έχει βιώσει ποτέ ο κλάδος των αερομεταφορών.

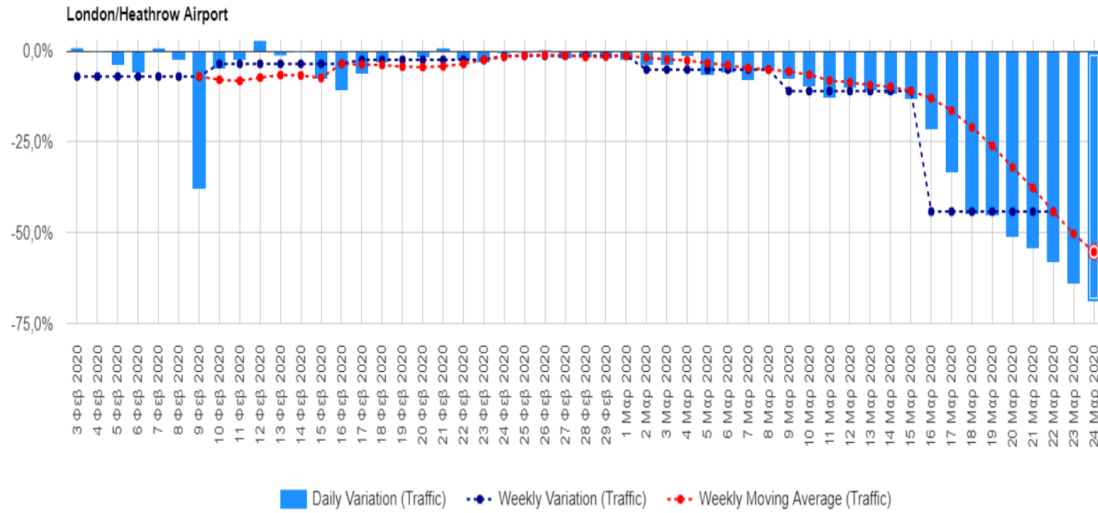
Στις 24 Μαρτίου στο αεροδρόμιο της Ελλάδας του Ελευθέριου Βενιζέλου η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη κατά 72%, στην Ζυρίχη, Μόναχο, Ντίσελτορφ και Βιέννη ξεπέρασε το 90% ενώ την πρωτιά είχε το αεροδρόμιο της Γαλλίας Charles de Gaulle με μειωμένη επιβατική κίνηση κατά 92% σε σύγκριση με το 2019.



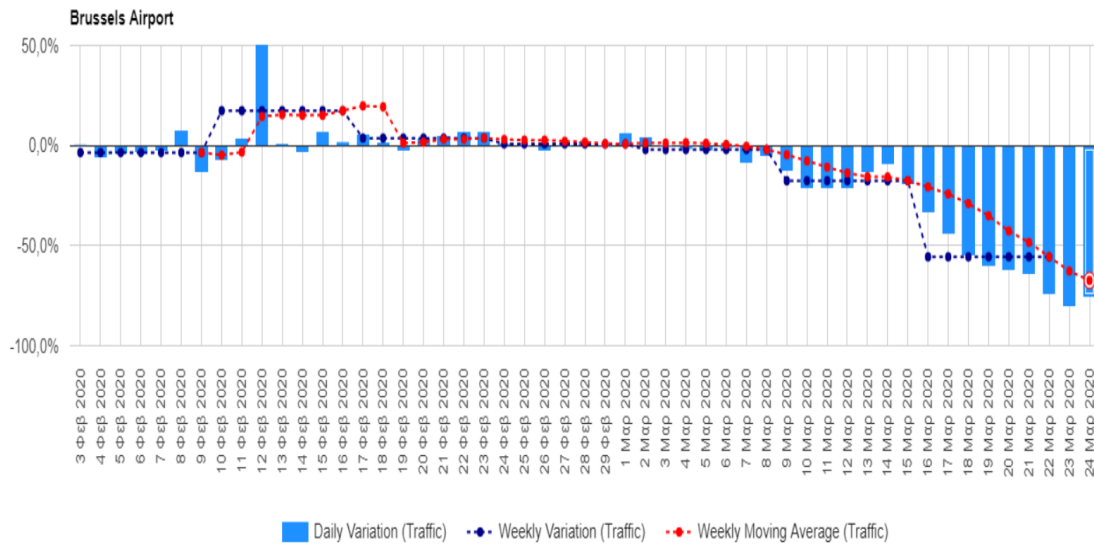
Εικόνα 7 Airports Traffic (Daily Variation)



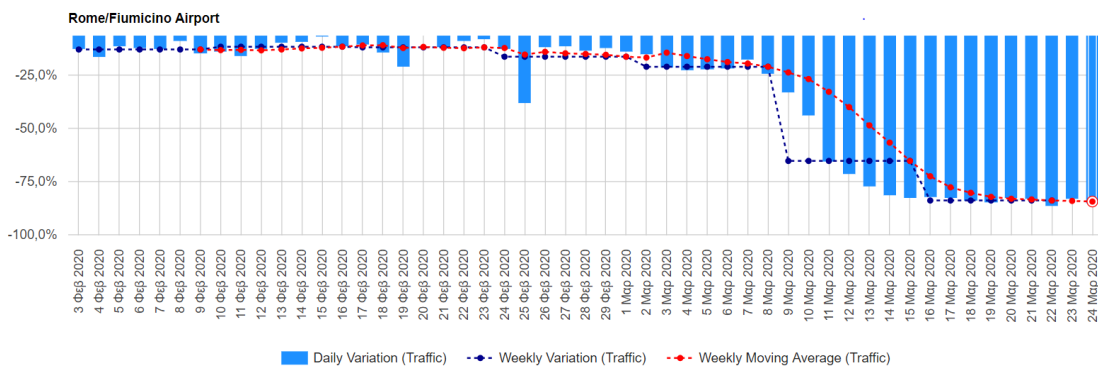
Εικόνα 8 Greece



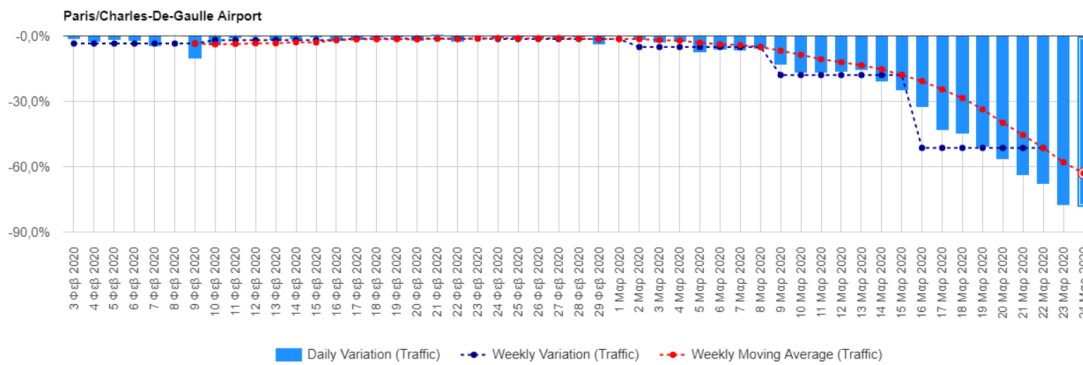
Εικόνα 9 London



Εικόνα 10 Brussels



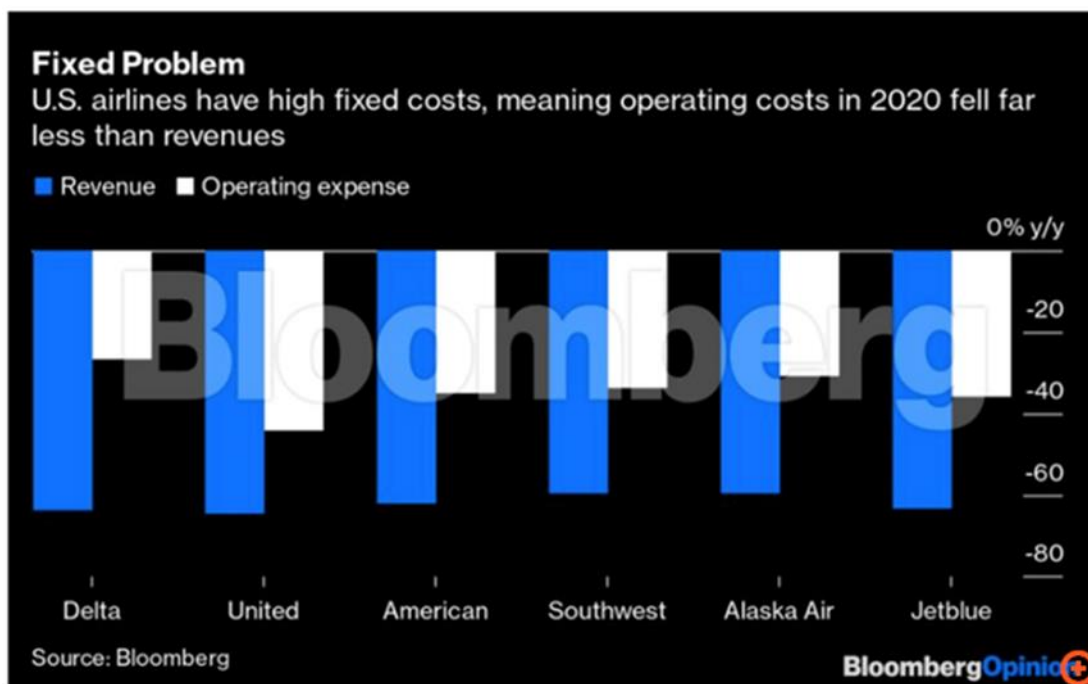
Εικόνα 11 Rome



Εικόνα 12 Paris

2.2.Ο περιορισμός της πληρότητας ως πλήγμα

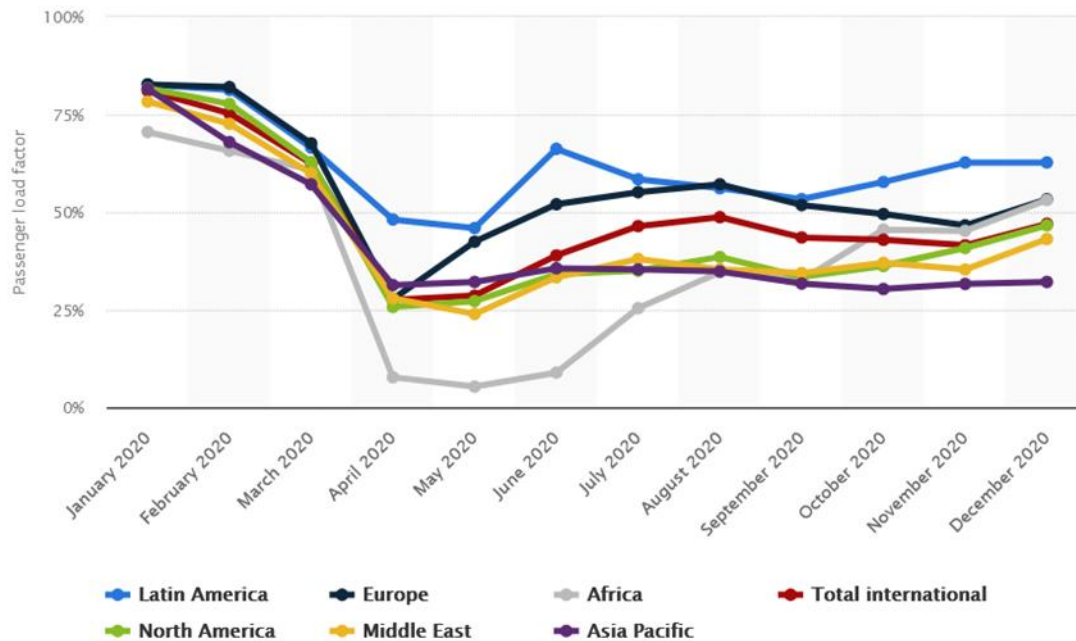
Ο κίνδυνος της διασποράς του ιού μειώνεται κατά 57% με κενή την μεσαία θέση στα ταξίδια αεροπορικώς, εφαρμόστηκε από μεγάλες αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ να μην πωλούν τις μεσαίες θέσεις στην αρχή της πανδημίας. Όμως την 1η Μαΐου 2021 Delta Air Lines και άλλες αεροπορικές θα πετούν με την κανονική τους πληρότητα. Αυτό λαμβάνει χώρα διότι τα κόστη είναι ανελαστικά, και δεν μειώνονται με λιγότερες θέσεις αλλά μένουν σταθερά.



Εικόνα 13 Bloomberg Fixed Costs Problem

Ο Vito DeLuca (2019) πιστεύει πως το ποσοστό της πληρότητας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μεγέθη στον κλάδο των αερομεταφορών, καθώς έχει συνέπειες στο κόστος και την ποιότητα των εταιρειών. Πρέπει να σημειωθεί πως το 65% του κόστους από μια αεροπορική εταιρεία συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία του αεροσκάφους. Το passenger load factor – PLF είναι ο πιο κρίσιμος συντελεστής για κάθε αεροπορική εταιρεία την δεδομένη χρονική στιγμή, αφού όλες οι αεροπορικές έχουν διακόψει τις περισσότερες πτήσεις τους το προηγούμενο διάστημα και σίγουρα δεν έχουν πλέον τον ρόλο των κερδοφόρων επιχειρήσεων. Στρατηγική των εταιριών είναι να πωλούν όσες θέσεις χρειάζονται ώστε να έχουν τα πάγια έξοδα τους και τα υπόλοιπα είναι τα κέρδη τους. Η σύγχυση έγκειται στον

ανταγωνισμό όπου βρίσκεται συνεχώς όλο και με χαμηλότερο κόστος εισιτηρίων, γεγονός όπου θέτει ότι πρέπει να πωλούνται όλο και περισσότερες θέσεις ώστε να υπάρξει κερδοφορία.

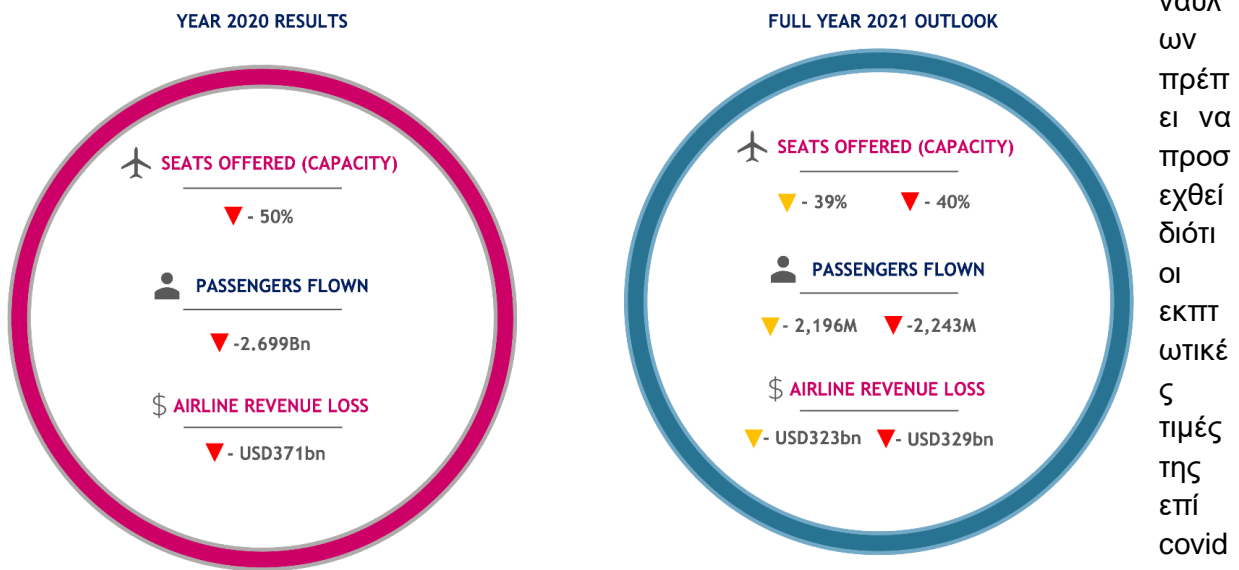


Εικόνα 14 PLF

Το ποσοστό του PLF ισούται με τον αριθμό των επιβατών όπου επιβιβάζονται επί την απόσταση που θα διανύσουν για το ταξίδι διά των συνολικών θέσεων επί της απόστασης και όλο επί της 100%. Ο συντελεστής φορτίου επιβατών μεταβάλλεται και ασφαλώς διαφέρει για κάθε ταξίδι. Η μεγιστοποίηση της απόδοσης για τις εταιρίες είναι να γεμίσει όσοι περισσότερες θέσεις μπορεί.

Σύμφωνα με τον Fickling (2021) η λειτουργία της μεσαίας κενής θέσης δεν είναι βιώσιμη για τις αεροπορικές εταιρίες αφού κατά αυτόν τον τρόπο δεν θα μπορούσαν να έχουν πληρότητα πάνω από 67% σε κάθε πτήση. Στις αρχές των πρώτων φτερουγισμάτων των αεροπορικών ο ανταγωνισμός ήταν πολύ λιγότερος και τα εισιτήρια πολύ πιο υψηλά, άρα δεν μπορούμε να συγκρίνουμε δύο ανόμοιες εποχές.

Σύμφωνα με τον Αβραμίδη (2020) οι καταναλωτές είναι ακόμα φοβισμένοι και οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να βρουν τρόπο ώστε να τους δελεάσουν να ταξιδέψουν. Η μείωση των



Εικόνα 15 Μείωση πληρότητας

δεν πρέπει να θεωρηθούν κανονικές τιμές όταν τα πράγματα θα έχουν επανέλθει. Οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να είναι πιο κερδοφόρες από κάθε άλλοτε, εξαιτίας των μεγάλων χρεών που έχουν αναλάβει. Συνεπώς τα αεροσκάφη δεν μπορούν να καλύψουν αυτές τις αδυναμίες με μόνο τα 2/3 της πληρότητας τους, όμως είναι ένα πολύ καλό μέσο πειθούς για να ταξιδέψουν οι επιβάτες με μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια, για το πρώτο διάστημα τουλάχιστον.

ναύλων πρέπει να προσεχθεί διότι οι εκπτώτικές τιμές της επί covid εποχής



Εικόνα 16 Μείωση πληρότητας (Οικονομικά Δεδομένα)

2.3.Ανελαστικότητα στην μείωση του κόστους

Έχοντας δει την πτώση της πληρότητας ακόμα στα δρομολόγια των αεροπορικών, γίνεται πλέον ξεκάθαρα πως το πρόβλημα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι αεροπορικές εταιρείες είναι τεράστιο, κοινό για όλες τις εταιρείες και δεν έχει λήξει ακόμα.

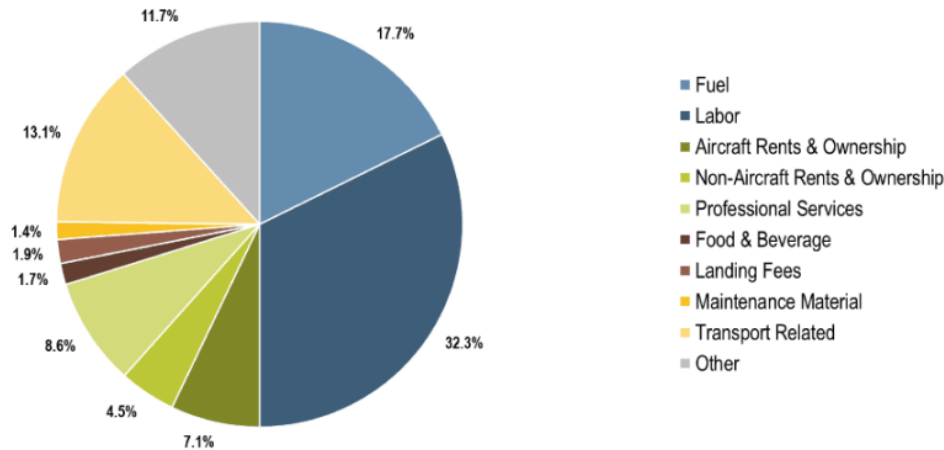
Η δραματική μείωση της ζήτησης για αεροπορικά ταξίδια από όλες τις ομάδες ταξιδιωτών, με τις τιμές να παραμένουν σε παραπλήσια επίπεδα πριν την πανδημία Covid-19, οδήγησε σε τεράστια πτώση των εσόδων των εταιρειών.

Το πρόβλημα στην περίπτωση των αεροπορικών εταιρειών είναι τα πάγια έξοδα που έχουν και η αδυναμία μεταβολής τους σε σύντομο χρονικό διάστημα. Το γεγονός πως η πανδημία ξέσπασε και εξαπλώθηκε τόσο γρήγορα αποτέλεσε αρνητικό παράγοντα στην δυνατότητα προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Εν αντιθέσει με την παγκόσμια οικονομική κρίση, όπου υπήρχαν ενδείξεις πτώσης ή επιβράδυνσης των οικονομικών δεικτών, όπου ήταν δυνατό να έχουν γίνει δράσεις προετοιμασίας ή τουλάχιστον σχέδια αντιμετώπισης της, η πανδημία του κορονοϊού εμφανίστηκε χωρίς καμία ένδειξη και εξαπλώθηκε άμεσα σε όλες τις χώρες του κόσμου.

Σύμφωνα με την Φωτιάδη (2021) αν συγκρίνουμε τον χρόνο προετοιμασίας στις δύο αυτές περιπτώσεις, στην περίπτωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης υπήρχαν οι πρώτες ενδείξεις από το 2006, ενώ το 2007 υπήρχε η χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία δεν άφηνε περιθώρια παρερμηνείας για την εξέλιξη της οικονομίας (χωρίς βέβαια να είναι δυνατό να γνωρίζει κανείς την ένταση της οικονομικής ύφεσης που θα ακολουθούσε). Γίνεται λοιπόν σαφές πως οι αεροπορικές είχαν ένα με δύο χρόνια είτε να πραγματοποιήσουν αναδιαρθρωτικές κινήσεις, είτε να τις προετοιμάσουν είτε ακόμα να τις σχεδιάσουν ώστε να της υλοποιήσουν άμεσα όταν αυτό θα χρειαζόταν.

Στην περίπτωση της πανδημίας τα χρονικά περιθώρια ήταν πολύ πιο περιορισμένα. Ο ιός εντοπίστηκε και αναγνωρίστηκε τον Δεκέμβριο του 2019. Ακόμα και εκείνη την στιγμή ήταν γνωστό πως είναι ένας δυνητικά επικίνδυνος ιός, αλλά η γνώση περιοριζόταν σε αυτό το σημείο. Η ταχύτητα της επέκτασής του είναι γνωστή. Μέχρι τον Μάρτιο του 2020 ο ιός είχε εξαπλωθεί σε όλο τον πλανήτη και τα περισσότερα κράτη είχαν προχωρήσει ή άρχιζαν να πραγματοποιούν μέτρα απομόνωσης του γενικού πληθυσμού. Γίνεται ξεκάθαρο πως οι τρεις με τέσσερις μήνες που υπήρχε το περιθώριο να αναγνωριστεί ο κίνδυνος και να γίνουν διορθωτικές κινήσεις ήταν ελάχιστος για οποιαδήποτε επιχείρηση, ώστε να μεταβάλει τα πάγια έξοδά της.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί βλέπουμε ενδεικτικά τα κόστη που είχαν οι αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ το έτος 2019, τον τελευταίο χρόνο πριν την πανδημία. Βλέπουμε πως τα μεταβλητά κόστη, που συνδέονται κατά βάση με την πραγματοποίηση των ταξιδιών αποτελούν μεγάλο μέρος του κόστους των αεροπορικών, αλλά πάρα πολύ μεγάλο μέρος του κόστους προέρχεται από πάγια κόστη.



Εικόνα 17 Κόστη Αεροπορικών

Το μεγαλύτερο πάγιο κόστος με διαφορά για τις αεροπορικές είναι το κόστος εργασίας το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο ένα τρίτο των συνολικών τους εξόδων, συγκεκριμένα στο 32,3%. Ακολουθεί το κόστος ιδιοκτησίας και το κόστος ενοικίασης αεροπλάνων ή εγκαταστάσεων με 7,1% και 4,5% αντίστοιχα. Μέρος των επαγγελματικών υπηρεσιών (8,6%), των υλικών συντήρησης(1,4%) και των λοιπών εξόδων(13,1%) ανήκει στα πάγια έξοδα των αεροπορικών εταιρειών. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι το σύνολο των πάγιων εξόδων μίας αεροπορικής εταιρείας αντιστοιχεί σχεδόν στον 50% των συνολικών εξόδων της.

Έχοντας ως το μεγαλύτερο πάγιο έξοδο αυτό της εργασίας μπορούμε να καταλάβουμε την αδυναμία αναδιαρθρωτικών κινήσεων. Πρώτα από όλα δεν είναι δυνατή η εκτίμηση της διάρκειας της πανδημίας και της πορείας της ζήτησης για αεροπορικά ταξίδια, ώστε να είναι γνωστό το πλήθος του εργατικού δυναμικού που θα χρειαστούν το επόμενο χρονικό διάστημα, είτε για το 2020 είτε και για τις επόμενες χρονιές.

Η Μισεμικέ (2020) αναφέρει ότι παρόλα αυτά η μείωση προσωπικού είναι μία από τις επιλογές που έχουν και χρησιμοποιήσαν οι αεροπορικές εταιρείες, αλλά και αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέχρι ενός σημείου. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν μπορούν να περιορίσουν το εργατικό δυναμικό και να παραμείνουν λειτουργικές. Το ζήτημα της άγνωστης ζήτησης για αεροπορικά ταξίδια αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την δραστική μείωση του προσωπικού. Επιπλέον, με τις απολύσεις εργατικού δυναμικού μειώνουν μέρος των πάγιων εξόδων, αλλά αναγκάζονται να πληρώσουν άμεσα αποζημιώσεις στις περισσότερες περιπτώσεις, γεγονός που μειώνει άμεσα την ρευστότητά τους, σε μία χρονική στιγμή που η ρευστότητα μπορεί να αποδειχθεί ίσως και ο πιο σημαντικός παράγοντας για την βιωσιμότητά τους.

3.Η οικονομική επιρροή της πανδημίας, η κρατική στήριξη και οι αντιδράσεις

3.1.Covid -19: Η επιρροή στο ΑΕΠ και η κρατική βοήθεια

Κλείνοντας ένα ανυπόφορο έτος παγκοσμίως λόγω κοινωνικών, υγειονομικών αλλά και οικονομικών προβλημάτων εξαιτίας της πανδημίας και αφού έχουν υπάρξει όλες αυτές οι

αναταράξεις με χρηματοδοτήσεις και μειώσεις πτήσεων μπορούμε να διακρίνουμε την πτώση των αεροπορικών μετακινήσεων από 4,5 δις ανθρώπους το 2019 σε 1,8 δις το 2020 βάση της IATA. Συγκεκριμένα διακρίνουμε μια πτώση κατά 60,5%, όπου υπέφερε μείωση του τζίρου κατά 328 δις δολάρια.

Συζητείται έντονα η κρατικοποίηση επιχειρήσεων με απώτερο σκοπό την προστασία τους από το λουκέτο. Συγκεκριμένα στην αεροπορική εταιρία της Γαλλίας Air France το 1% του ΑΕΠ στηρίζεται στις επιχειρήσεις της, άρα η πολιτεία πρέπει να λάβει πολύ σοβαρά υπόψη της αυτή την παράμετρο. Αποφάνθηκε λοιπόν να δοθεί πακέτο στήριξης στην εταιρία ύψους 7 δις. ευρώ εκ των οποίων 4 δις. σε δάνεια κατά 90% με κρατικές διασφαλίσεις από τις τράπεζες της Γαλλίας και από άλλες διεθνείς τράπεζες, ενώ τα άλλα 3 δις. είναι απευθείας δάνειο από το κράτος.

Η KLM με την Ολλανδία να κατέχει περίπου το 13% του ποσοστού της υπόσχεται να δώσει από 2 δις. έως 4 δις. ευρώ σε μορφή δανείων. Οι μετοχές της εταιρίας έχουν πτώση κατά 55%, καθημερινός χάνει 25 εκατομμύρια ευρώ και έχει θέσει 45.000 εργαζόμενους σε εκ περιτροπής εργασία.

Στην Γερμανία η Lufthansa με το 2,5% του ΑΕΠ της χώρας και τουριστική βιομηχανία το 8,8%, πάγωσε το 92,1% των αεροσκαφών της και νιώθει ότι ξανά ζει το έτος του 1955 επισημαίνει ο διευθύνων σύμβουλος Κάρστεν Σπόρ στα μέσα Μαρτίου, ενώ συζητά για το ποσό του πακέτου στήριξης με το Βερολίνο. Ακόμα γίνονται συζητήσεις για τις θυγατρικές της στην Αυστρία, στο Βέλγιο και στην Ελβετία. Η κρατικοποίηση για την εταιρία μοιάζει μακρινό όνειρο, αφού από την δεκαετία του 1990 η εταιρία βρίσκεται εξ ολοκλήρου στον ιδιωτικό τομέα, η κυβέρνηση είναι πιθανότερο να είναι «σιωπηλός εταίρος» όπου θα μπορεί να κατέχει μετοχές με σταθερό επιτόκιο αλλά όχι δικαίωμα ψήφου.

Στο Βέλγιο οι εταιρίες αντιμετωπίζουν κίνδυνο χρεοκοπίας, έχουν ζωτική σημασία για την οικονομία του Βελγίου αφού απασχολούν 3.500 εργαζόμενους η Brussels Airlines, Tui Fly, Air Belgium και η Sabena Aerospace όπου είναι θυγατρικές της Lufthansa. Ενώ ζητούν από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση 250-290 εκατομμύρια έκαστος για κάθε εταιρεία.

Η κυβέρνηση της Αυστρίας δείχνει δισταγμούς στην ενίσχυση των Αυστριακών Αερογραμμών όπου το 2018 ο τομέας του τουρισμού αποτελούσε το 15,3% του ΑΕΠ της χώρας, όμως η ίδια επισημαίνει ότι «θα βοηθήσει με κάθε μέσο». Ωστόσο η κυβέρνηση θα πρέπει να διαπραγματευτεί με την θυγατρική της την Lufthansa λόγω της ιδιωτικοποίησής της το 2009, όπου προκύπτει ότι θα ζητηθεί πακέτο στήριξης περίπου 800 εκατομμυρίων ευρώ.

Η Ισπανία αποτελεί το 12,3% του ΑΕΠ, ενώ η απώλεια των οικονομικών εισφορών υπολογίζεται περίπου 100 δις. ευρώ για την φετινή χρονιά. Η κυβέρνηση έχει ήδη αναβάλει την πληρωμή ορισμένων δασμών για να διευκολύνει τις αεροπορικές μετακινήσεις, αφού είναι βασική κερδοφόρα επιχείρηση για το κράτος. Η Iberia με την απόκτηση της Air Europa για 1 δις. ευρώ όπου ανήκει Ισπανο-Βρετανικό όμιλο IAG, δηλαδή είναι εξ ολοκλήρου ιδιωτική εταιρία. Το προηγούμενο έτος η Ισπανία είχε 83,7 εκατομμύρια τουρίστες, εκ των οποίων το 82% έφθασε αεροπορικώς.

Η Φιλανδία περιμένει την τυπική έγκριση της βουλής για το δεσμευμένο ποσό του πακέτου που αγγίζει τα 600 εκατομμύρια ευρώ για τις ανάγκες της Finnair. Το κράτος κατέχει το 55,8% των μετοχών της εταιρίας και υπολογίζει τις επιπτώσεις κατά 3% - 4% του Εθνικού Ακαθάριστου Προϊόντος. Το σημαντικό ποσοστό των 2,5% του ΕΑΠ βασίζεται στην κινητικότητα των αερομεταφορών προς την Κίνα. Από τα πρώτα πακέτα στήριξης που

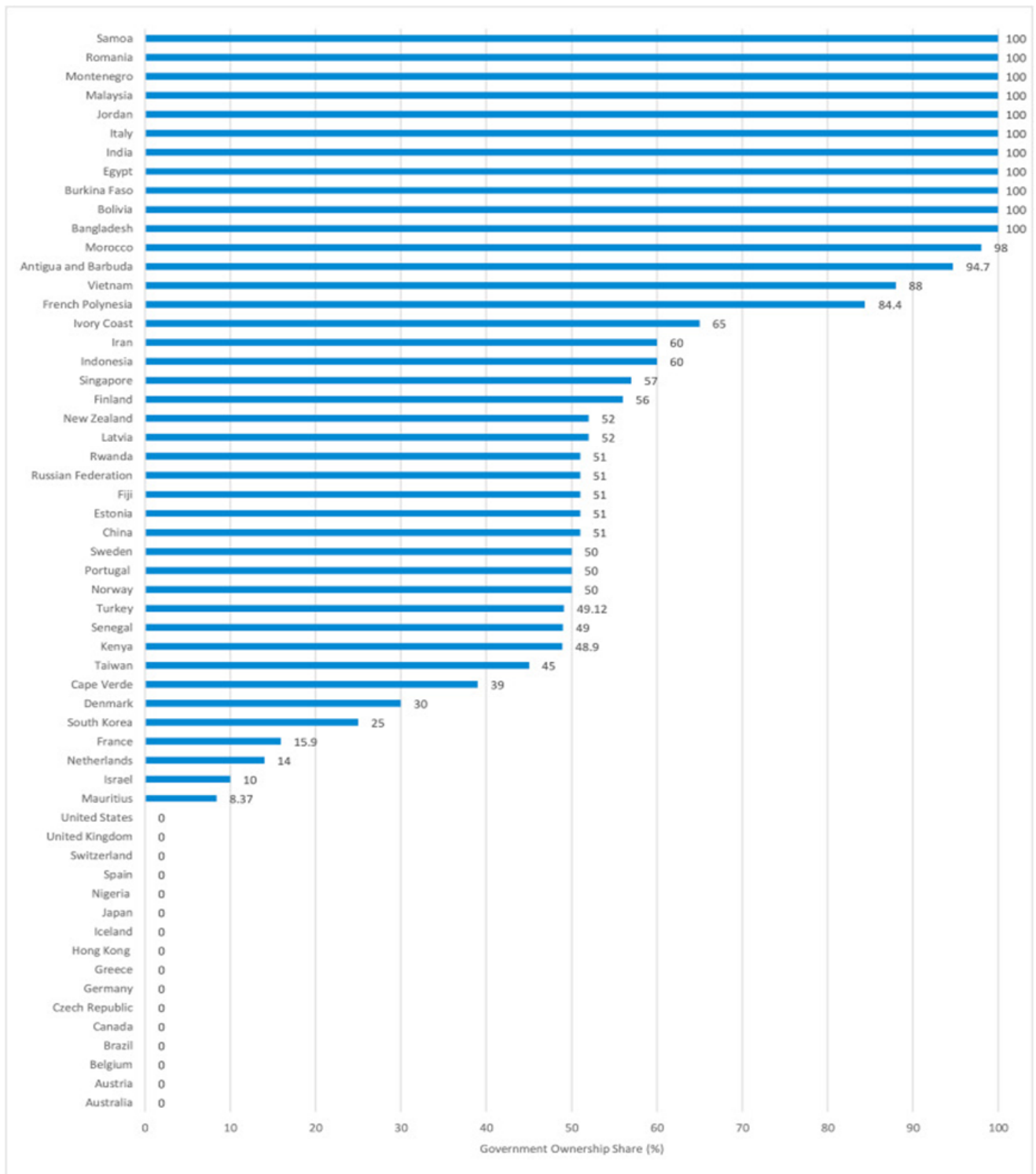
χορήγησε χώρα μέλος σε αεροπορική εταιρία ήταν η Σουηδία με το ποσό του μισού δισεκατομμυρίου λόγω του ανταγωνισμού από τις 11 Απριλίου. Η κυβέρνηση κρίνει πως 20 εταιρίες πληρούν τα κριτήρια για το σχήμα που αφορά κυρίως τις εγγυήσεις δανείων, μεταξύ των οποίων και η Scandinavian Airlines (SAS), εκ των οποίων έχει ήδη ενισχυθεί με 137 εκατομμύρια από την Δανία, άλλωστε κατά το ήμισυ η εταιρεία ανήκει στις κυβερνήσεις της Δανίας και της Σουηδίας.

Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρίες η airBaltic της Λετονίας δεν έφθασε να ζητήσει από το κράτος το πακέτο στήριξης όπου της αναλογούσε σε σύγκριση με τις υπόλοιπες αεροπορικές. Αντίθετα η εταιρία αναμένει την γρήγορη παράδοση αεροσκαφών και μια νέα παραγγελία για ακόμη 50 Airbus A320, κρίνοντας μακροπρόθεσμα και θέτοντας ότι η ζήτηση μετά τα νέα απαραίτητα μέτρα για την προστασία της πανδημίας θα αυξηθεί για φθηνά ταξίδια.

Η Κομισιόν στο τέλος του Μαρτίου έχει ετοιμάσει το πακέτο στήριξης αξίας 200 εκατομμυρίων ευρώ για την ενίσχυση της αεροπορικής, παρόλα αυτά η εταιρεία δεν έχει αναφερθεί στο αν θα προσφύγει σε αυτό, πρέπει ασφαλώς όμως να σημειωθεί ότι η κυβέρνηση είναι μεγαλομέτοχος της airBaltic και πετάει σε χώρες της Βαλτικής και όχι μόνο. Η Εσθονία με τις αερογραμμές της Nordica ζήτησε αίτημα για βοήθεια 20 εκατομμυρίων, ενώ έχει ασυμφωνίες με την πολωνέζικη LOT όπου έχει κάποιες μετοχές της εταιρίας και κάποιες άλλες μετοχές κατέχει το κράτος. Αυτό εμπλέκει την διαδικασία της χρηματοδότησης, ωστόσο το ίδιο το κράτος θεωρεί την εταιρεία στρατηγικής σημασίας και αναμένει να ξανά πετάξει στην πρωτεύουσα της Εσθονίας το Τάλιν.

Η Ελλάδα έχει μειωμένα δρομολόγια και συνδέεται μόνο από την Aegean για Βρυξέλλες, Swiss Air για Ζυρίχη και Γενεύη και τέλος Qatar Airways προς Ντόχα. Οι διαδικασίες στον κόσμο του αέρα διαπραγματεύονται και βρίσκουν την Κύπρο και το Ισραήλ καλύτερα προετοιμασμένες σε υγειονομικό επίπεδο. Οποιοσδήποτε και από οπουδήποτε ταξιδιώτης επιβάλλεται να επιδεικνύει πιστοποιητικό υγειονομικού χαρακτήρα εντός 72 ωρών ώστε να επιβεβαιώνεται ότι δεν είναι φορέας του ιού για να μπορέσει να επιβιβαστεί. Ενώ αναφέρεται ότι για «να είναι οικονομικά βιώσιμες οι αερομεταφορές» δεν θα υπάρχουν κενές θέσεις, δηλαδή η χωρητικότητα θα είναι πλήρης. Τα γεύματα της εταιρίας για τα ταξίδια έως τεσσάρων ωρών δεν θα πραγματοποιούνται σε κανονικές συνθήκες, αλλά ως συσκευασμένα σνακ.

Η Ryanair έχει καθλώσει το 99% των πτήσεων της, η British Airways δήλωσε ότι μετά το πέρας της πανδημίας θα απολύσει 12.000 εργαζόμενους, δηλαδή το 25% των εργατικού δυναμικού της. Η Virgin Atlantic έχει φθάσει στα πρόθυρα του λουκέτου και αποζητά επείγοντως βοήθεια από την κυβέρνηση της Αυστραλίας. Στο Ηνωμένο Βασίλειο η Wizz Air θα είναι η πρώτη εμπορική αεροπορική που θα επαναλειτουργήσει υποχρεώνοντάς τους επιβάτες να φορούν μάσκα, θα πετάει από το Λούτον για Βουδαπέστη, η Λισαβόνα και η Τενερίφη.



Εικόνα 18 Government Ownership Share %

3.2. Αντιδράσεις και προβληματισμοί για τις χρηματοδοτήσεις

Οι Laris και Aratani (2021) δήλωσαν ότι στο σημείο αυτό έχει γίνει σαφές πως η κρίση που δημιουργήθηκε λόγω της πανδημίας του Covid-19 έχει μία άνευ προηγουμένου αρνητική επιρροή στις αεροπορικές εταιρείες. Γίνεται επίσης σαφές πως για την διασφάλιση της λειτουργίας τους πολλές από αυτές πρέπει να δεχθούν βοήθεια. Είναι αρκετά δύσκολο να την λάβουν από κάποιο ιδιωτικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Παράλληλα, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η επιρροή τους στην ευρύτερη οικονομία είναι ιδιαίτερα μεγάλη, καθώς πολλές

και διάφορες επιχειρήσεις και εργαζόμενοι εξαρτώνται έμμεσα από την λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών.

Ακόμα και με αυτά τα γνωστά δεδομένα, έχοντας αναγνωρίσει την ένταση και την σημασία του ζητήματος της επιβίωσης των αεροπορικών εταιρειών υπάρχουν πολλές και εντάσεις. Οι διαφωνίες μπορεί να πάρουν πολλές μορφές. Κάποιοι έχουν να κάνουν με τον βαθμό της κρατικής παρέμβασης και βοήθειας, άλλες με τον τρόπο που θα προσφερθεί αυτή η βοήθεια, ενώ άλλες εστιάζουν στο αντίτιμο αυτής της βοήθειας, είτε αναφέροντας πως πρέπει το εκάστοτε κράτος να αποκτήσει μετοχές της αεροπορικής εταιρείας που θα βοηθήσει είτε να δεσμεύσει την αεροπορική για την επίτευξη στόχων μέσα στα επόμενα χρόνια.

Για να γίνει πιο σαφές και ξεκάθαρο θα παρουσιαστούν κάποιες από τις αντιδράσεις που έχουν εμφανιστεί στις ΗΠΑ, στην Ευρώπη αλλά και στην Ελλάδα. Θα γίνουν ξεκάθαρες οι διαφορετικές προσεγγίσεις, διαφωνίες και προβληματισμοί σε σχέση με την χρηματοδότηση των αεροπορικών εταιρειών.

3.2.1.ΗΠΑ

Ο Shepardson (2021) υποστηρίζει ότι στις ΗΠΑ οι απόψεις δίστανται όσον αφορά την διάσωση των αεροπορικών εταιρειών και τα κρατικά προγράμματα ενίσχυσής τους. Η γερουσιαστής Maria Cantwell και πρόεδρος της επιτροπής άσκησε πίεση στους διευθύνοντες συμβούλους των αεροπορικών εταιρειών για την συμμετοχή τους στην εποπτική ακρόαση στέλνοντας τους επιστολές και αναφέροντας ότι υπάρχουν έντονες ελλείψεις προσωπικού σε συνδυασμό με σημαντικές καθυστερήσεις και σε αρκετές περιπτώσεις και ακυρώσεις πτήσεων. Η γερουσιαστής χαρακτηρίζει ως «ιστορική επένδυση» την χρηματοδότηση ενός από τους πιο κρίσιμους τομείς της οικονομίας των ΗΠΑ, τις αεροπορικές εταιρείες και επισημαίνει ότι μέσω του PSP διασφαλίζονται χιλιάδες εργαζόμενοι στις αεροπορικές των ΗΠΑ.

Ο Robert Mann αναλυτής και σύμβουλος παροχών αεροπορικών εταιρειών διαφωνεί με τους όρους της χρηματοδότησης και αναφέρει πως η κίνηση δεν ήταν καλά σχεδιασμένη, ενώ το Brookings Institution της Ουάσιγκτον μια αμερικανική ερευνητική ομάδα, υποστήριξε ότι η διάσωση πρέπει να περιοριστεί σε μορφή δανείων, όπου οι αεροπορικές θα μπορούν να αποπληρώσουν με βάση των δεδομένων όπου έχουν από την προηγούμενη δεκαετία σε υπέρογκα κέρδη δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ο σύμβουλος αεροπορίας της Consumer Reports ο κ. William McGee επισημαίνει πως το πρόγραμμα στήριξης δόθηκε για να μην υπάρξουν ελλείψεις των εργαζομένων στις αεροπορικές εταιρείες.

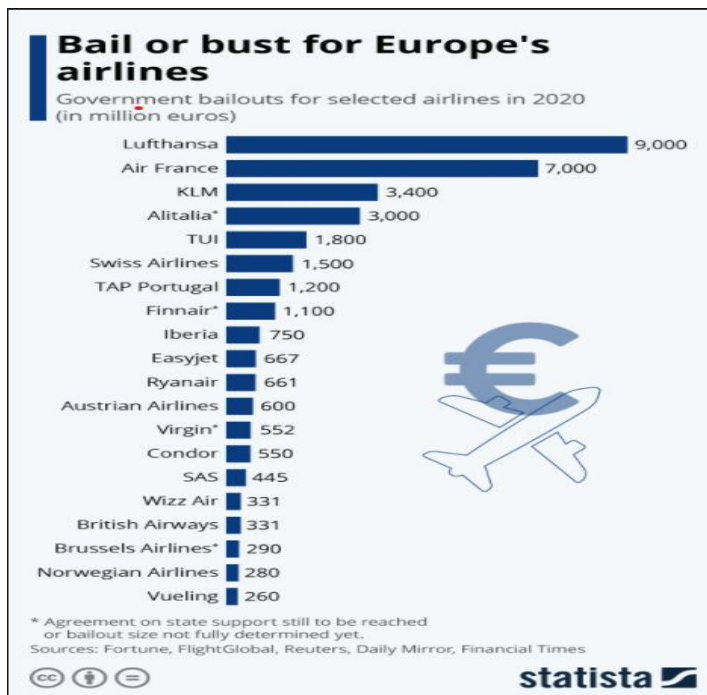
Ο Tomer και ο W. Kane (2020) από το Brookings υπερασπίζονται την διάσωση των αεροπορικών εταιρειών αλλά με όρους φορολογούμενων, και με συγκεκριμένες διατάξεις. Συγκεκριμένα δηλώνουν ότι πρέπει να περιληφθούν ομάδες δικαιωμάτων πελατών όπου θα ενισχύσουν την εκπροσώπηση των αναγκών των φορολογουμένων που θα πληρώσουν για οποιαδήποτε διάσωση στην πρώτη θέση. Τα μέτρα στήριξης δεν θα πρέπει να είναι σε μορφή επιχορήγησης αλλά σε μορφή δανείων, αφού όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα δάνεια μπορούν να αποπληρωθούν από τις αεροπορικές. Ο Tim Wu στέλεχος της πολιτικής τεχνολογίας και ανταγωνισμού, αναφέρει πως πρέπει να υπάρχει ένα προκαθορισμένο όριο στις αγορές μετοχών από την οποιαδήποτε άμεση οικονομική βοήθεια του κράτους, διότι μπορεί να υπάρξουν έντονες αναταραχές. Με το πρόγραμμα ενίσχυσης οι επικουρικές χρεώσεις πρέπει να μειωθούν, όπως για παράδειγμα οι χρεώσεις για αλλαγή πτήσης και αποσκευών. Στην επόμενη οικονομική έκτακτη ανάγκη θα πρέπει να υπάρξει μια νέα ομάδα παροχών όπου θα διασφαλίζει τους εργαζόμενους μακροπρόθεσμη ασφάλιση υγείας.

Χαρακτηριστικά το Brookings δηλώνει ότι «η Αμερική χρειάζεται ένα υψηλής λειτουργίας αεροπορικό δίκτυο για να αξιοποιήσει τις οικονομικές μας δυνατότητες. Εάν ετοιμαζόμαστε για μια διάσωση, θα πρέπει να διασφαλίσουμε ότι θα δημιουργηθεί μια πιο ανθεκτική και δίκαιη βιομηχανία πρακτικά.»

3.2.2. Ευρώπη

Στην Ευρώπη και πιο συγκεκριμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση έγινε γρήγορα αντιληπτό και έλαβαν τις πρώτες αποφάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Για δεύτερη φορά μετά την οικονομική κρίση του 2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παρακάμψει τους κοινοτικούς κανόνες που απαγορεύουν την χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Σκοπός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η παροχή ρευστότητας προς τις αεροπορικές εταιρείες με απώτερο σκοπό την διάσωση θέσεων εργασίας. Για να επιτευχθεί αυτό ενέκρινε κρατική βοήθεια ύψους τριών τρισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ παράλληλα συνέστησε ένα ταμείο ανάκαμψης ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ.

Ενδεικτικός της οικονομικής βοήθειας που έχουν συμφωνήσει να λάβουν (ή είναι υπό συζήτηση να λάβουν) διάφορες αεροπορικές εταιρείες ανά την Ευρώπη.



Εικόνα 19 Ύψη χρηματοδοτήσεων

Η βοήθεια αυτή όμως δεν θα παρέχεται άνευ όρων. Έχοντας δει τις αντιδράσεις του κόσμου για την αντίστοιχη βοήθεια το 2008 και μαθαίνοντας από τα λάθη του παρελθόντος φρόντισε να βάλει όρους στα προγράμματα βοήθειας που θα παρέχει. Τα κρατικά πακέτα διάσωσης στη διάρκεια της πανδημίας συνοδεύονται από αυστηρούς όρους, όπως μείωση αμοιβών ανώτατων στελεχών, διακοπή μπόνους, μερισμάτων ή επαναγορών ιδίων μετοχών, καθώς και περιβαλλοντικά κριτήρια. Από την άλλη, εταιρείες που έχουν μεταφέρει τις έδρες τους σε φορολογικούς παραδείσους αποκλείστηκαν σε αρκετές χώρες από την κρατική παροχή οικονομικής βοήθειας.

Ακόμα όμως και με την υποβολή τόσων όρων που σκοπό έχουν την διασφάλιση της μέγιστης δυνατής απόδοσης της κρατικής βοήθειας προς τις αεροπορικές εταιρείες αλλά

προς όφελος μιας πολύ μεγαλύτερης μερίδας πολιτών υπήρξαν αντιδράσεις. Κατά βάση οι αντιδράσεις αυτές φαίνεται να έχουν περισσότερο ιδεολογικό υπόβαθρο. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Γερμανίας, όπου για πρώτη φορά βλέπουμε μία τόσο δυναμική δράση του κράτους για την βοήθεια μεγάλων επιχειρήσεων, θεωρώντας πως πλέον έχουμε το τέλος της περιορισμένης κρατικής παρέμβασης που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια και θεωρώντας πως η κρατική ανάμειξη θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια. Αυτή η αντίδραση είναι αποτέλεσμα της σύγκρουσης ιδεολογιών ανάμεσα στα πιο φιλελεύθερα κόμματα της Γερμανίας και αυτά που υποστηρίζουν περισσότερο τον κρατικό παρεμβατισμό στην οικονομία της χώρας.

3.2.3.Ελλάδα

Στην Ελλάδα το ζήτημα της κρατικής επιχορήγησης έχει ανάμεικτες αντιδράσεις από την αντιπολίτευση και συγκεκριμένα οι ενστάσεις διακρίνονται στο αν το δημόσιο θα αποκτήσει και μετοχές της αεροπορικής εταιρείας. Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής αναφέρει χαρακτηριστικά πως η στήριξη είναι εθνικής σημασίας, η κρατική επιχορήγηση κρίνεται αναγκαία για την Aegean, αφού το ζήτημα πλέον έγκειται την επιβίωση της εταιρείας και κατ' επέκταση και στον ίδιο τον τουρισμό της χώρας εν γένει. Αναλύεται ότι δίδεται ένα μέρος της κρατικής ενίσχυσης ύψους 120 εκατ. ευρώ, ενώ η εταιρεία θα κάνει αύξηση του κεφαλαίου ύψους 80 εκατ. ευρώ. Πρωτόγνωρο γεγονός σε σύγκριση με όλες τις υπόλοιπες χώρες όπου οι ιδιώτες δεν επηρεάζουν τα κεφάλαια τους. Η κίνηση χρηματοδότησης επισφραγίζει έναν υγιή ανταγωνισμό ώστε να μην υπάρχουν ούτε δημόσια ούτε ιδιωτικά μονοπώλια. Ο κ. Καραμανλής συγκρίνει την επιχορήγηση της Πορτογαλίας ύψους 1,2 δις. με της Ελλάδας ύψους 120 εκατ. ευρώ ως «πέραν κάθε λογικής». Από την μεριά της κυβέρνησης αναφέρεται πως πρέπει να υπάρξει σύμπραξη και να δίδεται και από την εταιρία το 50% των χρημάτων.

3.3.Η Aegean

Η Aegean είναι στην πρώτη θέση της Randstad ως ο ελκυστικότερος εργοδότης για την Ελλάδα, γεγονός που φανερώνει ότι οι εργασιακές συνθήκες και υποχρεώσεις της εταιρείας είναι πόλος έλξης για το εργατικό δυναμικό της χώρας. Διακριτό επίτευγμα είναι η αύξηση τους προσωπικού κατά 17,3% μέσα στην τελευταία τριετία.

3.4.Η σημασία της Aegean

Ο Γιαννάτος (2020) αναφέρει ότι εν μέσω πανδημίας το δημόσιο συμφέρον για την διατήρηση του μεγαλύτερου εθνικού αερομεταφορέα πρέπει να παραμένει απτόητο μιας και έχει σημαντικό ρόλο στις εγχώριες εισφορές για το κράτος. Η ανασκόπηση του φετινού έτους έχει τεράστια πτώση του πτητικού ποσοστού, γεγονός που μειώνει το κρατικό όφελος, μιας και η Aegean είναι από τις πιο κερδοφόρες επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Όμως στην πραγματικότητα αυτή η σχέση χρηματοδότησης από το κράτος πρέπει να διασφαλίζει τις σχέσεις και τις θέσεις εργασίας.

3.5.Η επιρροή του Covid-19

Όμως η κατάσταση δεν διαμορφώθηκε μόνη της, η παγκόσμια επιδημία έπληξε την εταιρεία. Αναφερόμαστε σε αεροπορική που η κρίση της πανδημίας την βρήκε με γεμάτο το ταμείο της, μιας και είναι από τις λίγες που με το δυναμικό της δεν πτοήθηκε από την κατάσταση. Παρόλα αυτά τα πάγια έξοδα της είναι συγκεκριμένα και πολύ υψηλά.

Ο Μιχαηλίδης (2020) αναφέρει ότι η χωρητικότητα θα μειωθεί από 33% έως και 35%, δείγμα που εκδηλώνει την επιβίωση της επιχείρησης και θέλησης για αναδιοργάνωση, αφού η

εταιρεία όχι μόνο αδυνατεί να εμφανίσει κέρδη, αλλά η παρουσία ζημιών καθιστά επικίνδυνη την βιωσιμότητα της. Τον Φεβρουάριου του 2020 εγκαινιάστηκαν τα νέα αεροπλάνα της Airbus A320neo, όπου επενδύθηκε ένα γενναίο ποσό. Έτσι λοιπόν το πλήγμα είναι μεγαλύτερο αφού αποσύρεται το Boeing 747 που εξυπηρετούσε μαζικά τον κόσμο αλλά και τις business θέσεις, μια κατηγορία που φαίνεται να μην επιβιώνει του ιού.

3.6. Τα οικονομικά δεδομένα της Aegean

Η Aegean κατέχει τον τίτλο μιας ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρείας και στρατηγικής σημασίας για τον τουρισμό στην Ελλάδα. Ο δανεισμός κυμάνθηκε από 115-150 εκατομμύρια ευρώ, για την στήριξη της, αυτό ήρθε στο προσκήνιο λίγο πριν τον Ιούνιο αλλά εγκρίθηκε τον Νοέμβριο. Επί της ουσίας το «μαξιλαράκι του τζίρου» που έλαβε η Aegean καθαρά είναι περίπου 70 εκατομμύρια ευρώ. Η αεροπορική έκανε αίτηση για δανεισμό στο 11% ενώ θα μπορούσε να αιτηθεί έως και 25%. Αυτή η κίνηση μας υποδηλώνει την αναγκαιότητα για δανεισμό από την επιχείρηση και σε καμία περίπτωση την εκμετάλλευση του κράτους, και την θέληση για κρατικοποίηση της εταιρείας. Άλλωστε για αυτό ζητήθηκε και αυτό το ποσοστό, ώστε να είναι δυνατή η αποχρέωση του όσο το δυνατόν νωρίτερα γίνεται. Βλέποντας το θέμα ακόμα πιο οικονομικά διακρίνουμε ότι από το καθαρό μαξιλάρι όπου εισπράττει η εταιρεία απλώς παίρνει μια ανάσα για ένα μικρό χρονικό διάστημα σε σχέση με το εργατικό δυναμικό της και τα καύσιμα της. Τα ταμειακά διαθέσιμα της ήταν 400 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του Ιουλίου, γεγονός που την εφησύχασε βλέποντας αρκετές αεροπορικές γύρω της να κρατικοποιούνται ή τουλάχιστον ένα μεγάλο μέρος τους να ελέγχεται από το δημόσιο. Ο ίδιος κ. Βασιλάκης αναφέρει “Παρότι οι προβλέψεις για ζημιές της τάξης των 26-28 εκατ. ευρώ τον μήνα για το δεύτερο τρίμηνο του έτους επιβεβαιώθηκαν, οι απώλειες των ταμειακών διαθεσίμων (Cash burn) ήταν τελικά χαμηλότερες από τα περίπου 40 εκατ. ευρώ τον μήνα που αναμενόταν”. Εκτιμώνται αποζημιώσεις σε εισιτήρια που εκδόθηκαν και ακυρώθηκαν λόγω της πανδημίας ύψους 23 εκατομμυρίων ευρώ, ανεκμετάλλευτη δαπάνη αφού ζημιώθηκαν για τους ναύλους των πτήσεων και επηρεάζουν ακόμα περισσότερο την ρευστότητα των αεροπορικών.

Η αγορά παρακολουθεί τις βραχυπρόθεσμες ανησυχίες της Aegean σε σχέση με το μικρό βεληνεκές των μέτρων στήριξης της κυβέρνησης. Σαφώς συγκριτικά με αυτά των άλλων κρατών, θα την καταστήσουν λιγότερο ανταγωνιστική σε σχέση με αεροπορικές του εξωτερικού. Αυτή η αρνητική σκέψη φέρει μειονεκτικό αντίκτυπο στον τουρισμό της Ελλάδας, αφού το 95% των τουριστικών εισπράξεων είναι από εισερχόμενους τουρίστες, ενώ το 48% της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας και το 35% του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης προέρχεται από την Aegean.

3.7. Τα μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης

Σύμφωνα με την Δελεβέγκου (2020) από το τέλος του πρώτου εξαμήνου ήταν φανερό πως η χρηματοδότηση και της δικιάς μας αεροπορικής εταιρείας είναι αναγκαία. Όχι μόνο επειδή χρηματοδοτήθηκαν τόσες αεροπορικές που έφτασαν στο χείλος του γκρεμού όπως η Lufthansa, Alitalia, American Airlines, Air France-KLM, Delta Airlines, EasyJet και Norwegian αλλά για βασικότερους και πρακτικούς λόγους όπου δεν μπορούμε να προσπεράσουμε.

Επίσης διακριτό έγινε από την πρώτη στιγμή ότι κανένα από τα δύο μέρη, κυβέρνηση και Aegean, δεν ήθελε να παρομοιαστεί και να έρθει στην ίδια μοίρα με την Lufthansa και το γερμανικό κράτος.

Είναι γνωστό πλέον ότι θα χρειαστεί να περάσει και το 2023 για να επανέλθουμε σε επίπεδα προ Covid-19, πόσο μάλλον όταν αναφερόμαστε στις αερομεταφορές. Αναπόφευκτες λοιπόν

θεωρούνται οι μειώσεις θέσεων, μισθών και ωρών. Παρόλα αυτά τα μέτρα στήριξης περιλαμβάνουν την καθιέρωση του ειδικού συντελεστή 15% για τον φόρο των μισθωτών, των πιλότων αεροσκαφών, των πληρωμάτων καμπίνας κλπ.

4.Διερεύνηση αντιδράσεων

4.1.Στόχοι Έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να μελετηθεί η άποψη του μέσου ανθρώπου για την χρηματοδότηση της Aegean, από το κράτος. Επιλέγουμε την Aegean καθώς αυτή αποτελεί την μακράν μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία της Ελλάδας, ενώ παράλληλα η επιρροή της στον Ελληνικό τουρισμό και στα κρατικά έσοδα είναι ιδιαίτερα σημαντικά όπως είδαμε και πιο πάνω. Θέλουμε να διευκρινίσουμε την άποψη της κοινής γνώμης για την χρηματοδότηση αυτή κάθε αυτή αλλά και τον τρόπο της χρηματοδότησης.

Η ερευνητική μεθοδολογία της παρούσας εργασίας αφορά σε ημιδομημένες συνεντεύξεις σε άτομα που, σύμφωνα με τη γνώμη του ερευνητή, είναι γνώστες του αντικειμένου που πραγματεύεται η έρευνα.

4.2.Μεθοδολογία Έρευνας

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας περιείχε 8 ερωτήσεις. Η έρευνα υλοποιήθηκε σε διάστημα 3 εβδομάδων, ενώ στην έρευνα συμμετείχαν 12 άτομα. Η προσέγγιση των συνεντευξιαζόμενων έγινε -κατά βάση- τηλεφωνικώς, ενώ οι συνεντεύξεις μαγνητοσκοπήθηκαν, έπειτα από την άδεια των συμμετεχόντων στην έρευνα.

4.3.Ανασκόπηση Άρθρων

Σύμφωνα με τους Maneepor και Kotcharin (2020) το άρθρο είναι βασισμένο στην υποστήριξη των αεροπορικών εταιρειών ανά τον κόσμο για την παγκόσμια πανδημία, στις επιπτώσεις του ανταγωνισμού όπου θα παρέλθουν, την ιδιοκτησία και την βιωσιμότητα. Προβάλλοντας την πρόθεση για την χρηματοδότηση, το μέγεθος που ορίζεται για την συνεισφορά με τις απώλειες εσόδων και την εξάρτηση από την διεθνή αγορά. Έχοντας στο πλάι της κάθε αεροπορικής, κυβερνητική υποστήριξη που μπορεί «να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στο μέλλον». Οι κύριες εθνικές αεροπορικές μπορούν να κάνουν τις μικρότερες εταιρείες να εγκαταλείψουν, ώστε να ενδυναμωθούν εκείνες ακόμα περισσότερο. Την αναγκαιότητα για επιβίωση της αεροπορικής με βάση το εγχώριο ΑΕΠ της εταιρείας. Ενώ ταυτόχρονα μπορούν να τεθούν σημαντικοί περιβαλλοντικοί στόχοι.

Παγκόσμια τρεις είναι οι κύριοι συντελεστές της κυβερνητικής βοήθειας, Ανταγωνισμός & Ελευθέρωση, Ιδιοκτησία & Έλεγχος και Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα. Οι περισσότερες κυβερνήσεις δίνουν μεγάλη προτεραιότητα στην συνδεσιμότητα τους με τις αεροπορικές για την διατήρηση της οικονομικής δραστηριότητας και των θέσεων εργασίας, όχι μόνο της ίδιας της αεροπορικής αλλά και του εγχώριου τουρισμού αφού συνδέονται άμεσα. Είναι ζωτικής σημασίας η μελλοντική ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας, μέσω της συμπαραστάσης από την κυβέρνηση και των δημόσιων αρχών, ειδικότερα κατά την διάρκεια των μέτρων που επηρεάζουν τις αερομεταφορές. Η χρηματοδότηση όμως δεν ωφελεί ιδιαίτερα το περιβαλλοντολογικό στόχαστρο, αφού τα κονδύλια για αεροσκάφη με λιγότερους ρύπους παρέχονται για αυτή την πρωτοφανή κατάσταση.

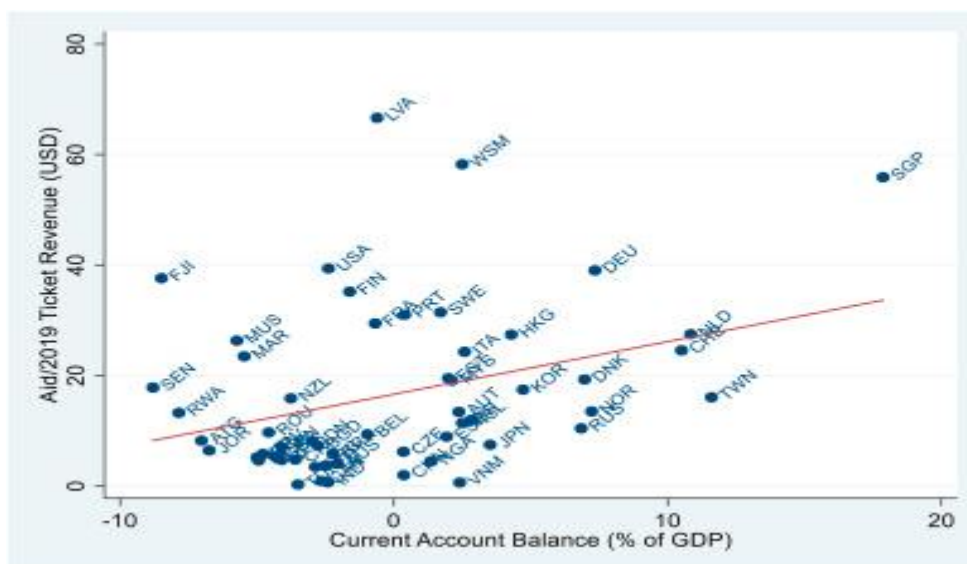
Με υψηλό κεφαλαιουχικό κόστος των αεροπορικών εταιρειών ως συντελεστή η “IATA” δηλώνει πως μπορεί να καλύψει μόνο δύο μήνες απώλειες εσόδων περίπου. Συγκεκριμένα

από τον Αύγουστο οι αεροπορικές των ΗΠΑ αναμένουν έως και 38% της συνολικής προβλεπόμενης απώλειας εσόδων, ενώ συνολικά άγγιξαν την χρηματοδότηση των 7,3 τρισεκατομμύρια δολαρίων οι χώρες του G20. Οι κυριότερες χρηματοδοτήσεις έχουν την μορφή εγγυήσεων και εμπορικών δανείων, ακόμα δίνονται και ως ανακεφαλαιοποίηση μέσω κρατικών ιδίων κεφαλαίων, επιδοτήσεις πτήσεων, επιχορηγήσεις και ιδιωτικά ίδια κεφάλαια.

Για να εξεταστεί το ζήτημα της χρηματοδότησης χρησιμοποιήθηκε το μοντέλο του Probit που βασίστηκε σε ένα δείγμα 102 χωρών, με συνδυασμό 57 αναφερόμενων/επιβεβαιωμένων κρατικών ενισχύσεων και 45 που δεν έχουν γνωστή υποστήριξη. Οι επεξηγηματικές μεταβλητές στηρίζονται κατά βάση από τον Μάρτιο έως τον Μάιο του 2020 στις εκτιμώμενες απώλειες εσόδων, στον βαθμό που μια χώρα βασίζεται σε διεθνή ταξίδια, στον αριθμό των εγχώριων αεροπορικών εταιρειών και του ΑΕΠ τους, στο εισόδημα, στη δομή της ιδιοκτησίας της αεροπορικής και τέλος στην μακροχρόνια κατάσταση της χώρας. Αντιληπτό γίνεται πως οι πλουσιότερες χώρες είναι αυτές με τις περισσότερες εγχώριες αεροπορικές εταιρίες που ταυτοχρόνως έχουν την μεγαλύτερη υποστηρικτική βοήθεια από την εκάστοτε κυβέρνηση. Το μέγεθος της υποστήριξης δεν φαίνεται όμως να επηρεάζει τις εταιρείες ενώ έχει μικρή αλλά σημαντική επίδραση στο εύρος της ιδιοκτησίας από 50%-75%. Αυτό οφείλεται ίσως στο ότι οι ΗΠΑ και η Γερμανία δεν έχουν άμεση κρατική ιδιοκτησία των αεροπορικών και παρέχεται περίπου το 53% της συνολικής επιβεβαιωμένης υποστήριξης μέχρι στιγμής. Σε αντίθεση με την μέση κρατική ιδιοκτησία των αεροπορικών που ανέρχεται στο 47% για όλο το δείγμα.

Σχηματικά παρακάτω διακρίνουμε την θετική επίδραση μεταξύ της ενίσχυσης (αεροπορικής εταιρείας) και της κατάστασης ισοζυγίου πληρωμών μιας χώρας.

Η σχέση μεταξύ της ενίσχυσης για μεγιστοποίηση της πληρότητας το 2019 και το τρέχον υπόλοιπο των λογαριασμών (σε ακαθάριστο εγχώριο προϊόν) φέρει θετική σχέση σε ένα



μεγάλο ποσοστό αερογραμμών. Όπως διαπιστώνουμε ο βαθμός στον οποίο οι χώρες εξαρτώνται από διεθνείς αγορές για την ζήτηση και τα έσοδα των επιβατών επηρεάζουν επίσης καταφατικά την κρατική βοήθεια. Η μακροοικονομική κατάσταση μιας χώρας είναι αλληλένδετος κρίκος για τις αερομεταφορές αλλά και αντιστρόφως, έτσι αποφέρει θετική σχέση με την ενίσχυση τους.

Συγκεντρωτικά διακρίνουμε την εγχώρια και την διεθνή αγορά ως προς τα έσοδα των αεροπορικών εταιρειών της για κάθε χώρα ξεχωριστά. Στις ΗΠΑ το 84% των εγχώριων

εσόδων τους προέρχονται από τις τέσσερις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες της (Delta, American, United, Southwest), όπου η κάθε μια έχει συγκρίσιμο μερίδιο από 15% έως 24%, ενώ συνολικά ελέγχουν κατά 42% την διεθνή αγορά των ΗΠΑ. Από την άλλη η Κίνα συγκριτικά συνεισφέρει ένα μικρό ποσοστό 64% στα συνολικά εγχώρια έσοδα, ενώ μόλις το 40% είναι συνολικά διεθνή έσοδα.

Οι επιπτώσεις των κρατικών επιρροών πριν την πανδημία, έγιναν διακριτές σε τουλάχιστον τρεις σημαντικούς τομείς. Πρώτον στην αυξανόμενη κρατική ιδιοκτησία, σε σύγκριση με αυτή της ιδιωτικής ιδιοκτησίας, επιφέροντας επιπτώσεις για την αποτελεσματικότητα και τον ανταγωνισμό. Δεύτερον η ανησυχία για την αναδιοργάνωση των πολιτικών ελευθέρωσης και απορρύθμισης των τελευταίων τριάντα ετών, όπου εξισορροπούν τον ανταγωνισμό διεθνώς. Τρίτον ο τρόπος με τον οποίο μπορεί μια κυβέρνηση να ελέγξει την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του τομέα.

Οι εξελίξεις εν μέσω πανδημίας συνοψίζουν τα παραπάνω και προσανατολίζουν τις κυβερνητικές πολιτικές. Αρχικά μέσω των μέτρων στήριξης η δομή των ιδιοκτησιών των αεροπορικών εταιρειών, προστατεύει την απελευθέρωση ιδιοκτησιών, όπου έχουν έλλειψη μετρητών την περίοδο της πανδημίας και τον έλεγχο όρων των συμφωνιών σε ανώτατο όριο ξένων ιδιοκτησιών. Ο φόβος όμως αυξάνεται διότι η επέκταση του δημόσιου κεφαλαίου είναι ραγδαία και δύναται να συσσωρευτεί στον ιδιωτικό τομέα, με αποτέλεσμα την ιδιωτικοποίηση που έχει αντικρίσει ο κλάδος τα τελευταία χρόνια. Οι πολιτικές ελευθέρωσης που έχουν εφαρμοστεί και στις πέντε Ηπείρους έχουν αποδειχθεί ότι αποφέρουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα. Το αυξημένο ενδιαφέρον για την ελευθέρωση οφείλεται όμως στον φόβο του «καταστροφικού ανταγωνισμού» ή «αυξημένου ανταγωνισμού», καθώς οι αγορές πολλαπλασιάζονται. Συγκεκριμένες αεροπορικές με αστραπιαία επέκταση αερογραμμών είτε με πτήσεις μεγάλων αποστάσεων από αεροπορικές χαμηλού κόστους είτε αεροπορικές που κυριαρχούν στις παγκόσμιες αεροπορικές συμμαχίες, έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Τέλος η πανδημία επηρέασε και κλιματολογικές συμφωνίες, πολλές αεροπορικές εταιρείες ζήτησαν την αναβολή των σχεδίων επιβολής πράσινων φόρων λόγω των οικονομικών επιπτώσεων από την πανδημία.

Οι Abate *et al.* (2020) αναφέρονται στις επιπτώσεις της πανδημίας στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία, ειδικότερα σε εταιρείες που ασχολούνται με την αναψυχή της αγοράς στόχου τους. Διαχωρίζονται τα επιμέρους στοιχεία του στην υποστήριξη των αεροπορικών εταιριών από τις κυβερνήσεις και τις κρατικές επιπτώσεις που θα έχουν αυτές οι κινήσεις λόγω του Covid-19. Κατ' επέκταση στην συσχέτιση με την πολιτική των αεροπορικών μεταφορών που τίθεται με τον ανταγωνισμό και την απελευθέρωση της ιδιοκτησίας τους ενώ ελέγχει τις αεροπορικές εταιρείες για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Η μεθοδολογία Fama *et al* που έχει επιλεγεί για την έρευνα αντικατοπτρίζει πάνω από το 50% του συνολικού δείγματος, ενώ αποτελείται από 52 εισηγημένες εταιρείες. Η παρούσα μεθοδολογία χρησιμοποιείται διότι έχει κοινή κατεύθυνση οικονομικά αλλά και χρηματοοικονομικά, ώστε να ερευνησει των αντίκτυπο των νέων καταστάσεων λόγω της πανδημίας στις τιμές. Αλυσιδωτά αν οι αποδόσεις είναι κατά το ήμισυ ισχυρές τότε υπάρχει αποτελεσματικότητα, αν οι αποδόσεις είναι ανώμαλες τότε είναι μηδενικές, γεγονός που φέρει τις τιμές της αγοράς να είναι ίδιες με την εύλογη αξία τους. Η παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία έχει στρέψει τα βλέμματα σε αυτή την οπτική.

Επιλέγονται τρία σημαντικά γεγονότα που αντιπροσωπεύουν την ανάπτυξη και τις επιπτώσεις του Covid-19 και στο χρηματιστήριο. Το πρώτο γεγονός είναι το πρώτο επιβεβαιωμένο κρούσμα εκτός Κίνας, το δεύτερο γεγονός το ξέσπασμα στην Ιταλία και τρίτο

γεγονός η δήλωση του ΠΟΥ για παγκόσμια εκδήλωση πανδημίας και την ανακοίνωση του προέδρου των ΗΠΑ για απαγόρευση των ταξιδιωτών. Σύμφωνα με τα μοντέλα αγοράς και συγκεκριμένα τυπολογία, οι ημερομηνίες μπορούν να έχουν μια απόκλιση πέντε ημερών από το συμβάν. Έτσι παρατηρήθηκε ότι οι παγκόσμιες εμπορικές μετοχές μειώνονται σειριακά ανά γεγονός, και ιδιαίτερα αυξανόμενα στο χρηματιστήριο. Συγκεκριμένα φαίνεται το πρώτο γεγονός να υποτιμήθηκε από τους παγκόσμιους μετόχους, το δεύτερο γεγονός έκανε την εισαγωγή για αφύσικες αρνητικές αποδόσεις κατά 7,84% (συγκεκριμένα κατά την περίοδο των πέντε ημερών μετά την έξαψη της χώρας), ενώ τέλος το τρίτο γεγονός με εξαιρετικά μικρή απόδοση κατά 24,42% (στο διάστημα πέντε ημερών μετά τα γεγονότα). Οι Βρετανικές αεροπορικές εταιρείες κατά το τρίτο γεγονός είχαν την μεγαλύτερη αρνητική επίδραση προκαλώντας συσσωρευτικές μη φυσιολογικές αποδόσεις κατά 53,73%, καθώς σχετίζονται άμεσα με τις ΗΠΑ. Επομένως παρατηρήθηκε ότι οι επενδυτές αντιδρούν υπερβολικά σε πανδημικά συμβάντα σχετιζόμενα με τον κορωνοϊό.

Η έξαρση των τιμών των μετοχών στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών αναζητά την προφύλαξη των ρυθμιστικών αρχών και των υπεύθυνων χάραξης πολιτικής. Προτείνονται άμεσες και κατάλληλες παρεμβάσεις πολιτικής, με πακέτα τόνωσης (εγγυήσεις δανείων και δάνεια) για την εμψύχωση των επενδυτών στον κλάδο των αερομεταφορών. Οι τράπεζες είναι απρόθυμες να δανείσουν τις αεροπορικές εταιρείες, αφού έχουν αυξημένα ποσοστά κινδύνου πτώχευσης, έτσι η μοναδική λύση για χρηματοδότηση μπορεί να υποστηριχτεί μόνο από την κυβέρνηση. Οι Ramelli και Wagner προτείνουν εναλλακτικά στις κυβερνήσεις να αγοράσουν πρόσφατα εκδοθέντα ομόλογα στην πρωτογενή αγορά. Η εκάστοτε κυβέρνηση πρέπει να καθορίσει συγκεκριμένους όρους πρόσβασης στα δάνεια, περιλαμβάνοντας την διατήρηση της απασχόλησης και όχι μια πολιτική απολύσεων, που στην ουσία επιβαρύνει το κράτος. Παρόλα αυτά οι πολιτικές ανακούφισης μπορεί να εμπεριέχουν συγχωνεύσεις και εξαγορές, φορολογική πολιτική και κρατικές επιδοτήσεις. Αναμφισβήτητα οι πολιτικές ανακούφισης για τις αεροπορικές εταιρείες θα αυξήσουν το εθνικό χρέος. Ανεξάρτητα από τα υποστηρικτικά μέτρα, η πτώχευση μερικών αεροπορικών ανά τον κόσμο είναι αναπόφευκτη, όμως αν οι κυβερνήσεις παραμείνουν άπραγες οπωσδήποτε οι αεροπορικές εταιρείες θα έχουν σταθερή εκκαθάριση που θα διαταράξει την παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού και τις σχετιζόμενες επιχειρήσεις.

Έως και τον Ιούνιο του 2020 υπήρξαν σημαντικές συνέπειες στην κοινωνία λόγω της εκτεταμένης πανδημίας. Πέρα από τις εξόφθαλμες επιπτώσεις στον υγειονομικό τομέα και τις θνησιμότητες, υπήρξαν και έντονες μεταβολές στην οικονομική δραστηριότητα όπου σίγουρα θα προκαλέσουν μια μακροχρόνια ανάκαμψη. Οι αεροπορικές εταιρείες μείωσαν τουλάχιστον κατά 50%-90% τις πτήσεις τους, ποσοστό που παρουσιάζει την ύφεση της περιόδου του κοροναϊού.

Το κόστος κεφαλαίου των αερομεταφορών και των αεροδρομίων είναι υψηλό ανεξαρτήτως επιβατικής κίνησης, γεγονός που υποδηλώνει την βραχυπρόθεσμη επιβίωση πολλών αεροπορικών εταιρειών. Τουλάχιστον έως το 2021 τα επαγγελματικά ταξίδια και τα ταξίδια αναψυχής θα μειωθούν γεγονός που θα πλήξει ιδιαίτερα τις εταιρείες. Οι κυβερνήσεις θα προσπαθήσουν να εξουδετερώσουν αυτές τις αρνητικές επιπτώσεις με τα πακέτα στήριξης των εθνικών αερομεταφορών. Στόχος των κυβερνήσεων είναι να διασφαλιστούν οι εκατομμύριες θέσεις εργασίας και η ουσιώδη συνδεσιμότητα. Άλλωστε οι αερομεταφορές επηρεάζουν έμμεσα τον τουρισμό, μια βαριά βιομηχανία που επηρεάζει επιμέρους κλάδους.

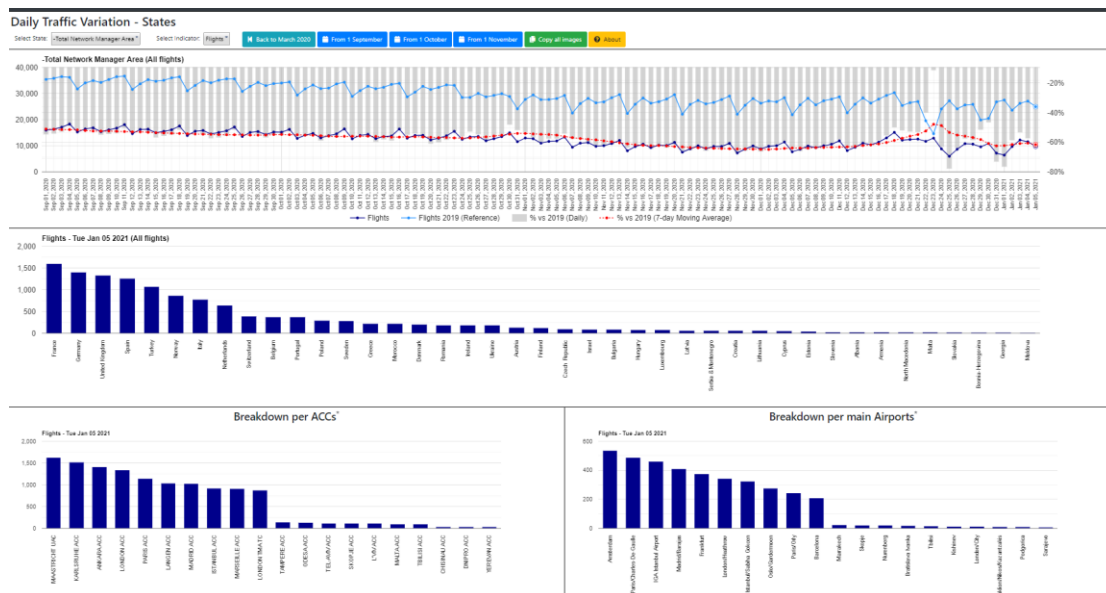
Όπως αποδείχθηκε οι αεροπορικές εταιρίες είναι βασικός συντελεστής του ΑΕΠ για κάθε χώρα, αυτός είναι και ο λόγος όπου μοχθούν οι κυβερνήσεις για την διανομή των πακέτων στήριξης.

Η επιλογή των μέτρων επηρεάζεται από τους παράμετρους της χώρας όπου ακόμα αναζητούν διάφορους τρόπους υποστήριξης των εταιρειών. Οι παράμετροι συσχετίζονται με το πόσες επιχειρήσεις είναι ανοιχτές, την συνδεσιμότητα με άλλες χώρες και κράτη, τις θέσεις εργασίας και τις τοπικές οικονομικές συνθήκες, τα ποσοστά κρουσμάτων και τα οικονομικά περιθώρια από τους φορείς εκμετάλλευσης των χωρών.

Τα εθνικά συμφέροντα συμπλέουν πολλές φορές με την πορεία των αεροπορικών εταιρειών με αποτέλεσμα να δέχονται παρεμβάσεις από τις εκάστοτε κυβερνήσεις σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο, ανεξαρτήτως του σταδιακού ανταγωνισμού και προσανατολισμού στην αγορά.

Η ανταγωνιστικότητα του κλάδου ολοένα και αυξάνεται, ενώ οι πολιτικές χρηματοδοτήσεις δεν έχουν ολοκληρωθεί. Η οικονομική ανάπτυξη της εκάστοτε χώρας βασίζεται στον στρατηγικό τομέα των αερομεταφορών είτε άμεσα είτε έμμεσα αφού είναι βασικός παράγοντας για την αξία της αγοράς. Οι χρηματοδοτήσεις μπορεί να είναι με τη μορφή επιλεκτικών επιδοτήσεων σε φορείς εκμετάλλευσης, κατασκευαστές ή παρόχους υπηρεσιών (Gössling et al., 2017), ή των παρεμβάσεων που περιορίζουν την πρόσβαση στην αγορά σε πιθανούς ανταγωνιστές (Christidis, 2016) και δημιουργούν μονοπωλιακά σημεία συμφόρησης (Kniers, 2014). Οι εθνικές και περιφερειακές πολιτικές ανάπτυξης πασχίζουν να διασφαλίσουν την συνδεσιμότητα των εσωτερικών και της διεθνών πτήσεων, καθώς έχει άμεση σχέση με την οικονομική ανάπτυξη.

Η κυβερνητική παρέμβαση στον κλάδο των αερομεταφορών επιδιώκει την στρέβλωση του ανταγωνισμού και η δημιουργία πρόσθετων εμποδίων που εμποδίζουν ίσους όρους ανταγωνισμού (Tretheway και Andriulaitis, 2015).



Εικόνα 21 Daily Traffic-States

Οι Roulaki και Paratheodorou βασίζονται κυρίως σε λειτουργικές αλλαγές όπως τον ανασχηματισμό του δικτύου και του στόλου διαχείρισης, στην επικέντρωση προηγμένων μεθόδων πρόβλεψης ζήτησης και σε επενδύσεις με ολοκληρωμένη ψηφιακή μορφή. Απώτερος σκοπός είναι η μείωση του κόστους και κατ' επέκταση η μεγιστοποίηση των εσόδων. Η επανασύνδεση του καταναλωτή με τα ταξίδια θα φέρει ανάκαμψη στον κλάδο των αερομεταφορών.

Ο τουρισμός είναι ένα κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο με ευρεία κινητικότητα, όπου επηρεάζεται ιδιαίτερα το επιχειρηματικό του οικοσύστημα από θέματα υγειονομικού περιεχομένου. Το κενό μεταξύ του υψηλού λειτουργικού κόστους καλύπτεται είτε με πτωχεύσεις εταιρειών είτε με κυβερνητικές χρηματοδοτήσεις. Οι εταιρείες τίθενται να ανταπεξέλθουν στο νέο περιβάλλον αγοράς, και να συμβιβάσουν με τα νέα μέτρα προστασίας. Η βιομηχανία είναι πιο επιτακτική από ποτέ, ενώ η ψηφιοποίηση των υπηρεσιών κρίνεται απαραίτητη για την εποχή μετά το πέρας της πανδημίας.

Η επένδυση στον ολοκληρωμένο ψηφιακό μετασχηματισμό είναι μια μέθοδος πρόβλεψης ζήτησης ώστε να επικεντρωθεί σε νέες βοηθητικές πηγές εσόδων. Άρα υπάρχει μια καινούργια προσέγγιση στην τιμολόγηση όπου έχει διαφορετικούς πυλώνες.

Η πρόβλεψη ζήτησης που προκύπτει από τα οικονομετρικά μοντέλα για το παρόν ζήτημα όπου στην ουσία βασίζονται σε ιστορικά δεδομένα είναι ανύπαρκτα. Συνεπώς η βραχυπρόθεσμη διαχείριση εσόδων πρέπει να βασιστεί σε προηγμένες μεθόδους πρόβλεψης ζήτησης σε συνδυασμό με το ψηφιακό μάρκετινγκ, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα έσοδα που είναι ζωτικής σημασίας για την ανάκτηση των αεροπορικών εταιρειών.

Η στρατηγική των πωλήσεων πρέπει να μειώσει τους διαθέσιμους ναύλους, επικεντρώνοντας τους σε απευθείας ψηφιακούς ναύλους. Έτσι θα προωθήσουν νέες προσφορές και στην συνέχεια θα διαμορφωθεί το προφίλ του κάθε πελάτη για πιο εξατομικευμένες προσφορές. Ασφαλώς οι αεροπορικές έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του ιού, με ότι αυτό συνεπάγεται στο υγειονομικό πλαίσιο και τις απολυμάνσεις.

Η στρατηγική του ψηφιακού μάρκετινγκ πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα με την ανάκαμψη της ζήτησης, ειδικότερα με ψηφιακές εφαρμογές όπου θα υπάρχουν διάφορες προσφορές ώστε να γίνουν πιο ελκυστικές στους πελάτες. Η ικανοποίηση των πελατών έγκειται στην υγεία και την ασφάλεια, γεγονός που πρέπει να διασφαλίσει στους καταναλωτές άνεση και ευκολία από την κράτηση έως την επιστροφή χρημάτων.

Τα λειτουργικά και τα εμπορικά χαρακτηριστικά πρέπει να μετασχηματιστούν ώστε να υπάρξει η ανάκαμψη στον κλάδο μετά το πέρας της πανδημίας.

4.4.Ακολουθούμενη Μεθοδολογία Έρευνας

Η μεθοδολογία που ακολουθείται στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι ημιδομημένη συνέντευξη διότι η συλλογή ποιοτικών δεδομένων είναι πιο χρήσιμη στην περίπτωση αυτή. Επιπλέον προσφέρεται ευελιξία με την χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου αφού οι ερωτώμενοι έχουν την δυνατότητα να εκφέρουν την πλήρη άποψη τους. Η χρηματοδότηση αεροπορικής είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση μιας και δεν είναι ένα θέμα που εμφανίζεται συχνά στην ζωή οποιουδήποτε. Άρα ο κάθε ερωτώμενος θα μπορεί με την δικιά του γνώση και αντίληψη να δώσει την πραγματική του γνώμη. Κατά περίπτωση η εμβάθυνση του θέματος όταν το ερωτώμενο άτομο έχει βαθύτερη γνώση.

Η ομάδα στόχος που επιλέχθηκε είναι από ηλικίες 21-65 ετών, διότι η χρηματοδότηση μιας βασικής επιχείρησης για την Ελλάδα εν μέσω αυτών των συνθηκών είναι μια περίπτωση που αφορά όλους ανεξαρτήτως ηλικίας. Η αρχική επαφή με τους ερωτώμενους είχε πολύ γενική μορφή σε σχέση με τον κλάδο των αερομεταφορών, πέραν των δημογραφικών τους στοιχείων. Ασφαλώς έχουν επιλεγθεί ερωτώμενοι που συσχετίζονται έστω και περιφερειακά με τον τουρισμό αλλά και με γενικότερες βασικές οικονομικές πολιτικές του κράτους αυτή την περίοδο. Δυνητικά θα μπορούσαμε να χωρίσουμε την ομάδα στόχο μας σε τρεις επιμέρους ομάδες: άμεσα ενδιαφερόμενους με τον τουρισμό, έμμεσα ενδιαφερόμενους με τον τουρισμό και τέλος τα άτομα εκτός τουριστικής αγοράς.

Οι επιλεγόμενες ερωτήσεις είναι οι εξής:

- 1.Τι γνωρίζετε για την Aegean(μέγεθος, οικονομικά, προσωπικό); Πιστεύετε ότι επηρεάζει την ελληνική οικονομία και τον τουρισμό στην Ελλάδα;**
- 2.Γνωρίζετε την ανάγκη χρηματοδότησης της Aegean; Το ύψος της ανάγκης για χρηματοδότηση; Πόση είναι η βοήθεια του κράτους;**
- 3.Θεωρείτε ότι η αεροπορική θα μπορούσε να ανταπεξέλθει μόνη της;**
- 4.Γνωρίζετε τον τρόπο χρηματοδότησης της Aegean; Τι παίρνει το κράτος και τι δίνει;**
- 5.Θα μπορούσε να αξιοποιηθεί με άλλο τρόπο η χρηματοδότηση που έγινε στην Aegean;**
- 6.Αξίζει η κίνηση χρηματοδότησης του κράτους;**
- 7.Ποιοί θεωρείτε πως θα ήταν η καλύτερη επιλογή για την περίπτωση της Aegean;**
- 8.Πιστεύετε ότι υπάρχει άλλος τρόπος διάσωσης της Aegean; Αν ναι, ποια η πρότασή σας;**

Η ερώτηση (1) αποτελεί ουσιαστικά ένα ερώτημα ελέγχου, δηλαδή μαθαίνουμε άμεσα για την γνώση επί του θέματος του συνεντευξιαζόμενου.

Οι ερωτήσεις (2,3,4) είναι ερωτήσεις που αντλούνται πληροφορίες για την γνώση του ερωτώμενου για την χρηματοδότηση της Aegean. Καθώς ακολουθείται η μέθοδος της ημιδομημένης συνέντευξης δίνονται ποιοτικά στοιχεία από τα οποία μπορούμε να δούμε την διακύμανση γνώσης και γνώμης.

Οι ερωτήσεις (5,6,7,8) αποτελούν το κριτικό κομμάτι του ερωτώμενου, ενώ εκφράζει την δική του προσωπική άποψη επί του θέματος, και ανά περίπτωση αναλύει και τις προτάσεις του.

Ασφαλώς ο συνεντευξιαστής είναι απαραίτητο μην καθοδηγεί τον ερωτώμενο εκεί που θέλει, ώστε να εκφέρει ο ίδιος την πραγματική του άποψη.

4.5.Αποτελέσματα Έρευνας

- 1.Τι γνωρίζετε για την Aegean(μέγεθος, οικονομικά, προσωπικό); Πιστεύετε ότι επηρεάζει την ελληνική οικονομία και τον τουρισμό στην Ελλάδα;**

Οι ερωτώμενοι στην εισαγωγική ερώτηση απάντησαν καθολικά πως η Aegean είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα, με εξαιρετικά μέτρα ασφαλείας και ελάχιστο ποσοστό ατυχημάτων, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό ανέφερε πως είναι μια από τις

μεγαλύτερες επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα η Aegean φημίζεται για τις ποιοτικές υπηρεσίες της αλλά και για το «μονοπώλιο» που διακατέχει στην χώρα. Είναι ευρέως γνωστή η αξία της πρώην θυγατρικής Olympic Airways, καθώς επηρεάζεται από το ιστορικό της και το brand name της. Άρα και το ΑΕΠ της είναι ένα βασικό πλεονέκτημα της εταιρείας για την χώρα όπως απαντούν οι ερωτώμενοι. Μόνο το 30% αναφέρθηκε στα οικονομικά της επιχείρησης που υποστήριξε ότι βρίσκεται σε άρτια διοικητικά στελέχη, που διαχειρίζονται άψογα αυτόν τον τομέα, αλλά ασφαλώς υπέστη ζημίες αυτή την περίοδο.

Ακράδαντα όλοι οι ερωτώμενοι θεωρούν πως επηρεάζει τον Ελληνικό τουρισμό αλλά δεν αναφέρθηκαν κατά συνέπεια στην κερδοφορία που υφίσταται το κράτος από την επιχείρηση. Ένα μικρό ποσοστό διευκρίνισε τα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από τις σχέσεις με την Ευρώπη, το ξένο καταναλωτικό κοινό και την διασύνδεση με το εξωτερικό. Ακόμα έθεσαν την εταιρεία και ως «πλήρη» του Ελληνικού τουρισμού, αφού είναι βραβευμένη για την καλύτερη περιφερειακή εταιρεία, βραβευμένη σε παγκόσμιο επίπεδο για τις καμπίνες της αλλά και για τα μέτρα διασποράς της πανδημίας αυτό το διάστημα, ενώ ανήκει στην Star Alliance γεγονός που εντυπωσιάζει το ελληνικό καταναλωτικό κοινό.

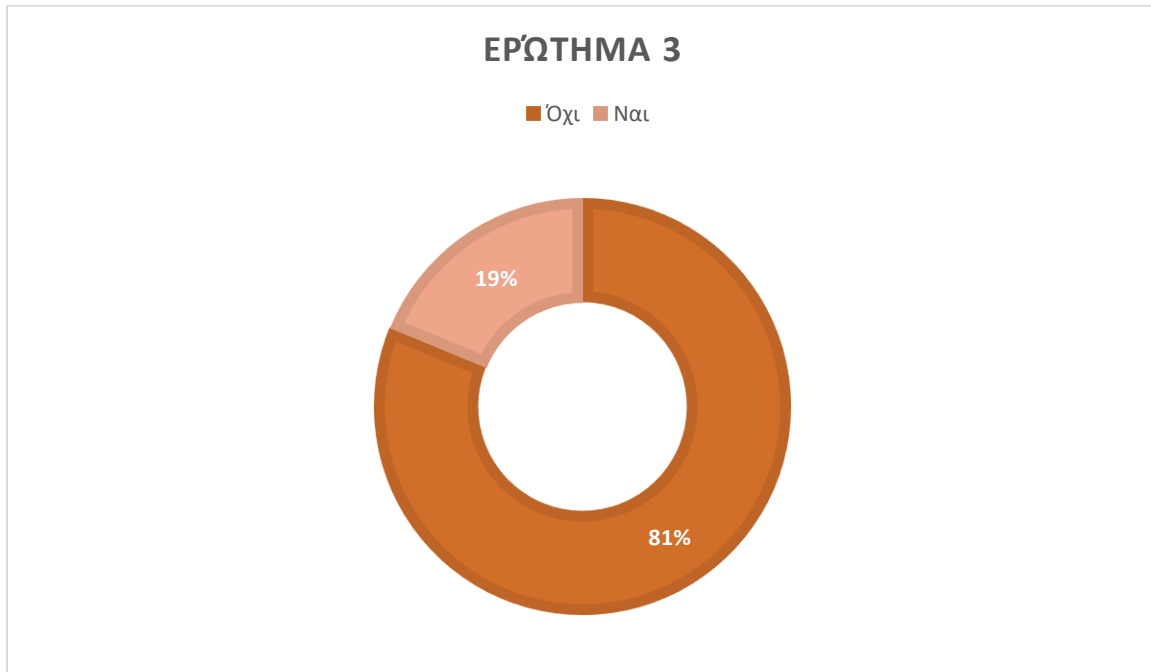
2. Γνωρίζετε την ανάγκη χρηματοδότησης της Aegean; Το ύψος της ανάγκης για χρηματοδότηση; Πόση είναι η βοήθεια του κράτους;

Μόνο το 18,2% απάντησε με ακριβή χρηματοδότηση που κυμαίνεται από 120-150 εκ. ευρώ, ενώ το 36,4% δεν γνωρίζει καθόλου για την ανάγκη της κρατικής χρηματοδότησης. Διακρίνεται ένας προβληματισμός που ο κάθε ερωτώμενος έχει διασαφηνισμένη άποψη περί του θέματος, όμως είναι αντιληπτό ότι αυτές οι απόψεις δεν συμβαδίζουν μεταξύ των υπολοίπων ερωτώμενων. Οι ερωτώμενοι αναφέρθηκαν σε ζητήματα ρευστότητας της επιχείρησης αλλά με υψηλή (ποσοστιαία) μετοχική συμμετοχή από το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Ένα σημαντικό ποσοστό υποστηρίζει πως η χρηματοδότηση του κράτους έχει την μορφή της δανειοδότησης από το κράτος. Δηλαδή ότι η επιχείρηση έχει καταθέσει κάποιες από τις μετοχές της στο κράτος για να μπορέσει να πάρει το ποσό και εν εύθετο χρόνο οι υποθηκευμένες μετοχές θα επιστραφούν στην αεροπορική όπως και τα χρήματα στο κράτος. Το 10% έχει υπόψιν του ότι η εταιρεία δεν έχει βοηθηθεί ποτέ άλλοτε από το κράτος. Από μια άλλη οπτική όμως φαίνεται ότι οι ερωτώμενοι βασίζονται στις μετοχές της εταιρείας και τους φαίνεται παράλογο να μην τις αξιοποιούν, ενώ άλλοι υποστηρίζουν πως το κράτος είναι «γενναιόδωρο» με την εταιρεία ή ότι η εταιρεία έχει φτάσει στα όρια «χρεοκοπίας».

3. Θεωρείτε ότι η αεροπορική θα μπορούσε να ανταπεξέλθει μόνη της;

Το 81,2% απαντά ξεκάθαρα όχι, αφού η περίοδος που διανύουμε είναι αβέβαιη, πόσο μάλλον για μια αεροπορική εταιρεία. Ένα μικρό ποσοστό δυνητικά στην περίπτωση απραγίας του κράτους διευκρινίζει την πτώχευση της εταιρείας σταδιακά σε μερικά χρόνια και το ενδεχόμενο «λουκέτου». Ενώ συζητούνται ακόμα από το υπόλοιπο 18,8% οι επιδοτήσεις της επιχείρησης για τις αεροπορικές γραμμές της και τα ακριβά αεροπορικά εισιτήρια, με αποτέλεσμα την έμμεση άρνηση για την χρηματοδότηση της εταιρείας. Η πιθανή σωρευτική ενίσχυση για την αποζημίωση των διακοπών της εύρυθμης λειτουργίας αυτή την περίοδο. Καταληκτικά όμως είναι διακριτό ότι κανένας από τους ερωτώμενους δεν διαφώνησε απόλυτα για την κρατική ενίσχυση.

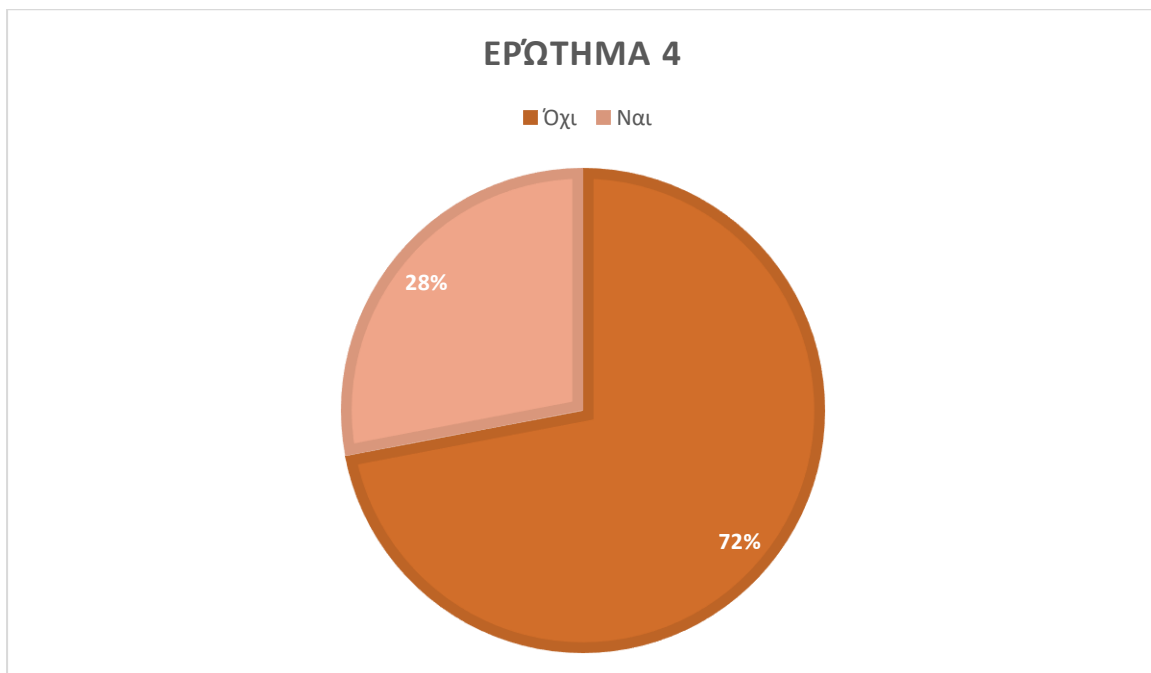
Πίνακας 1 Ερώτημα 3



4. Γνωρίζετε τον τρόπο χρηματοδότησης της Aegean; Τι παίρνει το κράτος και τι δίνει;

Το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων, συγκεκριμένα το 72% δεν γνωρίζει καθόλου τον τρόπο χρηματοδότησης αλλά ούτε τα ενδεχόμενα για προνόμια ή για απώλειες από την δεδομένη κίνηση. Ενώ το υπόλοιπο 28% έχει υπόψιν του τους κρατικούς φόρους που κατατίθενται μηνιαίως στο κράτος που αγγίζουν παραπάνω από το 40% των εσόδων της αεροπορικής. Ακόμη πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η μερίδα ερωτώμενων γνωρίζει ότι η χρηματοδότηση ισχύει με εγγυήσεις άρα με επιστρεπτέα χρήματα υπό όρους. Καθώς το κράτος δεν παίρνει θέση στο συμβούλιο.

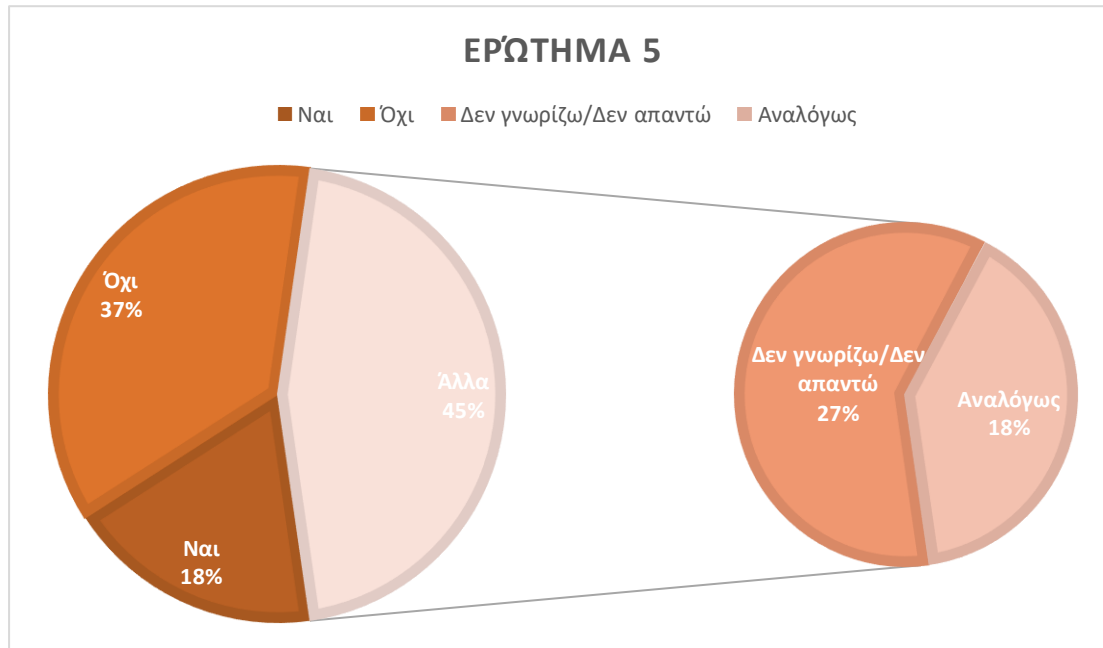
Πίνακας 2 Ερώτημα 4



5.Θα μπορούσε να αξιοποιηθεί με άλλο τρόπο η χρηματοδότηση που έγινε στην Aegean;

Παρουσιάστηκε μια ευαισθησία στη απάντηση της προκείμενης ερώτησης, αφού οι ερωτώμενοι προβληματίστηκαν να απαντήσουν και ένα σημαντικό μέγεθος αρνήθηκε να απαντήσει ειλικρινώς ώστε να μην παρεμβεί πολιτικά όπως ανέφερε.

Πίνακας 3 Ερώτημα 5



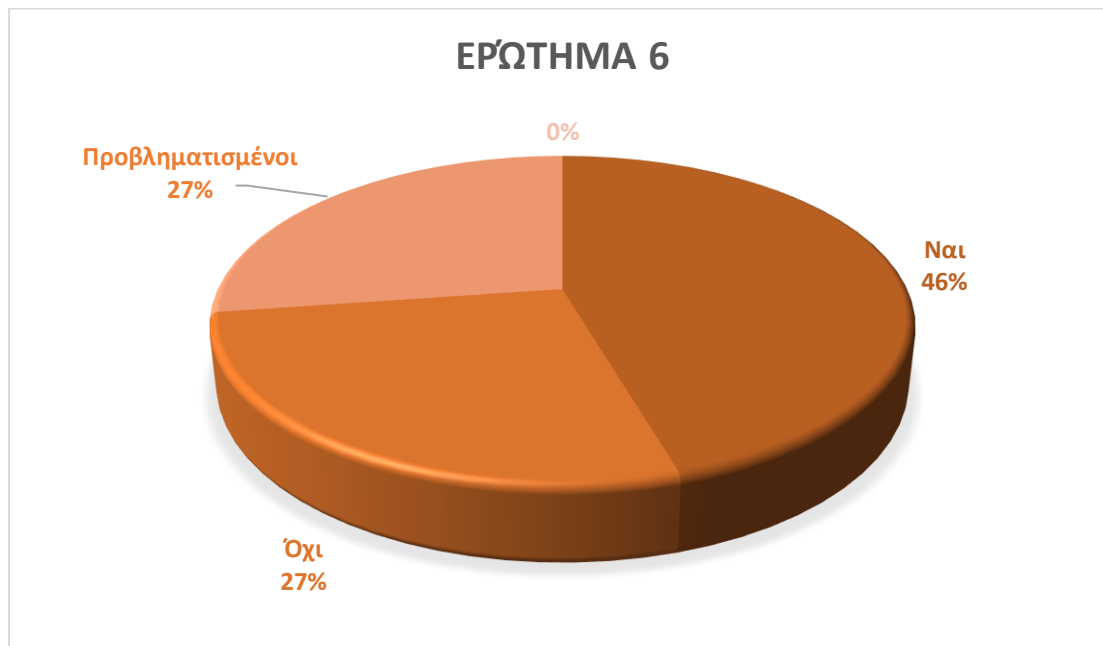
Συγκεκριμένα το 18% υποστηρίζει πως το κράτος θα μπορούσε να επενδύσει στην υγεία, την πρόνοια, την κοινωνική μέριμνα, σε μεγαλύτερα επιδόματα κλπ. αυτή την δύσκολη περίοδο. Ενώ το υπόλοιπο 18% θεωρεί αναγκαία την χρηματοδότηση όλων των επιχειρήσεων που έχουν πληγεί το τελευταίο διάστημα από την παγκόσμια πανδημία, αλλά υπερασπίζεται ότι δεν είναι αρνητική η συγκεκριμένη χρηματοδότηση αφού σίγουρα υπάρχει κάποιος όφελος για την χώρα. Τέλος το 37% είναι πεπεισμένο ότι η χρηματοδότηση της Aegean είναι «μονόδρομος» τόσο για την ίδια την εταιρεία αλλά και για τον ελληνικό τουρισμό γενικότερα αφού αποτελεί σημαντικό «στήριγμα» στην βιομηχανία του τουρισμού της κάθε χώρας. Η εταιρεία επηρεάζει διάφορες εξωτερικότητες που σχετίζονται με πολλές περισσότερες επιχειρήσεις μικρότερου μεγέθους από ότι η ίδια. Καθώς οι ενδιάμεσες πτήσεις είναι μέγιστης σημασίας, άμεσες και γρήγορες πτήσεις, για το εσωτερικό αλλά και για το εξωτερικό. Χαρακτηριστικά αναφέρεται «λιγότεροι τουρίστες, λιγότερα έσοδα, λιγότερα κέρδη». Η Aegean φημίζεται για την άψογη διαχείριση των οικονομικών της, με τεράστια ποσά λειτουργικών εξόδων. Έτσι αυτή η μερίδα ερωτώμενων υποστηρίζει την χρηματοδότηση ώστε να μην γίνουν άλλες απολύσεις και κατά συνέπεια να μην έχει άλλες ζημιές.

6.Αξίζει η κίνηση χρηματοδότησης του κράτους;

Το 27% των ερωτώμενων που διαπιστώθηκε ότι είναι αρνητικοί για την κίνηση της χρηματοδότησης από το κράτος συνυπολογίζουν τον κοινωνικό αντίκτυπο αλλά και την εύρυθμη λειτουργία της ίδιας της χώρας ενώ θέτουν την μεμονωμένη περίπτωση της αεροπορικής, καθώς άλλοι την ορίζουν ως «αψυχολόγητη κίνηση» την συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Το ισάξιο ποσοστό των προβληματισμένων ερωτώμενων θεωρεί εξαιρετικά γενναιόδωρο και φιλικό το κράτος με την συγκεκριμένη εταιρεία ενώ από την μια οπτική

διακρίνει την σημαντικότητα του ΑΕΠ της επιχείρησης αλλά από την άλλη την βρίσκει διάφωνη με την αδιαφορία σε άλλες επιχειρήσεις.

Πίνακας 4 Ερώτημα 6

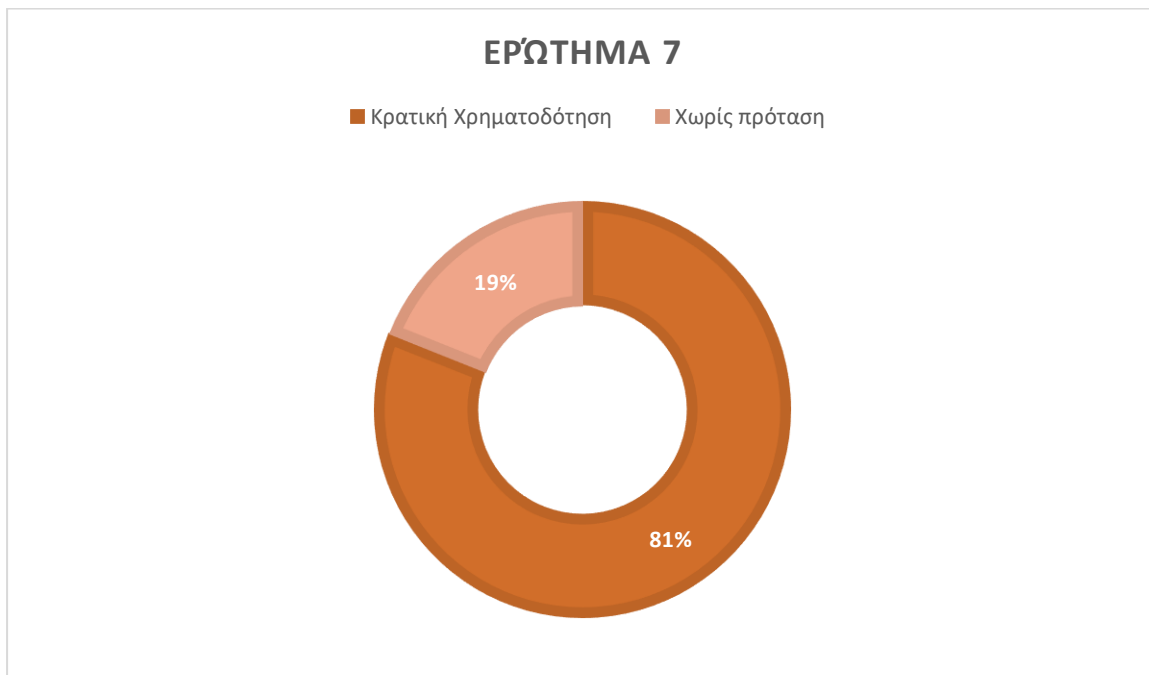


Το 46% αναφέρει την χρηματοδότηση ως «επιβεβλημένη» ή «επιτακτική» αφού θεωρεί ότι το ποσό θα αξιοποιηθεί πλήρως σωστά και θα επιστραφεί εγκαίρως στο κράτος επωφελημένα. Είναι ευρέως γνωστό ότι τα υψηλά λειτουργικά κόστη παραμένουν σταθερά ακόμη και με την αδράνεια της επιχείρησης.

7. Ποιοί θεωρείτε πως θα ήταν η καλύτερη επιλογή για την περίπτωση της Aegean;

Ένα μεγάλο ποσοστό ερωτώμενων γνωρίζει ότι η επιχείρηση την συγκεκριμένη χρονική στιγμή δεν έχει πολλές δυνατότητες, με ελάχιστα διαθέσιμα ρευστά. Η αεροπορική χαρακτηρίζεται ως «εταιρεία παράρτημα» για την χώρα, και διακρίνεται από τις κορυφαίες και καλύτερες επιχειρήσεις της Ελλάδας. Θεωρείται το καταλληλότερο μέσω η χρηματοδότηση από το κράτος αφού η απειλή της πτώχευσης της εταιρείας θα απειλήσει και πολλές μικρότερες επιχειρήσεις. Καθώς εναλλακτικά απαντούν για άμεση αγορά μετοχών ή θέσεις στο διοικητικό συμβούλιο. Το 19% δεν αφουγκράζεται την κίνηση της χρηματοδότησης αλλά δεν δίνει και διαφορετική εναλλακτική λύση για την επιχείρηση.

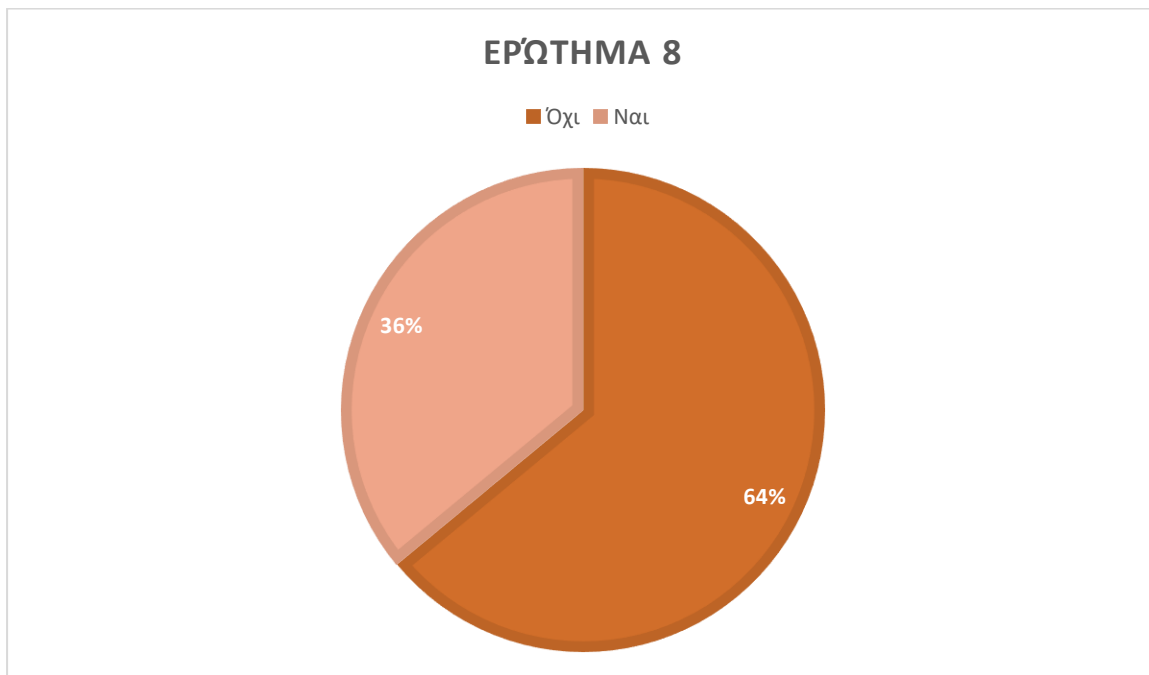
Πίνακας 5 Ερώτημα 7



8. Πιστεύετε ότι υπάρχει άλλος τρόπος διάσωσης της Aegean; Αν ναι, ποια η πρότασή σας;

Το 64% απαντά καθολικά όχι, καθώς οι επενδύσεις των μετοχών έχουν παγιωθεί και δεν υπάρχει άλλη οικονομική διέξοδος. Διευκρινίζουν ότι δεν τίθεται το θέμα μιας απλής πτώχευσης, άρα δεν γίνεται και να αντιμετωπιστεί με παρόμοιο τρόπο. Το κράτος θα μπορούσε να περικόψει φόρους για όλες τις τουριστικές επιχειρήσεις ανεξαρτήτως, και να διανέμει πακέτα στήριξης, ενώ πρέπει να εισάγει συγκεκριμένη «έκτακτη» φορολόγηση για τα χρόνια της πανδημίας σε όλες τις επιχειρήσεις. Το υπόλοιπο 36% προτείνει ανανέωση του στόλου για μείωση του λειτουργικού κόστους ανά μονάδα αεροσκάφους ή ανανέωση συμβολαίων συντήρησης ώστε να κοστίζει λιγότερο η συντήρηση αεροσκαφών και έτσι να υπάρχει μεγαλύτερη αποταμίευση και από επικερδή εισιτήρια που κατέχει η εταιρεία. Ενώ άλλοι υποστηρίζουν τον δανεισμό από άλλους φορείς, την μείωση των δρομολογίων ακόμα και την προσωρινή αναστολή ολόκληρης της επιχείρησης. Ακόμα θεωρείται αναγκαία η μείωση της φορολογίας συγκεκριμένα για την Aegean και ειδικότερα για τους ενοικιαζόμενους χώρους της όπως παρκινγκ, στάθμευση αεροσκαφών κλπ. Συγκεκριμένα το 9,1% θεωρεί πως η εταιρεία θα μπορούσε να συνεχίσει τα δρομολόγια της ώστε να μην πληγεί τόσο, με όλα τα μέτρα ασφαλείας και με ατομική ευθύνη του κάθε ταξιδιώτη, με κρατική συμφωνία.

Πίνακας 6 Ερώτημα 8



4.6.Συμπεράσματα Έρευνας

Διανύοντας μια τόσο κρίσιμη και κοσμοϊστορική περίοδο ήταν αναπόφευκτη η δυσλειτουργία και η ανάγκη για βοήθεια σε όλες τις επιχειρήσεις ανεξαιρέτως, πόσο μάλλον σε μια τέτοια επιχείρηση, με αυτό το βεληνεκές. Η αεροπορική εταιρεία έχει ανθρωποκεντρικό προφίλ και απευθύνεται στις μερίδες ανθρώπων που δεν έχουν «όρια», που δεν εμποδίζονται από τίποτα, και έτσι η καθημερινότητα είναι εκείνη που δημιουργεί πρωταρχικά το αίσθημα για «απογείωση». Στην προκειμένη καθημερινότητα που διανύουμε κανένας επί της ουσίας δεν είναι «ελεύθερος», είτε κοινωνικά είτε οικονομικά είτε για υγειονομικούς λόγους. Η καθηλωτική αυτή κατάσταση έχει φέρει στα όρια της την ανθρωπότητα με αύξηση της ανεργίας, πολύ μικρότερα εισοδήματα και αντίξοες συνθήκες επιβίωσης για πολλούς ανθρώπους. Συγκεκριμένα η Aegean για την χώρα μας είναι ένας σημαντικός αντίποδας για όλη την τουριστική βιομηχανία και κατά συνέπεια για κάθε νοικοκυριό ξεχωριστά, αλλά και για τα άμεσα εισοδηματικά οφέλη που εισπράττει το κράτος από εκείνη. Η παράθεση των παραπάνω άρθρων εμπεριέχουν αεροπορικές εταιρείες που έχουν στηριχθεί αρκετές φορές στις διακυβερνητικές σχέσεις, όμως όπως έχει γίνει σαφές και στις απαντήσεις των ερωτώμενων η δικιά μας εγχώρια αεροπορική δεν έφθασε ποτέ άλλοτε σε αυτό το απροχώρητο σημείο, ενώ ταυτόχρονα έχει δείξει άψογη συμπεριφορική στάση τόσο στο προσωπικό όσο και στην ίδια την χώρα αλλά και στο εξωτερικό.

Εν κατακλείδι από την έρευνα συμπεραίνουμε ότι η παρόμοια απόφαση του κράτους με άλλα κράτη για την εθνική χρηματοδότηση της αεροπορικής κάθε χώρας-σχεδόν- είναι πλέον καταλληλότερη. Διότι τα πλήγματα που θα είχαμε δεχθεί από την ακόμη μεγαλύτερη ανεργία στον κλάδο και τις ανταγωνιστικές εταιρείες εν τέλη θα ήταν πολύ σημαντικότερα, από την συγκεκριμένη επιστρεπτέα χρηματοδότηση του κράτους.

5. Σύνοψη και εκτιμήσεις για το μέλλον

Στις αναταράξεις όπου επικρατούν επιβάλλεται οι παράγοντες του κλάδου των αερομεταφορών να είναι ευέλικτοι και ολιστικοί στην διαχείριση του κινδύνου. Με βάση τις παγκόσμιες ρυθμιστικές αρχές και ως πυξίδα την Ευρωπαϊκή Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών επιβάλλεται η επικέντρωση στην επιφάνεια της χρηματοοικονομικής αναφοράς και στις γνωστοποιήσεις της αγοράς. Οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να υπολογίσουν και να προβλέψουν την επιρροή των λογιστικών αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων μέσω των ταξιδιωτικών απαγορεύσεων, την καθαίρεση του στόλου, τις οικονομικές αβεβαιότητες και την αστάθεια της αγοράς. Τέτοιες εκτιμήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν αλλαγή στις μεθόδους απόσβεσης, αναθεώρηση μελλοντικών υποθέσεων μισθών σε υφιστάμενες υποχρεώσεις, επίδραση της παράτασης των ημερομηνιών λήξης των πόντων πίστης, επανεκτίμηση της προβλεπόμενης κατανάλωσης καυσίμου και του όγκου των αντισταθμιζόμενων καυσίμων, επανεκτίμηση υφιστάμενων λειτουργικών μισθών. Ο Covid-19 είναι μια εξελισσόμενη και ρευστή παγκόσμια κρίση που φέρει προ τετελεσμένων τον προβληματισμό λογιστικής γνωστοποίησης γιοιοι-οιθα τις αεροπορικές εταιρίες.

Οι Bouwer et al. (2021) δήλωσαν ότι σε ομοσπονδιακούς όρους τα έσοδα του 2019 από τις αεροπορικές εταιρείες ισούνται με αυτά του 2020. Παρατηρούμαι ότι ο κλάδος ολοένα και μικραίνει ενώ εκτιμάται ότι μόνο το 80% της επιβατικής κινητικότητας θα επανέλθει μετά το 2024. Η συμπεριφορά των καταναλωτών άλλαξε αμετάκλητα μετά την πανδημία του Covid-19. Διακρίνεται μεγαλύτερη αδυναμία στις θέσεις της business class όπως και στα επαγγελματικά ταξίδια όπου έχουν την άνοδο στις εξ' αποστάσεως συναντήσεις. Επίκειται οι ταξιδιώτες αναψυχής και άλλοι να επανέλθουν συντομότερα στα ταξίδια από τους επαγγελματικούς ταξιδιώτες.

Πρέπει να διατελέσει επανεξέταση στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων. Η μείωση των επαγγελματιών ταξιδιωτών σημαίνει πως πρέπει να γίνει τιμολόγηση με διαφορετικό τρόπο. Παρατηρούμε πως η ευαισθησία του χρόνου και του κόστους διαφέρει στους ταξιδιώτες αναψυχής και στους επαγγελματικούς ταξιδιώτες. Οι επαγγελματικοί ταξιδιώτες επιλέγουν άμεση πτήση διότι εκτιμούν τον χρόνο σε σχέση με την τιμή. Από την άλλη οι ταξιδιώτες αναψυχής ακόμα και σε κατηγορίες premium είναι πιο ευάλωτοι στο κόστος του ταξιδιού. Γεγονός είναι πως με την νέα προσέγγιση στις τιμολογήσεις η διαφορά του κόστους μεταξύ πτήσεων απευθείας στον προορισμό και των πτήσεων με στάση πρέπει να μειωθεί. Τα τελευταία χρόνια λόγω της επιχειρηματικής ζήτησης υψηλής απόδοσης είχαν προστεθεί πτήσεις κόμβων και μικρότερων πόλεων χρησιμοποιώντας Boeing 787. Πλέον με την υποτονική ζήτηση τα μεγαλύτερα αεροσκάφη όπως Airbus A350 ή τα Boeing 777 εκτελούν λιγότερες πτήσεις, ενώ έχουν χαμηλότερο κόστος ανά μονάδα.

Σύμφωνα με τον Airports Council International (ACI) World η «στέρηση των διακοπών» σε συνδυασμό με τα νέα μέτρα προστασίας και την είσοδο μόνο σε εμβολιασμένους σε αεροσκάφη αυξάνει την εμπιστοσύνη στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Αναμένεται αύξηση των ταξιδιωτών από την άνοιξη έως τα μέσα του έτους. Συμπερασματικά το ACI ενισχύει οποιοδήποτε λειτουργικό πλαίσιο εμπιστοσύνης δεδομένων υγείας για τη διευκόλυνση της ασφαλούς κινητικότητας των ταξιδιωτών ώστε να υπάρξει μια βιώσιμη ανάκαμψη. Ασφαλώς επισημαίνει ότι η χρήση δεδομένων εμβολιασμών πρέπει να τηρεί τα προσωπικά δεδομένα και σε καμία περίπτωση να μην διαρρέουν.

Ο Διεθνής Σύμβουλος Αεροδρομίων Ευρώπης (ACI) ανακοίνωσε τρία εφικτά σενάρια με συγκεκριμένες υποθέσεις το καθένα.

Το σενάριο WATF 2020–2040: το συγκεκριμένο σενάριο είναι βασισμένο στην αποτελεσματικότητα των εμβολίων όπου το μεγαλύτερο μέρος τους επιτεύχθηκε μετά το πρώτο εξάμηνο του 2021, παρόλο που το σενάριο δημοσιεύτηκε τον Ιανουάριο του 2021 είχε δημιουργηθεί από το Δεκέμβριο του 2020. Το συγκεκριμένο σενάριο είναι στα χέρια της κάθε κυβέρνησης αφού εξαρτάται άμεσα από τα μέτρα όπου θα παίρνει η εκάστοτε χώρα για τις νέες μεταλλάξεις του ιού.

Το σενάριο Revised Projection (Baseline): παρόλο που ο φόβος περιφρουρεί οι καταναλωτές περιμένουν με ανυπομονησία να επανέλθουν στην κανονικότητα, και οι αεροπορικές εταιρείες εμφανίζουν ανάκαμψη του στόλου. Αναμένονται κι άλλα κύματα λοιμώξεων που πιθανότατα θα αντιμετωπίζονται γρηγορότερα και σε συγκεκριμένες περιοχές.

Το σενάριο Pessimistic: η περιορισμένη προσφορά εμβολίων και η πολύπλοκη διανομή σε πολλές αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες καθιστά εντονότερο τον φόβο για τα ταξίδια. Η ολοένα εντονότερη οικονομική ύφεση και η αργή ανάκαμψη του στόλου σε συνδυασμό με τα ερχόμενα είδη λοιμώξεων που είναι πιθανόν να εξαπλωθούν σε πολλές περιοχές απομακρύνουν περισσότερο τους καταναλωτές.

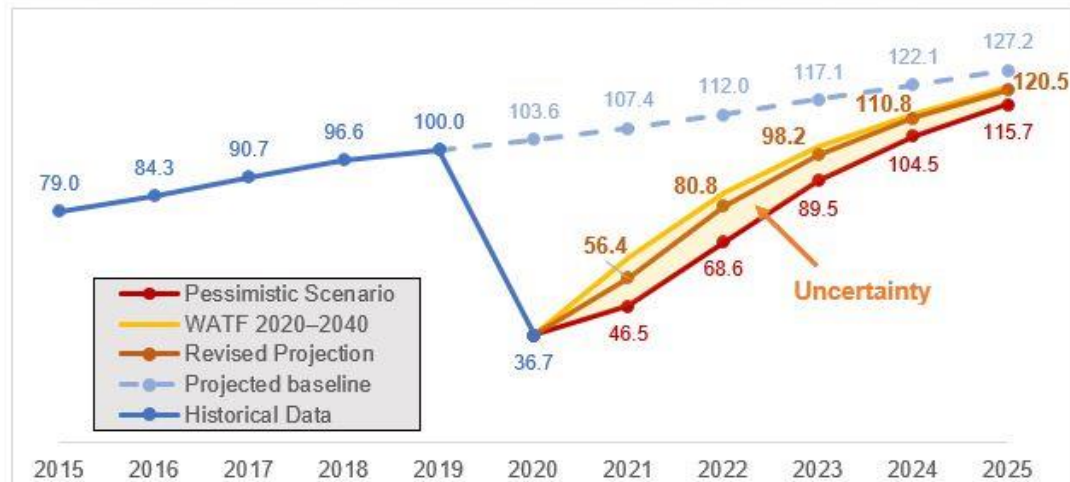
Αν η διασπορά του ιού περιοριστεί τότε το πρώτο σενάριο WATF 2020–2040 είναι πιθανό να επικρατήσει, με τα ποσοστά πληρότητας του 2019 να επανέλθουν στο τέλος του 2023. Η επιβατική κίνηση εσωτερικού αναμένεται να επανέλθει το δεύτερο εξάμηνο του 2023, ενώ η διεθνής επιβατική κίνηση προσμένετε για το 2024. Παρομοίως οι αγορές με σημαντική εγχώρια κίνηση αναμένουν ανάκαμψη το 2023, ενώ οι αγορές με σημαντικό μερίδιο διεθνούς κίνησης θα ανέλθουν μετά το 2025.

Σύμφωνα με το Revised Projection η παγκόσμια επιβατική κίνηση θα ανακάμψει στα προ Covid-19 δεδομένα το 2024 λόγω της ανάκαμψης της εγχώριας επιβατικής κίνησης, η εγχώρια κίνηση αντιπροσωπεύει το 58% της κυκλοφορίας των επιβατών από το 2019, γεγονός που τελεί βραδύτερη την ανάκαμψη των διεθνών ταξιδιών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος εάν υπάρξει ανεξέλεγκτη μετάλλαξη του ιού και οι κυβερνήσεις επιλέξουν πιο αυστηρά μέτρα προστασίας, και κατ' επέκταση καθυστερημένη ανάκαμψη τότε το απαισιόδοξο σενάριο θα είναι πιθανό. Επιστρέφοντας σε νέα lockdown και ταξιδιωτικούς περιορισμούς. Αν επικρατήσει το συγκεκριμένο σενάριο τότε στο τέλος του 2021 μόνο 46,5% θα έχει πλησιάσει στο ποσοστό πληρότητας του 2019.

Ο κλάδος των αερομεταφορών πρέπει να προετοιμαστεί για την αναμονή έως και είκοσι ετών ώστε να επανέλθουν τα προβλεπόμενα επίπεδα σε σχέση με την παγκόσμια επισκεψιμότητα προ πανδημίας. Ενώ σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι η κυκλοφορία δεν θα επιστρέψει ποτέ στο προβλεπόμενο επίπεδο προ Covid-19 εποχής.

Chart 3: Short-term global passenger traffic projection (indexed, 2019 = 100)



* The projected baseline (business-as-usual forecast) represents the comparative baseline and is derived from the adjusted World Airport Traffic Forecasts (WATF) 2020–2040 considering latest insights provided by ACI Regional offices and other inputs.

** Estimated passenger traffic volumes scenarios based on a broad range of inputs provided by ACI Regional offices and industry experts.

Source: ACI World

Εικόνα 22 Short-term global passenger traffic projection

6.Βιβλιογραφία

6.1.Ελληνική βιβλιογραφία

- Δελεβέγκου, Δ. (2020, Μάιος 29). Aegean: Το δάνειο των €150 εκατ., τα μέτρα και η επόμενη μέρα. *Capital*. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3457052/aegean-to-daneio-ton-150-ekat-ta-metra-kai-i-epomeni-mera>
- ΣΥΡΙΖΑ για Aegean: Εύλογη η χρηματοδότηση με όρους (2020, Νοέμβριος 24). *Capital*. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/politiki/3497741/suriza-gia-aegean-eulogi-i-xrimatodotisi-me-orous>
- Aegean: Πώς βλέπει το πακέτο στήριξης των αερομεταφορών (2020, Μάιος 28). *Η Ναυτεμπορική*. Ανακτήθηκε από <https://m.naftemporiki.gr/story/1603371>
- Η πανδημία «απογείωσε» τις αεροπορικές cargo (2020, Μάιος 10). *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/economy/international/1077422/i-pandimia-apogeiose-tis-aeroporikes-cargo/>
- Μπορούν να επιβιώσουν οι αερομεταφορείς από την πανδημία; (2020, Αύγουστος 3). *Η Ναυτεμπορική*. Ανακτήθηκε από <https://m.naftemporiki.gr/story/1624991/mporoun-na-epibiosoun-oi-aeroporikes-apo-tin-pandimia>
- Η Aegean είναι ο ελκυστικότερος εργοδότης στην Ελλάδα - Το top 10 (2020, Ιούνιος 11). *Η Ναυτεμπορική*. Ανακτήθηκε από <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1607671/i-aegean-einai-o-elkustikoteros-ergodotis-stin-ellada-to-top-10>
- Aegean Airlines: Η δοκιμασία για τους 2.924 εργαζόμενους, τα ετήσια κόστη των 138,7 εκατ. ευρώ και οι δραματικοί τόνοι Βασιλάκη (2020, Μάιος 6). Ανακτήθηκε από <https://www.mononews.gr/business/aegean-airlines-i-dokimasia-gia-tous-2-924-ergazomenous-ta-etisia-kosti-ton-1387-ekat-evro-ke-i-dramatiki-toni-vasilaki>

- Μιχαηλίδης, Χ. (2020, Μάιος 24). Πόσο κοστίζει η σωτηρία της Aegean; Ανακτήθηκε από <https://www.protagon.gr/themata/poso-kostizei-i-swtiria-tis-aegean-44342058854>
- Γιαννάτος, Σ. (2020, Ιούλιος 21). *Ευτύχιος Βασιλάκης: “Το 2020 είναι η πιο δύσκολη χρονιά για την Aegean”!* Ανακτήθηκε από <https://emea.gr/epicheiriseis/604099/eytychios-vasilakis-quot-to-2020-pio-dyskoli-chronia-tin/>
- *Airbus A320neo: Παρουσιάστηκαν τα νέα αεροπλάνα του στόλου της AEGEAN (βίντεο – φωτογραφίες)* (2020, Φεβρουάριος 12). Η Καθημερινή. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/1064344/airbus-a320neo-paroysiastikan-ta-nea-aeroplana-toy-stoloy-tis-aegean-vinteo-fotografies/>
- Για «εθνικούς λόγους» λέει ο Κ. Καραμανλής η ενίσχυση της Aegean - Η θέση της αντιπολίτευσης (2020, Νοέμβριος 24). Η Εφημερίδα των Συντακτών. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/270064_gia-ethnikoys-logoys-leei-o-k-karamanlis-i-enishysi-tis-aegean
- *Στην εποχή της Covid-19: Το κρατικό χρήμα και οι επιχειρήσεις* (2020, Δεκέμβριος 2). Ανακτήθηκε από <https://www.moneyreview.gr/world/2510/kratika-paketa-diasosis-epicheiriseon-stin-epochi-toy-covid-19/>
- Ζοπουνίδης, Δ. (2021, Φεβρουάριος 3). Η διεθνής κρίση αεροπορικής συνδεσιμότητας απειλεί την παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη. *Η Ναυτεμπορική*. Ανακτήθηκε από <https://www.naftemporiki.gr/story/1688013/i-diethnis-krisi-aeroporikis-sundesimotitas-apeilei-tin-pagkosmia-oikonomiki-anakampsi>
- Στεφανακίδης, Β. (2021, Οκτώβριος 4). Μνήμες του 1973 φέρνει η νέα ενεργειακή κρίση. *Πρώτο Θέμα*. Ανακτήθηκε από <https://www.protothema.gr/blogs/basilis-stefanakidis/article/1167448/mnimes-tou-1973-fernei-i-nea-energeiaki-krisi/>
- Νικήτας, Σ. (2012, Φεβρουάριος 19). *Πετρέλαιο: Οι κρίσεις που συγκλόνισαν τον πλανήτη*. Ανακτήθηκε από <https://www.news247.gr/afieromata/petrelaio-oi-kriseis-poy-sygklonisan-ton-planiti.6140412.html>
- *1973, 1979: Η διεθνής οικονομία σε σοκ* (2002, Απρίλιος 6). Ανακτήθηκε από <https://www.euro2day.gr/-/article-folder-item/4604/1973-1979-h-diethnhs-oikonomia-se-sok.html>
- Καρακόλιος, Ε. (2019, Ιούνιος 22). *Μια συνοπτική ανάλυση του Πολέμου του Κόλπου (1990 – 1991)*. Ανακτήθηκε από <https://odeth.eu/%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%BF%CF%80%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85/>
- *Πετρέλαιο: Τέσσερις δεκαετίες αύξησης των τιμών* (2008, Μάιος 22). Η Ναυτεμπορική. Ανακτήθηκε από <https://m.naftemporiki.gr/story/206041/petrelaio-tesseris-dekaeties-auksisis-ton-timon>
- Ταυρίδης, Γ. (2019, Μάρτιος 5). *Πόλεμος του Κόλπου: Πετρέλαιο, έρημος και συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή*. Ανακτήθηκε από <https://www.maxmag.gr/politismos/istoria/polemos-toy-kolpoy/>
- Fox, J. (2021, Σεπτέμβριος 13). Οι οικονομικές επιπτώσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, 20 χρόνια μετά, σε 10 γραφήματα. *Capital*. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/bloomberg-view/3581242/oi-oikonomikes-epiptoseis-tis-11is-septembriou-20-xronia-meta-se-10-grafimata>

- Brothers, C. και Κανελλόπουλος, Γ. (2008, Νοέμβριος 29). AIR FRANCE-KLM, BRITISH AIRWAYS, LUFTHANSA: ΘΥΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ Κρίση στους αιθέρες. *Τα Νέα*. Ανακτήθηκε από <https://www.tanea.gr/2008/11/29/economy/krisi-stoys-aitheres/>
- Καψύλης, Α. και Αναστασιάδης, Τ. (2008, Νοέμβριος 25). 7+1 αιτίες για την τρελή κούρσα του πετρελαίου. *Το Βήμα*. Ανακτήθηκε από <https://www.tovima.gr/2008/11/25/finance/7-1-aities-gia-tin-treli-koyrsa-toy-petrelaiou/>
- Φωτιάδη, Ι. (2021, Αύγουστος 2). Αεροπορικές μεταφορές: Από την 11η Σεπτεμβρίου στην COVID-19. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/561453850/aeroporikes-metafores-apo-tin-11i-septemvrioy-stin-covid-19/>
- Αβραμίδης, Π. (2020, Μάρτιος 20). Η οικονομική κρίση του 2008 και της πανδημίας. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/economy/international/1070134/i-oikonomiki-krisi-toy-2008-kai-tis-pandimias/>
- Λιλιοπούλου, Μ. (2020, Νοέμβριος 11), Κορονοϊός: Το 2023 η ανάκαμψη στις αερομεταφορές - Τι ζητά ο τουριστικός κλάδος. *Έθνος*. Ανακτήθηκε από <https://www.ethnos.gr/Economy/article/132678/koronoio2023hanakampshstisaerometaforestizhtaoyristikosklados>
- Κορονοϊός: Αεροδρόμια «φαντάσματα» με πτώση 92% - Αντιμέτωπες με την πτώχευση οι αεροπορικές (2020, Μάρτιος 25). *Έθνος*. Ανακτήθηκε από <https://www.ethnos.gr/greece/article/96267/koronoios aerodromiafantasmata meptosh 9225antimetopesmethnptoxeyshoiaeroporikes>
- Τουχτίδου, Σ. (2021, Οκτώβριος 14). *Τίτλοι τέλους για την Alitalia*. Ανακτήθηκε από <https://gr.euronews.com/2021/10/14/titloi-telous-gia-tin-alitalia>
- Κοροναϊός: Τα μέτρα που πήραν οι αεροπορικές εταιρείες για να περιορίσουν τη διάδοση του ιού (2020, Μάρτιος 6). *Έθνος*. Ανακτήθηκε από <https://www.ethnos.gr/World/article/92463/koronaio2020stametrapoyphranoiaeroporikeset aireiesgianaperiorisoynthdiadoshtoyioy>
- Κορωνοϊός -μετάλλαξη: Στοπ ΕΕ στις αεροπορικές συνδέσεις με Βρετανία (2020, Δεκέμβριος 21). Ανακτήθηκε από <https://www.aftodioikisi.gr/koinonia/koronoios-metallaxi-stop-ee-stis-aeroporikes-syndeseis-me-vretania/>
- Αεροπορικές εταιρείες: Το μεγάλο σοκ από τον κορονοϊό και τα σχέδια διάσωσής τους (2020, Απρίλιος 26). *Η Εφημερίδα των Συντακτών*. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/oikonomia/diethnis-oikonomia/240721_aeroporikes-etairies-megalo-sok-apo-ton-koronoio-kai-ta-shedia
- Κορονοϊός ταξίδια: Οι αεροπορικές εταιρείες που ξεκινούν πτήσεις από και προς την Αθήνα (2020, Μάιος 11). Ανακτήθηκε από <https://www.flash.gr/economy/1609015/koronoios-taksidia-oi-aeroporikes-pou-ksekinoun-ptiseis-apo-kai-pros-tin-athina>
- Μισεμικέ, Γ. (2020, Απρίλιος 30). Κορονοϊός: Οδύσσεια πλέον τα αεροπορικά ταξίδια - Έως και 4 ώρες για την επιβίβαση. Ανακτήθηκε από <https://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/koinonia/297425/koronoios-odysseia-pleon-ta-aeroporika-taksidia-eos-kai-4-ores-gia-tin-epivvasi>
- Fickling, D. (2021, Απρίλιος 19). Το άδειο μεσαίο κάθισμα στα αεροπλάνα μόλις τελείωσε. *Capital*. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/bloomberg-view/3539804/to-adeio-mesaio-kathisma-sta-aeroplana-molis-teleiose>
- Πώς ο Covid-19 αλλάζει τα πάντα για τους αερομεταφορείς αλλά και τον τρόπο που ταξιδεύουμε (2020, Απρίλιος 28). *Η Ναυτεμπορική*. Ανακτήθηκε από

<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1593299/pos-o-covid-19-allazei-ta-pantagia-tous-aerometaforeis-alla-kai-ton-tropo-pou-taksideuoume>

6.2.Αγγλική βιβλιογραφία

- Abate, M., Christidis, P. and Joko Purwanto, A. (2020). Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305147>
- Maneenop, S. and Kotcharin, S. (2020). The impacts of COVID-19 on the global airline industry: An event study approach, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305032>
- Tomer, A. and W. Kane, J. (2020, March 18). We should bail out airlines during the coronavirus pandemic—but on taxpayers' terms. *Brookings*. Retrieved from <https://www.brookings.edu/research/we-should-bail-out-airlines-during-the-coronavirus-pandemic-but-on-taxpayers-terms/>
- Laris, M. and Aratani, L. (2021, December 14). Taxpayers spent billions bailing out airlines. Did the industry hold up its end of the deal? *The Washington Post*. Retrieved from <https://www.washingtonpost.com/transportation/2021/12/14/airline-bailout-covid-flights/>
- Shepardson, D. (2021, July 17). *Senator asks airlines about worker shortages after billions in U.S. bailouts* Retrieved from <https://www.reuters.com/business/senator-asks-airlines-about-worker-shortages-after-billions-us-bailouts-2021-07-16/>
- Shepardson, D. (2021, December 15). *U.S. airlines to defend \$54 billion COVID-19 government lifeline* Retrieved from <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/us-airlines-defend-54-billion-covid-19-government-lifeline-2021-12-15/>
- *Major airline casualties in 2008 and 2009* (2008, September 12). Retrieved from <https://www.flightglobal.com/major-airline-casualties-in-2008-and-2009/82800.article>
- Borko, S. (2018, September 14). *10 Years Later: How the Travel Industry Came Back From the Financial Crisis* Retrieved from <https://skift.com/2018/09/14/10-years-later-how-the-travel-industry-came-back-from-the-financial-crisis/>
- Poulaki, I. and Papatheodorou, A. (2021, November). Emerging Transformations in the Air Transport Sector in the Post COVID-19 Era, *Journal of Air Transport Management*, Retrieved from <file:///C:/Users/dwrat/Downloads/Poulaki%20and%20Papatheodorou%20Chapter.pdf>
- Vito DeLuca, J. (2019, May 29). *Airline ABCs: How Important is Passenger Load Factor (PLF)?* Retrieved from <https://www.kambr.com/articles/how-is-plf-calculated>
- Bouwer, J., Saxon, S. and Wittkamp, N. (2021, April 2), Back to the future? Airline sector poised for change post-COVID-19. *McKinsey & Company*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19>
- *The impact of COVID-19 on the airport business and the path to recovery* (2021, March 25). Retrieved from <https://aci.aero/2021/03/25/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery/>