

Το Κύκνιο Άσμα της Eurocypria

Τα συσσωρευμένα χρέη της Eurocypria ήταν τέτοια που δεν επέτρεψαν στην εταιρεία να ορθοποδήσει παρά τις σημαντικές οικονομικές ενισχύσεις που έλαβε από το κράτος. Ήδη εντός του τρέχοντος έτους η Eurocypria έλαβε ενίσχυση ύψους 35 εκατ. ευρώ, καθώς και ένα δάνειο 26 εκατ. ευρώ με το κράτος να εισέρχεται ως εγγυητής. Παρά το εξαιρετικά μεγάλο χρηματικό πόσο που δαπανήθηκε από την πολιτεία, η εταιρεία εξακολουθεί να καταγράφει ζημιές πάνω από 3,5 εκατ. ευρώ στο πρώτο εννεάμηνο του 2010.

Σε περίπτωση που η Κυβέρνηση προβεί άμεσα σε εκκαθάριση της Eurocypria υπολογίζεται ότι θα εξοικονομήσει κοντά στα 60 εκατ. ευρώ, ενώ ει- δάλλως οι πρόσθετες επιβαρύνσεις αναμένονται στα 25 εκατ. ευρώ. Δεδομένου ότι η οικονομία

μας τελεί υπό καθεστώς επιτήρησης, έχει καταστεί πλέον μονόδρομος η εκκαθάριση της εταιρείας και η εξόφληση κατά προτεραιότητα όλων των οικονομικών της υποχρεώσεων. Βάσει της υπάρχουσας νομοθεσίας προτεραιότητα αποτελεί η εξόφληση των υποχρεώσεων της προς τους εργαζομένους, εν συνεχεία τα ασφαλιστικά ταμεία και τους δημόσιους οργανισμούς και τέλος τους πιστωτές.

Έχω την αίσθηση ότι το προκύπτον δυσάρεστο σενάριο με την Eurocypria ήταν προδιαγεγραμμένο καθώς αφενός μεν ήταν περισσότερο από σίγουρο ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα συμφωνούσε στη συγχώνευση της Eurocypria και της Cyprus Airways και αφετέρου υπήρξε αλληλουχία άστοχων χειρισμών και συστηματική αδυναμία αποκωδικοποίησης των μηνυμάτων της αγοράς. Σε προ διμήνου άρθρο μου επισήμανα ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στον τομέα των αερογραμμών είναι τέτοιες που απαιτούν την εφαρμογή επιθετικών διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς.

Κατά το πέρας της τελευταίας δεκαετίας έχουν προβεί σε πτώχευση 77 αεροπορικές εταιρείες εντός της επικράτειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς, γίνεται εμφανές ότι η επιβίωση στον χώρο των αερογραμμών απαιτεί την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος λειτουργίας, κάτι που σίγουρα δεν συμβαίνει στους δύο εθνικούς μας αερομεταφορείς. Το κόστος λειτουργίας τους κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα εξαιτίας κυρίως των υπερριθμών εργαζομένων και η ποιότητα βρίσκεται σε μέτρια επίπεδα. Σύμφωνα με γνωστό διαδικτυακό τόπο αξιολόγησης της ποιότητας των αεροπορικών αερογραμμών, η Eurocypria λαμβάνει 2,4 στα 5 και μόνο το 38% των επιβατών την προτείνουν, ενώ τα αντίστοιχα μεγέθη για την Cyprus Airways είναι 2,5 και 50%. Τα δύο αυτά σημαντικά κριτήρια φαίνεται ότι αγνοήθηκαν κατά συρροή από τα εκάστοτε διοικητικά συμβούλια, τις συντεχνίες των υπαλλήλων των εταιρειών και τις εκάστοτε κυβερνήσεις της χώρας μας, με αποτέλεσμα να είναι πλέον πραγματικό-

τητα η κατάρρευση της Eurocypria και ο κίνδυνος χρεοκοπίας της Cyprus Airways να εξακολουθεί να είναι πάντοτε ορατός. Τέλος, και σε σχέση με τους 265 απολυμένους της Eurocypria αναμένεται ότι οι αποζημιώσεις που θα λάβουν θα είναι μεταξύ των 60.000 και 100.000 ευρώ, με κάποιους από αυτούς να αφυπηρετούν πρόωρα. Αν πραγματικά απευχόμαστε να συμβεί στη Cyprus Airways ότι και στην Eurocypria, το κράτος θα πρέπει να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση της. Η δύναμεις της αγοράς θα είναι καταλυτικές ως προς την εξυγίανση της, αφού πλέον δεν θα μπορεί να προστρέξει στο κράτος για βοήθεια. Τα οφέλη από μία τέτοια κίνηση θα είναι η βραχυχρόνια αύξηση των δημοσίων εσόδων, η μακροχρόνια μείωση των δημοσίων δαπανών και η αύξηση της πιθανότητας επιβίωσής της.

Λεμεσός, 14 Νοεμβρίου 2010

* Καθηγητής Χρηματοοικονομικών, Κοσμήτορας της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας και Μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου (ΤΕΠΑΚ)