

1. Το μέγεθος και οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης στον τομέα των αερομεταφορών

Αυτό που απασχολεί τον τομέα των αερομεταφορών είναι η παροχή υπηρεσιών που αφορά στις διεθνείς αγορές και, στις οποίες, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις, ο αντίκτυπος των μηχανισμών ελέγχου είναι ακόμα μεγάλος. Είναι ενδιαφέρουσα, ωστόσο, η αποκάλυψη ότι οι δέκα πρώτοι προορισμοί με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, εκτός από έναν μόνο, είναι πτήσεις εσωτερικού, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.1. (Τα δεδομένα αφορούν τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων μίας εβδομάδας τον Ιούνιο του 2000).

Πίνακας 1.2 Οι πιο δημοφιλείς προορισμοί στον κόσμο του 2000

Προσφερόμενες θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
210.820	Tokyo – Sapporo	0,31	All Nippon 34, Japan Airlines 35, Japan Air System 22, Hokkaido 6
202.345	Taipei – Kaohsiung	0,23	Far Eastern 34, Transasia 22, Mandarin 19, Uni 17, U-Land 8
185.148	Tokyo – Fukuoka	0,3	All Nippon 34, Japan Airlines 31, Japan Air System 28, Skymark 7
146.318	Rio de Janeiro – Sao Paulo	0,24	Varig 36, TAR 25, Vasp 20, Transbrasil 8, Rio-Sul 6, TAM 4*
143.426	Sydney – Melbourne	0,50	Qantas 58, Ansett 42
141.500	New York – Chicago	0,32	United 41, American 36, Continental 13, American Transair 8, Delta 1
133.120	Tokyo – Osaka	0,32	All Nippon 41, Japan Airlines 38, Japan Air System 21
132.715	New York – Washington	0,23	Delta 31, US Airways 27, United 20, Continental 15, American 4, TWA 3
129.000	Taipei – Hong Kong	0,34	Cathay 44, China Airlines 36, Thai 8, EVA Air 7, Japan Asia 3*
126.764	Huston – Dallas	0,38	Southwest 54, American 23, Continental 20, Delta 3

Πηγή: OAG (*2 άλλες εταιρίες δραστηριοποιούνται σε αυτό το δρομολόγιο με την κάθε μία να διαθέτει <1% των προσφερόμενων θέσεων)

HHI, Δείκτης Hirschman Herfindahl, μετράει το συγκεντρωτισμό της αγοράς. Ο δείκτης αθροίζει τα τετράγωνα του μεριδίου αγοράς κάθε εταιρίας. Όσο πιο μικρός είναι, τόσο μικρότερη η συγκέντρωση της αγοράς. Η αντιστροφή του δείκτη μας δίνει τον αριθμό των εταιριών που εκτελούν ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο, έχοντας λάβει υπόψη τη διαφορά της μεταφορικής ικανότητας της κάθε μίας.

1.1 Απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς

Από τότε που η US Administration απελευθέρωσε τον τομέα των εγχώριων αερομεταφορών, πολλές χώρες στον κόσμο ακολούθησαν το παράδειγμα της. Ο Πίνακας 1.2 περιλαμβάνει μία λίστα από τις 30 πιο αντιπροσωπευτικές χώρες του κόσμου, τη μέρα που εφαρμόστηκε η απελευθέρωση της αγοράς και κατά πόσο αυτή η διαδικασία έχει ολοκληρωθεί.

Πίνακας 1.2 Απελευθέρωση των εγχώριων αγορών

Χώρα	Από	Παρούσα κατάσταση	Χώρα	Από	Παρούσα κατάσταση
Η.Π.Α.	1978	Πλήρης	Αργεντινή	1994	Πλήρης
Ιαπωνία	2000	Πλήρης	Σουηδία	1992	Πλήρης
Καναδάς	1988	Πλήρης*	Μαλαισία	1994	Μερική
Βραζιλία	1996	Πλήρης	Ταϊλάνδη	1995	Πλήρης
Κίνα	1987	Μερική	Νότιος Αφρική	1991	Πλήρης
Αυστραλία	1990	Πλήρης	Τουρκία	1994	Πλήρης
Ισπανία	1994	Πλήρης	Νέα Ζηλανδία	1984	Πλήρης
Ιταλία	1993	Πλήρης	Βενεζουέλα	1990	Πλήρης
Γαλλία	1994	Πλήρης	Χιλή	1982	Πλήρης
Μεξικό	1993	Πλήρης	Περού	1990	Πλήρης
Γερμανία	1993	Πλήρης	Πορτογαλία	1993	Πλήρης
Ηνωμένο Βασίλειο	1993	Πλήρης	Αίγυπτος	2000	Μερική
Ταϊβάν	1987	Μερική	Μαρόκο	2000	Πλήρης
Ινδία	1990	Μερική	Ιρλανδία	1993	Πλήρης
Νορβηγία	1993	Πλήρης	Κένυα	1995	Πλήρης

(*Η παροχή αεροπορικών υπηρεσιών στο Βόρειο Καναδά εξακολουθεί να παραμένει μία κλειστή αγορά.)

Προκειμένου να δοθεί μία ιδέα για το σχετικό μέγεθος της εγχώριας αγοράς κάθε χώρας, στον Πίνακα 1.3 αναφέρεται το σύνολο των προσφερόμενων θέσεων των προγραμματισμένων πτήσεων, που πραγματοποιήθηκαν σε μία εβδομάδα το καλοκαίρι του 2000. Με αυτόν τον τρόπο μέτρησης, φαίνεται ότι οι Η.Π.Α. έχουν μακράν την μεγαλύτερη εγχώρια αγορά αερομεταφορών, οχτώ φορές περίπου μεγαλύτερη από της δεύτερης Ιαπωνίας. Η Κίνα, που είναι η τρίτη μεγαλύτερη, έχει διαπιστώσει ότι το μέγεθος της εγχώριας αγοράς της αυξήθηκε μετά την απελευθέρωσή της. Την περίοδο από τον Ιούνιο του 1989 έως και το 2000, ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων αυξήθηκε κατά 538%, πράγμα που αποτελεί τη μεγαλύτερη μεταβολή μεταξύ των 30 χωρών που αναλύθηκαν. (Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την επίδραση της απελευθέρωσης της αγοράς στην Κίνα, αναφέρονται στο Κεφάλαιο 3). Ο Πίνακας 1.4 δείχνει ότι και σε άλλες χώρες (η Ταϊβάν, η Χιλή, η Τουρκία και Ταϊλάνδη) η εσωτερική αγορά γνώρισε θεαματική άνοδο μετά την απελευθέρωσή της.

Πίνακας 1.3 Προσφερόμενες θέσεις ανά εβδομάδα στις πτήσεις εσωτερικού

Η.Π.Α.	19.694.178	Αργεντινή	297.193
Ιαπωνία	2.427.504	Σουηδία	265.034
Κίνα	1.759.184	Μαλαισία	248.005
Βραζιλία	1.166.708	Ταϊλάνδη	230.483
Καναδάς	890.340	Νότιος Αφρική	215.971
Αυστραλία	849.397	Τουρκία	210.169
Ισπανία	776.435	Νέα Ζηλανδία	186.267
Ιταλία	742.074	Βενεζουέλα	145.855
Γαλλία	733.479	Χιλή	129.155
Μεξικό	659.011	Περου	99.470
Γερμανία	652.241	Πορτογαλία	97.121
Ηνωμένο Βασίλειο	564.961	Αίγυπτος	52.522
Ταϊβάν	525.119	Μαρόκο	31.853
Ινδία	484.393	Ιρλανδία	30.171
Νορβηγία	412.040	Κένυα	20.257

Πηγή: OAG

Ωστόσο, η μεταφορική ικανότητα δεν γνώρισε σε όλες τις χώρες τέτοια μεγάλη αύξηση. Για παράδειγμα στον Καναδά και τη Βενεζουέλα μειώθηκε ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στις εγχώριες πτήσεις μεταξύ του 1989 και του 2000. Στην περίπτωση του Καναδά, η διάλυση της Wardair και η επακόλουθη συγχώνευση της Air Canada και της Canadian αποτέλεσαν τους παράγοντες κλειδιά για αυτήν την συρρίκνωση. Η αποτυχία του εθνικού αερομεταφορέα της Βενεζουέλας, της VIASA, καθώς και η αδύναμη οικονομία της χώρας ήταν οι βασικοί παράγοντες, που επέδρασαν στον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων. Την ίδια περίοδο ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στις Η.Π.Α. αυξήθηκε κατά 19%, αντανακλώντας την ωριμότητα που ακολούθησε την δεκαετία της απελευθέρωσης.

Όσον αφορά στις πτήσεις εσωτερικού, στην Τουρκία και στην Κίνα παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση από το 1989 και στο Μαρόκο η μεγαλύτερη μείωση, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.5. Προκειμένου να φανεί η εξέλιξη αυτών των μεταβολών, ο Πίνακας 1.6 δείχνει τον αριθμό των πτήσεων που λειτουργούσαν το 1989, 1992, 1996 και 2000 σε κάθε μία από τις 30 χώρες του δείγματος.

Πίνακας 1.4 Προσφερόμενες θέσεις εβδομαδιαίως 1989-2000

	1989	2000	Μεταβολή %
Κίνα	275.582	1.759.184	538
Ταϊβάν	96.141	525.119	446
Χιλή	33.528	129.155	285
Τουρκία	72.712	210.169	189
Ταϊλάνδη	79.774	230.483	189
Μεξικό	344.034	659.011	92
Μαλαισία	133.723	248.005	86
Βραζιλία	639.961	1.166.708	82
Πορτογαλία	54.779	99.470	75
Ισπανία	441.119	776.435	76
Περου	56.729	99.470	75
Αργεντινή	170.036	297.193	75
Ιαπωνία	1.395.783	2.427.504	74
Νορβηγία	245.189	412.040	68

Ιταλία	446.307	742.074	66
Αυστραλία	530.672	849.397	60
Αίγυπτος	34.032	52.522	54
Ηνωμένο Βασίλειο	370.244	564.961	53
Ινδία	332.840	484.393	46
Νότιος Αφρική	152.449	215.971	42
Σουηδία	1981.412	265.034	39
Γερμανία	476.694	652.241	37
Ιρλανδία	23.660	30.171	28
Γαλλία	577.009	733.479	27
Κένυα	16.964	20.257	19
Η.Π.Α.	16.514.699	19.694.178	19
Μαρόκο	31.359	31.853	0
Νέα Ζηλανδία	188.679	186.267	0
Καναδάς	1.045.256	890.340	-15
Βενεζουέλα	201.014	145.855	-27

Πηγή: OAG

Πίνακας 1.5 Μεταβολές στον αριθμό των δρομολογίων

	1989	2000	Μεταβολή %
Τουρκία	40	100	150
Κίνα	483	1.203	149
Μεξικό	203	380	87
Σουηδία	73	117	60
Ταϊλάνδη	58	86	48
Γερμανία	165	237	44
Ιαπωνία	309	443	43
Ταϊβάν	40	55	38
Ιταλία	218	262	20
Ισπανία	200	236	18
Βραζιλία	449	499	11
Η.Π.Α.	5.583	5.617	6
Χιλή	55	57	4
Ηνωμένο Βασίλειο	30	301	-2
Γαλλία	340	320	-6
Αίγυπτος	35	35	-9
Πορτογαλία	67	58	-13
Νορβηγία	246	212	-14
Κένυα	34	29	-15
Καναδάς	1.072	908	-15
Μαλαισία	147	116	-21
Αυστραλία	878	656	-25
Νέα Ζηλανδία	146	106	-27
Βενεζουέλα	101	71	-30
Αργεντινή	269	183	-32
Ινδία	384	260	-32
Ιρλανδία	20	12	-40
Νότιος Αφρική	142	84	-41
Περού	77	44	-43
Μαρόκο	62	26	-58

Πηγή: OAG

Πίνακας 1.6 Αριθμός δρομολογίων που εκτελούνταν μεταξύ 1989-2000

	1989	1992	1996	2000
Η.Π.Α.	5.583	5.595	5.542	5.617
Καναδάς	1.072	1.035	978	908
Κίνα	483	554	1.115	1.203
Αυστραλία	878	714	669	656
Βραζιλία	449	415	615	499
Ιαπωνία	309	352	441	443
Μεξικό	203	313	341	380
Γαλλία	340	331	382	320
Ηνωμένο Βασίλειο	308	311	316	301
Ιταλία	218	195	180	262
Ινδία	384	303	266	260
Γερμανία	165	239	223	237
Ισπανία	200	182	247	236
Νορβηγία	246	253	254	212
Αργεντινή	269	178	149	183
Σουηδία	73	124	132	117
Μαλαισία	147	161	176	116
Νέα Ζηλανδία	146	119	120	106
Τουρκία	40	62	74	100
Ταϊλάνδη	58	88	78	86
Νότιος Αφρική	142	136	85	84
Βενεζουέλα	101	102	76	71
Πορτογαλία	67	43	47	58
Χιλή	55	49	49	57
Ταϊβάν	40	36	38	55
Περού	77	57	103	44
Αίγυπτος	35	22	38	32
Κένυα	34	35	27	29
Μαρόκο	62	57	38	26
Ιρλανδία	20	16	14	12

1.2 Απελευθέρωση της διεθνούς αγοράς

Η αγορά των διεθνών αερομεταφορών, επίσης, απελευθερώθηκε από τους οικονομικούς ελέγχους. Ωστόσο, σε μόνο μία περιοχή έως σήμερα ήταν εφικτή η εφαρμογή του καθεστώτος της πλήρως ελεύθερης αγοράς στις αερομεταφορές.

Στην Ευρώπη, ο μυστικιστικός τρόπος με τον οποίον γίνονταν οι διμερείς συμφωνίες για τα δικαιώματα των αεροπορικών πτήσεων έχει αντικατασταθεί από μία πολύπλευρη προσέγγιση, στην οποία συμμετέχουν ήδη 17 χώρες, με προοπτική διεύρυνσης καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση αποκτά περισσότερα μέλη. Ένα συνηθισμένο σύνολο οικονομικών και τεχνικών κανονισμών επιτρέπει στις εταιρίες που εδρεύουν σε αυτές τις χώρες να παρέχουν αεροπορικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε περιοχές της επικράτειας των 17 κρατών-μελών.

Προκειμένου να δοθεί μία εικόνα του σχετικού μεγέθους της διεθνούς αγοράς για κάθε μίας από αυτές τις χώρες, στον Πίνακα 1.7 απεικονίζεται ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων ανά εβδομάδα το καλοκαίρι του 2000. Όπως φαίνεται, με αυτούς τους όρους, οι Η.Π.Α. κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς στον τομέα των διεθνών πτήσεων. Το χάσμα μεταξύ των Η.Π.Α. και των άλλων χωρών δεν είναι, ωστόσο, τόσο διακριτό συγκρινόμενο με τον τομέα των πτήσεων εσωτερικού. Ο σημαντικός ρόλος που παίζει η Σιγκαπούρη, ως διεθνής κόμβος, αντικατοπτρίζεται από την ένατη θέση που κατέχει. Η Κίνα, που κατέχει την τρίτη θέση, όσον αφορά στις προσφερόμενες θέσεις στις εγχώριες πτήσεις, βρίσκεται πίσω από τη Σιγκαπούρη όσον αφορά στις διεθνείς.

Πίνακας 1.7 Προσφερόμενες θέσεις ανά εβδομάδα στις αναχωρήσεις το 2000

Η.Π.Α.	1.989.339	Τουρκία	175.869
Ηνωμένο Βασίλειο	1.493.371	Μαλαισία	163.340
Γερμανία	1.367.185	Ινδία	155.693
Γαλλία	887.427	Πορτογαλία	143.063
Ισπανία	656.586	Βραζιλία	130.708
Ιαπωνία	631.507	Νορβηγία	120.803
Ιταλία	602.903	Αργεντινή	105.696
Καναδάς	481.182	Αίγυπτος	100.020
Σιγκαπούρη	385.138	Νότιος Αφρική	91.037
Ταϊλάνδη	305.957	Νέα Ζηλανδία	82.347
Κίνα	279.404	Βενεζουέλα	53.936
Μεξικό	226.220	Χιλή	53.349
Αυστραλία	225.169	Μαρόκο	46.816
Σουηδία	212.870	Κένυα	41.977
Ιρλανδία	200.998	Περου	41.977
Ταϊβάν	199.216		

Πηγή: OAG

Έχει γνωρίσει, ωστόσο, θεαματική άνοδο τόσο στις εγχώριες όσο και στις διεθνείς πτήσεις. Την περίοδο από τον Ιούνιο του 1989 έως τον Ιούνιο του 2000, ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων στις αναχωρήσεις των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 585%. (Περαιτέρω λεπτομέρειες για την επίδραση της φιλελευθεροποίησης στην Κίνα δίνονται στο Κεφάλαιο 3). Ο Πίνακας 1.8 δείχνει ότι και σε άλλες χώρες έχει διαπιστωθεί σημαντική αύξηση των διεθνών πτήσεων.

Πίνακας 1.8 Προσφερόμενες θέσεις ανά εβδομάδα στις αναχωρήσεις την περίοδο 1989-2000

	1989	2000	Μεταβολή %
Κίνα	47.715	279.404	585
Ισπανία	189.390	656.596	347
Νότιος Αφρική	28.883	91.037	315
Χιλή	18.357	53.349	291
Γερμανία	479.208	1.367.185	285
Τουρκία	68.679	175.869	256
Μαλαισία	69.656	163.340	234
Πορτογαλία	61.123	143.063	234
Ιρλανδία	88.375	200.998	227
Ιταλία	269.287	602.903	224
Σουηδία	95.975	212.870	222
Αργεντινή	47.801	105.696	221
Περού	18.903	40.461	214
Σιγκαπούρη	190.753	385.138	202
Ηνωμένο Βασίλειο	743.460	1.493.371	201
Αυστραλία	116.965	225.169	193
Ταϊλάνδη	161.327	305.957	190
Βραζιλία	70.328	130.708	186
Γαλλία	489.027	887.427	181
Ταϊβάν	116.562	199.216	171
Ιαπωνία	370.134	631.507	171
Μεξικό	133.502	226.220	169
Καναδάς	289.111	481.182	166
Η.Π.Α.	1.238.904	1.989.339	161
Κένυα	28.235	41.977	149
Νέα Ζηλανδία	56.224	82.347	146
Μαρόκο	32.592	46.816	144
Ινδία	111.277	155.693	140
Βενεζουέλα	40.692	53.936	133
Αίγυπτος	89.549	100.020	112

Πηγή: OAG

Σε αντίθεση με την περίπτωση της εγχώριας αγοράς, σε όλες τις χώρες που αναλύθηκαν οι προσφερόμενες θέσεις στις διεθνείς πτήσεις διπλασιάστηκαν.

Πίνακας 1.9 Μεταβολές στον αριθμό των δρομολογίων που εκτελούνται

	1989	2000	Μεταβολή %
Κίνα	47	188	400
Γερμανία	366	998	273
Ισπανία	164	447	273
Ταϊβάν	19	45	237
Νότιος Αφρική	34	68	200
Ιαπωνία	104	202	194
Τουρκία	94	180	191
Μαλαισία	50	90	180

Σουηδία	63	109	173
Μεξικό	84	145	173
Πορτογαλία	68	116	171
Χιλή	18	30	167
Ιταλία	228	372	163
Ιρλανδία	55	88	160
Αργεντινή	27	43	159
Ταϊλάνδη	66	101	153
Η.Π.Α.	514	766	149
Σιγκαπούρη	59	86	146
Ινδία	89	129	145
Καναδάς	180	237	132
Αυστραλία	77	101	131
Βενεζουέλα	39	50	128
Αίγυπτος	80	102	128
Ηνωμένο Βασίλειο	357	439	123
Νέα Ζηλανδία	32	39	122
Γαλλία	382	420	110
Περου	23	24	104
Μαρόκο	72	71	99
Κένυα	41	39	95
Βραζιλία	70	65	93

Πηγή: OAG

1.3 Σύγκριση εσωτερικής και διεθνούς αγοράς

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύγκριση των δέκα μεγαλύτερων εσωτερικών δρομολογίων του κόσμου με τις αντίστοιχες πτήσεις εξωτερικού. Ενώ οι αντίστοιχες εσωτερικές αγορές έχουν απελευθερωθεί, τα διεθνή δρομολόγια υπόκεινται ακόμα σε δεσμεύσεις με όρους που περιλαμβάνονται σε διμερείς συμφωνίες. Τα δέκα πιο συχνά δρομολόγια εσωτερικού, όσον αφορά στον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων το καλοκαίρι του 2000, αναφέρονται στον Πίνακα 1.10, ενώ μία αντίστοιχη λίστα των δρομολογίων εξωτερικού υπάρχει στον Πίνακα 1.11. Όπως φαίνεται, τα τέσσερα δρομολόγια βρίσκονται στην Άπω Ανατολή, τα τρία στις Η.Π.Α. και ένα στην Αυστραλία, την Ευρώπη και τη Νότια Αμερική. Ο σταθμικός μέσος όρος των εταιριών που δραστηριοποιούνται στα δέκα αυτά δρομολόγια είναι 3,17. Μεγαλύτερος συγκεντρωτισμός παρατηρείται στο δρομολόγιο με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην Ευρώπη, την πτήση Madrid-Barcelona, όπου ο ιδιωτικοποιημένος πλέον εθνικός αερομεταφορέας, η Iberia, διαθέτει κοντά στο 75% της μεταφορικής ικανότητας. (Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εγχώρια αγορά της Ισπανίας δείτε το Κεφάλαιο 2).

Πίνακας 1.10 Οι δέκα πιο δημοφιλείς πτήσεις εσωτερικού στον κόσμο το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
210.820	Tokyo – Sapporo	0,31	All Nippon 34, Japan Airlines 35, Japan Air System 22, Hokkaido 6
202.345	Taipei – Kaohsiung	0,23	Far Eastern 34, Transasia 22, Mandarin 19, Uni 17, U-Land 8
185.148	Tokyo – Fukuoka	0,30	All Nippon 34, Japan Airlines 31, Japan Air System 28, Skymark 7
146.318	Rio de Janeiro – Sao Paulo	0,24	Varig 36, TAR 25, Vasp 20, Transbrasil 8, Rio-Sul 6, TAM 4*
143.426	Sydney – Melbourne	0,50	Qantas 58, Ansett 42
141.500	New York – Chicago	0,32	United 41, American 36, Continental 13, American Transair 8, Delta 1
133.120	Tokyo – Osaka	0,32	All Nippon 41, Japan Airlines 38, Japan Air System 21
132.715	New York – Washington	0,23	Delta 31, US Airways 27, United 20, Continental 15, American 4, TWA 3
126.764	Huston – Dallas	0,38	Southwest 54, American 23, Continental 20, Delta 3
125.781	Madrid – Barcelona	0,59	Iberia 74, Spanair 17, Air Europa 9

Πηγή: OAG (*2 άλλες εταιρίες δραστηριοποιούνται σε αυτό το δρομολόγιο με την κάθε μία να προσφέρει <1% των διαθέσιμων θέσεων

Μικρότερος συγκεντρωτισμός παρατηρείται στα δύο λιγότερο πυκνά δρομολόγια, στις πτήσεις Taipei-Kaohsiung και NewYork-Washington. Το καλοκαίρι του 2000 πέντε αεροπορικές εταιρίες ανταγωνίζονταν στα δρομολόγια της Ταϊβάν και έξι σε αυτά των Η.Π.Α. Έκτοτε, ωστόσο, η U-Land και η Far Eastern έχουν σταματήσει να λειτουργούν, αφήνοντας το δεύτερο συχνότερο δρομολόγιο στον κόσμο στα χέρια τριών αεροπορικών εταιριών: της Transasia, της Mandarin (θυγατρική των Κινεζικών Αερογραμμών) και της Uni Air. Ο αριθμός των εταιριών που δραστηριοποιούνταν στα δρομολόγια των Η.Π.Α. έχει επίσης μειωθεί τα τελευταία πέντε χρόνια, λόγω της εξαγοράς της American από την TWA. Εκτός από το μέγεθος, υπάρχει και ένας αριθμός άλλων διαφορών μεταξύ των δέκα αυτών δρομολογίων. Για παράδειγμα, τέσσερις εταιρίες, από τις οποίες οι δύο ναυλώνουν τα αεροσκάφη Boeing 747-400 με χωρητικότητα 568 θέσεων, εξυπηρετούν το συχνότερο δρομολόγιο του κόσμου, Tokyo – Sapporo. Εν αντιθέσει, το δεύτερο συχνότερο δρομολόγιο, Taipei-Kaohsiung, εξυπηρετείται αποκλειστικά από πιο μικρά αεροσκάφη.

Πίνακας 1.11 Οι δέκα πιο δημοφιλείς πτήσεις εξωτερικού στον κόσμο το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI*	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
129.000	Taipei – Hong Kong	0,34	Cathay 44, China Airlines 36, Thai 8, EVA Air 7, Japan Asia 3**
120.000	London – New York	0,24	BA 40, Virgin 21, American 15, United 11, Continental 7
115.000	London – Dublin	0,30	Aer Lingus 39, Ryanair 33, British Midland 19, BA 8, Jersey European 3
88.000	London – Amsterdam	0,21	BA 28, British Midland 22, KLM 21, KLM uk 18, easyJet 11
88.000	London – Paris	0,32	BA 43, Air France 34, British Midland 13, KLM uk 6, Suckling 1*

70.000	Bangkok – Hong Kong	0,31	Thai 45, Cathay 30, Emirates 7, China Airlines 7, Gulf Air 6*
68.000	London – Frankfurt	0,37	Lufthansa 50, BA 33, Ryanair 11, KLM uk 6*
66.000	Singapore – Bangkok	0,26	Thai 36, Singapore 34, Cathay 8, SAS 5, Swissair 3, Finnair 3
66.000	Singapore – Jakarta	0,23	Singapore 42, Garuda 18, Lufthansa 8, Cathay 7, Thai 7, KLM 6, Qantas 4, Emirates 4*
64.000	Singapore – Hong Kong	0,30	Singapore 44, Cathay 31, United 8, Garuda 6, China Airlines 6, Qantas 5

Πηγή: OAG (*Άλλες εταιρίες, επίσης, δραστηριοποιούνται σε αυτό το δρομολόγιο με μικρή, όμως, συχνότητα).

Από τα δέκα κορυφαία διεθνή δρομολόγια, τα πέντε περιλαμβάνουν το Λονδίνο και τα τρία τη Σιγκαπούρη. Το πιο μακρινό δρομολόγιο όσον αφορά τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων, ωστόσο, είναι το Ταϊpei – Hong Kong. Αντιθέτως, στο συχνότερο δρομολόγιο της εσωτερικής αγοράς έχει διπλασιαστεί ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ο δείκτης ΗΗΙ κυμαίνεται μεταξύ 0,21 και 0,37 για τα δρομολόγια εξωτερικού και 0,29 έως 0,59 για τα δέκα δρομολόγια εσωτερικού, υποδεικνύοντας μεγαλύτερο συγκεντρωτισμό στα τελευταία. Η εφαρμογή των δικαιωμάτων της πέμπτης τροπολογίας είναι εμφανής σε συγκεκριμένα διεθνή δρομολόγια (για παράδειγμα η Air India και η Kuwait Airways για τις πτήσεις από και προς Λονδίνο και Νέα Υόρκη). Η αυξημένη παρουσία των εταιριών χαμηλού κόστους, χωρίς παροχές είναι, επίσης, φανερή τόσο στα εγχώρια όσο και στα διεθνή δρομολόγια μικρών αποστάσεων.

2 Επίδραση στην Ευρωπαϊκή εγχώρια αγορά.

Σε αυτό το κεφάλαιο εξετάζεται ο αντίκτυπος της απελευθέρωσης του τομέα των αερομεταφορών στην εσωτερική αγορά τριών Ευρωπαϊκών χωρών: της Γαλλίας, της Νορβηγίας και της Ισπανίας. Ήταν μάλλον αδύνατο να συμπεριληφθούν όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες σε αυτήν την ανάλυση. Οι χώρες που επιλέχθηκαν, ωστόσο, θεωρούνται αντιπροσωπευτικό δείγμα της διακύμανσης των διαφορετικών αποτελεσμάτων που έχει επιφέρει η απελευθέρωση των αερομεταφορών σε αυτές.

Μόλις από τα μέσα του 1990 η εσωτερική αγορά των αερομεταφορών στην Γαλλία και την Ισπανία παρουσίαζε μεγάλο βαθμό ανταγωνισμού, αποτέλεσμα των φιλελεύθερων μέτρων που κοινοποιήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κομισιόν. Πριν από αυτό, σχεδόν όλες οι πτήσεις εσωτερικού σε αυτές τις χώρες πραγματοποιούνταν σε μονοπωλιακή βάση από τον αντίστοιχο εθνικό αερομεταφορέα ή τη θυγατρική του. Η διαπιστωμένη ανάγκη να υπάρχουν σημαντικές αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των περιοχών αιτιολόγησε τη διευθέτηση των παρεχόμενων αεροπορικών υπηρεσιών κατ' αυτόν τον τρόπο. Η σταυροειδής επιδότηση (cross-subsidisation), που συνεπιφέρουν τα κέρδη από το σχετικό μονοπώλιο στα πιο πυκνά δρομολόγια, χρησιμοποιείται για να καλύψει τις ζημίες που προκύπτουν από δρομολόγια με μικρή επιβατική κίνηση, παρείχε τα μέσα να εφαρμοστεί αυτή η πολιτική. Προκειμένου να αποφευχθεί η κατάχρηση, λόγω του μονοπωλίου, οι τιμές των εισιτηρίων υπόκεινται σε στενούς κυβερνητικούς ελέγχους. Η εμπειρία άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, κυρίως του Ηνωμένου Βασιλείου, ότι ο ανταγωνισμός στην εγχώρια αγορά είναι ωφέλιμος δεν είχε θεωρηθεί σχετική.

Είναι προφανές από τον Πίνακα 2.1 ότι τριών ειδών εταιρίες εισήλθαν στα κυριότερα δρομολόγια της Γαλλίας και της Ισπανίας: αυτές που ήδη δραστηριοποιούνταν στον τομέα των προγραμματισμένων πτήσεων, οι εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων και οι καινούργιες στο χώρο εταιρίες¹. Η είσοδος στην εγχώρια αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου στη δεκαετία του 1980 και στις αρχές της δεκαετίας του 1990 αποκάλυψε ότι η προηγούμενη ομάδα αποδείχθηκε η πιο αποτελεσματική. Πιο πρόσφατα, ήταν οι νέες πρωτοεμφανιζόμενες εταιρίες που εκτελούσαν δρομολόγια χωρίς παροχές με τον μεγαλύτερο αντίκτυπο. Ενδιαφέρον είναι ότι στην Γαλλία και την Ισπανία οι περισσότερες πρωτοεμφανιζόμενες εταιρίες προερχόταν από τον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων. Στη Γαλλική αγορά, η Air Liberté και η AOM έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στον ανταγωνισμό ενάντια στην Air Inter, στα κυρίως δρομολόγια, όπως και η Air Europa και η Spanair στην Ισπανία ενάντια στην Iberia και την Aviaco.

Από το 1994, η είσοδος επετράπη και στις εγχώριες αγορές των νοτιότερων χωρών της Ε.Ε. μεταμορφώνοντας αυτές με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές αγορές. Η αντίδραση των κυρίαρχων στο χώρο εταιριών επικεντρώθηκε, κυρίως, στην αύξηση της συχνότητας των πτήσεων, ακόμα και ναυλώνοντας μικρότερα αεροσκάφη. Μεγάλης έκτασης δραστηριοποίηση είναι εμφανής στη συχνότητα προσφοράς εισιτηρίων με έκπτωση, αλλά η διαφορά της τιμής των εισιτηρίων μεταξύ των μεγάλων εταιριών και των νεοεισερχομένων σε σχέση με την ευελιξία των τιμών των ναύλων έπεσε με το πέρασμα του χρόνου.

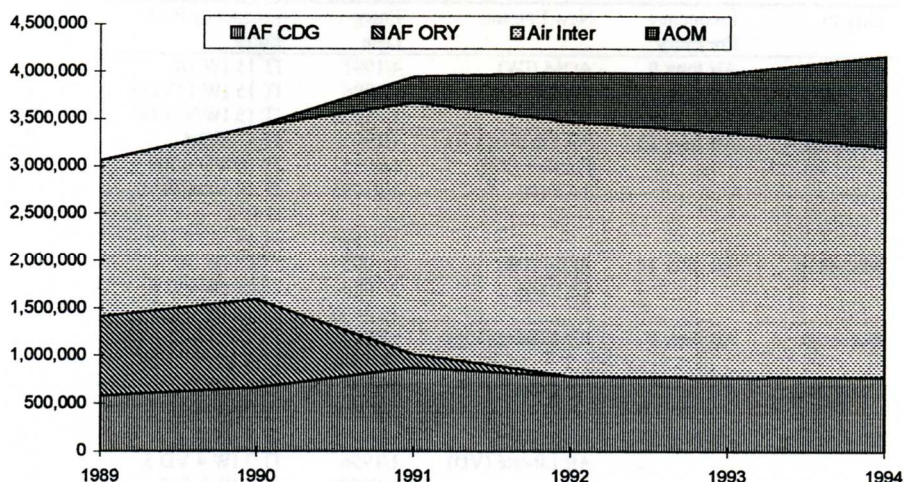
Πίνακας 2.1 Είσοδος στα κυρίως δρομολόγια της Γαλλίας και της Ισπανίας

Δρομολόγιο	Είσοδος	Είδος εταιρίας	Χρόνος εισόδου
Paris – Nice	AOM	Ναυλωμένη,	1991-
	Air Liberté	Ναυλωμένη	1996-
Paris – Toulouse	Air Liberté	Ναυλωμένη	1995-
	Euralair	Ναυλωμένη	1995-1996
	TAT	Προγραμματισμένη	1996-1997
Paris – Marseilles	AOM	Ναυλωμένη	1995-
	TAT	Προγραμματισμένη	1995-1996
Madrid – Barcelona	Spanair	Ναυλωμένη	1994-
	Air Europa	Ναυλωμένη	1994-
Barcelona – Palma	Air Europa	Ναυλωμένη	1994-
	Air Nostrum	Νέος ανταγωνιστής	1995-1996
	Spanair	Ναυλωμένη	1995-
Madrid – Palma	Spanair	Ναυλωμένη	1994-
	Air Europa	Ναυλωμένη	1994-

Πηγή: JP Airlines-Fleets International

2.1 Απελευθέρωση της εγχώριας αγοράς στη Γαλλία

Το 1985 η Γαλλική Κυβέρνηση εξουσιοδότησε την Air Inter να συνεχίσει να λειτουργεί αποκλειστικά το δίκτυο των πτήσεων εσωτερικού για 15 επιπλέον χρόνια. Η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Κομισιόν στην απόκτηση της Air France από την UTA το 1990 ωστόσο, επέβαλλε την τροποποίηση αυτής της συμφωνίας². Οχτώ κύρια δρομολόγια επρόκειτο να ανοίξουν στον ανταγωνισμό. Στην πράξη, μόνο σε ένα από αυτά τα δρομολόγια δραστηριοποιήθηκαν πολλές νέες εταιρίες σε μεγάλο βαθμό. Η εταιρία τσάρτερ Minerve, που αργότερα μετονομάστηκε σε AOM μετά τη συγχώνευση της με την Air Outre Mer, ξεκίνησε τη λειτουργία της με το δρομολόγιο Orly-Nice το 1991. Ο ανταγωνισμός επικεντρώθηκε στην παροχή υπηρεσιών εν πτήση καθώς και στον επίγειες παροχές. Η μοναδική αντίδραση της Air Inter ήταν να αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεων του δρομολογίου. Η πολιτική της να παρέχει τις βασικές, single class υπηρεσίες ναυλώνοντας αεροσκάφη με μεγάλη πυκνότητα θέσεων δεν άλλαξε. Είναι ενδιαφέρον ότι η είσοδος της AOM δεν οδήγησε σε σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του δρομολογίου λόγω της μείωσης των αεροσκαφών από τον εθνικό αερομεταφορέα και τη θυγατρική του. Η Air France και η Air Inter αύξησαν τον αριθμό των πτήσεων μεταξύ του 1990 και του 1994 κατά 12% περίπου, αλλά ο συνολικός αριθμός των προσφερόμενων θέσεων τους μειώθηκε κατά 6% όπως φαίνεται στο σχήμα 2.1.



Είναι σαφές ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεν ήθελε να ανοίξει την εγχώρια αγορά στον ανταγωνισμό. Μόνο μετά από παρατεταμένη διαμάχη με την Ευρωπαϊκή Κομισιόν και μετά από τελεσίδικη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου άνοιξε ο δρόμος για την είσοδο νέων εταιριών στα βασικά δρομολόγια³. Στον Πίνακα 2.2 αναφέρονται οι ημερομηνίες εισόδου νέων εταιριών στα επτά δρομολόγια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στη Γαλλία, που εξυπηρετούν το Παρίσι (Ορλύ), δίνοντας λεπτομέρειες για τη συχνότητα των υπηρεσιών κάθε εταιρίας πριν και μετά από αυτή. Η Air Liberté, εταιρία ναυλωμένων πτήσεων, που ιδρύθηκε το 1987, ξεκίνησε εκτελώντας τέσσερα δρομολόγια την ημέρα μεταξύ Ορλύ και Τουλούζης τον Ιανουάριο του 1995. Στη διάρκεια των δώδεκα μηνών που ακολούθησαν ξεκίνησε τέσσερα άλλα κύρια δρομολόγια: Paris – Bordeaux, Paris – Montpellier, Paris – Nice και Paris – Strasbourg. Η AOM, επίσης, επέκτεινε τη δραστηριότητά της στην εγχώρια αγορά καθιερώνοντας τα δρομολόγια Paris – Marseilles και Paris – Montpellier. Η TAT, μία περιφερειακή εταιρία προγραμματισμένων πτήσεων, της οποίας σημαντικό μερίδιο απέκτησε η British Airways το 1992, έκανε επίσης την εμφάνιση της στο προσκήνιο, ξεκινώντας πτήσεις από το Ορλύ στη Μασσαλία το 1995. Η Euralair, μία μικρή εταιρία ναυλωμένων πτήσεων, επίσης ξεκίνησε προγραμματισμένα δρομολόγια από το Παρίσι προς την Τουλούζη τον Απρίλιο του 1995.

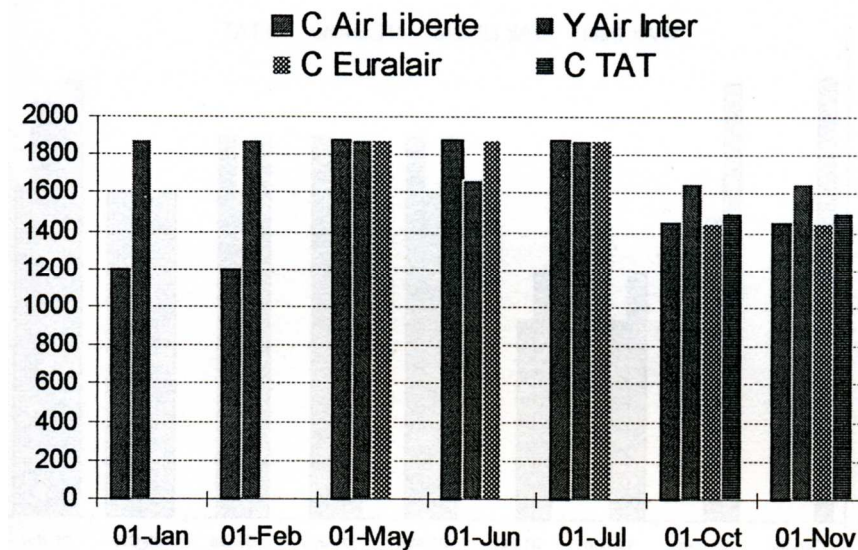
Πίνακας 2.2 Είσοδος στα κυρίως δρομολόγια από το Παρίσι (Ορλύ)

Από Ορλύ για	Συχνότητα προ εισόδου	Νέος ανταγωνιστής	Ημερομηνία εισόδου	Συχνότητα μετά εισόδου
Nice	Air Inter 9	AOM (IW)	4/1991	IT 15 IW 10
	Air France 5	Air Liberté (VD)	1/1996	IT 15 IW 11 VD 5
Toulouse	Air Inter 13	Air Liberté (VD)	1/1995	IT 15 IW/VD14
		Euralair (RN)	4/1995	IT 13 VD 4
		TAT (IJ)	10/1995	IT 14 VD 6 RN 4
			10/1996	IT 14 VD/RN 10 IJ 5
Marseilles	Air Inter 14	AOM (IW)	1/1995	IT 14 VD 9 IJ 9
		TAT (IJ)	3/1995	IT 14 IW 7
			10/1996	IT 14 IW 9 IJ 6

Bordeaux	Air Inter 9	Air Liberté (VD)	5/1995	IT 9 VD 6
			10/1996	IT 9 VD 6
Strasbourg	Air Inter 7	Air Liberté (VD)	9/1995	IT 8 VD 5
			10/1996	IT 9 VD 6
Montpellier	Air Inter 7	AOM (IW)	10/1995	IT 7 IW 4
		Air Liberté (VD)	1/1996	IT 7 IW 4 VD 3
			10/1996	IT 8 IW/VD 5
Toulon	Air Inter 5	AOM (IW)	4/1996	IT 6 IW 3
			10/1996	IT 6 IW 4

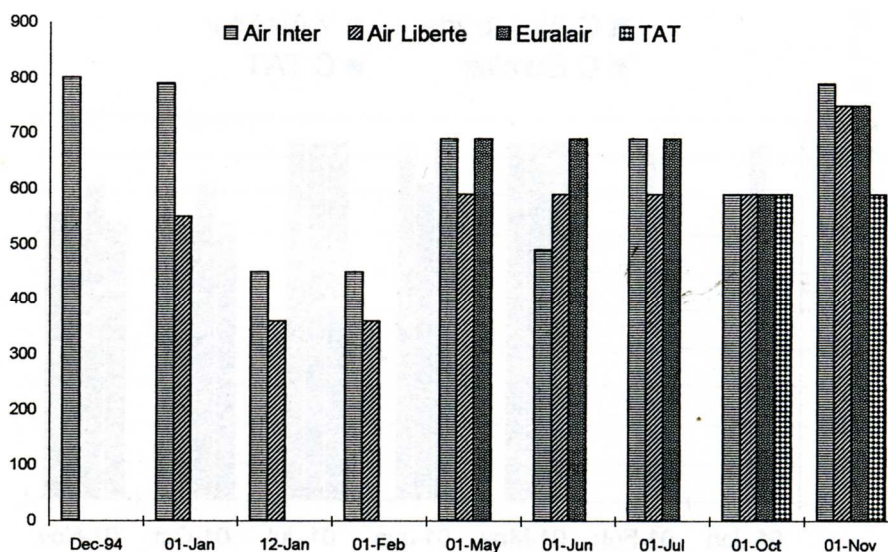
Πηγή: OAG

Το πιο σημαντικό χτύπημα το κατάφερε η Air Liberté η οποία υιοθέτησε μία πιο επιθετική στάση από την AOM. Στην πραγματικότητα ενέπλεξε την Air Inter σε τιμολογιακό ανταγωνισμό⁴. Ένα καλό παράδειγμα της στάσης της Air Liberté φαίνεται από την προσέγγισή της στο δρομολόγιο Paris – Toulouse. Μετά από τις αρχικές επιθετικές μειώσεις των τιμών των εισιτηρίων, αυτές σταθεροποιήθηκαν με την νεοεισερχόμενη εταιρία να κόβει ένα ποσοστό 21% από την Air Inter των οικονομικών θέσεων στις πτήσεις με επιστροφή.



Στο Σχήμα 2.2 γίνεται σύγκριση (σε φράγκα) των τιμών των εισιτηρίων με επιστροφή της διακεκριμένης θέσεις (C), που χρεώνουν η Air Liberté, η Euralair και η TAT με τις τιμές της οικονομικής θέσης (Y) που χρέωνε η Air Inter το 1995, τον πρώτο χρόνο του ανταγωνισμού.

Στο Σχήμα 2.3 συγκρίνονται οι φθηνότεροι ναύλοι του δρομολογίου της κάθε εταιρίας την ίδια περίοδο.



Λίγο πριν να ξεκινήσει η Air Liberté το δρομολόγιο Orly – Toulouse η Air Inter εκτελούσε δώδεκα δρομολόγια τις καθημερινές ναυλώνοντας, κυρίως, τα μεγάλης χωρητικότητας αεροσκάφη Airbus 300 και Airbus 330. Ο Πίνακας 2.3 δείχνει τις ώρες αναχώρησης των πτήσεων τις καθημερινές που εκτελούσε η Air Inter από το Ορλύ για την Τουλούζη το Νοέμβριο του 1994. Τον επόμενο χρόνο ο αριθμός των πτήσεων αυτού του δρομολογίου τις καθημερινές είχε αυξηθεί σε 31, ενώ ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων αυξήθηκε κατά 65%. Ο Πίνακας 2.4 δείχνει το πρόγραμμα των αναχωρήσεων από το Ορλύ το Νοέμβριο του 1995. Η αύξηση της ζήτησης, ωστόσο, δεν συμβάδιζε με αυτή τη μεγάλη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Μεταξύ του 1993 και 1995 η επιβατική κίνηση αυξήθηκε μόνο κατά 21%, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.5. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι αυτή η ουσιαστική διαφορά δεν ήταν δυνατόν να διατηρηθεί.

Ταυτόχρονα με τις ανταγωνιστικές τιμές της η Air Liberté παρείχε στο επιβατικό κοινό υψηλές εν πτήση υπηρεσίες. Συνολικά οι καταναλωτές επωφελήθηκαν από τις φθηνότερες και περισσότερες επιλογές των ναύλων. Επιπλέον βγήκαν κερδισμένοι από την σημαντική αύξηση της συχνότητας των πτήσεων, τα γεύματα και τα ποτά εν πτήση καθώς και τις υπηρεσίες της διακεκριμένης θέσης με όλες τις συνηθισμένες πολυτέλειες. Ο Πίνακας 2.6 αναφέρει τις υπηρεσίες που παρείχαν οι νεοεισερχόμενες Air Liberté και TAT.

Πίνακας 2.3 Πτήσεις της Air Inter από το Ορλύ προς την Τουλούζη το Νοέμβριο του 1994

Ώρα Αναχώρησης	Τύπος Αεροσκάφους	Μεταφορική Ικανότητα
06.50	Airbus 330	412
08.15	Airbus 320	172
09.10	Airbus 330	412
11.30	Airbus 300	314
13.15	Airbus 320	172
14.25	Airbus 330	412
15.30	Airbus 300	314
16.20	Airbus 320	172

17.20	Airbus 330	412
19.15	Airbus 300	314
21.05	Airbus 330	412
21.55	Airbus 320	172

Πηγή: JP Airline-Fleets International & OAG

Πίνακας 2.4 Πτήσεις από το Ορλύ στην Τουλούζη το Νοέμβριο του 1995

Ωρα Αναχώρησης	Αεροπορική Εταιρία	Τύπος Αεροσκάφους	Μεταφορική Ικανότητα
06.05	Air Liberté	MD-83	169
06.05	TAT	Fokker 100	99
06.10	Air Inter	Airbus 320	172
07.05	Air Inter	Airbus 330	412
07.30	Euralair	Boeing 737-200	130
07.55	Air Liberté	Airbus 310	275
08.15	Air Inter	Fokker 100	109
08.30	TAT	Fokker 100	99
09.05	Air Liberté	Airbus 300	345
09.05	Air Inter	Airbus 321	207
09.45	Euralair	Boeing 737-200	130
10.40	Air Inter	Airbus 320	172
11.15	TAT	Fokker 100	99
12.05	Air Inter	Airbus 320	172
12.25	Air Liberté	Airbus 310	275
13.25	Air Inter	Airbus 321	207
15.05	Air Liberté	MD-83	169
15.15	Air Inter	Airbus 321	207
16.10	TAT	Fokker 100	99
17.00	Air Inter	Airbus 320	172
17.00	Air Liberté	Airbus 310	275
17.20	Euralair	Boeing 737-200	130
17.50	Air Inter	Airbus 320	172
18.15	Air Inter	Airbus 300	314
18.45	TAT	Fokker 100	99
19.15	Air Inter	Airbus 321	207
19.45	Air Liberté	Airbus 300	345
20.00	TAT	Fokker 100	99
20.15	Air Inter	Airbus 320	172
20.35	Euralair	Boeing 737-200	130
21.10	Air Inter	Airbus 330	412

Πηγές: JP Airline-Fleets International & OAG

Η διαδικασία να μειωθεί η υπερπροσφορά στο δρομολόγιο ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1995, όταν η Air Liberté απέκτησε τα προγραμματισμένα δρομολόγια της Euralair⁵. Στις αρχές του 1996 η Air Liberté ισχυρίστηκε ότι το 30% μερίδιο αγοράς της στο δρομολόγιο Paris – Toulouse δημιούργησε κερδοφορία. Η πρόθεσή της να ξεκινήσει 23 νέα δρομολόγια εσωτερικού στο πρώτο εξάμηνο του 1996 ωστόσο, δεν υλοποιήθηκε. Η επιθυμία της να εξαγοράσει την AOM, της οποίας οι ιδιοκτήτες, η Credit Lyonnais, αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσκολίες, επίσης, δεν ενοδώθηκε. Η συμμαχία της Air Liberté με την AOM τον Ιούνιο του 1996, που

περιλάμβανε το μείρασμα των πτήσεων από το Ορλύ στο Μονπελιέ και στη Νίκαια, δεν κράτησε για μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα φιλόδοξα σχέδια της Air Liberté σταμάτησαν απότομα τον Οκτώβριο του 1996 με την εταιρία να κυρήσσει πτώχευση. Η αντίδραση της Air Inter (που τότε είχε μετονομαστεί σε Air France Europe) στην επιθετική ανταγωνιστική προσέγγιση του αντιπάλου της υπήρξε αποτελεσματική. Εκτός από τις χαμηλότερες τιμές που ήταν ανάλογες με αυτές της Air Liberté, η εταιρία αύξησε σημαντικά τη συχνότητα των πτήσεων καθώς και τις παροχές εν πτήση. Για να δυναμώσει ακόμα περισσότερο το μερίδιό της στην εγχώρια αγορά η Air Inter εισήγαγε τον Οκτώβριο του 1996 πυκνές πτήσεις σε τρία από τα κυριότερα δρομολογία της, με την ονομασία “Navette”.

Πίνακας 2.5 Αύξηση της επιβατικής κίνησης στις βασικές εσωτερικές πτήσεις στη Γαλλία

Παρίσι προς:	1993	1995	1999
Nice	2.746.976	2.808.106	3.255.365
Marseilles	2.195.398	2.455.285	2.926.642
Toulouse	2.038.982	2.470.616	2.949.392
Bordeaux	1.306.576	1.411.899	1.600.476
Strasbourg	1.061.574	1.072.270	1.282.839
Montpellier	1.011.549	1.001.721	1.289.770
Toulon	683.710	621.368	664.987

Πηγή: DGAC

Πίνακας 2.6 Παρεχόμενες υπηρεσίες από τους νέους ανταγωνιστές

Διακεκριμένη Θέση	Air Liberté	TAT
Αποκλειστικό check in	√	√
Δυνατότητα προεπιλογής της θέσης	√	√
Πολυτελείς χώροι αναμονής	√	√
Καθυστερημένο check in		√
Αποκλειστική επιβίβαση	√	
Ζεστά γεύματα	√	√
Σαμπάνια	√	√
Ζεστές πετσέτες		√
Εφημερίδες	√	√
Οικονομική θέση	√	
Ζεστά γεύματα		
Αναψυκτικά		√
Υγρά μαντηλάκια		√
Εφημερίδες	√	√
Επιλογή θέσης	√	√

Η British Airways απέκτησε την Air Liberté το Δεκέμβριο του 1996 και συγχώνευσε τις δύο Γαλλικές θυγατρικές της το 1997, υιοθετώντας το όνομα Air Liberté. Συνδυάζοντας τη δράση της TAT στο εσωτερικό με αυτήν της Air Liberté δημιούργησε την προοπτική ενός ισχυρού και ανθεκτικού ανταγωνιστή της Air France (η Air Inter συγχωνεύθηκε με τη μητρική εταιρία το 1997). Ωστόσο αυτό δεν αποδείχτηκε αποτελεσματικό. Η περαιτέρω συγχώνευση φαινόταν πιθανή το 1998 με την πώληση της AOM. Η πώλησή της πυροδότησε έναν πλειοδοτικό πόλεμο μεταξύ της Air France της British Airways της Swissair και άλλων εταιριών. Τελικά η SAir Group, η μητρική εταιρία της Swissair, απέκτησε το 49% των μετοχών της AOM το 1999 μετά την χρηματοδότηση κατά 44% της Air Littoral το Σεπτέμβριο του 1998. Η SAir Group επέκτεινε τις δραστηριότητές της στη Γαλλική αγορά το Μάιο του 2000, όταν ως αποτέλεσμα συνεχών απωλειών, η British Airways πούλησε το 86% των μετοχών της Air Liberté το Μάιο του 2000 στην Taitbout, που ήταν τότε οι συνιδιοκτήτες της SAir Group και της AOM. (Σε αυτή τη φάση η Taitbout κατείχε και το 17% της Air Littoral).

Η πρόθεση της SAir Group και των Γάλλων συνεργατών της ήταν, τότε, η συγχώνευση της Air Liberté με την Air Littoral και την AOM στη διάρκεια του 2001, προκειμένου να ανταγωνιστεί πιο αποτελεσματικά την Air France και τους περιφερειακούς συνεργάτες της. Η Air France είχε προχωρήσει το 2000 στην απόκτηση ενός αριθμού περιφερειακών εταιριών. Τον Ιανουάριο αυτού του έτους ο εθνικός αερομεταφορέας εξήγγειλε την απόκτηση του 42% των μετοχών της Proteus Airlines, με έδρα την Dijon, και μετά από ένα μήνα ακολούθησε η αγορά του 70% των μετοχών των Περιφερειακών Αερογραμμών. Η Air France αύξησε στη συνέχεια το μερίδιό της στη Γαλλική αγορά τον Ιούνιο, όταν ανακοίνωσε ότι θα αποκτήσει την πλειοψηφία των μετοχών της Brit Air. Το αποτέλεσμα αυτών των εξαγορών ήταν να συγχωνευθεί η Γαλλική βιομηχανία των προγραμματισμένων πτήσεων σε δύο ομίλους, μέχρι το τέλος του 2000, με τον έναν να ελέγχεται από τον εθνικό αερομεταφορέα και τον άλλον από την Swissair υπό την επωνυμία SAir Group. Από τότε η SAir Group αναγκάστηκε να παραχωρήσει μέρος των μετοχών των γαλλικών εταιριών που κατείχε λόγω συνεχών σημαντικών ζημιών.

Εξετάζοντας τα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα της απελευθέρωσης στην Γαλλική εγχώρια αγορά είναι ξεκάθαρο ότι μετά την αρχική δραματική αύξηση του ανταγωνισμού η αγορά εξελίχθηκε σε διοπώλιο. Ο Πίνακας 2.7 αποκαλύπτει ότι η αύξηση των προσφερόμενων θέσεων στις πτήσεις εσωτερικού άγγιξε την κορυφή το 1996, παρουσιάζοντας αύξηση 27% σε σχέση με τα αντίστοιχα νούμερα το 1992, όταν και η Air Inter εκτελούσε σχεδόν όλες τις πτήσεις εσωτερικού. Μέχρι το καλοκαίρι του 2000, ωστόσο, η συνολική προσφορά θέσεων μειώθηκε κατά 11% σε σχέση με τα αντίστοιχα επίπεδα του 1996, αντικατοπτρίζοντας τη συρρίκνωση που συνέβη.

Οι επιπτώσεις του ανταγωνισμού μπορούν να φανούν και σε σχέση με την ανάπτυξη του αριθμού των δρομολογίων που προγραμματίστηκαν από περισσότερες από μία εταιρίες. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.8, το 1992 μόνο επτά δρομολόγια εκτελούνταν από περισσότερες από μία εταιρίες. Ωστόσο, σε έξι από αυτά οι εταιρίες που δραστηριοποιούνταν ήταν η Air France, η Air Inter, η Air Afrique και η UTA με τις δύο τελευταίες να εκτελούν δρομολόγια με μικρότερη συχνότητα. Το μοναδικό δρομολόγιο στο οποίο ο ανταγωνισμός ήταν μεγάλος ήταν αυτό από το Παρίσι στη Νίκαια. Μέχρι το 1996, ωστόσο, 31 δρομολόγια εκτελούνταν από περισσότερες από μία αεροπορικές εταιρίες. Αυτή η κατάσταση κράτησε για σχετικά μικρό χρονικό διάστημα λόγω της σημαντικής υπερπροσφοράς στην αγορά. Μέχρι το καλοκαίρι του 2000 μολονότι τρία δρομολόγια φαινόταν ότι εξυπηρετούνταν από τρεις εταιρίες, η μία από αυτές ήταν η Air Afrique που διέθετε λιγότερο από το 1% του συνόλου των

προσφερόμενων θέσεων. Στον Πίνακα 2.9 αναφέρονται τα μη μονοπωλιακά δρομολόγια το καλοκαίρι του 2000 καθώς και το ποσοστό των προσφερόμενων θέσεων κάθε εταιρίας. Στον Πίνακα 2.10 αναφέρονται τα δρομολόγια με περισσότερες από 10.000 προσφερόμενες θέσεις ανά εβδομάδα, που εκτελούνταν από μία εταιρία. Η κυρίαρχη θέση της Air France είναι σαφής.

Προκειμένου να ολοκληρωθεί η εικόνα που αφορά στο δρομολόγιο Orly – Toulouse στον Πίνακα 2.11 αναφέρονται λεπτομέρειες των 41 αναχωρήσεων, που πραγματοποιούνται τις καθημερινές, από τις οποίες οι 25 αφορούν στην Air France και οι 18 στην Air Lib⁶. Στον Πίνακα 2.12 αναφέρεται μία περίληψη των αλλαγών στα δρομολόγια μεταξύ 1994 και 2000.

Πίνακας 2.7 Προσφερόμενες θέσεις στους 30 δημοφιλέστερους προορισμούς

Δρομολόγια	1989		1992		1996		2000	
	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 3	167.764	29,1	203.625	31,7	268.850	33,0	241.288	32,9
Top 5	230.423	39,9	275.247	42,9	370.331	45,5	318.776	43,5
Top 10	314.536	54,5	367.631	57,2	493.081	60,6	418.442	57,0
Top 20	411.238	71,3	465.669	72,5	604.635	74,3	505.763	69,0
Top 30	461.667	80,0	519.065	80,8	664.789	81,7	561.666	76,6
Σύνολο	577.009		642.177		813.502		733.479	

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.8 Εξέλιξη του ανταγωνισμού

Δρομολόγια με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	161	157	160	136
2 εταιρίες	7	4	22	21
3 εταιρίες	2	3	4	3
4 εταιρίες	0	1	4	0
5 εταιρίες	0	0	1	0
	170	165	191	160

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.9 Εκτέλεση μη-μονοπωλιακών δρομολογίων το καλοκαίρι του 2000

Δρομολόγιο	Θέσεις	% από 1 εταιρία	% από 2 εταιρίες	% από 3 εταιρίες
Paris-Nice	87.519	Air France 57%	AOM 24%	Air Libere 19%
Paris-Toulouse	78.596	Air France 67%	Air Liberté 33%	
Paris-Marseilles	75.173	Air France 77%	AOM 23%	Air Afrique <1%
Paris-Bordeaux	41.739	Air France 82%	Air Liberté 17%	Air Afrique 1%
Paris-Montpellier	35.749	Air France 71%	Air Liberté 29%	
Paris-Toulon	20.310	AOM 52%	Air Liberté 48%	
Paris-Perpignan	13.386	Air Liberté 54%	AOM 46%	
Lyons-Nice	6.464	Air France 72%	Air Littoral 28%	
Lyons-Toulouse	6.454	Air France 78%	Air Liberté 22%	
Marseilles-Nantes	5.216	Air France 64%	Air Littoral 36%	
Lyons-Strasbourg	4.672	Air France 79%	Regional 21%	
Nice-Toulouse	4.504	Air Littoral 84%	Air France 16%	
Nice-Cannes	4.270	Heli Inter R 79%	Nice Heli 21%	

Nice-Strasbourg	4.214	Air Littoral 64%	Air France 36%
Marseilles-Figari	4.190	Air Littoral 51%	Air Liberté 49%
Nice-Bordeaux	3.906	Air Littoral 82%	Air France 18%
Nice-Lille	3.626	Air Littoral 58%	Air France 42%
Nice-Nantes	3.206	Air Littoral 78%	Air France 22%
Nice-Figari	2.750	Air Littoral 54%	Air Liberté 46%
Marseilles-Calvi	2.288	Air Littoral 56%	Air Liberté 44%
Nice-Rennes	2.100	Air Littoral 67%	Air France 33%
Nice-Calvi	1.804	Air Littoral 61%	Air Liberté 39%
Lyons-Mulhouse	1.128	Air France 67%	Air Liberté 33%
Lyons-Metz	1.009	Air Liberté 81%	Air France 19%

Πηγή: OAG

Η απόκτηση της Brit Air και των Περιφερειακών Αερογραμμών από την Air France σε συνδυασμό με την πτώχευση, τον Ιούνιο του 2001, της AOM-Air Liberté ίσως να δημιούργησε τις κατάλληλες συνθήκες για την εγκαθίδρυση μίας νέας χαμηλού κόστους εταιρίας στην εσωτερική αγορά. Ως αποτέλεσμα των οικονομικών δυσκολιών η SAir Group αναγκάστηκε να πουλήσει την AOM-Air Liberté τον Ιούλιο του 2001. Η Air Lib βρίσκεται προς το παρόν στη διαδικασία περικοπής των επιχειρήσεών της και είναι πιθανό να παραδώσει τις μισές σχεδόν χρονοθυρίδες που έχει στο Ορλύ. Να, λοιπόν, ακόμη μία ευκαιρία για μία εταιρία να εμφανιστεί στην αγορά.

Πίνακας 2.10 Εκτέλεση μονοπωλιακών δρομολογίων το καλοκαίρι του 2000

Δρομολόγιο	Θέσεις	Εταιρία
Paris – Strasbourg	32.618	Air France
Paris – Lyons	18.544	Air France
Paris – Biarritz	14.808	Air France
Paris – Brest	13.348	Air France
Paris – Pau	13.226	Air France
Paris – Mulhouse	11.220	Air France

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.11 Πτήσεις από το Ορλύ στην Τουλούζη τον Ιανουάριο του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
06.25	Air France	Airbus 319	142
06.55	Air France	Airbus 319	142
06.55	Air Liberté	Fokker 100	105
07.10	Air Liberté	MD-83	159
07.25	Air France	Airbus 320	159
07.55	Air France	Airbus 319	142
08.10	Air Liberté	MD-83	159
08.25	Air France	Airbus 320	159
08.55	Air France	Airbus 320	159
09.40	Air Liberté	MD-83	159
09.55	Air France	Airbus 320	159
10.40	Air Liberté	Fokker 100	105
10.55	Air Liberté	Airbus 320	159

11.40	Air Liberté	MD-83	159
11.55	Air France	Airbus 320	159
12.40	Air Liberté	MD-83	159
12.55	Air France	Airbus 320	159
13.55	Air France	Airbus 319	142
14.10	Air Liberté	Fokker 100	105
14.25	Air France	Airbus 320	159
14.55	Air France	Airbus 319	142
15.10	Air Liberté	Fokker 100	105
15.25	Air France	Airbus 319	142
15.40	Air Liberté	MD-83	159
15.55	Air France	Airbus 319	142
16.25	Air France	Airbus 320	159
16.40	Air Liberté	MD-83	159
16.55	Air France	Airbus 319	142
17.10	Air Liberté	MD-83	159
17.25	Air France	Airbus 319	142
17.40	Air Liberté	Fokker 100	105
17.55	Air France	Airbus 319	142
18.25	Air France	Airbus 320	159
18.40	Air Liberté	Fokker 100	105
18.55	Air France	Airbus 319	142
19.10	Air Liberté	Fokker 100	105
19.25	Air France	Airbus 320	159
19.40	Air Liberté	MD-83	159
19.55	Air France	Airbus 320	159
20.25	Air France	Airbus 320	159
20.40	Air Liberté	MD-83	159
20.55	Air France	Airbus 319	142
21.10	Air Liberté	MD-83	159

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.12 Μεταβολές των υπηρεσιών στο δρομολόγιο Παρίσι (Ορλύ) – Τουλούζη

	1994	1995	2000
Αριθμός εταιριών	1	4	2
Πτήσεις ανά ημέρα	12	31	43
Μερίδιο αγοράς σε Γαλλικό Φράγκο* %	100	45	58
Θέσεις ημερησίως	3.690	6.074	6.255
Μερίδιο αγοράς σε Γαλλικό Φράγκο* %	100	51	60
Μέση μεταφορική ικανότητα	308	196	145

*Η θυγατρική της Air France, η Air Inter, εκτελούσε το δρομολόγιο το 1994 και 1995. Τα δεδομένα αφορούν μία καθημερινή του Νοεμβρίου.

2.2 Απελευθέρωση της Ισπανικής αγοράς

Πριν από το 1994 οι υπηρεσίες στην Ισπανική αγορά ήταν προνόμιο του εθνικού αερομεταφορέα, της Iberia, καθώς και της θυγατρικής της, της Aviaco. Το 1994, ωστόσο, μία δραματική αλλαγή συνέβη όταν δύο εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων, η Air Europa και η Spanair, ξεκίνησαν προγραμματισμένες πτήσεις στα βασικά δρομολόγια της χώρας. Και οι δύο εταιρίες εκτελούσαν ναυλωμένες πτήσεις στην Ισπανία πριν από τη φιλελευθεροποίηση⁷. Η Air Europa, πρώην θυγατρική της χρεοκοπημένης International Leisure Group, ήταν η πρώτη που εκμεταλλεύτηκε το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς και ξεκίνησε οχτώ πτήσεις την ημέρα στο δρομολόγιο με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση από Μαδρίτη προς Βαρκελώνη. Η Spanair, θυγατρική της SAS, γρήγορα ακολούθησε το παράδειγμα με έξι πτήσεις ημερησίως. Πολύ γρήγορα η μεταφορική ικανότητα του πιο σημαντικού βασικού δρομολογίου στη Ισπανία, που είναι και αυτό με τις πιο συχνές πτήσεις στην εγχώρια αγορά σε όλη την Ευρώπη, αυξήθηκε σημαντικά. Η Iberia αντέδρασε σε αυτήν την καταπάτηση με τον ίδιο περίπου τρόπο με αυτόν της Air Inter, αυξάνοντας δηλαδή τη συχνότητα των πτήσεων. Ο Πίνακας 2.13 αναφέρει τις ημερομηνίες κατά τις οποίες εισήλθαν οι εννέα νέες εταιρίες στα δρομολόγια με τη μεγαλύτερη κίνηση και δίνει λεπτομέρειες της συχνότητας των πτήσεων της κάθε μίας πριν και μετά τη είσοδό τους.

Η Iberia, όπως παραδόξως, τουλάχιστον σε σχέση με τις καθιερωμένες παροχές των πτήσεων εσωτερικού στις χώρες της Νότιας Ευρώπης, διέθετε υπηρεσίες με δύο κατηγορίες θέσεων. Και οι δύο νεοεισερχόμενες εταιρίες παρείχαν υπηρεσίες διακεκριμένης θέσης με όλες τις συνηθισμένες παροχές εκτός από ευρύχωρα καθίσματα. Τόσο η Spanair όσο και η Air Europa ναύλωναν αεροσκάφη με μεγάλη πυκνότητα θέσεων. Οι βελτιωμένες εν πτήση υπηρεσίες δεν ήταν ωστόσο τα βασικά μέσο με το οποίο προκάλεσαν την Iberia. Οι δύο εταιρίες μείωσαν σημαντικά τους ναύλους σε σχέση με τον εθνικό αερομεταφορέα κατά 50% περίπου.

Πίνακας 2.13 Είσοδος στα κύρια δρομολόγια εσωτερικού της Ισπανίας

Δρομολόγιο	Συχνότητα προ εισόδου	Νέος ανταγωνιστής	Ημερομηνία εισόδου	Συχνότητα μετά της εισόδου
Madrid – Barcelona	Iberia (IB) 31	Spanair (JK) Air Europa (UX)	3/1994 4/1994 10/1996	IB 33 JK 7 IB 35 JK 7 UX 9 IB 35 JK 10 UX 7
Barcelona – Palma	IB 11	Air Europa Air Nostrum (YW) Spanair	4/1994 6/1995 7/1995 10/1996	IB 11 UX 1 IB 12 UX 1 YW 2 IB 12 UX 1 YW 2 JK 2 IB 10 UX 2 JK 3
Madrid – Palma	IB 4 Aviaco 2 (AO)	Spanair Air Europa	3/1994 4/1994 10/1996	IB 4 AO 2 JK 2 IB 4 AO 2 JK 2 UX 1 IB 5 AO 2 JK 3 UX 3
Madrid – Malaga	IB 8	Air Europa	11/1994 10/1996	IB 8 UX 1 IB 7 UX 2
Madrid – Valencia	IB 8	Air Europa Air Nostrum	11/1994 1/1995 10/1996	IB 8 UX 1 IB 8 UX 1 YW 2 IB 7 YW 5
Madrid – Bilbao	IB 7	Air Europa Air Nostrum	11/1994 12/1995	IB 7 UX 1 IB 7 YW 1

Barcelona – AO 3	Air Nostrum	10/1996	IB 7 YW 1
Menorca	Air Europa	1/1995	AO 3 YW 1
Madrid – IB 6	Air Europa	10/1996	AO 5 YW 1 UX 1
Santiago	Spanair	11/1994	IB 6 UX 1 JK 1
Barcelona – IB 4 AZ 1	Spanair	10/1996	IB 6 UX 2 JK 2
Malaga	Alitalia (AZ)	11/1994	IB 4 UX 2 JK 2
		10/1996	IB 4 AZ 1 UX 1

Πηγή: OAG

Για ένα μικρό χρονικό διάστημα η Iberia δεν προσπάθησε να ακολουθήσει τις χαμηλές τιμές των ανταγωνιστών της, βασιζόμενη στην προσέλκυση του κοινού από το ευρύ δίκτυό της. Τον Οκτώβριο του 1996, ωστόσο, απάντησε επιθετικά εισαγάγοντας τα εισιτήρια APEX (Estrella) σε έξι από τα κύρια δρομολόγια που εκτελούσε από τη Μαδρίτη. Αυτές οι νέες τιμές ήταν αρκετά μειωμένες, σε σχέση με τις χαμηλότερες τιμές της Air Europa και της Spanair στο πιο πολυσύχναστο δρομολόγιο της χώρας, Μαδρίτη – Βαρκελώνη, κατά 25%. Ταυτόχρονα καθιέρωσε ένα ευέλικτο οικονομικό εισιτήριο (S-class) για το δρομολόγιο Madrid – Barcelona προσφέροντας στους επιβάτες μείωση της τάξεως του 37% σε σχέση με τον κανονικό Y-class ναύλο. Οι δύο νεοεισερχόμενες δεν είχαν και πολλές επιλογές παρά να συμβαδίσουν με τους νέους ναύλους που καθιέρωσε ο μεγάλος ανταγωνιστής τους. Ωστόσο, απευθύνθηκαν στην Ευρωπαϊκή Κομισιόν διαμαρτυρούμενες για αθέμιτο ανταγωνισμό από τον εθνικό αερομεταφορέα⁸. Τα σχήματα 2.4 και 2.5 αντίστοιχα καταδεικνύουν τις αλλαγές στις τιμές των εισιτηρίων με επιστροφή της διακεκριμένης θέσης και της οικονομικής θέσης (σε πεσέτες) που χρέωναν για το συγκεκριμένο δρομολόγιο οι τρεις αεροπορικές εταιρίες μεταξύ 1995 και 1998.

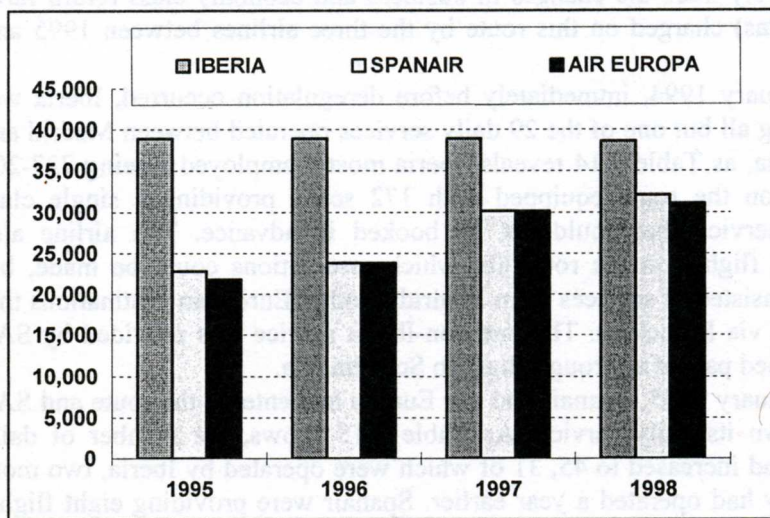
Τον Ιανουάριο του 1994, λίγο πριν την φιλελευθεροποίηση της αγοράς, η Iberia εκτελούσε, εκτός από μία, και τις 29 ημερήσιες πτήσεις του δρομολογίου Μαδρίτης – Βαρκελώνης, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.14. Η Iberia ναύλωνε για το δρομολόγιο αυτό κυρίως αεροσκάφη Boeing 727-200 με 172 θέσεις, εκτελώντας πυκνές πτήσεις χωρίς, όμως, τη δυνατότητα κράτησης. Η εταιρία εκτελούσε πτήσεις για το συγκεκριμένο δρομολόγιο με τη δυνατότητα της εκ των προτέρων κράτησης, αλλά αυτό αφορούσε πτήσεις από τη Μαδρίτη σε άλλους Ευρωπαϊκούς προορισμούς μέσω Βαρκελώνης. Το μοναδικό δρομολόγιο που δεν εκτελούσε η Iberia, ήταν της SAS και αφορούσε απευθείας πτήση στην Σκανδιναβία.

Μέχρι τον Ιανουάριο του 1995 η Spanair και η Air Europa έκαναν την είσοδο τους και η SAS κατήργησε τις ημερήσιες πτήσεις της. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.15 ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων αυξήθηκε σε 45, εκ των οποίων οι 31 εκτελούνταν από την Iberia, δύο περισσότερες από τις πτήσεις του προηγούμενου έτους. Η Spanair εκτελούσε οχτώ πτήσεις με αεροσκάφος MD-83 με πυκνή διάταξη των 170 θέσεων, αλλά με ξεχωριστή διακεκριμένη θέση. Η Air Europa, διατηρώντας τα αεροσκάφη, που ναύλωνε για τις ναυλωμένες πτήσεις, εκτελούσε έξι πτήσεις ημερησίως. Και αυτή επίσης προσέφερε υπηρεσίες διακεκριμένης θέσης για το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Συνολικά, σε λιγότερο από ένα χρόνο ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων από Μαδρίτη προς Βαρκελώνη αυξήθηκε κατά 55% και ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων κατά 51%. Εν αντιθέσει με την Γαλλική αγορά όπου η αυξημένη προσφορά ξεπέρασε κατά πολύ την ζήτηση, στην Ισπανία επιτεύχθηκε μεγαλύτερη ισορροπία. Μεταξύ του 1993 και 1995 η επιβατική κίνηση του δρομολογίου Madrid – Barcelona αυξήθηκε κατά 44%.

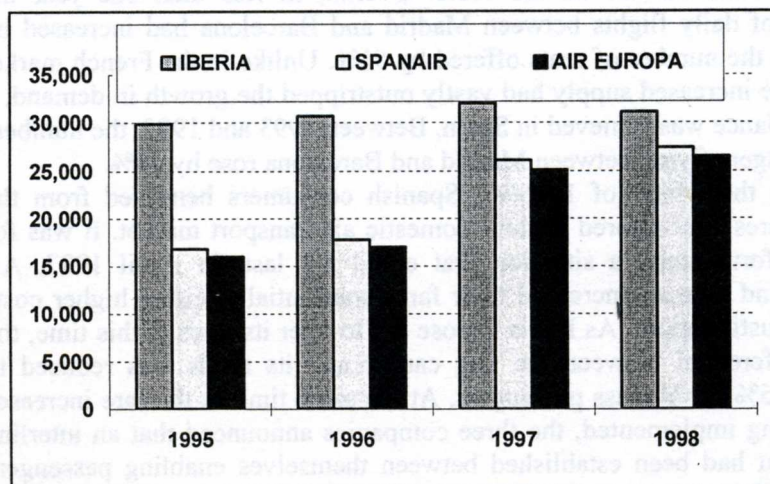
Το χειμώνα του 1996-1997 το επιβατικό κοινό στην Ισπανία ωφελήθηκε από τις χαμηλότερες από ποτέ τιμές των εισιτηρίων των πτήσεων εσωτερικού. Δυστυχώς,

όμως, αυτή η κατάσταση δεν κράτησε πολύ. Τον Απρίλιο του 1997, η Air Europa και η Spanair αύξησαν τους ναύλους κατά πολύ, επικαλούμενες το αυξημένο κόστος λειτουργίας. Καθώς η Iberia αποφάσισε να μην αλλάξει προς στιγμήν τις τιμές των ναύλων, η διαφορά της τιμής μεταξύ του εθνικού αερομεταφορές και των αντιπάλων μειώθηκε στο 15% περίπου για τους επιβάτες της οικονομικής θέσης. Ταυτόχρονα καθώς εφαρμόστηκε η αύξηση των ναύλων, οι τρεις εταιρίες ανακοίνωσαν μία εσωτερική συμφωνία, δίνοντας στους επιβάτες τη δυνατότητα να ταξιδεύουν με κανονικό εισιτήριο δεδομένου ότι θα πλήρωναν την διαφορά της τιμής. Δεν προκάλεσε έκπληξη το γεγονός της υποβολής ερωτήσεων σχετικά με μυστικές συμφωνίες.

Σχήμα 2.4



Σχήμα 2.5



Πίνακας 2.14 Πτήσεις Μαδρίτη – Βαρκελώνη τον Ιανουάριο του 1994

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
07.00	Iberia	Boeing 727	172
07.30	Iberia	Boeing 727	172
07.45	Iberia	MD-87	109
08.00	Iberia	Boeing 727	172
08.15	Iberia	Airbus 320	156
08.15	Iberia	Airbus 320	156
08.30	Iberia	Boeing 727	172
08.55	SAS	MD-87	109
09.00	Iberia	Boeing 727	172
10.00	Iberia	Boeing 727	172
11.00	Iberia	Boeing 727	172
11.50	Iberia	MD-87	109
11.55	Iberia	Airbus 320	156
12.00	Iberia	Boeing 727	172
14.00	Iberia	Boeing 727	172
15.00	Iberia	Boeing 727	172
16.00	Iberia	Boeing 727	172
16.30	Iberia	Boeing 727	172
17.00	Iberia	Boeing 727	172
17.30	Iberia	Boeing 727	172
18.00	Iberia	Boeing 727	172
18.30	Iberia	Boeing 727	172
19.30	Iberia	Boeing 727	172
20.00	Iberia	Boeing 727	172
20.30	Iberia	Boeing 727	172
21.00	Iberia	Boeing 727	172
22.00	Iberia	Boeing 727	172
22.45	Iberia	Boeing 727	172

Πηγή: JP Airline-Fleets International & OAG

Έξι χρόνια μετά την παύση του μονοπωλίου του δρομολογίου Madrid – Barcelona από την Iberia, η μεταφορική ικανότητα ημερησίως αυξήθηκε από 4.752 θέσεις σε 12.183 ενώ η συχνότητα αυξήθηκε πάνω από το διπλάσιο, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.16. Όσον αφορά τη ζήτηση του επιβατικού κοινού, το δρομολόγιο έγινε το πιο πολυσύχναστο από αυτά των εσωτερικών πτήσεων σε όλη την Ευρώπη. Στις αρχές του 2001, η Iberia εκτελούσε 49 πτήσεις ημερησίως ως απάντηση στις 14 πτήσεις της Spanair και τις 9 της Air Europa, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.17. Οι τριάντα τέσσερις πτήσεις της Iberia ήταν πτήσεις με μεγάλη συχνότητα (Air Bridge), με άμεση αναχώρηση, σταθερό ναύλο και χωρίς δυνατότητα κράτησης. Οι επιβάτες που επιθυμούσαν να ταξιδέψουν σε διακεκριμένη θέση, να κάνουν κράτηση των θέσεων ή να πάρουν εισιτήρια με έκπτωση μπορούσαν να απευθυνθούν στις άλλες 15 ημερήσιες πτήσεις που δρομολογούσε η εταιρία. Η υπηρεσία Air Bridge διαθέτει τις δικές της ευκολίες στους τερματικούς σταθμούς στην Μαδρίτη και στη Βαρκελώνη, με τις πτήσεις να αναχωρούν κάθε 15 λεπτά στις ώρες αιχμής. Για να διευκολυνθεί το λανσάρισμα των πυκνών δρομολογίων ο αριθμός των πτήσεων και οι ώρες αναχώρησης ταυτίζονταν. Έτσι, για παράδειγμα, η πτήση IB0700 αναχωρεί από τη Μαδρίτη για τη Βαρκελώνη στις 07.00. Με την παροχή υπηρεσιών τόσο μεγάλης

συχνότητας η Iberia εξασφάλιζε ένα σχετικά σταθερό μερίδιο αγοράς για τον εαυτό της, της τάξεως του 70%

Η προηγούμενη ανάλυση έχει επικεντρωθεί στο πιο συχνό εσωτερικό δρομολόγιο της Ισπανίας. Ποιές είναι, όμως, οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης στο υπόλοιπο της εγχώριας αγοράς. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.18 ο αριθμός των πτήσεων που εκτελούνταν στην Ισπανική εγχώρια αγορά μειώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Το 1992 και οι 91 πτήσεις εκτελούνταν αποκλειστικά από την Iberia ή τη θυγατρική της, την Aviacο⁹. Το αποτέλεσμα του καθεστώτος της ελεύθερης αγοράς ήταν η κατάσταση να αλλάξει σημαντικά μέχρι το 1996. Ο αριθμός των πτήσεων αυξήθηκε σε 123, 42 από τις οποίες εκτελούνταν από περισσότερες από μία εταιρίες. Συνολικά ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων των πτήσεων εσωτερικού αυξήθηκε κατά 31% μεταξύ 1992 και 1996, όπως αυτό φαίνεται στον Πίνακα 2.19. Η Iberia και η Aviacο παρείχαν το 74% της μεταφορικής ικανότητας, η Air Europa το 11% και η Spanair το 9%. Τα δέκα συχνότερα δρομολόγια της χώρας αντιπροσώπευαν το μισό των προσφερόμενων θέσεων.

Πριν το 1994, η Iberia και η θυγατρική της, η Aviacο, ήταν οι μοναδικοί παροχείς προγραμματισμένων πτήσεων εσωτερικού στην Ισπανία. Μέχρι το 1996 όταν και αγορά ήταν σε αναβρασμό λόγω της απελευθέρωσης, η συνδυασμένη προσφορά θέσεων από την Iberia και την Aviacο σε όλες τις πτήσεις εσωτερικού ανήλθε στο 74%. Από το 1996, ωστόσο, η συνολική προσφορά έχει αλλάξει σχετικά λίγο, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.20. Ο αριθμός των εταιριών που εκτελούν πτήσεις εσωτερικού έχει μειωθεί από το 1996. Τον Απρίλιο του 1997, έκανε την εμφάνισή της η Air Nostrum με συμφωνία δικαιόχρησης με την Iberia και από τότε εκτελεί όλες τις πτήσεις της, εκ μέρους και σε συνεργασία με τον εθνικό αερομεταφορέα. Επιπλέον, όλες οι μικρότερες Ισπανικές εταιρίες (Canarias, Paukn Air και Air Truck) χρεοκόπησαν, ενώ από τις μη Ισπανικές μόνο η Portugalia εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στην εγχώρια αγορά.

Πίνακας 2.15 Πτήσεις από Μαδρίτη προς Βαρκελώνη τον Ιανουάριο του 1995

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
07.00	Iberia	Boeing 727	172
07.00	Spanair	MD-83	170
07.10	Air Europa	Boeing 737-300	148
07.15	Iberia	MD-87	109
07.30	Iberia	Boeing 727	172
07.45	Iberia	MD-87	109
08.00	Iberia	Boeing 727	172
08.20	Iberia	MD-87	109
08.25	Iberia	Boeing 727	155
08.30	Iberia	Airbus 320	156
08.30	Spanair	MD-83	170
08.50	Iberia	Boeing 727	155
08.50	Air Europa	Boeing 737-300	148
09.00	Iberia	Boeing 727	172
09.25	Air Europa	Boeing 737-300	148
09.35	Spanair	MD-83	170
09.45	Iberia	Boeing 727	172
10.00	Iberia	Boeing 727	172
11.00	Iberia	Boeing 727	172
11.50	Iberia	Airbus 320	156
12.00	Iberia	Boeing 727	172
13.00	Iberia	Boeing 727	172
14.00	Iberia	Boeing 727	172
14.45	Spanair	MD-83	170
15.00	Iberia	Boeing 727	172
16.00	Iberia	Boeing 727	172
16.15	Spanair	MD-83	170
16.30	Iberia	Boeing 727	172
17.00	Iberia	Boeing 727	172
17.20	Air Europa	Boeing 737-300	148
17.55	Air Europa	Boeing 737-300	148
18.00	Iberia	Boeing 727	172
18.20	Spanair	MD-83	170
18.30	Iberia	Boeing 727	172
19.00	Iberia	Boeing 727	172
19.30	Iberia	Boeing 727	172
19.45	Spanair	MD-83	170
20.00	Iberia	Boeing 727	172
20.25	Air Europa	Boeing 737-300	148
20.30	Iberia	MD-87	109
21.00	Iberia	Boeing 727	172
21.15	Spanair	MD-83	170
22.00	Iberia	Boeing 727	172
22.45	Iberia	Boeing 727	172
22.50	Iberia	MD-87	109

Πηγή: JP Airline-Fleets International & OAG

Πίνακας 2.16 Μεταβολές των υπηρεσιών στο δρομολόγιο Μαδρίτη-Βαρκελώνη

	1994	1995	2000
Αριθμός εταιριών	2	2	3
Πτήσεις ανά ημέρα	29	45	71
Μερίδιο αγοράς της Iberia %	97	69	68
Θέσεις ημερησίως	4.752	7.199	12.183
Μερίδιο αγοράς της Iberia %	98	69	69
Μέση μεταφορική ικανότητα	164	160	172

Τα δεδομένα αφορούν μία καθημερινή του Ιανουαρίου

Πηγές: JP Airline-Fleets International & OAG

Πίνακας 2.17 Πτήσεις Μαδρίτη-Βαρκελώνη τον Ιανουάριο του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
07.00	Iberia	Airbus 320	156
07.00	Spanair	MD-83	170
07.15	Iberia	Boeing 757	202
07.30	Iberia	Boeing 757	202
07.30	Spanair	MD-83	170
07.45	Iberia	Boeing 757	202
07.55	Iberia	Airbus 320	156
08.00	Iberia	Boeing 757	202
08.00	Spanair	MD-83	170
08.05	Air Europa	Boeing 737-400	168
08.10	Iberia	Airbus 320	156
08.15	Iberia	Airbus 320	156
08.20	Iberia	Boeing 727	155
08.30	Iberia	Boeing 727	155
08.30	Iberia	Airbus 321	186
08.35	Iberia	Boeing 727	155
08.45	Iberia	Boeing 767	211
08.50	Iberia	MD-87	109
09.00	Iberia	Boeing 757	202
09.10	Iberia	Airbus 320	156
09.10	Spanair	MD-83	170
09.20	Air Europa	Boeing 737-300	148
09.30	Iberia	Airbus 320	156
09.30	Spanair	MD-83	170
09.50	Air Europa	Boeing 737-300	148
10.00	Iberia	Boeing 757	202
11.00	Iberia	Boeing 757	202
11.20	Spanair	MD-83	170
11.40	Iberia	Boeing 757	202
12.00	Iberia	Boeing 757	202
12.30	Iberia	Airbus 320	156
13.00	Air Europa	Boeing 737-300	148
13.00	Iberia	Boeing 757	202
13.30	Spanair	MD-83	170
14.00	Iberia	Boeing 757	202

14.30	Iberia	Airbus 320	156
15.00	Iberia	Boeing 757	202
15.15	Iberia	Airbus 320	156
15.15	Spanair	MD-83	170
15.30	Iberia	Airbus 320	156
16.00	Iberia	Boeing 757	202
16.10	Iberia	Airbus 320	156
16.40	Spanair	MD-83	172
17.00	Iberia	Boeing 757	202
17.00	Air Europa	Boeing 737-300	148
17.30	Iberia	Boeing 757	202
17.40	Spanair	MD-83	170
17.55	Air Europa	Boeing 737-400	168
18.00	Iberia	Boeing 757	202
18.15	Iberia	Airbus 320	156
18.15	Iberia	Airbus 320	156
18.30	Iberia	Airbus 320	156
19.00	Iberia	Boeing 757	202
19.00	Air Europa	Boeing 737-800	184
19.15	Iberia	Airbus 320	156
19.15	Spanair	MD-83	170
19.30	Iberia	Airbus 320	156
19.50	Iberia	MD-87	109
20.00	Iberia	Boeing 757	202
20.30	Iberia	Boeing 757	202
20.45	Spanair	MD-83	170
21.00	Iberia	Boeing 757	202
21.00	Air Europa	Boeing 737-300	148
21.05	Spanair	MD-83	170
21.30	Iberia	Boeing 757	202
21.40	Spanair	MD-83	170
21.50	Air Europa	Boeing 737-300	148
22.00	Iberia	DC9-30	110
22.15	Iberia	Airbus 320	156
22.45	Iberia	Boeing 757	202
23.30	Iberia	MD-87	109

Πηγή: JP Airline-Fleets International & OAG

Πίνακας 2.18 Ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά της Ισπανίας

Δρομολόγια με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	87	85	81	76
2 εταιρίες	11	6	31	21
3 εταιρίες	2	0	8	17
4 εταιρίες	0	0	3	4
	100	91	123	118

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.19 Προσφερόμενες θέσεις στις εσωτερικές πτήσεις στην Ισπανία

	1989		1992		1996		2000	
Δρομολόγια	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 3	108.256	24,5	129.277	29,1	147.095	26,6	199.430	25,7
Top 5	145.393	33,0	162.568	36,5	193.363	35,0	266.929	34,4
Top 10	210.851	47,8	227.741	51,2	276.240	50,0	394.795	50,8
Top 20	294.243	66,7	307.857	69,2	372.179	67,3	536.021	69,0
Top 30	345.299	78,3	356.080	80,1	435.547	78,8	619.652	79,8
	441.119		444.794		552.862		776.435	

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.20 Συγκέντρωση στην εσωτερική αγορά της Ισπανίας από 1992-1998

Αεροπορική εταιρία	1992		1996		1998	
	μεταφορική ικανότητα	%	μεταφορική ικανότητα	%	μεταφορική ικανότητα	%
Iberia	279.156	63	234.523	43	442.649	72
Aviaco	165.086	37	168.818	31		
Spanair			48.473	9	84.560	14
Air Europa			62.728	11	56.000	9
Canarias			8.400	1,5	10.944	2
Paukn Air			3.680	0,5	8.625	1
Air Truck			4.788	1	4.800	1
Alitalia					4.718	1
Portugalia					2.470	<1
Luxair			363	<1	363	<1
Air Nostrum			14.850	3		
Σύνολο	444.242	100	546.623	100	615.429	100
HHI		1,0		0,57		0,55

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πτήσεις που εκτελούνταν από τις θυγατρικές της Iberia, την Binter Canariaw και την Binter Mediterraneo, δεν περιλαμβάνονται σε αυτήν τη λίστα, λόγω έλλειψης δεδομένων. Το 2001 η Binter Mediterraneo εξαγοράστηκε από την Air Nostrum

Ο Πίνακας 2.19 αποκαλύπτει ότι σχεδόν το 80% της μεταφορικής ικανότητας των πτήσεων εσωτερικού αφορά το 30 κυριότερα δρομολόγια. Το καλοκαίρι του 2000, 42 από τα 118 δρομολόγια εκτελούνταν από περισσότερες από μία εταιρίες (βλέπε Πίνακα 2.18). Λεπτομέρειες από το μερίδιο αγοράς των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες σε 40 από αυτά τα δρομολόγια φαίνονται στον Πίνακα 2.21.

Από τις 40 πτήσεις που αναφέρονται στον Πίνακα 2.21 η Iberia παρέχει την περισσότερη μεταφορική ικανότητα σε όλες εκτός από εννιά. Επιπλέον, η θυγατρική της, η Binter Canarias, παρέχει τις περισσότερες προσφερόμενες θέσεις σε άλλες έξι πτήσεις. Παρά την κυριαρχία της ο ανταγωνισμός είναι εμφανής με την Air Europa και/ή την Spanair να παρέχουν υπηρεσίες σε όλες εκτός από μερικές με τη λιγότερη κίνηση. Για λίγο καιρό φαινόταν ότι η Air Europa θα αποκτηθεί από την Iberia, συνεπεία μίας συμφωνίας μεταξύ των δύο για την ενοικίαση από την Iberia του ενός τρίτου του στόλου της Air Europa μαζί με το πλήρωμα και τη συντήρηση (wet leasing) για μία περίοδο πέντε μηνών. Προς το τέλος του 2000 συζητήσεις διεξήχθησαν μεταξύ των δύο εταιριών με στόχο μία πιθανή εξαγορά αλλά, τελικά, δεν επήλθε καμία συμφωνία. Ο έταίρος μεγάλος παροχέας της εγχώριας αγοράς, η Spanair, είναι θυγατρική της SAS και ως εκ τούτου μπορεί να παίζει ενισχυμένο ρόλο

στις δραστηριότητες της Star Alliance. Είναι πιθανό να παραμείνει, ωστόσο, ο δυνατότερος ανταγωνιστής της Iberia. Μετά την απελευθέρωση είναι σαφές ότι η αγορά στον τομέα των αερομεταφορών στην Ισπανία γνώρισε έντονο και μακρόχρονο ανταγωνισμό. (Ο Πίνακας 2.11 αναφέρει τις εταιρίες που εκτελούσαν προγραμματισμένες πτήσεις στην Ισπανία μεταξύ του 1990 και του 2000).

Πίνακας 2.21 Εκτέλεση μη μονοπωλιακών πτήσεων τον Ιανουάριο του 2000

Δρομολόγιο	Θέσεις	% από 1 εταιρία	% από 2 εταιρίες	% από 3 εταιρίες
Madrid-Barcelona	125.781	Iberia 74%	Spanair 17%	Air Europa 9%
Barcelona-Palma*	37.938	Iberia 46%	Spanair 36%	Air Europa 15%
Madrid-Palma	35.711	Iberia 40%	Spanair 35%	Air Europa 25%
Madrid-Tenerife	34.879	Iberia 64%	Spanair 18%	Air Europa 18%
Madrid-Malaga	32.620	Iberia 65%	Spanair 25%	Air Europa 10%
Madrid-Las Palmas	31.608	Iberia 69%	Spanair 25%	Air Europa 6%
Madrid-Bilbao	27.612	Iberia 65%	Spanair 23%	Air Europa 12%
Madrid-Valencia	24.220	Iberia 70%	Spanair 30%	-
Madrid-Santiago de C	23.890	Iberia 61%	Spanair 28%	Air Europa 11%
Madrid-Alicante	20.536	Iberia 60%	Spanair 29%	Air Europa 11%
Madrid-Oviedo	17.882	Iberia 59%	Spanair 32%	Air Europa 9%
Madrid-Sevilla	16.360	Iberia 70%	Spanair 30%	-
Madrid-Vigo	16.358	Iberia 71%	Spanair 29%	-
Barcelona-Sevilla	16.200	Iberia 76%	Spanair 13%	Air Europa 11%
Madrid-La Coruna	13.838	Iberia 82%	Air Europa 18%	-
Barcelona-Malaga	13.014	Iberia 83%	Spanair 17%	-
Barcelona-Ibiza	12.314	Iberia 78%	Air Europa 22%	-
Barcelona-Bilbao**	12.120	Iberia 66%	Spanair 17%	Air Europa 13%
Barcelona-Mahon	11.-240	Iberia 78%	Air Europa 22%	-
Las Palmas-Tenerife	10.888	Binter 99%	Air Atlantic 1%	-
Palma-Mahon	9.266	Iberia 58%	Spanair 26%	Air Europa 16%
Madrid-Arrecife	9.328	Iberia 45%	Spanair 37%	Air Europa 18%
Valencia-Palma	8.542	Air Europa 51%	Iberia 43%	Portugalia 6%
Madrid-Jerez	7.997	Iberia 81%	Air Europa 19%	-
Barcelona-Tenerife	7.908	Iberia 39%	Spanair 36%	Air Europa 25%
Las Palmas-Fuerteventura	7.868	Binter 97%	Air Atlantic 3%	-
Madrid-Ibiza	7.024	Iberia 75%	Air Europa 25%	-
Las Palmas-Arrecife#	6.957	Binter 82%	Air Europa 8%	Spanair 7%
Palma-Ibiza	6.936	Iberia 87%	Air Europa 13%	-
Tenerife-Arrecife	5.390	Binter^	Spanair^	Air Europa^
Barcelona-Las Palmas	4.836	Iberia 55%	Spanair 45%	-
Palma-Alicante	4.312	Air Europa 67%	Iberia 33%	-
Barcelona-La Coruna	4.036	Iberia 71%	ERA 29%	-
Sevilla-Tenerife	2.836	Iberia 74%	Air Europa 26%	-
Tenerife-Valverde	2.592	Binter 94%	Air Atlantic 6%	-
Barcelona-Valladolid	2.096	Iberia 75%	Air Europa 29%	-
Las Palmas-La Palma	2.048	Binter 93%	Air Atlantic 7%	-
Barcelona-Vitoria	1.580	ERA 62%	Iberia 38%	-
Malaga-Tenerife	1.268	Iberia 71%	Air Europa 29%	-
Bilbao-Alicante	1.112	Iberia 67%	Air Europa 33%	-

Πηγή: OAG. Σημειώσεις: *Οι Ευρωπαϊκές Περιφερειακές Αερογραμμές κατείχαν το 3% της μεταφορικής ικανότητας. Από τότε η εταιρία έχει αποσυρθεί από το χώρο. **Η Portugalia κατείχε το 4% της μεταφορικής ικανότητας. #Η Air Atlantic κατείχε το 3% της μεταφορικής ικανότητας. ^Επειδή η Spanair και η Air Europa είχαν μεγάλη διαφορά μεταφορικής ικανότητας σε κάθε διαδρομή αυτού του δρομολογίου δεν είναι δυνατόν να γίνει ακριβής ποσοστιαία κατανομή.

Πίνακας 2.22 Εταιρίες προγραμματισμένων πτήσεων εσωτερικού στην Ισπανία

	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99
Air Europa										
Air Europa Express										
Air Nostrum*										
Air Truck										
Air Atlantic										
Alitalia										
Aviaco**										
Binter Canarias										
Binter Mediterraneo										
Canarias Regional#										
European Regions+										
Iberia										
Luxair										
PAUKN Air										
Portugalia										
Prima Air										
Regional										
Spanair										
Swiftair										

(*Από το 1997, η Air Nostrum λειτουργούσε βάσει συμφωνίας δικαιόχρησης με την Iberia.

** Η υπηρεσίες της Aviaco συγχωνεύθηκαν με τις αντίστοιχες της Iberia το 1999.

Η Canarias Regional σταμάτησε τη λειτουργία της τον Ιανουάριο του 1999.

+ Η European Regions Airline σταμάτησε τη λειτουργία της το 2000.)

Πηγή: JP Airlines-Fleets International

2.3 Ανταγωνισμός στην εγχώρια αγορά της Νορβηγίας

Ιστορικά τρεις είναι οι αερομεταφορείς που εξυπηρετούν τη μεγάλη πλειοψηφία στο εσωτερικό δίκτυο της χώρας. Μέχρι το 1987, κάθε δρομολόγιο εκτελούνταν από έναν μόνο αερομεταφορέα. Το 1956 εκχωρήθηκε στη SAS, τον σκανδιναβικό «εθνικό αερομεταφορέα» το δικαίωμα να εκτελεί δρομολόγια στο βορρά της χώρας και αυτά μεταξύ του βορρά και του νότου, ενώ στην ιδιωτική νορβηγική εταιρία Braathens διατηρούσε το δικαίωμα των πτήσεων στο νότο¹⁰. Επιπλέον η SAS είχε το προνόμιο να εκτελεί το πιο δημοφιλές δρομολόγιο Oslo – Bergen. Ο τρίτος αερομεταφορέας, η Wideroe, συνέδεε τις πιο απομακρυσμένες περιοχές κατά μήκος της μεγάλης ακτογραμμής της Νορβηγίας.

Όπως και σε άλλες χώρες, η Κυβέρνηση εξασφάλισε ότι οι μικρότερες πόλεις θα εξυπηρετούνταν αεροπορικώς επιτρέποντας στις δύο εταιρίες να εκτελούν έναν ικανοποιητικό αριθμό κερδοφόρων δρομολογίων ως αντιστάθμισμα των απωλειών από τα δρομολόγια σε πιο αραιοκατοικημένες περιοχές. Αυτή η πολιτική της ενθάρρυνσης της σταυροειδούς επιδότησης οδήγησε σε αυξημένη επιβατική κίνηση (ιδιαίτερα σε δρομολόγια προ το νότο) και σχετικά μικρή έκπτωση στους ναύλους.

Το 1966 η Braathens απέκτησε το δικαίωμα να εκτελεί το δρομολόγιο Oslo – Alesund και να το προσθέσει στο δίκτυο που συνδέει τις πόλεις κατά μήκος της δυτικής ακτής. Σε μία επανάληψη αυτής της πολιτικής εκχωρήθηκε το 1973 στην Braathens το δικαίωμα να συνδέσει τη δυτική με τη βόρεια Νορβηγία με συνέπεια να μοιραστεί η αγορά με την SAS, με αναλογία 40:60 (Burns, 1997).

Η πρώτη προσπάθεια εισαγωγής ενός μικρού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Νορβηγίας έγινε το 1987, όταν επετράπη στην Braathens και στην SAS να εκτελούν τα τρία πιο δημοφιλή δρομολόγια (Oslo προς Μπέργκεν, Σταβάνγκερ και Τροντχάιμ). Ωστόσο, στο νέο ανταγωνιστή στην κάθε περίπτωση, δηλαδή στη Braathens όσον αφορά το δρομολόγιο προς Bergen και στη SAS σε σχέση με το δρομολόγιο για το Σταβάνγκερ και Τροντχάιμ, επεβλήθη ο περιορισμός να εκτελούν όχι περισσότερα από τέσσερα δρομολόγια ανά ημέρα. Δεδομένου του σημαντικού αριθμού της επιβατικής κίνησης σε αυτά τα δρομολόγια, το πλεονέκτημα ήταν με το μέρος της εταιρίας που παρείχε την υψηλότερη συχνότητα πτήσεων. Δεν υπήρξε κάποιος πόλεμος σχετικά με τις τιμές των ναύλων, εν μέρει επειδή οι τιμές ήταν ήδη χαμηλές σε σχέση με τις διεθνείς πτήσεις. Η μέγιστη τιμή των ναύλων είχε καθοριστεί από την Κυβέρνηση, αλλά με εξαίρεση αυτόν τον περιορισμό οι εταιρίες μπορούσαν να διαμορφώσουν ελεύθερα την τιμολογιακή τους πολιτική. Συνέπεια αυτού ήταν ο αντίκτυπος της δραστηριοποίησης δύο εταιριών στα τρία δρομολόγια να είναι ήπιος.

Ο στόχος της Norwegian Administration να ελέγχει τη συχνότητα των πτήσεων της δεύτερης εταιρίας σε κάθε ένα από αυτά τα δρομολόγια ήταν σαφώς να αποφευχθεί η υπερβολική προσφορά, τα αποτελέσματα της οποίας θα ήταν ένας πόλεμος για τις τιμές των εισιτηρίων που θα επέφερε απώλειες και για τις δύο αεροπορικές εταιρίες. Η εξασφάλιση της βιωσιμότητας και των δύο εταιριών στην εσωτερική αγορά ήταν σπουδαίος αντικειμενικός στόχος της Κυβέρνησης. Όπως θα αποσαφηνιστεί παρακάτω η αντίθεση ανάμεσα στις συνέπειες αυτής της πεφωτισμένης επεμβατικής πολιτικής, σύμφωνα με την οποία η Πολιτεία επιβάλλει κάποιο όριο στη λειτουργία των δύο εταιριών, και το καθεστώς του χωρίς περιορισμούς ελεύθερου ανταγωνισμού που εφαρμόστηκε μία δεκαετία αργότερα, πιθανόν να βρει αρκετούς Νορβηγούς να σκέφτονται ότι η πρότερη κατάσταση ήταν προτιμότερη.

Παρόλο που η Νορβηγία δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υιοθέτησε όλα τα μέτρα που περιέχονται στο Τρίτο Πακέτο. Έτσι, από το 1997 η εσωτερική αγορά της Νορβηγίας άνοιξε για όλες τις εγγεγραμμένες αεροπορικές εταιρίες που βρίσκονταν στην επικράτεια οποιουδήποτε από τα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. Η Νορβηγική Κυβέρνηση προκειμένου να καταστήσει τις Νορβηγικές αεροπορικές εταιρίας ικανές να αντιμετωπίσουν τους ανταγωνιστές σκόπευε να απελευθερώσει πλήρως την εσωτερική αγορά τον Απρίλιο του 1994. Οι υπηρεσίες STOL της Widerøe, που επιδοτούνταν από το κράτος, εξαιρέθηκε από αυτήν την πολιτική μέχρι το 1997, όταν υιοθετήθηκε το σύστημα Passenger Service Obligation (PSO).

Με το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς ο στόχος τόσο της SAS όσο και της Braathens ήταν να αναπτύξουν την μέχρι πρότινος περιορισμένη συχνότητα των πτήσεων και να επεκτείνουν το δίκτυο τους εκτελώντας δρομολόγια σε περιοχές της χώρας στις οποίες δεν τους επιτρεπόταν να δραστηριοποιηθούν. Όπως μπορεί να δει κανείς στον Πίνακα 2.23, όπου αναφέρεται λεπτομερώς η συχνότητα των ημερησίων δρομολογίων της κάθε εταιρίας στους 14 πιο δημοφιλείς προορισμούς της χώρας μεταξύ 1994 και 2000, η προαναφερόμενη πολιτική γρήγορα έγινε κατανοητή. Στο πιο πολυσύχναστο δρομολόγιο, Oslo – Bergen, η Braathens αύξησε τον αριθμό των πτήσεων από τέσσερις σε επτά, προκειμένου να ανταγωνιστεί τις 14 πτήσεις της SAS. Η εταιρία ακολούθησε αυτήν την πολιτική της αύξησης της συχνότητας των πτήσεων

γι' αυτό το δρομολόγιο για τα επόμενα χρόνια, έτσι ώστε μέχρι το 1998 εκτελούσε 12 δρομολόγια ημερησίως σε αντίθεση με τα 16 της SAS. Με τον ίδιο τρόπο στο δρομολόγιο Oslo – Stavanger η SAS, που της επιτρεπόταν να εκτελεί καθημερινά τρεις πτήσεις, τις αύξησε σε 14 πτήσεις την ημέρα μέχρι το 1998, φτάνοντας τον αριθμό των πτήσεων της Braathens.

Αυτή που επωφελήθηκε περισσότερο από την απελευθέρωση της αγοράς ήταν σαφώς η SAS. Από την αρχή κιόλας η ικανότητά της να ξεπεράσει τον ανταγωνιστή της, ιδιαίτερα όσον αφορά στην προσέλκυση υψηλών απαιτήσεων επιβατών ήταν εμφανής. Ο Πίνακας 2.24 δείχνει τις αλλαγές των μεριδίων αγοράς των δύο εταιριών στα τρία πιο δημοφιλή δρομολόγια της χώρας (Oslo – Bergen, Oslo – Stavanger, Oslo – Trondheim) μεταξύ 1992 και 1996. Η εμπειρία της SAS στα δύο δρομολόγια που ήθελε να αναπτύξει για να ενδυναμώσει τη θέση της έρχεται σε αντίθεση με αυτήν της Braathens στο δρομολόγιο προς Μπέργκεν. Ενώ η SAS ήταν σε θέση να προσελκύσει γρήγορα πάνω από το ένα τρίτο των επιβατών που πλήρωναν κανονικό εισιτήριο για το Σταβάνγκερ και το Τροντχάιμ, η Braathens πάλευε να επιτύχει κάτι παραπάνω από το 20% σε σχέση με το Μπέργκεν. Όσον αφορά τους επιβάτες που πλήρωναν μειωμένο εισιτήριο συνέβαινε ακριβώς το αντίθετο με την SAS να κερδίζει ένα 33% για το δρομολόγιο Oslo – Stavanger μέχρι το 1996, ενώ η Braathens κέρδισε για το Όσλο – Μπέργκεν 43%, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.25.

Οι καθαρές επιπτώσεις στα μερίδια αγοράς φαίνεται από τα κέρδη των δύο εταιριών που προήλθαν από τη τρία δρομολόγια που αναφέρονται. Όπως φαίνεται στο Σχήμα 2.6 ενώ το 1992 στο δρομολόγιο προς το Μπέργκεν η SAS και η Braathens είχαν τα ίδια κέρδη, η απελευθέρωση βρήκε την πρώτη εταιρία να ενισχύει τη δυναμικότητά της σε σχέση με τον ανταγωνιστή. Μέχρι το 1996 τα κέρδη της SAS στο συγκεκριμένο δρομολόγιο ήταν κατά 37% μεγαλύτερα από αυτά της Braathens. Μία ακόμα πιο δραματική αλλαγή ωστόσο συνέβη στα δύο άλλα δρομολόγια. Πριν την απελευθέρωση της αγοράς, η Braathens αποκόμιζε μεγαλύτερα κέρδη στα δύο δρομολόγια στα οποία είχε καθιερωθεί δηλαδή στα: Oslo – Stavanger και , Oslo – Trondheim. Παρά το γεγονός ότι η SAS ήταν ο σχετικά καινούργιος ανταγωνιστής η κατάσταση γρήγορα αντιστράφηκε όπως φαίνεται στα Σχήματα 2.7 και 2.8. Μέχρι το 1996 η SAS πέτυχε σημαντικά μεγαλύτερα κέρδη σε σχέση με την Braathens και στα δύο δρομολόγια.

Πίνακας 2.23 Συχνότητα καθημερινών non-stop πτήσεων ανά εταιρία

Oslo προς	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Aalesund	BU 5	BU 6	BU 6	BU 7	BU 7	SK 5 BU 7	SK 4 BU 6
Bardufoss	SK 1	-	SK 1	SK 1	SK 1	G2 4 BU 1	SK 1 BU 1
Bergen	SK 15 BU 7	SK 15 BU 9	SK 16 BU 11	SK 15 BU 12	SK 16 BU 12	SK 18 BU 16 G2 5	SK 16 BU 13
Bodo	SK 5 BU 2	SK 5 BU 2	SK 6 BU 3	SK 6 BU 3	SK 6 BU 3	SK 7 BU 4	SK 6 BU 5
Harstad	SK 3 BU 2	SK 3 BU 2	SK 3 BU 2	SK 3 BU 2	SK 3 BU 2	SK 4 BU 3	SK 4 BU 3
Haugesund	SK 9	SK 10	SK 5	SK 5	SK 5	SK 5	SK 6

						BU 4	
Kristiansand	BU 7	BU 8	BU 8	BU 9	BU 11	SK 5	SK 4
						BU 9	BU 8
Stavanger	SK 10	SK 10	SK 10	SK 12	SK 13	SK 14	SK 12
	BU 16	BU 15	BU 15	BU 15	BU 15	BU 14	BU 13
Tromso	SK 7	SK 7	SK 7	SK 7	SKU	SK 8	SK 8
	BU 2	BU 4	BU 3	BU 3	BU 4	BU 4	BU 4
Trondheim	SK 8	SK 8	SK 11	SK 11	SK 11	SK 16	SK 13
	BU 14	BU 14	BU 18	BU 15	BU 16	BU 18	BU 15
						G2 5	
Bergen προς							
Stavanger	SK 5	SK 5	SK 5	SK 2	SK 6	SK 6	SK 7
	BU 14	BU 12	BU 12	BU 10	BU 10	BU 13	BU 13
Trondheim	BU 6	BU 5	BU 6	BU 7	BU 7	BU 7	BU 7
Bodo προς							
Tromso	SK 2	SK 2	SK 3	SK 2	SK 2	SK 3	SK 4
	BU 2	BU 2	BU 3	BU 3	BU 3	BU 3	BU 3
Trondheim	SK 4	SK 5	SK 5	SK 4	SK 5	SK 5	SK 54
	BU 3	BU 3	BU 2	BU 4	BU 3	BU 4	BU 5

Τα δεδομένα αφορούν ημέρα Πέμπτη στα μέσα του Σεπτεμβρίου για το κάθε έτος. (SK=SAS, BU=Braathens, G2=Color Air.

Πηγή: OAG

Η αδυναμία της Braathens να αποδώσει υπό το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς αντικατοπτρίζεται, επίσης,, από τη μεταφορική ικανότητα που πέτυχαν οι δύο εταιρίες στα τρία δρομολόγια. Ο Πίνακας 2.26 δείχνει τις μεταβολές της μεταφορικής ικανότητας των δύο ανταγωνιστών μεταξύ 1992 και 1996. Ενώ η SAS είχε την ικανότητα πλήρωσης του 59% των θέσεων στο δρομολόγιο προς Μπέργκεν το 1996 παρά τη μεγάλη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του ανταγωνιστή της, η Braathens αγωνιζόταν να επιτύχει πλήρωση του 50% των θέσεων στον δρομολόγιο προς Σταβάνγκερ. Ιδιαίτερης σπουδαιότητας, ωστόσο, είναι η σχέση μεταξύ της μεγάλης αύξησης της μεταφορικής ικανότητας των δύο εταιριών στις αντίστοιχες δύο νέες αγορές και η αναλογία των επιβατών με κανονικό εισιτήριο, που μπορούσαν να προσελκύσουν. Μία χαοτική διαφορά είναι εμφανής μεταξύ των δύο, όπως φαίνεται από το Σχήμα 2.9, το οποίο δείχνει το συσχετισμό του δρομολογίου προς Μπέργκεν για τη Braathens και το Σχήμα 2.10, που φανερώνει το ίδιο για την SAS όσον αφορά στο δρομολόγιο προς Σταβάνγκερ.

Πίνακας 2.24 Μερίδια αγοράς κανονικών ναύλων

	Bergen		Stavanger		Trondheim	
	SAS	Braathens	SAS	Braathens	SAS	Braathens
1992	84,2	15,8	14,6	85,4	19,4	80,6
1993	89,1	10,9	16,9	83,1	23,4	76,6
1994	83,5	16,5	33,4	66,6	31,7	68,3
1995	75,4	24,6	33,0	67,0	30,1	69,9
1996	78,0	22,0	37,7	62,3	38,7	61,3

Πηγή: Burns, 1997

Πίνακας 2.25 Μερίδια αγοράς ναύλων με έκπτωση

	Bergen		Stavanger		Trondheim	
	SAS	Braathens	SAS	Braathens	SAS	Braathens
1992	72,6	27,4	14,8	85,2	26,4	73,6
1993	72,6	27,4	14,0	86,0	25,5	74,5
1994	65,2	34,8	24,7	75,3	29,5	70,5
1995	59,4	40,6	30,0	70,0	33,4	66,6
1996	57,0	43,0	33,0	67,0	36,6	63,4

Πηγή: Burns, 1997

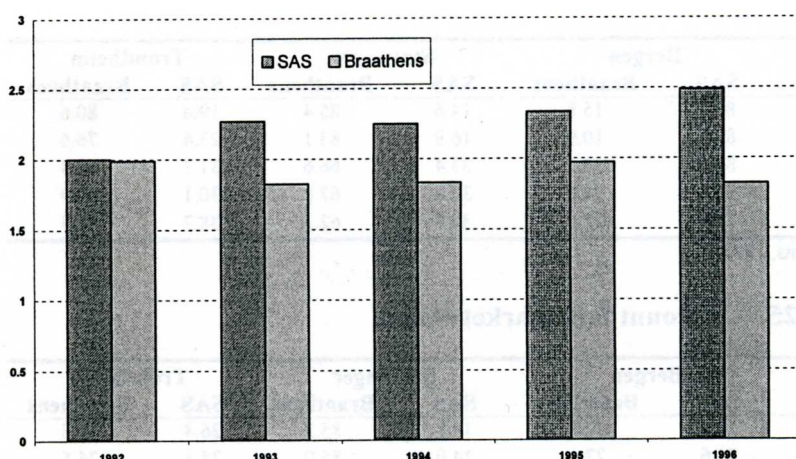
Πίνακας 2.26 Μεταφορική ικανότητα (%)

	Bergen		Stavanger		Trondheim	
	SAS	Braathens	SAS	Braathens	SAS	Braathens
1992	64,0	56,5	60,8	61,1	56,7	56,2
1993	66,8	57,2	60,2	57,0	61,4	58,5
1994	66,2	49,4	49,6	49,7	63,4	58,1
1995	59,0	48,0	43,7	51,3	61,0	60,8
1996	59,0	47,1	48,0	53,2	61,0	58,8

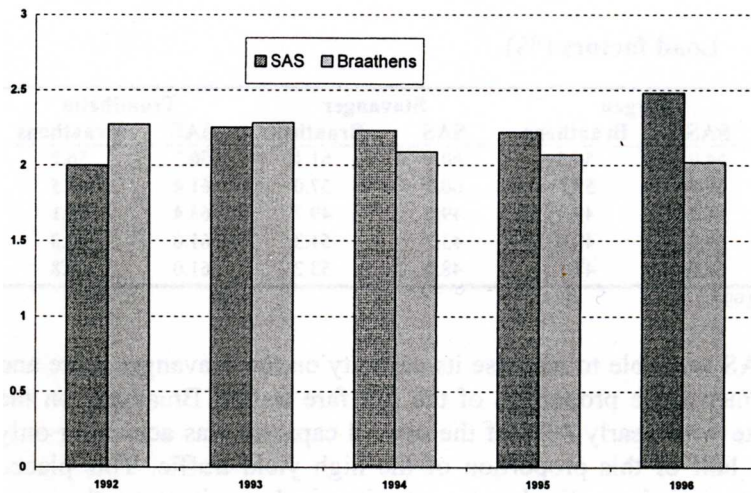
Πηγή: Burns, 1997

Ενώ η SAS ήταν ικανή να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα στο δρομολόγιο για Σταβάνγκερ και να κερδίσει το ανάλογο μερίδιο των επιβατών με κανονικό εισιτήριο, η Braathens στο δρομολόγιο προς Μπέργκεν κατέχοντας σχεδόν το 40% της μεταφορικής ικανότητας πέτυχε το μισό περίπου αυτής της αναλογίας, σε σχέση με τους επιβάτες υψηλών απαιτήσεων. Αυτό έφερε την Braathens σε μειονεκτική θέση σε σχέση με τον ανταγωνιστή της. Μία κατάσταση η οποία επιδεινώθηκε με την είσοδο της εταιρίας χαμηλού κόστους Color Air το 1998, οδηγώντας την στη δύσκολη θέση στην οποία η αεροπορική εταιρία είναι ακόμη σήμερα.

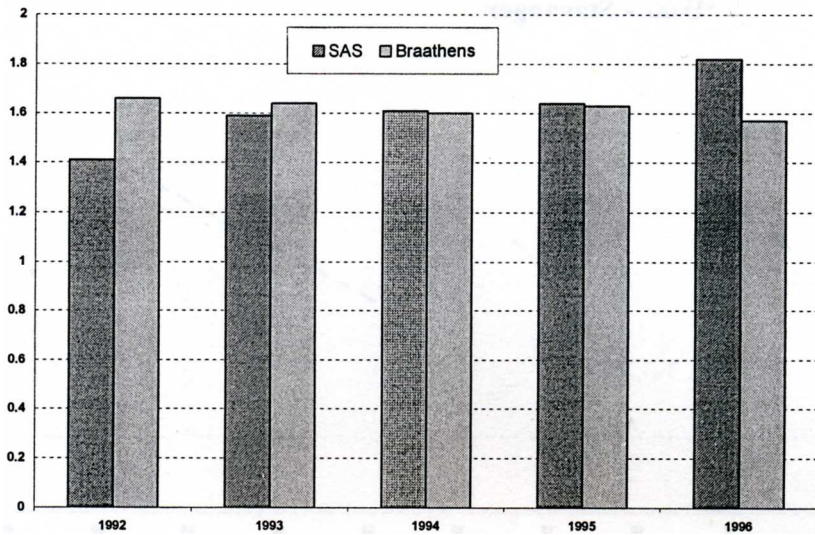
Σχήμα 2.6



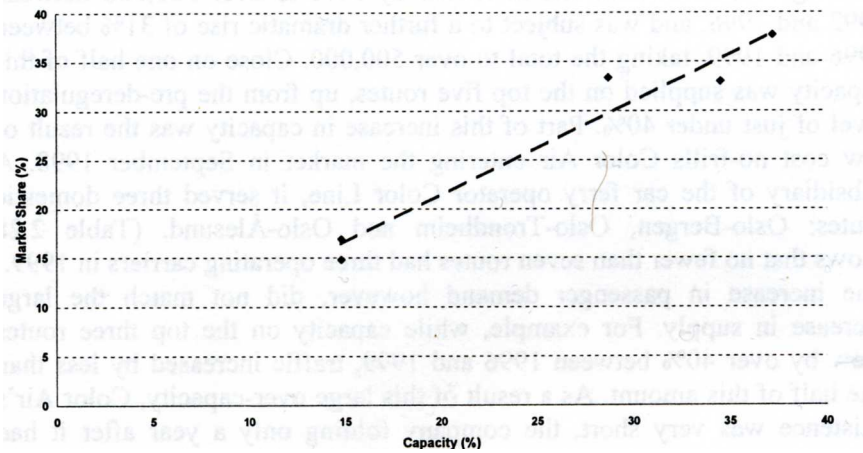
Σχήμα 2.7



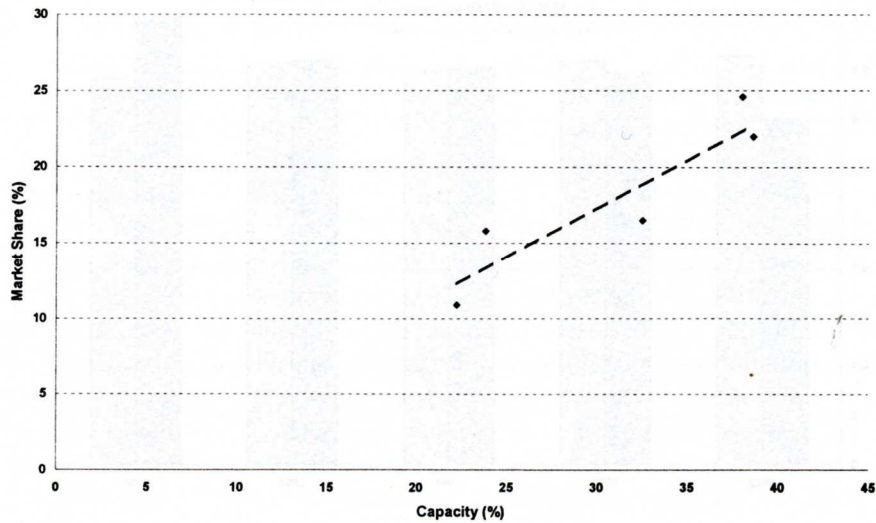
Σχήμα 2.8



Σχήμα 2.9



Σχήμα 2.10



Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.27 ο συνολικός αριθμός των προσφερόμενων θέσεων των πτήσεων εσωτερικού στη Νορβηγία αυξήθηκε κατά 34%, καθώς ανήλθαν στις 380.000, μεταξύ 1992 και 1996, γνωρίζοντας ακόμα περισσότερη αύξηση κατά 31% μεταξύ 1996 και 1999, με το συνολικό αριθμό των θέσεων να φτάνει τις 500.000. Κοντά στο μισό αυτής της μεταφορικής ικανότητας παρέχονταν στα πέντε μεγαλύτερα δρομολόγια, που είναι παραπάνω από το κάτι λιγότερο από 40% που ίσχυε πριν την απελευθέρωση. Ένας λόγος αυτής της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας είναι η είσοδος στην αγορά της χαμηλού κόστους εταιρίας Color Line το Σεπτέμβριο του 1998. Πρόκειται για θυγατρική της αντίστοιχης εταιρίας φέρυ-μποτ και εκτελούσε τρεις πτήσεις εσωτερικού: Oslo - Bergen, Oslo - Trodheim και Oslo - Aalesound. (Ο Πίνακας 2.28 δείχνει ότι όχι λιγότερα από επτά δρομολόγια εκτελούνταν από τρεις εταιρίες αερομεταφορών το 1999.). Η αύξηση της ζήτησης του επιβατικού κοινού, ωστόσο, δε συμβάδιζε με την μεγάλη αύξηση της προσφοράς. Για παράδειγμα, ενώ η μεταφορική ικανότητα των τριών πιο δημοφιλών προορισμών αυξήθηκε κατά 40% μεταξύ 1996 και 1999 η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά λιγότερο από το μισό. Το αποτέλεσμα αυτής της υπερπροσφοράς ήταν να μην αντέξει η Color Air για μεγάλο χρονικό διάστημα, με την εταιρία να κλείνει μόλις ένα χρόνο μετά τη δραστηριοποίησή της.

Η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης οδήγησε στην περαιτέρω αποδυνάμωση της Braathens, η οποία, όπως αναφέρθηκε ήδη, δεν τα πήγαινε τόσο καλά όσο η SAS μετά την απελευθέρωση. Το 1997 η KLM απέκτησε το 30% των μετοχών της Braathens και έγινε συνέταιρος της Wings. Οι κινήσεις της Braathens να εγκαθιδρυθεί στη Σουηδική αγορά μέσω της εξαγοράς της από την Malmo Aviation δεν ήταν επιτυχημένες. Με την έλευση του 2001 ήταν σαφές ότι η KLM δεν ενδιαφερόταν πλέον να κρατήσει τις μετοχές της στην ζημιογόνο εταιρία. Μετά από δραματικές εξελίξεις το καλοκαίρι του 2001, η Braathens ανακοίνωσε ότι εξαιτίας της δεινής οικονομικής της κατάστασης και της επιθυμίας της KLM να πουλήσει το μερίδιό της, συμφώνησε με τη SAS ώστε η τελευταία να αποκτήσει το 69% των μετοχών (συμπεριλαμβανομένων και αυτών της KLM), εξαγοράζοντας έτσι τη Νορβηγική εταιρία. Η προσέγγιση αυτής της πολύ παράξενης εξέλιξης προήλθε από την ίδια την Braathens. Αρχικά η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Νορβηγίας (Konkurransetilsynet) δεν ήταν διατεθειμένη να εγκρίνει αυτήν την εξαγορά φοβούμενη ότι πιθανότατα θα οδηγούσε σε μονοπωλιακό καθεστώς την εγχώρια αγορά, αλλά και θεωρώντας ότι η οικονομική κατάσταση της Braathens δεν ήταν

τόσο δεινή όσο αυτή υποστήριζε. Τον Οκτώβριο του 2001, ωστόσο, δόθηκε η έγκριση στη SAS να αποκτήσει το μεγαλύτερο ποσοστό του τόσων χρόνων ανταγωνιστή της. Οι προοπτικές του ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά της Νορβηγίας δεν φαίνεται να είναι πολλά υποσχόμενες.

Πίνακας 2.27

	1992		1996		1999		2000	
Δρομολόγια	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 3	81.029	28,2	126.086	32,8	185.876	37,0	131.890	32,0
Top 5	112.161	39,0	173.037	45,0	237.125	47,2	179.646	43,6
Top 10	151.131	52,6	228.179	59,3	329.509	65,6	252.040	61,2
Top 20	200.741	69,8	283.931	73,8	398.425	79,3	314.737	76,4
Top 30	224.627	78,1	310.249	80,7	424.898	84,5	344.423	83,6
	287.441		284.487		502.670		412.040	

Πηγή: OAG

Πίνακας 2.28 Ανταγωνισμός όσον αφορά στα δρομολόγια την περίοδο 1992-2000

Δρομολόγια με	1992	1996	1999	2000
1 εταιρία	117	109	104	87
2 εταιρίες	9	17	17	19
3 εταιρίες	0	1	7	0
	126	127	128	106

Πηγή: OAG

2.4 Συμπεράσματα

Τι μπορεί να συμπεράνει κανείς για τις εσωτερικές αγορές των χωρών της Ευρώπης αναφορικά με τις επιπτώσεις της απελευθέρωσής; Μολονότι είναι ξεκάθαρο ότι όλες οι χώρες δεν βιώνουν τις ίδιες εμπειρίες, υπάρχουν κάποιες ομοιότητες. Νέοι ανταγωνιστές κατάφεραν να εγκαθιδρυθούν στην Ελλάδα, την Ιρλανδία, την Ιταλία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Χαμηλού κόστους, χωρίς παροχές εταιρίες κυρίως, είχαν μεγάλη επίδραση στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία και πλέον, αποβλέπουν να καθιερωθούν και στην ηπειρωτική Ευρώπη. Αντιθέτως, η εγχώρια αγορά της Νορβηγίας και της Σουηδίας χαρακτηρίζεται από τη σχεδόν μονοπωλιακή επικράτηση του εθνικού αερομεταφορέα, της SAS. Στην Γερμανία, η Lufthans κατέχει κυρίαρχο μερίδιο της αγοράς. Μόνο η Deutsche BA, η οποία παρουσιάζει οριακή κερδοφορία, αποτελεί σοβαρό ανταγωνιστή του εθνικού αερομεταφορέα. Στη Γαλλία, οι νεοεισερχόμενες εταιρίες επίσης δεν μπόρεσαν να κερδοφορήσουν, ακόμα και όταν ήταν ιδιοκτησία μεγάλων Ευρωπαίων. Δεδομένου ότι η Γαλλική εσωτερική αγορά είναι μία από τις μεγαλύτερες της Ευρώπης, θα ήταν πολύ παράξενο εάν δεν μπορέσει να εμφανιστεί κάποιος επιτυχημένος ανταγωνιστής της Air France.

Από πού προκύπτει αυτή η φαινομενικά αντιφατική εικόνα; Πως συμβαίνει σε μερικές χώρες η απελευθέρωση να υπήρξε ωφέλιμη ενώ σε άλλες τα αποτελέσματα

να ήταν τουλάχιστον απογοητευτικά; Το μέγεθος της αγοράς δεν φαίνεται να είναι ο παράγοντας αυτής της διαφοροποίησης, βάσει των αποδείξεων από τις δύο μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές εγχώριες αγορές, της Γαλλίας και της Ισπανίας. (Ο Πίνακας 2.29 δείχνει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως μεταξύ 1989 και 2000 σε μερικές Ευρωπαϊκές χώρες). Και στις δύο χώρες, οι νεοεισερχόμενοι ανταγωνιστές στον τομέα των προγραμματισμένων πτήσεων προήλθαν από εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων. Ωστόσο, ενώ στην Ισπανία σε εφτά χρόνια η Air Europa και η Spanair παραμένουν σε ανταγωνισμό με την Iberia σχεδόν σε όλα τα κύρια δρομολόγια της χώρας, στη Γαλλία η Air Liberté, η AOM και η TAT απέτυχαν να ανταγωνιστούν την Air France παρά το γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες τους ήταν δύο από τους μεγαλύτερους Ευρωπαίου παίκτες. Απομένει να δούμε πόσο αποτελεσματική θα είναι η εταιρία που τελικά προέκυψε από τη χρεοκοπία της Air Liberté-AOM (με την ονομασία Air Lib).

Πολλά φαίνονται να εξαρτώνται από το μέγεθος και την ταχύτητα ανάπτυξης της μεταφορικής ικανότητας που προκύπτει από την απελευθέρωση της αγοράς. Όπως φαίνεται παραπάνω, η Γαλλία βίωσε την εμπειρία της δραματικής αύξησης της μεταφορικής ικανότητας των βασικών δρομολογίων (για παράδειγμα, 65% αύξηση του δρομολογίου Παρίσι – Τουλούζη, μεταξύ 1994 και 1995), χωρίς όμως αυτή να συνοδεύεται από αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης του επιβατικού κοινού, παρά τη διαθεσιμότητα χαμηλού κόστους εισιτηρίων. Στην Ισπανία, ενώ ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων των πτήσεων εσωτερικού αυξήθηκε, έγινε λίγο μεγαλύτερος. Η μεταφορική ικανότητα των τριών πιο δημοφιλών δρομολογίων, για παράδειγμα, αυξήθηκε μόνο κατά 14% μεταξύ 1992 και 1996. Αυτή η πιο περιορισμένη προσέγγιση της Air Europa και της Spanair μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι και οι δύο δραστηριοποιούνταν στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων στο εσωτερικό πριν την απελευθέρωσή της αγοράς και είχαν, επομένως γνώση της δυνατότητας αύξησής της. Επίσης, είχαν και την εμπειρία να εκτιμήσουν την αντίδραση της Iberia και της θυγατρικής της, της Aviaco, στον ανταγωνισμό¹¹. Η Air Liberté, ο πιο επιθετικός από τους νέους ανταγωνιστές της Γαλλικής εγχώριας αγοράς, δεν διέθετε ούτε την εμπειρία να εκτιμήσει την αντίδραση του επιβατικού κοινού στη διαθεσιμότητα των χαμηλών ναύλων ούτε και να προβλέψουν την πιθανή αντίδραση της δεσπόζουσας εταιρίας, της Air Inter. Θα ήταν εύκολο να εφησυχαστούμε με τη σκέψη ότι η θυγατρική του εθνικού αερομεταφορέα δεν θα αντιδρούσε επιθετικά, δεδομένης της πρότερης μονοπωλιακής κατάστασης και, συνεπώς, της μάλλον μη εμπορικής συμπεριφοράς.

Πίνακας 2.29 Προσφορά θέσεων ανά εβδομάδα και χώρα την περίοδο 1989-2000

	1989	1992	1996	2000
Γαλλία	577.009	642.177	813.502	733.479
Γερμανία	476.694	521.038	568.169	652.241
Ιταλία	446.307	484.395	557.692	742.074
Νορβηγία	Δ/Υ	287.441	384.487	412.040
Ισπανία	441.119	444.794	552.862	776.435
Ηνωμένο Βασίλειο	370.244	439.880	476.426	564.961

Πηγή: OAG

Τα προβλήματα που αντιμετώπισε η Air France στα μέσα της δεκαετίας του 1990 πιθανόν να ενίσχυσαν την άποψη ότι ο εθνικός αερομεταφορέας και η θυγατρική του δεν τιμολογούν σωστά όταν έχουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό από εταιρίες με σημαντικά χαμηλότερο κόστος. Τελικά, η ικανότητα της Air Inter και της μητρικής της εταιρίας να αντέξει στον πόλεμο των τιμών αποδείχτηκε μεγαλύτερη από αυτήν των νέων ανταγωνιστών.

Στη Νορβηγία, η απελευθέρωση της αγοράς επέτρεψε σε μία μεγαλύτερη εταιρία με εκτεταμένο περιφερειακό και διεθνές δίκτυο να κερδίσει από την Braathens τους υψηλών απαιτήσεων επιβάτες. Το πρόγραμμα συχνών προγραμματισμένων πτήσεων (Frequent Flyer Program) της SAS, που αργότερα ενισχύθηκε μετά την συνεργασία της με την Star Alliance, έκανε την αεροπορική εταιρία πιο ελκυστική στους επαγγελματίες. Η μετέπειτα συνεργασία της Braathens με την KLM δεν συνέβαλε σημαντικά στην αποκατάσταση της ισορροπίας.

Η Ελλάδα, που είναι από τις τελευταίες χώρες μέλη της Ε.Ε. που εφάρμοσε καθεστώς πλήρους ελευθερίας στην εσωτερική αγορά, είδε τους νεοεισερχόμενους ανταγωνιστές να συγχωνεύονται, καθώς η Aegean απέκτησε την Air Greece το 1999 και την Cronus το 2001. Όπως και στην Ισπανία, κάποιοι από τους νεοεισερχόμενους εκτελούσαν ναυλωμένες πτήσεις εσωτερικού πριν από την απελευθέρωση της αγοράς των προγραμματισμένων πτήσεων.

Συνολικά, είναι ξεκάθαρο ότι οι εταιρίες που προσφέρουν συμβατικά προϊόντα και προκαλούν τις παραδοσιακές δυνάμεις με επιθετικό και ουσιαστικό τρόπο έχουν περισσότερες πιθανότητες να αποτύχουν. Δεδομένης της εύρωστης οικονομικής κατάστασης των διεθνών αερομεταφορέων και των θυγατρικών τους, η οποία βελτιώνεται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις από την πολιτεία, μία ολοκληρωτική επίθεση στα «χωράφια» της κυρίαρχης εταιρίας αντιμετωπίζεται επιτυχώς. Η προσφορά ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την ύπαρξη των νέων ανταγωνιστών, σε συνδυασμό με την προοπτική καινούργιων ευκαιριών, φαίνεται να αποτελεί σοφή κίνηση εκ μέρους των εθνικών αερομεταφορέων. Η στρατηγική της δικαιόχρησης που εφάρμοσε η British Airways αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα αυτής της προσέγγισης στην Ευρώπη. Και άλλες έχουν ακολουθήσει αυτό το δρόμο, με πιο πρόσφατα παραδείγματα αυτά της Alitalia με την Alpi Eagles και της Iberia με την Air Nostrum. Η εκτέλεση περιορισμένων δρομολογίων με εταιρίες χαμηλού κόστους είναι ωφέλιμη οικονομικά, ενώ θέτει φραγμούς και στην είσοδο νέων ανταγωνιστών. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, μόνο οι εταιρίες χαμηλού κόστους μπορούν να έχουν βάσιμες ελπίδες ότι θα ανταγωνιστούν απευθείας των συνδυασμένων δυνάμεων των εθνικών και των περιφερειακών τους με σύστημα δικαιόχρησης αερομεταφορέων.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.30, στην Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιταλία και την Ισπανία υπάρχουν τα πιο δημοφιλή δρομολόγια της Ευρώπης. Οι προοπτικές ανταγωνισμού στις πτήσεις εσωτερικού είναι αναμφισβήτητα καλύτερες στην περίπτωση που μία πρωτεύουσα διαθέτει παραπάνω από ένα αεροδρόμιο. Ακόμα και χώρες που το μοναδικό αεροδρόμιο της πρωτεύουσας δεν έχει περιορισμένες χρονοθυρίδες είναι πιθανό να αντιμετωπίσουν σε κάποια φάση ανεπάρκεια μεταφορικής ικανότητας.

Οι προοπτικές του ανταγωνισμού στο μέλλον όσον αφορά στις εσωτερικές αγορές της Ευρώπης είναι αναπόδραστα συνδεδεμένες με τις εταιρίες χαμηλού κόστους. Μολονότι είναι φανερό ότι οι εθνικοί αερομεταφορείς και οι θυγατρικές τους έχουν βρει τρόπους να καταστέλλουν την εμφάνιση νέων συμβατικών ανταγωνιστών, η εξάλειψη όλων των νέων εταιριών χαμηλού κόστους δεν είναι πιθανή. Βέβαια η Lufthansa θα μπορούσε να εκτελέσει το δρομολόγιο Paris – Madrid, εάν το ήθελε, θα άξιζε όμως τον κόπο δεδομένης της πιθανότητας ευκολότερων, πιο ασφαλών επιλογών κάπου αλλού;

Πίνακας 2.30 Κατανομή των δημοφιλέστερων εσωτερικών πτήσεων ανά χώρα

> 50.000 θέσεις ανά εβδομάδα				
	1989	1992	1996	2000
Γαλλία	2	3	4	3
Γερμανία	1	1	0	0
Ιταλία	1	1	1	1
Νορβηγία	0	0	0	0
Ισπανία	1	1	1	1
Ηνωμένο Βασίλειο	0	2	2	2
40.000-49.999 θέσεις ανά εβδομάδα				
	1989	1992	1996	2000
Γαλλία	1	0	2	1
Γερμανία	1	0	2	3
Ιταλία	0	0	0	0
Νορβηγία	0	0	2	3
Ισπανία	0	0	0	0
Ηνωμένο Βασίλειο	1	0	1	2
30.000-39.999 θέσεις ανά εβδομάδα				
	1989	1992	1996	2000
Γαλλία	1	2	0	2
Γερμανία	1	2	2	3
Ιταλία	0	0	0	3
Νορβηγία	0	0	1	0
Ισπανία	0	1	1	5
Ηνωμένο Βασίλειο	2	2	1	0
10.000-29.999 θέσεις ανά εβδομάδα				
	1989	1992	1996	2000
Γαλλία	10	9	10	7
Γερμανία	15	13	11	16
Ιταλία	11	13	14	15
Νορβηγία	4	4	4	7
Ισπανία	11	9	12	14
Ηνωμένο Βασίλειο	4	3	4	6

Πηγή: OAG

Σημειώσεις

1. Μία άλλη επιλογή για τους νέους ανταγωνιστές για ορισμένες χώρες της Ε.Ε. είναι ο τομέας των αεροπλάνων-ταξί.
2. Η UTA, μία ιδιωτική αεροπορική εταιρία, εκτελούσε προγραμματισμένες πτήσεις μεγάλων αποστάσεων.
3. Οι παροχές της πολιτείας προς την Air France γίνονταν υπό την προϋπόθεση ότι θα επέτρεπε την πρόσβαση στις εσωτερικές πτήσεις στους ανταγωνιστές της.
4. Αυτό περιλάμβανε και τα εποχικά εισιτήρια, τα οποία δίνονταν με σημαντικές εκπτώσεις στους τακτικούς επιβάτες.
5. Ως αποτέλεσμα, η Euralair απέκτησε το 10% των μετοχών της Air Liberté (Flight International, 13-19 Δεκεμβρίου 1995, σελ. 6).
6. Η AOM-Air Liberté μετονομάστηκε σε Air Lib τον Αύγουστο του 2001 μετά την πώλησή της από την SAir Group στον Όμιλο HOLCO.
7. Περίπου τρία εκατομμύρια επιβάτες μετακινήθηκαν ετησίως με ναυλωμένες πτήσεις στην Ισπανία στις αρχές της δεκαετίας του 1990.
8. Η Κομισιόν αποφάσισε να μη ερευνήσει το θέμα.
9. Έξι δρομολόγια εκτελούνταν από τις δύο εταιρίες, όχι όμως σε ανταγωνιστικό επίπεδο.
10. Στην εγχώρια αγορά η Braathens αντιμετωπίζεται στη Νορβηγία ως ο εθνικός αερομεταφορέας.
11. Περίπου τρία εκατομμύρια επιβάτες μετακινήθηκαν ετησίως με ναυλωμένες πτήσεις εσωτερικού στις αρχές της δεκαετίας του 1990.

Βιβλιογραφία

“Οι προοπτικές του ανταγωνισμού στις αερομεταφορές στη Νορβηγία και την Νότια Σκανδιναβία”, S.J. Burns, MSc Thesis, Cranfield University, 1997.

Rio Sul			
Skyjet Brasil			
TABA			
TAM			
Tavaj			
Total			
Transair Int'al			
Transbrasil			
Trip			
VARIG			
VASP			
Via Brasil			
Unex Arilines			

Πηγή: JP Airline-Fleets International

Μέχρι το 1998, οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων σε σχέση με τις άλλες χώρες της Νότιας Αμερικής, ήταν υψηλές. Ο ανταγωνισμός για τις τιμές ήταν σχεδόν ανύπαρκτος, με τις εταιρίες να χρεώνουν τους ίδιους ναύλους και να μην προσφέρουν καμία έκπτωση. Για παράδειγμα, στην Ponte Aerea στις πυκνές πτήσεις που εκτελούνταν μεταξύ Rio de Janeiro και Sao Paolo, η Varig, η VASP και η Transbrasil καθόρισαν κοινή πολιτική, με τις τρεις εταιρίες να διαθέτουν επιβατική ικανότητα 50%,30% και 20% αντίστοιχα και να συνδυάζουν τα κόστη και τα έσοδά τους. Ήταν σαφές ότι οι υψηλές τιμές των εισιτηρίων αποτελούσαν αποτρεπτικό παράγοντα για την ανάπτυξη του τουρισμού και έτσι, τον Αύγουστο του 1997 η Βραζιλιάνικη Κυβέρνηση συνέστησε μία Επιτροπή να ερευνήσει το θέμα. Η συνηδειτοποίηση ότι η DAC επρόκειτο να εισαγάγει μέτρα προώθησης χαμηλότερων τιμών οδήγησε τις τρεις εταιρίες να προσφέρουν ναύλους με μεγάλη έκπτωση.

Τον Ιανουάριο του 1998, η DAC ανακοίνωσε ότι στο μέλλον οι ναυλωμένες πτήσεις εσωτερικού που θα εκτελούνταν από εταιρίες Βραζιλιάνικων συμφερόντων δεν θα υπόκεινται σε περιορισμούς ως προς τους ναύλους, με την προϋπόθεση ότι η αγορά τους θα γινόταν 48 ώρες νωρίτερα. Πριν από αυτό, όλες οι θέσεις των ναυλωμένων πτήσεων έπρεπε να πωλούνται ως μέρος ενός πακέτου που περιλάμβανε και διαμονή. Οι κανονισμοί επέτρεψαν και την αύξηση της μέγιστης έκπτωσης από 50% σε 65%. Οι περιορισμοί καταργήθηκαν, επίσης, και για τις εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στα κεντρικά αεροδρόμια των μεγάλων πόλεων. Η απήχηση αυτών των αλλαγών της πολιτικής στην μεταφορική ικανότητα φαίνεται στον Πίνακα 3.2, που δείχνει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων ανά εβδομάδα στα 30 πιο δημοφιλή δρομολόγια της χώρας από το 1989 έως το 2000.

Πίνακας 3.2 Προσφορά θέσεων στις 60 πρώτες πτήσεις εσωτερικού στη Βραζιλία

	1989		1992		1996		2000	
Δρομολόγια	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 6	141.721	22,1	143.339	23,0	156.066	19,4	251.699	21,6
Top 10	182.172	28,5	179.716	28,9	206.050	25,7	327.228	28,0
Top 20	255.713	40,0	247.825	39,8	292.992	36,5	442.151	37,9
Top 40	352.273	55,2	347.427	55,8	391.021	48,7	576.141	49,4
Top 60	421.809	65,9	416.622	66,9	465.547	58,0	682.199	58,5
Σύνολο	639.961		622.824		802.852		1.166.708	

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πρώτες έξι τομείς αντιπροσωπεύουν τα τρία δημοφιλέστερα δρομολόγια.

Τα μέτρα απελευθέρωσης που ανακοινώθηκαν από την DAC τον Ιανουάριο του 1998 είχαν σημαντικές επιπτώσεις όσον αφορά στον ανταγωνισμό στις τιμές των ναύλων. Εν αναμονή των αλλαγών, οι μεγάλοι παίκτες άρχισαν να προσφέρουν εισιτήρια με έκπτωση προς το τέλος του 1997. Η νέα ελεύθερη τιμολογιακή πολιτική πυροδότησε την κατάλυση της συμπαιγνίας στη γραμμή Rio – Sao Paulo από την Varig, την VASP και την Transbrasil. Το Μάρτιο του 1998, η TAM μείωσε τις τιμές των εισιτηρίων μεταξύ του Ρίο και του Σάο Πάολο, κάνοντας τις άλλες εταιρίες να ακολουθήσουν το παράδειγμά της. Μέχρι την άνοιξη του 1998, η Varig προσέφερε εισιτήρια για τις νυχτερινές πτήσεις με έκπτωση έως και 55% κάτω από την κανονική και 30% έκπτωση για ημερήσια δρομολόγια, ενώ η Transbrasil διέθετε εισιτήρια με 45% έκπτωση και η VASP με 60%. Ο γενικός αντίκτυπος των εκπτώσεων ήταν η μείωση της τιμής των ναύλων μεταξύ 25% και 30% (Airline Business, Οκτώβριος 1998). Λόγω της μεγάλης πτώσης των κερδών σε συνδυασμό με την πενιχρή οικονομική κατάσταση που επικρατούσε στη Βραζιλία, ο αντίκτυπος στην οικονομική δραστηριότητα των τεσσάρων μεγάλων εταιριών της χώρας ήταν δραματική, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.3.

Η έλευση της πρώτης εταιρίας χαμηλού κόστους της χώρας, της GOL, τον Ιανουάριο του 2001 επιδείνωσε την ήδη επαπειλούμενη κατάσταση των βασικών παικτών. Η νέα αεροπορική εταιρία με στόλο Boeing 737-700 βάσισε τη φιλοσοφία της στο δοκιμασμένο και επιτυχές μοντέλο της Southwest. Ο ανταγωνισμός της βασίζεται στην προσφορά αρκετά πιο φτηνών εισιτηρίων σε σχέση με τους κανονικής χρέωσης παροχείς. Η μέγιστη τιμή του εισιτηρίου για την πτήση Sao Paulo –Brazilia είναι, για παράδειγμα, 199 δολάρια, όταν της TAM και της Varig ανέρχεται στα 308 και της VASP στα 270 δολάρια. Οι κυρίαρχες εταιρίες είχαν, επίσης, να αντιμετωπίσουν την αυξημένη προσφορά θέσεων στην πτήσεις εσωτερικού από τις εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων. Ο Πίνακας 3.4 δείχνει το μερίδιο της αγοράς των εταιριών για τους δέκα πιο δημοφιλείς προορισμούς της χώρας, ενώ ο Πίνακας 3.5 αποκαλύπτει την επίδραση των παραπάνω εξελίξεων σε σχέση με το συνολικό αριθμό των τομέων που ανταγωνίζονται οι εταιρίες.

Πίνακας 3.3 Καθαρά αποτελέσματα των μεγαλύτερων αερογραμμών (\$εκατομμύρια)

	1996	1997	1998	1999	2000
Varig	-60,4	25,8	-21,9	-52,5	-97,6
VASP	154,6	44,8	-157,0	-51,1	62,5
Transbrasil	-38,1	68,0	165,9	-48,6	-116,3
TAM	55,6	12,6	13,2	-71,5	22,7

Πηγή: Airline Business. (Τα αποτελέσματα της TAM της περιόδου 1997-2000 αναφέρονται στις μετοχές της TAM.)

Πίνακας 3.4 Τα δέκα πιο δημοφιλή δρομολόγια στη Βραζιλία το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
146.318	Rio de Janeiro-Sao Paulo	0,24	Varig 36 TAR 25 Vasp 20 Transbrasil 8 Rio-Sul 6 TAM 4*
57.251	Sao Paulo-Brasilia	0,19	TAR 27 Nordeste 19 Varig 18 Transbrasil 16 Vasp 15 TAM 5
48.130	Sao Paulo-Curitiba	0,25	TAR 42 Rio-Sul 18 Varig 14 TAM 11 Vasp 10 Transbrasil 4
44.138	Sao Paulo-Belo Horizonte	0,27	TAR 32 Rio-Sul 30 VASP 25 Varig 8 TAM 5
30.537	Rio do Janeiro-Brasilia	0,25	Varig 38 Vasp 22 Transbrasil 16 Rio-Sul 14 TAM 10
30.537	Sao Paulo-Salvador	0,28	Varig 38 Transbrasil 23 TAM 21 Vasp 16
25.862	Rio de Janeiro-Belo Horizonte	0,36	Rio-Sul 50 TAR 34 Transbrasil 10 Varig 6
23.634	Sao Paulo-Porto Alegre	0,35	Varig 52 Vasp 22 Transbrasil 16 TAM 10
19.986	Rio de Janeiro-Salvador	0,27	Varig 36 Vasp 26 Transbrasil 23 TAM 15
17.397	Brasilia-Goiania	0,31	TAM 47 Vasp 31 Rio-Sul 12 Varig 10

Πηγή: OAG (*2 άλλες εταιρίες δραστηριοποιούνται σε αυτό το δρομολόγιο με την κάθε μία να παρέχει ποσοστό θέσεων <1%.)

Πίνακας 3.5 Εξέλιξη του ανταγωνισμού στη Βραζιλία

Τομείς με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	315	283	464	280
2 εταιρίες	73	60	89	96
3 εταιρίες	35	37	38	60
4 εταιρίες	20	25	12	35
5 εταιρίες	6	2	6	22
6 εταιρίες	0	6	4	2
7 εταιρίες	0	2	2	3
8 εταιρίες	0	0	0	1
Σύνολο	449	415	615	499

Πηγή: OAG

Η Transbrasil, η VASP και η Varig επηρεάστηκαν αρνητικά από τον πόλεμο των τιμών, την υποτίμηση του νομίσματος και την οικονομική επιβράδυνση. Στη διάρκεια του 2001 μερικά από τα αεροσκάφη της Transbrasil επαναποκτήθηκαν από τους εκμισθωτές και τώρα βρίσκεται στη διαδικασία μείωσης του εργατικού της δυναμικού από 2.900 στο ένα τρίτο. Από το συνολικό της στόλο των τριών Boeing 767-200 και των επτά Boeing 737-300, τα τρία έχουν αποσυρθεί προς το παρόν. (Ο Πίνακας 3.6 αναφέρει λεπτομέρειες σχετικά με το στόλο που χρησιμοποιούν μέχρι τώρα οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες της Βραζιλίας). Παρόλο που ένα χρόνο νωρίτερα υπήρχε η υποψία ότι η εταιρία πιθανόν να συγχωνευθεί με την TAM, κάτι τέτοιο δε συνέβη. Από τότε η εταιρία προχώρησε σε συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό (code sharing) με την Varig για το δρομολόγιο Rio – Sao Paulo,

εγκαταλείποντας αποτελεσματικά τις δικές της πτήσεις γι' αυτό το δρομολόγιο. Επέτρεψε, ακόμα, στη Varig να παρέχει επιπλέον υπηρεσίες στην Πορτογαλία κάνοντας χρήση των δικαιωμάτων που είχε εγκαταλείψει.

Η VASP επίσης αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα που την ανάγκασαν να αποσυρθεί εντελώς από τις διεθνείς αερομεταφορές. Αφού υπέστη μεγάλες ζημιές το 1998 και 1999, η εταιρία επέστρεψε στην κερδοφορία επικεντρώνοντας τις δραστηριότητές της στην εσωτερική αγορά. Μεταξύ 1998 και 2000 η VASP μείωσε το προσωπικό της κατά το ήμισυ και απέσυρε το στόλο της των δέκα αεροσκαφών τύπου MD-11. Αυτή τη στιγμή ο στόλος της αποτελείται από τρία Airbus 300B2, 21 Boeing 737-200, τρία Boeing 737-300 και δύο φορτηγά αεροσκάφη τύπου Boeing 727-200. Με εξαίρεση τα Boeing 737-300 η μέση ηλικία του στόλου είναι πάνω από 20 έτη.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.3 η Varig δεν έβγαλε κέρδος από το 1997. Οι πιο πρόσφατες ανακοινώσεις της σχετικά με την οικονομική της κατάσταση αφορούν ακόμα χειρότερα αποτελέσματα ωστόσο, με απώλειες της τάξης των 199 εκατομμυρίων δολαρίων για το πρώτο εξάμηνο του 2001. Η εταιρία κατηγορεί για την επιδείνωση της οικονομικής της κατάστασης την υποτίμηση του νομίσματος έναντι του αμερικάνικου δολαρίου καθώς και την υψηλή φορολογία. Ένας άλλος λόγος είναι και οι μεγάλοι τόκοι που πληρώνει για τα δάνεια.

Εκμεταλλεζόμενη τα προβλήματα των τριών, παραδοσιακών δυνάμεων, η νεοεισερχόμενη χαμηλού κόστους GOL καθιερώθηκε γρήγορα στην εσωτερική αγορά. Μόλις έξι μήνες μετά την έναρξη των δραστηριοτήτων της, η εταιρία αντιπροσώπευε το 5% του μεριδίου της αγοράς. Μέχρι το τέλος του 2001 και έχοντας έναν στόλο από δέκα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-700 αναμένεται η αύξηση να φτάσει στο 9%.

Πίνακας 3.6 Στόλος αεροπορικών εταιριών στη Βραζιλία το καλοκαίρι του 2001

Εταιρία	Στόλος
Fly	3 Boeing 727-200
GOL	9 Boeing 737-700
Interbrasil Star	6 Brasilia
Nacional	2 Boeing 737-200
Nordeste	4 Boeing 737-500, 5 Fokker 50, 3 Brasilia
Pantanal	7 ATR 42
Passaredo	3 Brasilia
Penta	3 Brasilia, 2 Bandeirante
Rico	3 Brasilia, 4 Bandeirante
Rio Sul	3 Boeing 737-300, 14 Boeing 737-500, 14 Embraer RJ145, 1 Fokker 50, 8 Brasilia
TABA	2 FH-227, 1 Bandeirante
TAM	7 Airbus 330, 18 Airbus 320, 6 Airbus 319, 50 Fokker 100, 1 Fokker 50
Tavaj	2 F27-600, 1 Brasilia, 7 Bandeirante
Total	4 ATR 42, 2 Boeing 727-200F, 1 Bandeirante
Transbrasil	3 Boeing 767-200, 7 Boeing 737-300
Trip	1 ATR 42, 2 Brasilia
VARIG	16 MD-11, 6 Boeing 767-300, 6 Boeing 767-200, 1 Boeing 737-800, 5 Boeing 737-700, 4 Boeing 737-400, 36 Boeing 737-300

VASP	3 Airbus 300B2, 21 Boeing 737-200, 3 Boeing 737-300, 2 Boeing 727F
Via Brasil	1 Boeing 727-200

Πηγή: JP Airline-Fleets International, ATI βάση δεδομένων

Έχοντας να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα της υποτίμησης του νομίσματος, τους υψηλούς φόρους, την οικονομική ύφεση και τον αυξημένο ανταγωνισμό από τις χαμηλού κόστους εταιρίες προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτήσεων, είναι εξαιρετικά δύσκολη η επιβίωση και για τις τρεις δεσπόζουσες εταιρίες. Η συγχώνευση της παλιάς φρουράς φαίνεται να είναι αναπόφευκτη. Το επίπεδο του ανταγωνισμού, που η απελευθέρωση επέφερε στην εσωτερική αγορά της Βραζιλίας, είναι σημαντικό. Παραδειγματικά, ο Πίνακας 3.7 αναφέρει τις πρωινές πτήσεις διαθέσιμες ημερησίως από το Ρίο στο Σάο Πάολο. Από τις 06.15 το πρωί έως το βράδυ αναχωρεί πτήση κάθε 6,5 λεπτά προς κάθε κατεύθυνση, προσφέροντας σχεδόν 14.000 θέσεις για τις δύο πόλεις.

Πίνακας 3.7 Πρωινές πτήσεις από Ρίο για Σάο Πάολο το καλοκαίρι του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
06.16	Vasp	Boeing 737-300	132
06.23	TAM	Airbus 319	122
06.30	Rio-Sul	Boeing 737-300	132
06.30	Varig	Boeing 737-300	132
06.44	Rio-Sul	Boeing 737-500	117
06.46	TAM	Airbus 319	122
07.00	Vasp	Boeing 737-300	132
07.00	Rio-Sul	Boeing 737-300	132
07.00	Varig	Boeing 737-300	132
07.00	Varig	Boeing 737-300	132
07.14	Varig	Boeing 737-300	132
07.15	TAM	Fokker 100	100
07.16	TAM	Airbus 319	122
07.20	Varig	Boeing 737-300	132
07.30	Rio-Sul	Boeing 737-300	132
07.40	GOL	Boeing 737-700	144
07.44	TAM	Airbus 319	170
07.45	Varig	Boeing 737-200	109
07.56	Varig	Boeing 737-300	132
08.16	TAM	Airbus 319	122
08.32	Varig	Boeing 737-300	132
08.40	TAM	Fokker 100	100
08.44	TAM	Airbus 319	122
08.46	Vasp	Boeing 737-300	132
09.00	Varig	Boeing 737-300	132
09.14	TAM	Airbus 319	122
09.16	Varig	Boeing 737-300	132
09.30	Vasp	Boeing 737-300	132
09.34	Varig	Boeing 737-300	132
09.44	TAM	Airbus 319	122
09.46	Varig	Boeing 737-300	132

09.50	Rio-Sul	Boeing 737-500	117
09.50	Varig	Boeing 737-300	132
10.10	Varig	Boeing 737-300	132
10.16	TAM	Airbus 319	122
10.28	Rio-Sul	Boeing 737-300	132
10.34	Vasp	Boeing 737-300	132
10.35	<i>Transbrasil</i>	<i>Boeing 737-300</i>	132
10.44	TAM	Airbus 319	122
11.00	<i>TAM</i>	<i>Boeing 757</i>	202
11.02	Varig	Boeing 737-300	132
11.10	<i>Varig</i>	<i>Boeing 737-400</i>	158
11.10	<i>TAM</i>	<i>Fokker 100</i>	100
11.10	<i>Vasp</i>	<i>Boeing 737-300</i>	148
11.14	TAM	Airbus 319	122
11.20	Vasp	Boeing 737-300	132
11.30	GOL	Boeing 737-700	144
11.32	Varig	Boeing 737-300	132
11.35	<i>Fly</i>	<i>Boeing 737-200</i>	163
11.40	<i>TAM</i>	<i>Fokker 100</i>	100
11.44	<i>TAM</i>	<i>Airbus 319</i>	122
11.46	<i>Vasp</i>	<i>Boeing 737-200</i>	109
11.58	Vasp	Boeing 737-300	132

Πηγή: OAG (Οι πτήσεις με πλάγια γραφή εκτελούνται από και προς τα διεθνή αεροδρόμια των δύο πόλεων, εκτός από αυτές της GOL οι οποίες γίνονται μεταξύ του διεθνούς αεροδρομίου του Ρίο και του κεντρικού του Σάο Πάολο).

3.2 Επιπτώσεις της απελευθέρωσης στην εσωτερική αγορά του Καναδά

Τα έντεκα χρόνια που ακολούθησαν την απόκτηση της Wardair από τις Καναδικές Αερογραμμές το 1989, η Air Canada και οι Καναδικές Αερογραμμές κυριάρχησαν στην εσωτερική αγορά του Καναδά. Παρόλο που η απελευθέρωση της αγοράς το 1984 επέτρεψε στην εταιρία ναυλωμένων πτήσεων Wardair να εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις, οι άλλες εταιρίες προγραμματισμένων πτήσεων γρήγορα ενώθηκαν στην Air Canada και τη CP Air (μετονομάστηκε σε Canadian το 1986). Η μεγάλη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και η πολιτική χαμηλού κόστους της Wardair είχε σαν αποτέλεσμα όλες να υποστούν ζημίες και, μοιραία, η εταιρία που δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει οικονομικά απέτυχε. Συγκρινόμενες με τις αντίστοιχες των Η.Π.Α. οι δύο Καναδικές αεροπορικές εταιρίες που επιβίωσαν ήταν σχετικά μικρές και φαινόταν απίθανο να μπορέσουν να επιβιώσουν μακροπρόθεσμα ως ανεξάρτητες εταιρίες (Williams, 1994). Μολονότι και οι δύο εταιρίες αντιμετώπισαν σοβαρά οικονομικά προβλήματα στις αρχές του 1990, υπήρχε μεγάλη αντίσταση για να συγχωνευθούν. Τελικά, ακολούθησαν διαφορετικούς δρόμους και ενώθηκαν με αεροπορικές εταιρίες των Η.Π.Α., η Air Canada με την Continental και η Canadian με την American.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1990, οι μόνες εταιρίες που ναύλωναν μεγάλα αεροσκάφη στη χώρα, εκτός από την Air Canada την Canadian και τις θυγατρικές τους, ήταν οι εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων, των οποίων η δραστηριότητα ήταν επικεντρωμένη, κυρίως, στις διεθνείς πτήσεις. Στον Πίνακα 3.8 καταγράφονται λεπτομερώς οι αεροπορικές εταιρίες που εκτελούσαν προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτήσεις στον Καναδά μέχρι το 1990. Αυτή η κατάσταση άρχισε να μεταβάλλεται το 1996 όταν η WestJet, μία χαμηλού κόστους

αεροπορική εταιρεία ακολουθώντας το μοντέλο Southwest, δρομολόγησε πτήσεις από το Κάλγκαρι. Μέχρι τις αρχές του 2001, η εταιρία εκτελούσε πτήσεις σε 16 προορισμούς (οι 12 εκ των οποίων αφορούσαν το Δυτικό Καναδά) και διέθετε ένα στόλο από 22 Boeing 737-200, κατέχοντας το 14% του μεριδίου αγοράς στο εσωτερικό. Όπως έκαναν και άλλες, χαμηλού κόστους εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων στον κόσμο, η WestJet δημιούργησε νέους προορισμούς αποφεύγοντας, έτσι, να προκαλέσει τις δύο ηγετικές εταιρίες σχετικά με την βασική τους επιβατική κίνηση.

Πίνακας 3.8 Προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτήσεις στον Καναδά από το 1991

Εταιρία	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
Air Canada	[Bar spanning '91 to '01]										
Air Club	[Bar spanning '91 to '01]										
Air Transat	[Bar spanning '91 to '01]										
Canada 3000	[Bar spanning '91 to '01]										
Canadian	[Bar spanning '91 to '01]										
CanJet	[Bar spanning '91 to '01]										
Royal	[Bar spanning '92 to '01]										
Skyservice	[Bar spanning '94 to '01]										
WestJet	[Bar spanning '96 to '01]										

Πηγή: JP Airline-Fleets International

Μέχρι το τέλος του 1990, η οικονομική κατάσταση της Canadian είχε χειροτερέψει σε τέτοιο βαθμό που η Κυβέρνηση δεν είχε άλλη επιλογή παρά να επιτρέψει στην Air Canada να την εξαγοράσει, όπως και έγινε τον Ιανουάριο του 2000. Η Onex τον Αύγουστο του 1999 έκανε μία επιθετική προσφορά για την εξαγορά της Air Canada και της Canadian πριν να τις συγχωνεύσει, κάτι τέτοιο όμως δεν συνέβη. Με τις συγχωνευμένες πλέον Air Canada και Canadian να εξυπηρετούν το 80% της επιβατικής κίνησης στο εσωτερικό, υπήρχαν πολλές υποψίες ότι δημιουργήθηκε μία μονοπωλιακή κατάσταση και, επομένως, θα έπρεπε να ενθαρρυνθούν και άλλες εταιρίες να μπου ανταγωνιστικά στην αγορά. Τελικά, η ελπίδα για ανταγωνισμό προήλθε από τις υπάρχουσες εταιρίες ναυλωμένων πτήσεων. Η Royal Aviation, που συγχωνεύθηκε με την Canada 3000 την άνοιξη του 2001, εκτελούσε δρομολόγια εσωτερικών και διεθνών ναυλωμένων πτήσεων από το 1992, αλλά εισήλθε στην αγορά των προγραμματισμένων πτήσεων μόλις τον Οκτώβριο του 1999. Αμέσως πριν από την εξαγορά της, η Royal ήταν η μεγαλύτερη εταιρία ναυλωμένων πτήσεων χαμηλού κόστους με δραστηριότητα στις ανατολικές περιοχές του Καναδά. Η διευρυμένη Canada 3000, που ήταν προηγουμένως, μία εταιρία ναυλωμένων πτήσεων και ιδρύθηκε το 1988, τώρα λειτουργεί διαθέτοντας στόλο 40 αεροσκαφών μικρών και μεγάλων αποστάσεων και έχει μερίδιο αγοράς στο εσωτερικό, παρόμοιο με αυτό της WestJet.

Εκτός από την Canada 3000, τη Royal και τη WestJet, δύο νέες εταιρίες χαμηλού κόστους έκαναν την εμφάνισή τους στην αγορά, και οι δύο όμως άντεξαν για μικρό χρονικό διάστημα. Η CanJet, εταιρία χαμηλού κόστους με έδρα το Χάλιφαξ, ξεκίνησε τη λειτουργία της το Σεπτέμβριο του 2000 δέχτηκε όμως την πολύ επιθετική αντίδραση της Air Canada. Ο εθνικός αερομεταφορέας μείωσε τους ναύλους σχεδόν ως και 80% σε δρομολόγια στα οποία ανταγωνίζονταν με την CanJet. Παρά το γεγονός ότι κέρδισε τη δικαστική διαμάχη εναντίον της Air Canada για την

ληστική τιμολογιακή πολιτική της, η εταιρία εξαγοράστηκε από την Canada 3000 οχτώ μόλις μήνες αργότερα. Η Roots Air, μία εταιρία χαμηλού κόστους που ιδρύθηκε από την εταιρία ναυλωμένων πτήσεων Skyservice, άντεξε για έξι μόλις εβδομάδες. Η Air Canada εξέταζε το ενδεχόμενο να συστήσει τη δική της εταιρία χαμηλού κόστους, έχοντας όμως και την πιθανότητα να χρησιμοποιήσει για αυτό το σκοπό τη Roots Air. Στο τέλος, η Air Canada κατάφερε να φτάσει σε συμφωνία με τους υπαλλήλους της και μάλλον θα ακολουθήσει την πρώτη επιλογή της.

Προκειμένου να σχηματισθεί μία εικόνα για τις ανταγωνιστικές συνθήκες που επικρατούν τώρα στα κυριότερα δρομολόγια στον Καναδά, λεπτομέρειες για τις ημερήσιες πτήσεις για αυτά (Montreal - Toronto, Toronto - Vancouver, Vancouver - Calgary) δίνονται στους Πίνακες 3.9, 3.10 και 3.11. Όπως είναι φανερό, στο πιο δημοφιλές δρομολόγιο η Air Canada πραγματοποιεί 24 πτήσεις ημερησίως ναυλώνοντας μία ευρεία γκάμα αεροσκαφών. Η Air Nova, που είναι θυγατρική της, επίσης εκτελεί έξι καθημερινές πτήσεις μεταξύ των κεντρικών αεροδρομίων του Ντορβάλ και του Τορόντο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο εθνικός αερομεταφορέας να προσφέρει το 75% των θέσεων και το 73% της συχνότητας των πτήσεων. Ο ανταγωνισμός προέρχεται από την Canada 3000, κυρίως, με δέκα πτήσεις ημερησίως, όλες, εκτός από μία, με αεροσκάφη Boeing 737-200, που εκτελούνται από την Royal. Αυτό ισοδυναμεί με το 22% των προσφερόμενων θέσεων και το 25% της συχνότητας των πτήσεων αυτού του δρομολογίου. Η άλλη εταιρία που δραστηριοποιείται, η Air Transat, εκτελούσε μόνο μία πτήση και αυτή αποτελούσε ενδιάμεσο σταθμό της πτήσης Montreal - Vancouver.

Η Air Canada έχει προγραμματίσει σήμερα 16 πτήσεις ημερησίως με διαφόρων τύπων αεροσκάφη, πράγμα που ισοδυναμεί με το 78% του συνολικού αριθμού των προσφερόμενων θέσεων και το 80% της συχνότητας των πτήσεων γι' αυτό το δρομολόγιο. Όπως συμβαίνει και με το δρομολόγιο Montreal - Toronto ο ανταγωνισμός προέρχεται κυρίως από την Canada 3000, η οποία πραγματοποιεί τρεις απευθείας πτήσεις ημερησίως με Boeing 757. (Η εταιρία εκτελεί και δύο μη απευθείας πτήσεις αλλά αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτήν την ανάλυση). Έτσι η Air Canada κατέχει το 14% των προσφερόμενων θέσεων και το 15% της συχνότητας των πτήσεων γι' αυτό το δρομολόγιο. Ο μόνη άλλη εταιρία, η Air Transat, εκτελεί μόνο μία πτήση με αεροσκάφος Lockheed Tristar χωρητικότητας 362 θέσεων, αντιπροσωπεύοντας το 8% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας.

Για το δρομολόγιο Vancouver - Calgary, η WestJet καλύπτει το 28% της μεταφορικής ικανότητας καθημερινά με εννιά απευθείας πτήσεις με Boeing 737-200. Η Air Canada, όπως και στα δύο προηγούμενα δρομολόγια, προσφέρει τις περισσότερες θέσεις με τη μεγαλύτερη συχνότητα. Το μερίδιο αγοράς της, ωστόσο, δεν είναι τόσο μεγάλο όσο στον ανατολικό Καναδά και στα διηπειρωτικά ταξίδια. Σε αυτά τα δυτικά δρομολόγια εκτελεί 21 πτήσεις ημερησίως, κυρίως με αεροσκάφη Boeing 737-200, καλύπτοντας το 60% της μεταφορικής ικανότητας και το 64% της συχνότητας των πτήσεων. Η Canada 3000 επίσης εκτελεί τρεις απευθείας πτήσεις ημερησίως, πράγμα που ισοδυναμεί με το 14% των προσφερόμενων θέσεων και το 15% της συχνότητας των πτήσεων αυτού του δρομολογίου.

Πίνακας 3.9 Πτήσεις από Μόντρεαλ προς Τορόντο το καλοκαίρι του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
06.00	Air Canada	Airbus 319	112
06.15	Air Canada	Candair RJ	50
06.30	Air Canada	Boeing 767-200	191
06.30	Air Nova*	Dash 8-100	37
06.45	Air Canada	Airbus 320	132
07.00	Canada 3000	Boeing 757	226
07.00	Air Transat	L-1011	362
07.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
07.00	Air Nova*	Dash 8-100	37
07.30	Air Canada	Airbus 320	132
07.45	Canada 3000	Boeing 737-200	122
08.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
09.00	Canada 3000	Boeing 737-200	122
09.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
09.00	Air Nova*	Dash 8-100	37
10.00	Air Canada	Airbus 340	284
10.30	Canada 3000	Boeing 737-200	122
11.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
11.40	Canada 3000	Boeing 737-200	122
12.00	Air Canada	Airbus 320	132
13.00	Air Canada	Boeing 767-200	191
13.30	Canada 3000	Boeing 737-200	122
14.00	Air Canada	Airbus 330-300	292
14.15	Air Nova*	Dash 8-100	37
15.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
16.00	Canada 3000	Boeing 737-200	122
16.00	Air Canada	Airbus 330-300	292
16.15	Air Nova*	Dash 8-100	37
16.30	Air Canada	Airbus 320	132
17.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
17.30	Air Canada	Airbus 320	132
18.00	Canada 3000	Boeing 737-200	122
18.00	Air Canada	Boeing 767-200	191
18.15	Air Nova*	Dash 8-100	37
18.30	Air Canada	Boeing 767-200	191
19.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
20.00	Canada 3000	Boeing 737-200	122
20.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
21.00	Air Canada	Boeing 737-200	111
22.00	Canada 3000	Boeing 737-200	122
22.00	Air Canada	Airbus 319	112

Πηγή: OAG (*Η Air Nova είναι θυγατρική της Air Canada. Οι πτήσεις της προσγειώνονται στο κεντρικό αεροδρόμιο του Τορόντο. Οι πτήσεις αφορούν μία Πέμπτη του Σεπτεμβρίου).

Πίνακας 3.10 Πτήσεις από Τορόντο προς Βανκούβερ το καλοκαίρι του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
07.15	Air Canada	Boeing 76-30	203
08.15	Air Canada	Airbus 340	284
08.45	Air Canada	Airbus 340	284
09.15	Air Canada	Boeing 747-400	421
09.20	Canada 3000	Boeing 757	226
09.30	Air Transat	L-1011	362
10.15	Air Canada	Boeing 767-200	191
11.15	Air Canada	Boeing 767-200	191
12.15	Air Canada	Boeing 767-300	203
13.15	Air Canada	Boeing 767-300	203
14.10	Canada 3000	Boeing 757	226
14.15	Air Canada	Boeing 767-200	191
15.15	Air Canada	Boeing 767-200	191
16.15	Air Canada	Boeing 767-300	203
17.15	Air Canada	Airbus 330-300	292
18.30	Air Canada	Boeing 767-200	191
18.30	Canada 3000	Boeing 757	226
19.30	Air Canada	Boeing 767-300	203
20.30	Air Canada	Boeing 767-200	191
21.45	Air Canada	Boeing 767-300	203

Πηγή: OAG (Μόνο οι non-stop πτήσεις περιλαμβάνονται).

Πίνακας 3.11 Πτήσεις από Βανκούβερ προς Κάλγκαρι το καλοκαίρι του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
06.50	Air Canada	Boeing 737-200	110
07.00	WestJet	Boeing 737-200	120
07.55	Air Canada	L-1011	132
08.30	Air Canada	Boeing 767-300	112
08.45	WestJet	Boeing 737-200	120
09.00	Air Canada	Boeing 737-200	110
09.05	Canada 3000	Boeing 737-200	122
10.00	Air Canada	Boeing 737-200	110
10.10	WestJet	Boeing 737-200	120
10.30	Air Canada	Boeing 737-200	110
11.00	Air Canada	Boeing 737-200	110
11.30	Air Canada	Boeing 737-200	110
11.30	WestJet	Boeing 737-200	120
12.00	Air Canada	Boeing 767-300	203
12.30	Air Canada	Airbus 319	112
13.00	Air Canada	Boeing 727-200	110
13.05	Canada 3000	Boeing 757	226
13.15	Air Canada	Fokker 28	55
13.30	Air Canada	Airbus 319	112
14.00	WestJet	Boeing 737-200	120
14.00	Air Canada	Boeing 737-200	110
15.15	Air Canada	Boeing 737-200	110

15.35	WestJet	Boeing 737-200	120
16.15	Air Canada	Airbus 320	132
17.15	Air Canada	Boeing 737-200	110
18.15	Air Canada	Boeing 737-200	110
18.20	Canada 3000	Boeing 737-200	122
18.55	WestJet	Boeing 737-200	120
19.15	Air Canada	Airbus 319	112
20.15	WestJet	Boeing 737-700	140
20.15	Air Canada	Boeing 737-200	110
21.20	WestJet	Boeing 737-200	120
21.30	Air Canada	Boeing 737-200	110

Πηγή: OAG Μόνο οι non-stop πτήσεις περιλαμβάνονται).

Προκειμένου δοθεί μία ένδειξη των επιπτώσεων της απελευθέρωσης στην εσωτερική αγορά του Καναδά συνολικά, ο Πίνακας 3.12 δείχνει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων ανά εβδομάδα τα καλοκαίρια του 1989, 1992, 1996 και 2000 στα πιο δημοφιλή δρομολόγια της χώρας. Όπως φαίνεται, ενώ η συνολική μεταφορική ικανότητα έπεσε μεταξύ 1989 και 2000 η αναλογία των θέσεων που διατέθηκαν στους πιο δημοφιλείς προορισμούς αυξήθηκε.

Πίνακας 3.12 Προσφερόμενες θέσεις στις 60 πρώτες των πτήσεων εσωτερικού στον Καναδά

Δρομολόγια	1989		1992		1996		2000	
	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 6	167.684	16,0	163.378	17,1	183.148	18,0	181.923	20,4
Top 10	247.977	23,7	233.886	24,4	266.740	26,2	254.832	28,6
Top 20	390.210	37,3	353.676	36,9	393.695	38,6	381.321	42,8
Top 40	528.787	50,6	486.469	50,8	516.999	50,7	482.374	54,2
Top 60	604.728	57,9	557.353	58,2	599.993	58,8	554.365	62,3
Σύνολο	1.045.256		958.179		1.019.659		890.340	

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πρώτες έξι τομείς αντιπροσωπεύουν τα τρία δημοφιλέστερα δρομολόγια.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός στους πιο πολυσύχναστους προορισμούς φαίνεται στον Πίνακα 3.13, που δείχνει τις αλλαγές στο επίπεδο του ανταγωνισμού όσον αφορά στα δρομολόγια μεταξύ 1989 και 2000. Μόνο 41 από τα 908 δρομολόγια, που εκτελούνταν το 2000, όπως καταδεικνύονται από την OAG, εξυπηρετούνταν από περισσότερες από δύο εταιρίες. Το 1989 ο αντίστοιχος αριθμός ήταν 47 δρομολόγια. Αρκετά από αυτά τα δρομολόγια εξυπηρετούνταν από ανεξάρτητες εταιρίες με χαμηλή συχνότητα, δημιουργώντας έτσι την τάση να μεγαλοποιείται το επίπεδο του ανταγωνισμού. Ο Πίνακας 3.14, στον οποίο καταγράφεται η κατανομή των προσφερόμενων θέσεων των εταιριών που δραστηριοποιούνταν στα δέκα πιο δημοφιλή δρομολόγια της χώρας το 2000, δείχνει ξεκάθαρα την κυρίαρχη θέση της Air Canada στην εσωτερική αγορά.

Πίνακας 3.13 Εξέλιξη του ανταγωνισμού στον Καναδά

Τομείς με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	775	749	655	689
2 εταιρίες	250	259	276	178
3 εταιρίες	35	20	34	27
4 εταιρίες	6	3	9	12
5 εταιρίες	0	2	2	0
6 εταιρίες	6	1	0	2
7 εταιρίες	0	1	0	0
8 εταιρίες	0	0	2	0
Σύνολο	1.072	1.035	978	908

Πηγή: OAG

Πίνακας 3.14 Οι δέκα πιο δημοφιλείς προορισμοί του Καναδά το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
81.601	Montreal – Toronto	0,44	Air Canada 62 Canadian 17 Royal 15 Air Transat 6
53.020	Toronto – Vancouver	0,43	Air Canada 57 Canadian 31 Royal 4 Air Transat 8
47.302	Toronto - Ottawa	0,48	Air Canada 60 Canadian 35 Royal 5
41.879	Vancouver – Calgary	0,32	Air Canada 42 Canadian 30 WestJet 24 Air Transat 4
30.566	Toronto – Calgary	0,60	Air Canada 74 Canadian 22 Air Transat 4
28.850	Calgary – Edmonton	0,54	Canadian 63 WestJet 29 Air Canada 8
28.196	Vancouver – Victoria	0,25	Air Canada 37 Canadian 27 West Coast Air 11 Helijet 11
27.898	Toronto – Halifax	0,40	Air Canada 54 Canadian 30 Royal 12 Air Transat 4
21.994	Toronto – Winnipeg	0,40	Air Canada 53 Canadian 32 Royal 11 Air Transat 4
19.551	Vancouver – Edmonton	0,3	Canadian 33 WestJet 32 Air Canada 30 Air Transat 5

Πηγή: OAG

3.3 Επιπτώσεις της απελευθέρωσης στην εσωτερική αγορά της Κίνας

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980 η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Κίνας (Civil Aviation Administration of China), πραγματοποιούσε όλες τις αεροπορικές μεταφορές στην Κίνα. Η διαδικασία μεταμόρφωσης αυτού που ήταν τμήμα του στρατού σε βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών με βάση τους κανόνες του εμπορίου ξεκίνησε στα τέλη του 1970. Το 1979 τα έξι περιφερειακά γραφεία που σχημάτισαν έναν από τους τέσσερις διοικητικούς δεσμούς της CAAC, έγινε αυτό που στην ουσία ήταν κέντρο κόστους και κερδών. Το 1987 ξεκίνησε το δεύτερο στάδιο της μεταμόρφωσης, στόχος του οποίου ήταν διαχωρίσει τον ελεγκτικό μηχανισμό του CAAC από το ρόλο του ως παροχέα αεροπορικών μεταφορών και υπηρεσιών. Αυτό περιλάμβανε τέσσερα στοιχεία: μείωση του αριθμού των διοικητικών επιπέδων της CAAC σε δύο, εγκαθίδρυση μίας κύριας εταιρίας στην

έδρα κάθε μίας από τα έξι περιφερειακά γραφεία, διαχωρισμός των λειτουργιών του αεροδρομίου και των αερομεταφορών και διευκόλυνση της εισόδου νέων εταιριών στην αγορά (Wang, 1989). Η China Southwestern και η China Eastern ήταν οι πρώτες βασικές αεροπορικές εταιρίες που ιδρύθηκαν με την πολιτική να εφαρμόζεται αρχικά στα γραφεία στην Chengdu και στη Σαγκάη, ως απάντηση στην είσοδο στην αγορά των Sichuan Airlines και Shanghai Airlines. Την επιτυχημένη εμφάνιση αυτών των δύο εταιριών ακολούθησε ο σχηματισμός άλλων στα εναπομείναντα τέσσερα γραφεία (Zhang, 1998). Λόγω της απουσίας τοπικού ανταγωνισμού, ωστόσο, τα γραφεία στο Guangzhou και Shenyang δεν εκμεταλλεύτηκαν αυτήν την κατάσταση μέχρι το 1991. Στον Πίνακα 3.15 αναγράφονται οι έξι εταιρίες και οι κύριες βάσεις λειτουργίας τους.

Πίνακας 3.15 Ίδρυση των κυριότερων αερογραμμών στην Κίνα

Εταιρία	Έδρα	1 ^ο έτος λειτουργίας
China Southwestern	Chengdu	1987
China Eastern	Shanghai	1987
Air China	Beijing	1988
China Northwestern	Xian	1989
China Northern	Shenyang	1991
China Southern	Guangzhou	1991

Υπό το καθεστώς της νέας πολιτικής ενθαρρύνθηκε η ίδρυση εταιριών τοπικής ιδιοκτησίας από τις επαρχιακές και δημοτικές αρχές και της μεγάλες επιχειρήσεις. Αυτές οι εταιρίες, που δεν ανήκαν στη CAAC, άρχισαν να ιδρύονται από το 1984. Η επίπτωση αυτών των μεταβολών στη ζήτηση αεροπορικών υπηρεσιών υπήρξε δραματική. Το 1985, όταν η CAAC ήταν στην πραγματικότητα ο μοναδικός αερομεταφορέας, ο αριθμός των επιβατών ήταν κάτι λιγότερο από 7,5 εκατομμύρια. Μόλις δύο χρόνια αργότερα αυξήθηκε πάνω από 13 εκατομμύρια, μέχρι το 1994 έφτασε τον εκπληκτικό αριθμό των 40 εκατομμυρίων, ενώ σήμερα ξεπερνάει τα 60 εκατομμύρια συστήνοντας την Τρίτη μεγαλύτερη εσωτερική αγορά του κόσμου. Εάν μιλήσουμε με όρους μεταφορικής ικανότητας, μεταξύ 1989 και 2000 ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων αυξήθηκε από 275.000 την εβδομάδα σε 1,75 εκατομμύρια, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.16.

Πίνακας 3.16 Προσφερόμενες θέσεις στις 60 πρώτες των πτήσεων εσωτερικού στην Κίνα

	1989		1992		1996		2000	
	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Δρομολόγια								
Top 6	42.166	15,3	47.180	12,8	105.322	9,2	137.319	7,8
Top 10	60.621	22,0	68.564	18,6	141.842	12,4	198.999	11,3
Top 20	88.358	32,1	106.058	28,7	215.194	18,8	309.305	17,6
Top 40	125.222	45,4	155.016	42,0	330.213	28,9	471.961	26,8
Top 60	150.387	54,6	187.803	50,8	419.526	36,7	601.641	34,2
Σύνολο	275.582		369.408		1.143.314		1.759.184	

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πρώτες έξι τομείς αντιπροσωπεύουν τα τρία δημοφιλέστερα δρομολόγια

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ένας μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιριών δραστηριοποιούνταν στην εσωτερική αγορά. Ο Πίνακας 3.17 περιέχει έναν κατάλογο

Hainan Airlines	
Nanjing Airlines	
Shandong Airlines	
Shanghais Airlines	
Shanxi Aviation	
Shenzhen Airlines	
Sichuan Airlines	
Wuhan Air Lines	
Xiamen Airlines	
Zhongyuan A/lines	

Πηγή: JP Airline-Fleets International

Παρά τον έλεγχο στα νέα δρομολόγια και στις τιμές των ναύλων, είναι εμφανής μία σημαντική υπερπροσφορά. Οι μικρότερες περιφερειακές εταιρίες, μόνο όσον αφορά στις τιμές των ναύλων, συνέβαλλαν πολύ ώστε να πέσει ...στις βιομηχανίες που συνοδεύτηκε από μεγάλες οικονομικές απώλειες. Το πρώτο εξάμηνο του 1999 οι Κινεζικές αερογραμμές υπέστησαν συνολικές ζημίες της τάξεως των 200 εκατομμυρίων δολαρίων. Αυτή η δυσάρεστη εξέλιξη οδήγησε την Κινεζική Κυβέρνηση να ενθαρρύνει τη συγχώνευση τους προκειμένου να εξομαλυνθεί η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Τον Απρίλιο του 2001, η CAAC επιβεβαίωσε τη συμφωνία για τη συγχώνευση δέκα εταιριών υπό τον άμεσο έλεγχό της σε τρεις ομίλους, καθώς και την απόφαση της εκχώρησης των μετοχών στις εταιρίες.

Πίνακας 3.18 Εξέλιξη του ανταγωνισμού στην Κίνα

Τομείς με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	483	395	649	704
2 εταιρίες	0	123	289	267
3 εταιρίες	0	28	101	137
4 εταιρίες	0	8	54	63
5 εταιρίες	0	0	12	20
6 εταιρίες	0	0	6	12
7 εταιρίες	0	0	2	0
8 εταιρίες	0	0	2	0
Σύνολο	483	554	1.115	1.203

Πηγή: OAG

Δεδομένης της ισχυρής θέλησης της Κινεζικής Κυβέρνησης η αεροπορική βιομηχανία να συγχωνευθεί υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το μέλλον των εταιριών εκτός της CAAC. Αντιδρώντας στην ανάπτυξη στην αγορά των τριών μεγάλων εταιριών, η πρώτη αεροπορική εταιρία εκτός CAAC εξαγόρασε τρεις από τους εταίρους της (Changan, China Zinhua και Shanxi). Η Shandong Airlines ήταν υπέρ της απόκτησης μετοχών σε άλλες εταιρίες, αλλά δεν τα έχει καταφέρει ακόμα, δημιουργώντας αντιθέτως μία αποτυχημένη θυγατρική με τέσσερις εταιρίες αερομεταφορών (Shanghais, Shenzhen, Sichuan και Wuhan) καθώς επίσης και με την China Post Airlines. Η έταιρη αεροπορική εταιρία που απέμεινε, η China United, είναι το εμπορικό κομμάτι του Chinese Air Force. Η σύσταση των πέντε ομίλων φαίνεται στον Πίνακα 3.20 και των στόλων τους στον Πίνακα 3.21.

Ένας επιπλέον έλεγχος του τομέα που ασκείται από την κεντρική Κυβέρνηση είναι η απόκτηση αεροσκαφών. Ο China Aviation Supply Corporation (CASC), θυγατρική της CAAC, ήταν υπεύθυνος για την αγορά όλων των αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας. Πλέον δεν ασχολείται με αυτή τη δραστηριότητα όσον αφορά, ωστόσο, στις τρεις μεγάλες εταιρίες (Air China, China Eastern, China Southern). Ακόμα κι όμως αυτές οι αερογραμμές ζητάνε τη συναίνεση του SPC και της CAAC, την πρώτη λόγω της υπευθυνότητάς της για το εμπόριο και το συνάλλαγμα και της τελευταίας λόγω του ενδιαφέροντός της για την αξιοπιστία των αεροσκαφών. Ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι η CAAC εγκρίνει την απόκτηση μόνο των αεροσκαφών... Πολιτικοί παράγοντες επίσης φαίνεται να παίζουν το ρόλο τους σε σχέση με τις προτιμήσεις στους κατασκευαστές το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Πίνακας 3.19 Οι δέκα πιο δημοφιλείς προορισμοί της Κίνας το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
63.433	Beijing – Shanghai	0,29	China Eastern 38 China Airlines 32 Shanghai 18 China Northern 6 China Northwest 5 China Xinjiang 1
40.956	Beijing – Guangzhou	0,41	China Southern 52 China Airlines 37 China Xinjiang 2 China Northwest 9
32.930	Guangzhou – Shanghai	0,36	China Southern 45 China Eastern 34 Shanghai 21
32.506	Guangzhou – Haikou	0,56	China Southern 72 Hainan 21 Shandong 4 China Southwest 3
29.174	Shanghai – Shenzhen	0,22	Shanghai 29 China Southern 25 China Eastern 20 China Northern 13
25.840	Beijing – Shenzhen	0,43	China Airlines 55 China Northern 2 China Southern 35 Shenzhen 8
23.682	Beijing – Shenyang	0,46	China Northern 57 China Xinhua 3 China Airlines 36 China National 4
23.324	Beijing – Xian	0,45	China Northwest 57 China Xinhua 7 China Airlines 34 China Northern 1
20.286	Beijing – Chengdu	0,65	China Southwest 78 China Airlines 22
17.736	Kunming – Jinghong	0,78	China Yunnan 88 Shanghai 10 China Xinhua 2

Πηγή: OAG

Πίνακας 3.20 Συγχωνεύσεις αεροπορικών εταιριών

Air China	China Eastern	China Southern	Hainan
China Southwest	Air Great Wall	China northern	Changan
CNAC-Zhejiang	Air Guizhou	China Xinjiang	China Zinhua
	China Northwest	Fujian Airlines	Shanxi
	China Yunnan	Xiamen Airlines	
	Nanjing Airlines	Zhongyuan A/1	
Shandong			
Shanghai			
Shenzen			
Sichuan			
Wuhan			

Πηγή: Air Transport Intelligence

Πίνακας 3.21 Στόλος των κινεζικών αερογραμμών το καλοκαίρι του 2001

Εταιρίες CAAC	Στόλος
Air China	6 B747-400, 8 B747-400 Combi, 10 B777-200, 3 A340-300, 4 B767-300, 6 B767-200, 7 B737-800, 19 B737-300, 4 BAe 146-100, 4 Y7
China Eastern	4 MD-11, 2 MD-11F, 5 A340-300, 10 A300-600, 18 A320, 9 MD-90, 4 MD-82, 4 A319, 7 B737-300, 4Y7
China Northern	6 A300-600, 13 MD-90, 24 MD-82, 10 Y7
China Northwest	3 A300-600, 3 A310-200, 13 A320, 7 BAe 146-300, 3 BAe 146-100
China Southern	9 B777-200, 18 B757, 20 A320, 22 B737-800, 17 B737-300
China Southwest	3 A340-300, 13 B757, 3 B737-800, 17 B737-300
Air Great Wall	3 B737-200
China General Avn	3 IL-86, 7 B757, 5 Tu-154, 2 B737-300, 5 ATR-72
China Xinjiang	3 IL-86, 7 B757, 5 Tu-154, 2 B737-300, 5 ATR-72
China Yunnan	3 B767-300, 4 B737-700, 13 B737-300
Άλλες εταιρίες	
Air Guizhou	1 B737-300, 7 Y7
Changan Airlines	2 DHC-8-400, 7 Y7
China United	15 Tu-154, 2 B737-300, 20 IL-76F
China Xinhua	3 B737-400, 6 B737-300
CNAC-Zhejigan	5 A320, 3 DHC8-300
Fujian Airlines	1 B737-700, 2 B737-500
Hainan Airlines	7 B737-800, 7 B737-400, 5 B737-300, 20 FD328 JET
Nanjing Airlines	2 Y7
Shandong Airlines	6 B737-300, 6 Canadair RJ, 8 Saab 340
Shanghais Airlines	3 B767-300, 7 B757, 6 B737-700, 2 Canadair RJ
Shanxi Aviation	3Y7
Shenzhen Airlines	5 B737-700, 6 B737-300
Sichuan Airlines	4 Tu-154, 2 A321, 5 A320, 1 B737-300, 5Y7, 2 MA-60, 4 Embraer RJ145
Wuhan Air Lines	2 B737-800, 6 B737-300, 6 Y7
Xiamen Airlines	5 B757, 5 B737-700, 3 B737-300, 4 B737-500, 2 B737-200
Zhongyuan A/lines	5 B737-300, 2 Y7

Πηγή: JP Airline-Fleets International

3.4 Επιπτώσεις της απελευθέρωσης στην εσωτερική αγορά της Ινδίας

Η Air Corporations Act έδωσε το 1953 στην Air India και στην Indian Airlines το αποκλειστικό δικαίωμα να παρέχουν τις διεθνείς και εσωτερικές πτήσεις της χώρας αντίστοιχα. Η Act διατήρησε τη δύναμή της μέχρι το 1994, παρά τη σοβαρή, μακρόχρονη δυσαρέσκεια με το επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρείχε ο εθνικός αερομεταφορέας Indian Airlines. Για αρκετά χρόνια και έως το 1990 η εταιρία κάλυπτε το 99% της ζήτησης στην αγορά. Η μονοπωλιακή αυτή κατάσταση εξαλείφθηκε με αργούς ρυθμούς, και ήταν αποτέλεσμα της επιθυμίας της κυβέρνησης να προστατέψει την εταιρία από τους ιδιωτικούς ανταγωνιστές. Η παρέμβαση της Κυβέρνησης στις αερογραμμές ήταν ουσιώδης. Το αποτέλεσμα ήταν οι αποφάσεις που αφορούσαν θέματα όπως η αντικατάσταση του στόλου να είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και να αποφασίζεται από Υπουργούς που δεν λάμβαναν υπόψη τεχνικούς και εμπορικούς παράγοντες (Mhatre, 2000). Η πολυεπίπεδη γραφειοκρατία αντιδρούσε με ταχύτητες χελώνας ενώ οι αλλαγές στην κυβέρνηση έκανε τη

κατάσταση ακόμα πιο δύσκολη για τη διαχείριση των αερογραμμών. Όπως συνέβη και με την Ολυμπιακή Αεροπορία στην Ευρώπη, ο Chief Executive Officer άλλαξε πολλές φορές.

Η μακρά διαδικασία της αλλαγής ξεκίνησε το 1988, όταν η Κυβέρνηση επέτρεψε τη λειτουργία εσωτερικών ναυλωμένων πτήσεων από ιδιωτικές εταιρίες με αεροσκάφη χωρητικότητας το πολύ 20 θέσεων. Οι εταιρίες που εκμεταλλεύτηκαν αυτήν την αλλαγή της πολιτικής, δεν αποδείχτηκαν, ωστόσο, κερδοφόρες. Πιέσεις για ακόμα περισσότερο φιλελεύθερη πολιτική συνεχώς αυξανόταν. Η ανικανότητα των Ινδικών Αερογραμμών να παρέχει επαρκείς υπηρεσίες στα υπερατλαντικά ταξίδια και οι αυξανόμενες ελλείψεις ποιοτικών υπηρεσιών άνοιξε το δρόμο για την καθιέρωση της υπηρεσίας «Open Skies» για τις διεθνείς πτήσεις το 1990. Ακολούθησε ένα χρόνο αργότερα το Σχέδιο Αεροπλάνων Ταξί (Air Taxi Scheme), το οποίο επέτρεψε σε τέτοιες εταιρίες να ναυλώσουν αεροσκάφη jet, ...με αυστηρά περιοριστικά μέτρα. Η μοιραία πτώση ενός αεροσκάφους A320 των Ινδικών Αερογραμμών το 1990 συνέβαλλε στην αύξηση της πίεσης για τη λειτουργία ιδιωτικών εταιριών με αεροσκάφη μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

Μία από τις πιο παράξενες συνθήκες που εφαρμόστηκε στο σχέδιο των αεροπορικών ταξί ήταν ότι ενώ οι εταιρίες μπορούσαν να εκτελούν προγραμματισμένες πτήσεις δεν τους επιτρεπόταν να δημοσιοποιήσουν το πρόγραμμα των πτήσεων. Προκειμένου να προστατευθούν οι Ινδικές Αερογραμμές με πιο ουσιαστικό τρόπο, τα δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη αποτελούνταν από τους 12 πιο δημοφιλείς προορισμούς, η δεύτερη από δρομολόγια προς την περιοχή του Κασμίρ, προς και μέσα στις βορειοανατολικές πολιτείες και προς το Λιμάνι της Βεγγάζης και την νοτιοδυτική ακτή και η Τρίτη αφορούσε όλες τις υπόλοιπες περιοχές. Ανεξάρτητα από τη μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών που ναύλωναν οι εταιρίες αεροπορικών ταξί στα κύρια δρομολόγια έπρεπε να παρέχουν το 10% του ποσού (σε ASK), στα δρομολόγια της κατηγορίας 2 και το 50% σε αυτά της κατηγορίας 3. Αυτές οι συνθήκες καθιστούσαν δύσκολη την επιβίωση των νεοεισερχόμενων ανταγωνιστών και δεν αποτελεί έκπληξη η επιβίωση λίγων από αυτών. Οι εταιρίες που απέτυχαν σε αυτήν την φάση της φιλελευθεροποίησης περιλάμβαναν την Air Link, την Air Asiatic, την Continental και την UB Air. Στον Πίνακα 3.22 αναγράφονται οι εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στον εσωτερικό τομέα καθώς και το χρονικό διάστημα που λειτούργησαν.

Η παραμονή στο έδαφος του στόλου των Airbus 320 των Ινδικών Αερογραμμών για σχεδόν ένα χρόνο το 1992, σε συνδυασμό με τις επικείμενες δυσκολίες στις βιομηχανικές σχέσεις, έδωσαν την ευκαιρία στις επνομαζόμενες εταιρίες αεροταξί να καθιερωθούν στην αγορά. Η απεργία των πιλότων των Ινδικών Αερογραμμών το 1993 ωφέλησε σε μεγάλο βαθμό τις ιδιωτικές εταιρίες. Μέχρι το τέλος του 1993 οι εταιρίες αεροταξί εκτελούσαν πτήσεις σε 45 δρομολόγια μειώνοντας το συνολικό μερίδιο αγοράς των Ινδικών Αερογραμμών κατά περίπου 70% (Malik & Malik, 1996). Οι πιέσεις για αλλαγές ήταν πλέον ασφυκτικές τόσο που η Κυβέρνηση ανακοίνωσε το 1993 ότι σκοπεύει να καταργήσει την Air Corporation Act του 1953, όπως και έκανε τον επόμενο χρόνο. Το 1994 η Air India και οι Ινδικές Αερογραμμές έγιναν ...και έξι εταιρίες αεροταξί (Archana, Damania, East-West, Jet, Modiluft & NEPC Airlines) δυνάμωσαν την θέση τους στην αγορά. Σε τέσσερις άλλες εταιρίες αεροταξί (India International, Jgson, Rajair & Sahara Indian Airlines) επίσης δόθηκε άδεια για προγραμματισμένες ...δεδομένου ότι ανταποκρινόταν σε ορισμένα ελάχιστα κριτήρια της DGCA.

Πίνακας 3.22 Εταιρίες πτήσεων εσωτερικού στην Ινδία

Εταιρίες	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
Air Asiatic											
Air India											
Alliance Air											
Archana A/I											
City Link											
Continental											
Damania*											
East West A/I											
Gujurat A/I											
Indian A/I											
Jagson A/I											
Jet Airways											
Modiluft											
NEPC A/I											
Rajair											
Sahara A/I**											
Spanair											
Trans Bharat											
UB Air											
UP Air***											
VIF Airways											

Πηγή: JP Airline-Fleets International (* Η Damania μετονομάστηκε σε Skyline NEPC το 1996. **Τώρα λειτουργεί με την επωνυμία Air Sahara. ***Η UP Air μετονομάστηκε σε SGS Air το 1998.)

Στις αρχές του 1995 οι ιδιωτικές αερογραμμές κατείχαν το 35% του μεριδίου του συνόλου της αγοράς. Αυτό έχει αυξηθεί από τότε στο 45% με τις Ινδικές Αερογραμμές να κατέχουν το 50% και την Air India να παρεμένει με το 5%. Παρά την προφανή επιτυχία των ιδιωτικών εταιριών όσον αφορά στο μερίδιο αγοράς, μόνο δύο από τις δέκα πρώην εταιρίες αεροταξί εξακολουθούν να παρέχουν υπηρεσίες σε κύρια δρομολόγια. Η μεγαλύτερη από τις εταιρίες αεροταξί το 1994, η East-West, που τότε ναύλωνε δέκα Boeing 737-200, κατάφερε στο τέλος να κερδίσει το δικαίωμα να εκτελεί δρομολόγια της κατηγορίας 1 ...Η ανεπαρκής οικονομική διαχείριση και η γενικότερη έλλειψη εμπειρίας σχετικά με τη διαχείριση των αερομεταφορών ήταν οι κύριοι λόγοι της αποτυχίας της. Αρκετοί από τους υπόλοιπους απέτυχαν για τον ίδιο λόγο, την έλλειψη εμπειρίας στον συγκεκριμένο τομέα. Πολλές εταιρίες χρησιμοποίησαν ως βάση για τη λειτουργία και το πλασάρισμα τους τις Ινδικές Αερογραμμές, οι οποίες, όμως, στα μέσα της δεκαετίας του 1990 ήταν ξεπερασμένες και ακατάλληλες σε ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Οι δύο ιδιωτικές εταιρίες που άντεξαν τον ελεύθερο ανταγωνισμό και παρέμεινα ανταγωνιστικές με τις δύο εταιρίες κρατικών συμφερόντων ήταν η Jet Airways και η Air Sahara (γνωστή και ως Sahara Airlines). Η Jet Airways είναι μακράν η μεγαλύτερη από τις δύο εταιρίες, με μερίδιο αγοράς 40%. Ο Naresh Goyal ίδρυσε την εταιρία το 1993 και εν αντιθέσει με πολλές από τις ανταγωνίστριες εταιρίες διέθετε μεγάλη εμπειρία στη βιομηχανία των αερομεταφορών. Τι 1974 ίδρυσε μία εταιρία marketing, την Jetair, η οποία λειτουργούσε ως πρακτορείο γενικών πωλήσεων στις ξένες εταιρίες που δραστηριοποιήθηκαν στην Ινδία. Η

διοίκηση της νέας εταιρίας αποτελούνταν από έμπειρους στον τομέα των αερομεταφορών, πράγμα που την διαφοροποιούσε από τους νέους ανταγωνιστές. Από την αρχή κιόλας η Jet αποφάσισε να διαχωρίσει τον εαυτό της από τις άλλες εταιρίες και κυρίως τις Ινδικές Αερογραμμές, πλασάροντας μία εικόνα business class. Αντί να ξεκινήσει τη λειτουργία της με τα παλιότερα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-200, όπως οι περισσότεροι ανταγωνιστές, η εταιρία ναύλωσε τέσσερα Boeing 737-300. Η ποιοτική εικόνα που σχημάτισε γρήγορα απέδωσε καρπούς με την αεροπορική εταιρία να κατέχει το 7% της συνολικής επιβατικής κίνησης στο εσωτερικό τον πρώτο χρόνο της λειτουργίας της.

Η Jet Airways διαθέτει πλέον έναν στόλο από 33 αεροσκάφη, αποτελούμενο από δέκα Boeing 737-400, οχτώ 737-700, δέκα 737-800 και πέντε ATR-72. Ο μέσος όρος ζωής του στόλου της είναι τρία χρόνια, μία αξιολογούμενη αντίθεση με αυτό των Ινδικών Αερογραμμών. Η εταιρία πετάει σε 30 προορισμούς και προσφέρει ζεστό γεύμα σχεδόν σε κάθε δρομολόγιο που εκτελεί. Οι Ινδικές Αερογραμμές, που τώρα εξυπηρετεί και διεθνείς προορισμούς, εξυπηρετεί 59 πτήσεις εσωτερικού και έχει χαρακτηριστεί ότι προσφέρει κατώτερες υπηρεσίες από αυτές του ανταγωνιστή της. Εκτιμάται ότι το 85% του επιβατικού κοινού στην εσωτερική αγορά της Ινδίας κάνει επιχειρηματικά ταξίδια (Malik & Malik, 1996). Δεδομένης της ιδιαιτερότητας της ζήτησης στην εγχώρια αγορά, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η Jet είναι τόσο επιτυχημένη.

Τρεις είναι οι εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες με αεροσκάφη τύπου jet στην εγχώρια αγορά: η Air India, η Air Sahara και η Royal Airways. Οι πρώτες δύο μοιράζονται το 5% του μεριδίου της αγοράς η κάθε μία με την πρώτη να εξυπηρετεί 11 εγχώριους προορισμούς και την δεύτερη να εξυπηρετεί 14. Η Royal Airways, η αναγεννημένη ModiLuft, μία εταιρία που ιδρύθηκε με την υποστήριξη της Lufthansa το 1993, αλλά κατέρρευσε το 1996 μετά την απόσυρση του Γερμανικού αερομεταφορέα. Προκειμένου να αποκτήσουμε μία ιδέα για το επίπεδο του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, ο Πίνακας 3.23 δίνει λεπτομέρειες των εταιριών που δραστηριοποιήθηκαν στα δέκα δημοφιλέστερα δρομολόγια το καλοκαίρι του 2000 καθώς και τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς τους. Μία πιο πρόσφατη εικόνα των ακόμα ανταγωνιστικών συνθηκών που υπάρχουν στα κυριότερα δρομολόγια της χώρας δίνονται στον Πίνακα 3.24 και 3.25, ο οποίος αναφέρει αντίστοιχα τις πτήσεις από το Δελχί στο Μουμπάι, το πιο δημοφιλές δρομολόγιο της χώρας και από την Γκόα στο Μουμπάι, ένα συνηθισμένο Σαββατοκύριακο το Σεπτέμβριο του 2001.

Όπως φαίνεται ο ανταγωνισμός στους δέκα πιο δημοφιλείς προορισμούς της χώρας είναι έντονος. Την ώρα που γραφόταν αυτό το κείμενο εφτά από τα δέκα δρομολόγια εκτελούνταν από τις δύο νεοεισερχόμενες εταιρίες που ανταγωνίζονταν μία ή και τις δύο από τις κρατικών συμφερόντων εταιρίες. Από τις ιδιωτικές εταιρίες η Jet Airways εκτελεί τις περισσότερες πτήσεις με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες. Το 2000 η επιβατική κίνηση στις αερομεταφορές αυξήθηκε κατά 23% σε σχέση με το 1999, επιτυγχάνοντας ένα μέσο όρο της τάξεως του 72%. Η εταιρία απασχολούσε 5.965 εργαζομένους και απέφερε κέρδη της τάξης των 6.700 εκατομμυρίων ASK. Η παραγωγικότητα του εργατικού της δυναμικού ήταν διπλάσια σε σχέση με αυτή των Ινδικών Αερογραμμών που απασχολεί περισσότερους από 20.000 εργαζομένους. Στην περίπτωση που η Jet Airways συνεχίζει να επεκτείνεται με αυτούς τους ρυθμούς σε δύο με τρία χρόνια θα ξεπεράσει τις Ινδικές Αερογραμμές και θα γίνει η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στην εγχώρια αγορά. Πολλά θα εξαρτηθούν από το χρόνο και τον τρόπο ιδιωτικοποίησης του εθνικού αερομεταφορέα. Όπως και με την απελευθέρωση της αγοράς η ιδιωτικοποίησης της Air India και των Ινδικών Αερογραμμών αποδεικνύεται ότι αποτελεί μακρόχρονο ...

Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης της εγχώριας αγοράς μπορούν να αναλυθούν τόσο αναφορικά με το συνολικό αριθμό των προσφερόμενων θέσεων (Πίνακας 3.26) όσο και με τον αριθμό των εταιριών που εκτελούν κάθε δρομολόγιο (Πίνακας 3.27). Όπως είναι φανερό, η συνολική μεταφορική ικανότητα αυξήθηκε κατά 31% μεταξύ 1992 και 1996 και κατά 18% τα επόμενα τέσσερα χρόνια. Σε σχέση με τον ανταγωνισμό ο αριθμός των δρομολογίων που εκτελούνταν από περισσότερες από μία εταιρίες αυξήθηκε σημαντικά μετά την απελευθέρωση της αγοράς. Ενώ το 1992 μόνο 15 δρομολόγια εκτελούνταν από περισσότερες από μία εταιρίες το 1996 σε δύο δρομολόγια δραστηριοποιούνταν πέντε εταιρίες, σε οχτώ τέσσερις, σε έντεκα ανταγωνίζονταν τρεις εταιρίες ενώ στα υπόλοιπα 39 δύο εταιρίες, σχηματίζοντας ένα σύνολο από 60. Θα πρέπει να έχουμε υπόψη ότι οι δύο εταιρίες που λειτουργούσαν το 1992 ήταν η Air India και οι Ινδικές Αερογραμμές. Συνεπώς η αλλαγή στην αγορά είναι ακόμα πιο σημαντική απ' ό,τι αρχικά φαινόταν.

Πίνακας 3.23 Οι δέκα πιο δημοφιλείς προορισμοί της Ινδίας το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
57.725	Delhi – Mumbai	0,29	Indian 36 Jet 29 Air India 27 Sahara 6
24.183	Mumbai – Madras	0,27	Jet 31 Indian 30 Air India 23 Sahara 6
23.780	Mumbai – Bangalore	0,33	Indian 39 Jet 37 Sahara 14 Air India 10
19.738	Bangalore – Madras	0,35	Jet 44 Sahara 28 Indian 28
15.625	Mumbai – Hyderabad	0,41	Jet 46 Indian 43 Air India 11
13.514	Mumbai – Ahmedabad	0,40	Indian 45 Jet 42 Air India 13
13.510	Delhi – Bangalore	0,35	Indian 44 Sahara 28 Indian 28
12.398	Mumbai – Goa	0,34	Jet 44 Indian 36 Sahara 14 Air India 6
12.251	Delhi – Madras	0,34	Indian 45 Jet 34 Sahara 17 Air India 4
11.084	Mumbai – Calcutta	0,47	Indian 49 Jet 47 Air India 4

Πηγή: OAG

Πίνακας 3.24 Πτήσεις από Δελχί προς Βομβάη το Σεπτέμβριο του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
04.45	Air India	Boeing 747-300 Combi	281*
06.00	Indian	Airbus 320	145
06.45	Royal	Boeing 737-400	155
06.50	Jet	Boeing 737-800	160
07.00	Air Sahara	Boeing 737-4000	150
07.00	Indian	Airbus 320	145
08.00	Jet	Boeing 737-400	136
08.00	Indian	Airbus 320	145
09.00	Indian	Airbus 320	145
09.30	Royal	Boeing 737-400	155
13.00	Indian	Airbus 320	145
14.00	Jet	Boeing 737-800	160
16.50	Jet	Boeing 737-400	136
17.00	Indian	Airbus 320	145
17.00	Air India	Airbus 310	210*
17.15	Royal	Boeing 737-400	155
17.25	Jet	Boeing 737-800	160
17.55	Air Sahara	Boeing 737-400	150
18.00	Indian	Airbus 320	145
19.00	Indian	Airbus 320	145
19.35	Jet	Boeing 737-800	160
19.50	Royal	Boeing 737-400	155
20.00	Indian	Airbus 320	145
20.30	Jet	Boeing 737-800	160
22.30	Jet	Boeing 737-800	160
23.00	Alliance	Boeing 737-200	119
23.35	Air India	Boeing 747-400	448*

(* Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πτήσης της Air India από το Δελχί στη Βομβάη είναι ενδιάμεσος σταθμός διεθνούς πτήσεων και έτσι μόνο ένα μέρος των θέσεων διατίθεται για τους επιβάτες του εσωτερικού δρομολογίου.)

Πηγές: OAG και JP Airline-Fleets International

Πίνακας 3.25 Πτήσεις από τη Βομβάη στη Γκόα το Σεπτέμβριο του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
14.05	Jet	Boeing 737-800	160
14.05	Indian	Airbus 320	145
14.40	Jet	Boeing 737-400	136
15.10	Air Sahara	Boeing 737-400	150

Πηγές: OAG και JP Airline-Fleets International

Πίνακας 3.26 Προσφερόμενες θέσεις στις 60 πρώτες των πτήσεων εσωτερικού στην Ινδία

Δρομολόγια	1989		1992		1996		2000	
	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 6	62.230	18,7	57.852	18,5	94.865	23,2	105.688	21,8
Top 10	81.150	24,4	74.734	24,0	120.931	29,6	141.051	29,1
Top 20	122.750	36,9	110.745	35,5	174.620	42,7	203.808	42,1
Top 40	174.076	52,3	159.477	51,1	247.830	60,6	276.516	57,1
Top 60	202.348	60,8	188.938	60,6	287.246	70,2	324.889	67,1
Σύνολο	332.840		311.961		409.112		484.393	

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πρώτοι έξι τομείς αντιπροσωπεύουν τα τρία δημοφιλέστερα δρομολόγια

Πίνακας 3.27 Εξέλιξη του ανταγωνισμού στην Ινδία

Τομείς με	1989	1992	1996	2000
1 εταιρία	334	273	145	147
2 εταιρίες	50	30	78	77
3 εταιρίες	0	0	22	26
4 εταιρίες	0	8	16	10
5 εταιρίες	0	0	5	0
Σύνολο	384	303	266	260

Πηγή: OAG

3.5 Επιπτώσεις του ανταγωνισμού στη Νότιο Αφρική

Η εγχώρια αγορά των αερομεταφορών στη Νότιο Αφρική είναι αρκετά μικρότερη από τις τέσσερις χώρες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Ακόμα κι έτσι όμως, η απελευθέρωση της αγοράς έχει επιφέρει ένα αριθμό σοβαρών αλλαγών όσον αφορά στην παροχή αεροπορικών υπηρεσιών. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της εσωτερικής αγοράς της χώρας είναι η μεγάλη συγκέντρωση των εσόδων σε έναν πολύ μικρό αριθμό κυρίως δρομολογίων. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.28 και 3.29, το καλοκαίρι του 2000 κάτι παραπάνω από το 60% όλων των προσφερόμενων θέσεων αφορούσε τους δύο πιο δημοφιλείς προορισμούς της χώρας (Γιοχάνεσμπουργκ-Κέιπ Τάουν και Γιοχάνεσμπουργκ-Ντουρμπάν). Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το κάτω από 20% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας που παρέχεται στα τρία κυρίως δρομολόγια των άλλων τεσσάρων χωρών που συζητήθηκαν σε αυτό το κεφάλαιο.

Πίνακας 3.28 Προσφερόμενες θέσεις στις 60 πρώτες των πτήσεων εσωτερικού στην Νότιο Αφρική

Δρομολόγια	1989		1992		1996		2000	
	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%	Θέσεις	%
Top 6	78.595	51,6	95.102	59,5	116.419	64,2	145.169	67,2
Top 10	93.309	61,2	109.373	68,4	133.188	73,4	164.545	76,2
Top 20	121.615	79,8	133.639	83,6	154.386	85,1	187.249	86,7
Top 40	141.955	93,1	150.814	94,3	171.326	94,4	204.723	94,5
Top 60	147.683	96,9	156.215	97,7	179.267	98,8	211.975	98,1
Σύνολο	152.449		159.855		181.433		215.971	

Πηγή: OAG. Σημείωση: οι πρώτοι έξι τομείς αντιπροσωπεύουν τα τρία δημοφιλέστερα δρομολόγια

Η εγχώρια αγορά της Νοτίου Αφρικής απελευθερώθηκε το 1991. Μέχρι τότε ένας αριθμός νέων ανταγωνιστών προσπάθησε να καθιερωθεί στα δύο βασικά δρομολόγια της χώρας με ποικίλο βαθμό επιτυχίας. Η Fligh Star υπήρξε η πρώτη που εκμεταλλεύτηκε το πλεονέκτημα της ελεύθερης αγοράς. Ιδρυμένη το 1991 και κάνοντας χρήση της άδειας λειτουργίας της ταξιδιωτικής εταιρίας Trek Air γρήγορα απέκτησε τη φήμη παροχής ποιοτικών υπηρεσιών. Ναυλώνοντας έναν στόλο σύγχρονων αεροσκαφών αποτελούμενο από Airbus 320 και ATR 42, η εταιρία ήταν ικανή να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς από τις Νοτιοαφρικανικές Αερογραμμές (SAA). Οι δεύτερες αντέδρασαν σε αυτήν την απειλή με επιθετικό τιμολογιακό ανταγωνισμό και βοηθώντας την Comair να καθιερωθεί ως εταιρία λειτουργίας με jet. Η Comair ιδρύθηκε το 1949 και μέχρι το 1992 ναύλωνε αεροσκάφη με προπέλες στην εσωτερική αγορά. Το 1992 άρχισε να εκτελεί πτήσεις μεταξύ Γιοχάνεσμπουργκ και Κέιπ Τάουν με Boeing 737-200. Το αποτέλεσμα αυτής της δράσης ήταν, η Flight Star έγινε ζημιογόνα και πουλήθηκε από τους μετόχους στην SAA το 1994. Μία από τις προϋποθέσεις της πώλησης ήταν να απαιτήσει η SAA από τους ιδιοκτήτες της αεροπορικής εταιρίας να υπογράψουν έναν εμπορικό περιορισμό που τους απέκλειε από οποιοδήποτε μελλοντικό ανταγωνισμό με τον εθνικό αερομεταφορέα. Από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η πώληση η SAA έκλεισε την εταιρία, μία κίνηση που επανέλαβε και το 1999 με την Sun Air.

Με το πέρασμα του χρόνου η Comair καθιερώθηκε ως η δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στην εγχώρια αγορά και το 1996 σύναψε συμφωνία δικαιόχρησης με την British Airways με συνέπεια να πραγματοποιεί τις πτήσεις της με τα χρώματα και τον κωδικό της BA. Τον Ιανουάριο του 2000 η BA απέκτησε το 18,3% των μετοχών των αερογραμμών. Η Comair διέθετε έναν στόλο με αεροσκάφη τύπου Boeing 727-200 και Boeing 737-200, μερικά από τα οποία απέκτησε από την BA. Σχεδόν πρόσφατα ιδρύθηκε μία θυγατρική χαμηλού κόστους, η Kulula.com προκειμένου να παρέχει υπηρεσίες χαμηλού κόστους μεταξύ Γιοχάνεσμπουργκ και Κέιπ Τάουν με Boeing 727-200. Ιδρύοντας την νέα διαδικτυακά προσανατολισμένη εταιρία η Comair ανταγωνίζεται άμεσα με την Intensive Air έναν παροχέα χαμηλού κόστους υπηρεσιών. Η SAA επίσης έχει μειώσει τις τιμές των ναύλων για το δρομολόγιο, πουλώντας το εισιτήριο κατά ένα Rand λιγότερο απ' ό,τι η Kulula.com. Εν αντιθέσει με την νέα εταιρία χαμηλού κόστους η SAA προσφέρει γεύμα στη διάρκεια της πτήσης και συχνά...σε αυτή τη τιμή.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Sun Air ήταν η πιο πρόσφατη εταιρία που απέτυχε στην αγορά της Νοτίου Αφρικής. Αρχικά ιδρύθηκε το 1979 ως Mmabatho Air, η εταιρία λειτουργούσε ως ο εθνικός αερομεταφορέας της Bophuthatswana με την ονομασία BOP Air μέχρι το 1997. Με την ενσωμάτωση της Bophuthatswana στην Νότιο Αφρική το 1994 η εταιρία αποκτήθηκε εξ ολοκλήρου από την κυβέρνηση της Νοτίου Αφρικής και μετονομάστηκε σε Sun Air. Μέχρι το 1994 η αεροπορική εταιρία διέθετε έναν στόλο από turbo-prop αεροσκάφη, αλλά μετά την διακοπή λειτουργίας της Flight Stars η Sun Air απέκτησε jet και άρχισε να συμπληρώνει το κενό που άφησε στην εγχώρια αγορά ο νέος ανταγωνιστής. Όπως και η Flight Star πριν από αυτή, η εταιρία γρήγορα απέκτησε φήμη για καλές υπηρεσίες (Bell, 2000). Το 1997 η κυβέρνηση της Νοτίου Αφρικής ιδιωτικοποίησε την εταιρία. Η Comair ήταν μία από αυτές που την χρηματοδότησαν αποκτώντας το 25% των μετοχών των ανταγωνιστών της.

Η Sun Air αναπτύχθηκε ραγδαίως και μέχρι τις αρχές του 1999 διέθετε έναν στόλο από 11 αεροσκάφη, αποτελούμενο από πέντε MD-80, πέντε DC-9 και ένα Boeing 727-200. Η επιθετική τιμολογιακή πολιτική της SAA, ωστόσο, σε συνδυασμό με τις κόντρες μεταξύ των μετόχων της εταιρίας και την γενικά ανεπαρκή διαχείριση κατέληξε σε σοβαρές οικονομικές απώλειες. Το αποτέλεσμα ήταν οι μέτοχοι της Sun

Air να αποφασίσουν να πουλήσουν την εταιρία στην SAA το 1999, η οποία αμέσως την έκλεισε.

Πέρα από την Comair (και τη θυγατρική της, την Kalula.com), η SAA αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό στα κυρίως δρομολόγια της από την Nationwide Airlines και την Intensive Air. Η πρώτη εταιρία, θυγατρική της Nationwide Air Charter, ιδρύθηκε το 1995 και ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1996 ναυλώνοντας αεροσκάφη τύπου BAe 1-11. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.29, αυτή τη στιγμή παρέχει το 7% της μεταφορικής ικανότητας στο πιο δημοφιλές δρομολόγιο της χώρας με Boeing 737-200. Η ναύλωση γηραιότερων αεροσκαφών αντικατοπτρίστηκε από τις χαμηλότερες τιμές των ναύλων. Αυτό ήταν χαρακτηριστικό και της Intensive Air, η οποία ξεκίνησε την παροχή υπηρεσιών της το 1997 και τώρα διαθέτει έναν μικρό στόλο από αεροσκάφη τύπου Fokker F28 με χωρητικότητα 75 θέσεων το καθένα. Η SAA και η Comair, ωστόσο, κατέχουν τη μερίδα του λέοντος όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα του δρομολογίου Γιοχάνεσμπουργκ-Κέιπ Τάουν, τόσο σε σχέση με τις προσφερόμενες θέσεις (SAA 62%, Comair 30%), όσο και με τη συχνότητα (SAA 58%, Comair 30%). Στον Πίνακα 3.30 αναγράφονται όλες οι πτήσεις που εκτελούνται από το Γιοχάνεσμπουργκ στο Κέιπ Τάουν μία συνηθισμένη καθημερινή τον Οκτώβριο του 2001. Ένας πλήρης κατάλογος με την επιβατική κίνηση των αερογραμμών της Νοτίου Αφρικής περιέχεται στον Πίνακα 3.31/

Πίνακας 3.29 Οι δέκα πιο δημοφιλείς προορισμοί της Νοτίου Αφρικής το 2000

Θέσεις	Δρομολόγιο	HHI	Μερίδιο αγοράς ανά εταιρία (%)
78.953	Johannesburg-Cape Town	0,41	South African 58 Comair 24 Nationwide 10 African Star 7 Air Zimbabwe 1
51.557	Johannesbutg-Durban	0,45	South African 62 Comair 25 Nationwide 13
15.016	Johannesburg-Port Elizabeth	0,54	South African 64 Comair 36
12.896	Cape Town-Durban	0,52	South African 59 Comair 41
6.280	Johannesburg-East London	1,0	South African 100
5.272	Johannesburg-George	0,71	South African 83 Nationwide 17
5.166	Durban-Port Elizabeth	1,0	South African 100
4.900	Johannesburg- Bloemfontein	1,0	South African 100
2.400	Johannesburg-Richards Bay	1,0	South African 100
2.300	Johannesburg-Kimberley	1,0	South African 100

Πηγή: OAG

Πίνακας 3.30 Πτήσεις από Γιохάνεσμπουργκ προς Κέιπ-Τάουν τον Οκτώβριο του 2001

Ωρα Αναχώρησης	Εταιρία	Αεροσκάφος	Θέσεις
06.00	South African	Boeing 737-200	107
06.30	South African	Boeing 737-800	157
06.30	Comair	Boeing 737-200	108
07.00	Comair	Boeing 727-200	148
07.00	Nationwide	Boeing 737-200	110
07.00	South African	Boeing 737-800	157
07.30	South African	Boeing 737-800	157
07.40	Comair	Boeing 727-200	148
08.00	South African	Boeing 737-800	157
08.30	South African	Boeing 737-800	157
08.50	South African	Boeing 737-800	157
09.30	South African	Boeing 737-200	107
10.00	Comair	Boeing 727-200	148
10.00	South African	Boeing 747-200	291
11.00	South African	Boeing 737-800	157
11.30	Comair	Boeing 727-200	148
11.30	South African	Boeing 737-200	107
11.45	Nationwide	Boeing 737-200	110
12.00	South African	Boeing 737-200	107
12.45	Comair	Boeing 737-200	148
13.00	South African	Boeing 737-800	157
14.00	South African	Boeing 737-800	157
14.15	Comair	Boeing 727-200	148
15.00	South African	Boeing 737-800	157
15.30	Comair	Boeing 727-200	148
15.30	South African	Boeing 737-200	107
16.00	South African	Boeing 737-800	157
16.10	Comair	Boeing 737-200	108
16.15	Intensive Air	Fokker F28	75
17.00	South African	Boeing 737-800	157
17.15	Comair	Boeing 727-200	148
17.30	South African	Boeing 737-800	157
18.00	Nationwide	Boeing 737-200	110
18.00	South African	Boeing 737-800	157
18.25	Comair	Boeing 727-200	148
18.30	South African	Boeing 737-200	107
19.00	South African	Boeing 737-800	157
19.00	Comair	Boeing 737-200	108
19.30	South African	Boeing 737-200	107
20.00	South African	Boeing 737-800	157
21.05	South African	Boeing 737-800	157

Πηγή: OAG

Πίνακας 3.31 Οι αερογραμμές της Νοτίου Αφρικής από το 1991

Εταιρία	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
Comair											
Flight Star											
Intensive Air											
Inter Air											
Million Air											
Nationwide											
Phoenix											
SA Airlink											
SA Express											
South African											
Sun Air											

Πηγή: JP Airlines-Fleets International

3.6 Συμπερασματικά σχόλια

Τι συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν για τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης της εσωτερικής αγοράς των αερομεταφορών βάσει της εμπειρίας των πέντε παραπάνω χωρών; Εν αντιθέσει με τις τρεις Ευρωπαϊκές χώρες που αναλύονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, υπάρχουν μεγάλες διαφορές ως προς το βαθμό που η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Κίνα, η Ινδία και η Νότιος Αφρική απελευθέρωσαν την αγορά των αερομεταφορών. Η Κίνα και η Ινδία απομένει να καταργήσουν όλους τους περιορισμούς, ενώ η πλήρως απελευθερωμένη αγορά είναι η επιταγή της ημέρας στις υπόλοιπες τρεις χώρες. Ένας άλλος παράγοντας διαφοροποίησης, όσον αφορά τις αλλαγές στο καθεστώς ελέγχου μεταξύ αυτών των πέντε χωρών και των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών είναι ότι η απελευθέρωση δεν συνέβη την ίδια χρονική περίοδο, ούτε και ο ρυθμός προόδου. Παρόλο που υπάρχουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά στις επιπτώσεις που βίωσε κάθε χώρα, υπάρχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά.

Στις τρεις χώρες που συζητήθηκαν σε αυτό το κεφάλαιο και έχουν απελευθερώσει πλήρως την αγορά τους (η Βραζιλία, ο Καναδάς και η Νότιος Αφρική), δραστηριοποιούνται εταιρίες χαμηλού κόστους στα κυριότερα δρομολόγια. Στην Ευρώπη, στην Νορβηγία υπήρχε η Color Air (...για ένα μόλις χρόνο), στην Ισπανία είναι η Air Europa και η Spanair (...ομολογουμένως αλλά σίγουρα χαμηλού κόστους) και στη Γαλλία είναι πολύ πιθανό ότι θα λειτουργήσουν χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρίες στις πτήσεις εσωτερικού στο κοντινό μέλλον ακολουθώντας το δύσκολο δρόμο της AOM-Air Liberté. Ένα άλλο κοινό χαρακτηριστικό είναι οι σοβαρές δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι κυρίαρχες εταιρίες όταν είχαν να ανταγωνιστούν τους νέους ανταγωνιστές με χαμηλότερο κόστος. Το αποτέλεσμα των οικονομικών δυσκολιών ήταν ο εθνικός αερομεταφορέας της Βραζιλίας, η Varig, εξετάζει πλέον τη πιθανότητα να συγχωνευθεί με τον ανταγωνιστή της, την TAM. Οι άλλες δύο μεγάλες εταιρίες της χώρας, η Transbrasil και η VASP, επίσης, αντιμετώπισαν σοβαρά προβλήματα, ενώ η επιβίωση τους ως ανεξάρτητες εταιρίες δεν είναι σε καμία περίπτωση εξασφαλισμένη. Οι δύο εταιρίες της Ινδίας με πολλά χρόνια παρουσίας, η Air India και η Indian Airlines επίσης αντιμετώπισαν εξαιρετικές δυσκολίες όταν είχαν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό από καλά οργανωμένες και με αποδοτικότητα νεοεισερχόμενες εταιρίες. Παρά τις προσπάθειες που κατέβαλλε η κυβέρνηση για να προστατέψει τους δύο εθνικούς

αερομεταφορείς, η JET Airlines καλύπτει τώρα το 40% περίπου της επιβατικής κίνησης στα δρομολόγια εσωτερικού.

Η Κίνα ακολούθησε διαφορετικό δρόμο από τις άλλες χώρες όσον αφορά την αντίδραση της στον μεγάλο ανταγωνισμό στην εγχώρια αγορά. Ο πολλαπλασιασμός των προγραμματισμένων αερογραμμών στη χώρα οδήγησε σε σημαντική υπερπροσφορά, την οποία ακολούθησαν οι οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι εταιρίες και μία συνολικά ρευστή κατάσταση. Μολονότι οι συντηρητικοί θα διαφωνούσαν αναμφίβολα, ως αντίδραση σε αυτήν την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης η κυβέρνηση εφάρμοσε μία πολιτική συγχώνευσης των αεροπορικών εταιριών. Φαινόταν πιθανό ότι θα παρέμεναν τέσσερις όμιλοι αερομεταφορών, με την προοπτική ότι μακροπρόθεσμα θα προέκυπτε μία πιο σταθερή και αποδοτική αγορά στις υπηρεσίες των αερομεταφορών. Χωρίς αμφιβολία οι δυνάμεις της αγοράς, τελικά, θα οδηγούσαν στο ίδιο αποτέλεσμα, αλλά αυτό θα συνέβαινε σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και με πολύ μεγάλη σύγχυση στην πορεία. Το καθοδηγητικό χέρι του ελεγκτή σε αυτήν την περίπτωση παρά να επιτρέψει τις ...της αγοράς να ξεδιπλωθούν φαίνεται ότι ήταν επιβεβλημένη.

Συνολικά, ωστόσο, είναι φανερό από τις διαφορετικές χώρες ότι η απελευθέρωση των εσωτερικών αεροπορικών υπηρεσιών υπήρξε ωφέλιμη. Ακόμα και εκεί όπου οι κυβερνήσεις ήταν σκεπτικές ως προς το ολοκληρωτικό άνοιγμα τους, όπως στην Ινδία, το επιβατικό κοινό ωφελήθηκε κατά πολύ. Όταν όμως έρχονται αντιμετώπιες με το ιδιαίτερα ανεπιθύμητο αποτέλεσμα της ασυδοσίας στην αγορά, η παρέμβαση της κυβέρνησης με τρόπο σοφά σχεδιασμένο και εφαρμοσμένο ώστε να εξασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός δεν είναι ούτε υπερβολικός αλλά και ούτε ανεπαρκής αποτελεί κοινή λογική.