

Σημάδια «ζωής» από την Ellinair. Αυτοί είναι οι βασικοί άξονες για την επανεκκίνηση πτήσεων, οι νέοι στόχοι

2024/05/22 09:46 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Σημάδια «ζωής» από την Ellinair, η οποία ανέστειλε τη λειτουργία της το 2021, απόρροια της εκδήλωσης της πανδημίας του Covid - 19.

Του Φώτη Φωτεινού

Η εταιρεία ξεκίνησε τη δραστηριοποίησή της ως θυγατρική του Ομίλου Μουζενίδη, μεταφέροντας επιβάτες, κυρίως, από και προς τη Ρωσία.

Στο απόγειό της, **το 2018, η εταιρεία διακίνησε 1 εκατ. επιβάτες, διεξήγαγε 8.342 πτήσεις και σημείωσε έσοδα 112,4 εκατ. ευρώ.**

Το 2019 είχε μια φθίνουσα πορεία (σημείωσε έσοδα 83,4 εκατ. ευρώ) και **τη διετία 2020 - 21 «χτυπήθηκε» δραματικά, όπως όλες οι αεροπορικές, από την πανδημία Covid - 19.**

Έπειτα από τον αιφνίδιο θάνατο του ιδρυτή της, Μπόρις Μουζενίδη, ο οποίος απεβίωσε τον Μάρτιο του 2021, πέρασε σε νέο ιδιοκτησιακό έλεγχο, ενώ το 2022 η ΕΕ ενέκρινε κρατική βοήθεια 6,8 εκατ. ευρώ για τις ζημιές που υπέστη κατά την περίοδο από 18 Μαρτίου έως 30 Ιουνίου 2021, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού.

Σύμφωνα με τους νέους μετόχους, στόχος είναι η Ellinair να μεταβληθεί σε **εταιρεία ACMI, δηλαδή εταιρεία επιναύλωσης των αεροσκαφών της με μακροχρόνια συμβόλαια σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.**

Το πλάνο αναδιάρθρωσης της Ellinair

Στον τελευταίο δημοσιευμένο ισολογισμό της Ellinair (αναφέρεται στο έτος 2020, στον οποίο η εταιρεία σημείωσε έσοδα 9,2 εκατ. ευρώ) και στην ενότητα «Σημαντικά γεγονότα μέχρι την υποβολή της παρούσας έκθεσης» που υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 2024 από τον πρόεδρο του Δ.Σ. Κωνσταντίνο Βαρδάκη και τον διευθύνοντα σύμβουλο Χρήστο Κόκκαλη, παρατίθενται τα ακόλουθα:

«Η προσπάθεια αναδιοργάνωσης της εταιρείας διακόπηκε από τον αιφνίδιο θάνατο

του ιδρυτή της κ. Μπόρις Μουζενίδη ο οποίος απεβίωσε τον Μάρτιο του 2021.

Με δεδομένο ότι η εταιρία στηρίζονταν στις ενέργειες και αποφάσεις του χαρισματικού αυτού επιχειρηματία βρέθηκε αντιμέτωπη και με τη αδυναμία διακυβέρνησης της. Αυτή η εξέλιξη σε συνδυασμό με την συνεχιζόμενη διεθνή κρίση οδήγησε την εταιρία σε αναζήτηση νέων επενδυτών.

Μετά από άκαρπες προσπάθειες τον ρόλο του επενδυτή ανέλαβε τον Σεπτέμβριο του 2021, ένας καταξιωμένος επιχειρηματίας στο χώρο του τουρισμού κ. Βαρδάκης Κωνσταντίνος ο οποίος μέσω της εταιρίας του METROPOLITAN INVESTMENT GROUP S.A. εξαγόρασε το σύνολο των μετοχών της εταιρίας.

Η κίνηση αυτή είχε μεγάλο ρίσκο λόγω του ότι η εταιρία είχε ήδη μεγάλα και δυσεπίλυτα προβλήματα.

Ο κ. Βαρδάκης λόγω και της αδερφικής φιλίας που είχε με τον κ. Μπόρις Μουζενίδη γνώριζε καλά τις δυνατότητες της και πίστεψε στην ολική επαναφορά της στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών.

Σύμφωνα με το αθρ.93 του Ν.4941/16-06-2022 (Φ.Ε.Κ. Α 113) ψηφίσθηκε η χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης με την μορφή άμεσης επιχορήγησης στην εταιρία για την αποκατάσταση της άμεσα συναρτωμένης με την πανδημία του κορονοϊού covid-19 ζημίας που υπέστη εντός του 2020 ποσού € 9,2 εκ.

Η καθυστέρηση όμως της πρώτης δόσης της αποζημίωσης ύψους 6,8 εκ ευρώ, που δόθηκε ως οικονομική ενίσχυση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Αύγουστο του 2022, οδήγησε σε περεταίρω διόγκωση των οικονομικών της προβλημάτων.

Με τη λήψη της αποζημίωσης η εταιρία προέβη σε προσπάθεια αναδιοργάνωσης **μπαίνοντας σε ρυθμίσεις απέναντι στο δημόσιο.**

Στις 19/1/2023 έκλεισε το πρώτο της αεροπλάνο τύπου AIRBUS 319-100 MSN 2456 και στις 7/3/2023 προέβη στις προσλήψεις του απαραίτητου προσωπικού προκειμένου μετά από την αναγκαία εκπαίδευση να προχωρήσει στην επανέναρξη της λειτουργίας της .

Όμως κατόπιν της αίτησης κατάσχεσης που έγινε από τους εργαζομένους της εταιρίας η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δέσμευσε τους καταθετήριους τραπεζικούς λογαριασμούς της εταιρίας, οι οποίοι περιλάμβαναν την δοθείσα αποζημίωση, η οποία αξίζει να σημειωθεί ότι βάσει νομοθεσίας ήταν ακατάσχετη.

Κατόπιν αυτής της εξέλιξης, «πάγωσε» οποιαδήποτε προσπάθεια ανάκαμψης λόγω της έλλειψης ρευστότητας. Ο κ. Βαρδάκης με δικά του κεφάλαια προσπάθησε να

καλύψει το ελάχιστο των υποχρεώσεων της εταιρίας. Με δεδομένο ότι η εταιρία βρίσκετε πλέον στο τελικό στάδιο τόσο της αίτησης για την λήψη της 1^{ης} δόσης της αποζημίωσης όσο και της άρσης κατάσχεσης των διαθέσιμων της, καταβάλλει προσπάθειες να πραγματοποιήσει ένα νέο πιο ρεαλιστικό και πιο στοχευμένο επιχειρηματικό σχέδιο με γνώμονα πάντα την ανάκαμψη και την επαναλειτουργία της εταιρίας, **το οποίο θα περιλαμβάνει τις κάτωθι επιχειρηματικές κινήσεις:**

-Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου **κατά 2 εκ. ευρώ σε βάθος 3ετίας για κάλυψη μέρους των σωρευμένων ζημιών της.**

-Την άμεση ένταξη της στον εξωδικαστικό συμβιβασμό για τις οφειλές της με το δημόσιο και υπαγωγή των χρεών της σε 240 μηνιαίες δόσεις ύψους 15 χιλ. ευρώ έκαστη.

-Επικύρωση συμφωνιών με πιστωτές, που έγιναν ήδη σε πρώτη φάση αλλά λόγω της έλλειψης ρευστότητας σταμάτησαν. Οι συμφωνίες προβλέπουν το κούρεμα των υπολοίπων και των τόκων που δημιουργήθηκαν μετά την έναρξη της πανδημίας και την αποπληρωμή των υπολοίπων σε έως 240 δόσεις.

-Συνεργασία σε εμπορικό και χρηματοοικονομικό επίπεδο με την εταιρία «PHAETHON AERO MONOΠΡΟΣΩΠΗ ΙΚΕ». Η εν λόγω εταιρία, υπηρεσιών, με την οποία έχει υπογραφεί ήδη σύμβαση συνεργασίας, διαθέτει σημαντική εξειδίκευση στο χώρο των αεροπορικών εταιριών. Το πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ μας προβλέπει και τη χρηματοοικονομική συν-διαχείριση των διαθεσίμων της εταιρίας.

-Μεταβολή του τρόπου λειτουργίας της εταιρίας. Πιο συγκεκριμένα, η εταιρεία σκοπεύει από εταιρεία προγραμματισμένων πτήσεων να μεταβληθεί σε εταιρεία ACMI δηλαδή εταιρεία επιναύλωσης των αεροσκαφών της με μακροχρόνια συμβόλαια σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία **θα διαθέτει τα αεροσκάφη της σε επιναύλωση δηλαδή άλλες αεροπορικές εταιρείες ναυλώνουν τα αεροσκάφη της Ellinair μαζί με τα πληρώματα** και θα επιβαρύνονται επιπλέον και με τα κόστη της ασφάλειας και της συντήρησής των αεροσκαφών.

Με αυτό τον τρόπο, η εταιρεία μας θα δίνει με ένα μίσθωμα που θα περιλαμβάνει τα ανωτέρω κόστη σε άλλες εταιρείες επιμεριζόμενο στις ώρες που προκαθορίζονται και προπληρώνονται μηνιαίως από την ναυλώτρια εταιρεία.

Αυτό το μοντέλο λειτουργίας έχει ανθήσει στην μετά covid περίοδο, λόγω του ότι οι μεγάλες εταιρείες πλέον δεν αγοράζουν δικά τους αεροσκάφη αλλά προτιμούν να ναυλώνουν από εταιρείες ACMI.

Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει δραστική μείωση εξόδων καθώς θα

απαιτείται λιγότερο προσωπικό γραφείων και υπηρεσιών δια του λόγου ότι θα γίνονται πλέον οι περισσότερες ανάγκες outsourced.

Επίσης οι μεγαλύτερες δαπάνες μισθοδοσίας πληρωμάτων, καύσιμα, ασφάλειες αεροσκαφών, και συντήρηση αυτών θα καλύπτονται από την τιμή που θα πληρώνει η μισθώτρια εταιρεία σε μας ανά ώρα για συγκεκριμένες και εγγυημένες ώρες ανά μήνα για κλειστό συμβόλαιο 12-24 μηνών.

Η συμφωνία θα είναι για εγγυημένες 250-300 ώρες πτήσεων το μήνα με το ποσό 2.950€/ ώρα.

Το ποσό αυτό θα καλύπτει όλα τα έξοδα της εταιρίας και θα παρέχει ποσοστό κέρδους της τάξεως περίπου 10% για το πρώτο αεροσκάφος, ποσοστό το οποίο μπορεί να φτάσει ως 35% για πάνω από 2 αεροσκάφη.

Οι συμφωνίες τις οποίες θα προσπαθήσουμε να πετύχουμε θα αφορούν πτήσεις από Ευρώπη προς Κανάρια Νησιά και Μεσογειακούς προορισμούς (όπως Τουρκία , Αίγυπτο κ.α.) καθώς επίσης και από Dubai προς Αίγυπτο και Κρήτη.

Σε περίπτωση μελλοντικά απόκτησης πλέον των **3 αεροσκαφών**, θα μας δίνεται και η δυνατότητα των πτήσεων CHARTER η οποία επίσης έχει πολύ μικρό ρίσκο αλλά εγγυημένα έσοδα.

Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερόμενες ενέργειες, σε συνδυασμό και με τη τρέχουσα κατάσταση για τις αεροπορικές εταιρείες παγκοσμίως και τον ευρύτερο κλάδο του Τουρισμού, **η Διοίκηση εκτιμά ότι θα εξασφαλίσει επαρκή χρηματοδότηση**, ώστε να εξυπηρετηθούν οι χρηματοδοτικές και λειτουργικές ανάγκες της εταιρείας, στο άμεσο μέλλον».