

A levegő urai: ekkora légitársaság nincs is!

Saturday, 11 May 2013

A világ legnagyobb légitársasága jön létre az American Airlines és a US Airways egyesülésével. 170 milliós utaslétszám, több mint 900 repülőgép, 56 ország az új légitársaság ismérvei a számok tükrében. Az összeolvadást a hatóságok minden bizonnyal jóváhagyják, ám vannak, akik szerint az amerikai légiszektor további konszolidációja a verseny korlátozását jelentené.

Az Egyesült Államok negyedik és ötödik legnagyobb légitársasága csütörtökön bejelentette, hogy egyesülnek, így létrejön a világ legnagyobb utasforgalmú légitársasága. Az American Airlines és a US Airways összeolvadásától a hatékonyság növekedését és a költségek csökkenését várják a felek. A mostani bejelentés csak egy abban a sorozatban, melyben folyamatosan konszolidálódik az amerikai légi piac.

"Az egyesült légitársaságnak meglesz a mérete és képessége arra, hogy hatékonyabban és nyereségesebben tudja felvenni a versenyt a globális piacon" – nyilatkozta Doug Parker, a US Airways vezetője a megállapodás bejelentése után. A két vállalat között 2012 augusztusában kezdődtek tárgyalások az egyesülésről, melynek eredményeképpen a US Airways beolvad az American Airlines-ba. Az egyesült társaság 72 százalékát az American hitelezők kapják meg, miután a társaság 2011 novembere óta csődvédelem alatt áll. A fennmaradó 28 százalék pedig a US Airways részvényeseinek jut majd.

Az American Airlines neve és logója alatt futó egyesült cég – leányvállalatok nélkül – több mint 900 géppel, napi 6700 járattal fog kiszolgálni 336 útvonalat 56 országban. A vállalat 95 ezer embert foglalkoztat majd. Az egyesült légitársaság értéke 11 milliárd dollár körül lesz, amivel már felvehetik a versenyt a jelenlegi piacvezető Delta Airlines-szal. Az egyesülés azt is eredményezheti, hogy a US Airways elhagyja a Star Alliance légiszövetséget, az egyesült vállalat egy másik tömörülésben, a OneWorld keretein belül folytatja a működést, ahová most az American mellesleg tartozik. (Ennek a szövetségnek volt a tagja a megszűnésig a Malév is.)

Felhívják a figyelmet a megállapodásra

A két társaság egyesülését ugyanakkor beárnyékolja az, hogy az American – mely 2001-ben robbant be a vezető amerikai légitársaságok közé a Trans World Airways (TWA) megvásárlásával – a 2011-et megelőző négy évben folyamatosan veszteséges volt, összesen 6 milliárd dolláros bukót halmozott fel. A 80 éves múltú vállalat az American-t, mely úttörő volt a törzsutasok számára szóló hűségprogramok területén, a komoly veszteségek csődvédelembe hajszolták: a társaság vezetése szerint a költségek növekedése, a munkavállalók szerint azonban a cég hibás irányítása vezetett mindehhez. Ezzel szemben a felekkora US Airways évek óta nyereséges.

Az egyesült társaság körülbelül 170 milliós éves utasforgalommal büszkélkedhet majd. Fotó: AFP / Jim Watson

A csődvédelembe menekült American ugyanakkor pont a nyereséges US Airways-szel stabilizálhatja helyzetét és veheti át a US Airways hatékonyabb működési modelljét – az egyesült cég vezérigazgatója a kisebbik cégtől érkezik. A US Airways ezzel szemben az American kiterjedt csendes-óceáni hálózatát használhatja ki. A két cég hálózata kiegészíti egymást, és az összeolvadt társaság minden bizonnyal profitálhat az ázsiai országok irányában prognosztizált 20 százalékos forgalomnövekedésről. A US Airways emellett az amerikai megapoliszokban található American győzelem-elosztó központjaira (hubok) is ráhordhatja majd az utasokat.

Bár az egyesült légitársaság az elkövetkező hubjait megtartja, és új járatokat is ígérnek, az egymilliárd dollárra becsült költségmegtakarításból inkább az következik, hogy a párhuzamosságok megszüntetésével összeségében kevesebb járat indul majd. Korábban a Delta és a United is azt ígérte, hogy összes központjukat megtartják, később azonban több járatukat is felfüggesztették a kerozinárak emelkedésével és a gazdasági válság mélyülésével. Az új American, hasonlóan versenytársaihoz, minden bizonnyal majd a belföldi piacon igyekszik megfogni az ígért egymilliárd dollárt, ami azonban szűkíti az utasok számára a rendelkezésre álló repülési alternatívákat.

Átrendezi a piacot az összeolvadás

Az amerikai légi piacot a két társaság egyesülése – mely az utolsó nagy belföldi egyesülés lehet az amerikai légi piacon – teljesen átrendezi. A sorozatos összeolvadások (2008-ban a Delta egyesült a Northwest-tel, 2010-ben a Continental a United-dal) azt eredményezik, hogy mindösszesen három olyan amerikai légitársaság marad, mely a tengerentúltra is repül majd. A majdnem 170 milliós utasforgalmú vállalat a piac 26 százalékát uralja majd. A három legnagyobb hagyományos, valamint a legnagyobb fapados légitársaság, a Southwest Airlines összesen majdnem az amerikai piac háromnegyedét lefedi majd, ez pedig korántsem biztos, hogy üdvös lesz az utasok számára. Erről egyébként az amerikai Kongresszusban sincsenek teljesen meggyőző válaszok.

A csQdvédelembe menekült American a US Airways-szel stabilizálhatja helyzetétFotó: AFP / Orlando Sierra

A Szenátus kereskedelmi bizottságának elnöke, Jay Rockefeller szerint, bár az egyesülések pénzügyileg stabilabb alapokon nyugvó vállalatokat hoznak létre, ez azonban azt is jelenti, hogy a fogyasztók kevesebb lehetőség közül választhatnak majd, és a kisebb városokat kevesebb járat szolgálja ki. "Minden további összeolvadást alaposan meg kell vizsgálni, hogy biztosak legyünk abban, az az utazóközönség érdekeit szolgálja a nagyobb versennyel, több opcióval és alacsonyabb árakkal" – emelte ki Rockefeller.

Iparági szakértQk szerint az utasok megnyugodhatnak. Az egyesüléssel a szolgáltatások színvonala emelkedni fog, az útvonalhálózat bQvül, miközben a korábbi idQszakok egyesüléseit tekintve nem állítható, hogy az összeolvadások áremelkedést okoztak volna. De miután az amerikai légitözlekedési ipar összességében évek óta komoly összegeket bukik a mQködésen, a jegyárak emelésére elQbb-utóbb szükség lesz, "nem lehet veszteségesen embereket repkedtetni a világ körül".

Az egyesülést nem valószínű, hogy megtorpedózzák a versenyt szabályozó hatóságok, mivel az utóbbi 5 évben három hasonló összeolvadást is engedélyeztek. Az viszont nem kizárt, amennyiben az amerikai lgazságügyi Minisztérium úgy ítéli meg, hogy az American Airlines és a US Airways párhuzamos jelenléte egyes útvonalakon korlátozza a versenyt, a járatok számát csökkenteniük kell, illetve bizonyos repülQtereken az egyes fel- és leszállás résidQk (slotok) meghatározott százalékáról kénytelenek lesznek lemondani.

Mostanra sikerült visszahozni az elmúlt évtized veszteségeit

Az viszont kétségtelen, hogy az amerikai légitözlekedési vállalatok igyekeztek a változó környezetre és körülményekre reagálni. Az egyesülések elQtti reorganizációt szinte az összes légitársaság bírósági védelem alatt tette meg, az új lépések között pedig emelték a jegyárakat, díjakat kezdtek el kérni a feladott csomagokért és az újrafoglalásért is. Mindez azt eredményezte, hogy a szektor 2001-2011 között felhalmozott 53 milliárd dolláros veszteségét sikerült "visszatölteni". A Standard & Poor's egyik elemzQje szerint a vállalatok vezetQi megtanulták, hogy nem lehet az egekig növekedni, mivel az folyamatosan csak az árak eséséhez és a légiipar veszteségeinek növekedéséhez vezet. Az amerikai piac tapasztalatai pedig a európai légiiparra is hatással lehetnek.

HVG.hu