
Σταδιακή η ανάκαμψη της Aegean. Ίσως το 2021 φτάσει στο 75%-80% των μεγεθών του 2019

2020/05/19 07:55 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Σταδιακή και δύσκολη αναμένεται η ανάκαμψη της Aegean Airlines, όπως ανέφερε χθες στην τηλεδιάσκεψη των επενδυτών ο πρόεδρος της εταιρείας Ευτύχης Βασιλάκης και ο διευθύνων σύμβουλος Δημήτρης Γερογιάννης.

Όπως έγινε γνωστό χθες, η εταιρεία έχει περιορίσει, την τρέχουσα περίοδο, το μηνιαίο κόστος σε 26 έως 28 εκατ. ευρώ και υπολογίζεται ότι δαπανά μηνιαίως 40 εκατ. ευρώ από τα ταμειακά διαθέσιμά της.

Η ρευστότητα ανέρχεται στα 460 εκατ. ευρώ και δυνητικά αγγίζει τα 580 εκατ., εάν ληφθούν υπόψη οι γραμμές χρηματοδότησης, ύψους 120 εκατ. ευρώ, που έχει εξασφαλίσει από τέσσερις συστημικές τράπεζες.

Το πρώτο τρίμηνο, η εισηγμένη παρουσίασε έσοδα 145 εκατ. ευρώ, που είναι μειωμένα κατά 15%, σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μεγέθη του 2019 (για την πλήρη εκτίμηση των αποτελεσμάτων του πρώτου τριμήνου, στο ακόλουθο αρχείο: [ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ Α' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 2020 ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES](#)).

Τον Μάρτιο τα έσοδα ήταν 59% χαμηλότερα σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019, ενώ τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο υπήρξε άνοδος των εσόδων σε ποσοστό 14%.

Τον Μάρτιο, **η πληρότητα των αεροσκαφών συρρικνώθηκε σε ποσοστό 57%** και γι' αυτό οι ζημιές, μόνο για το συγκεκριμένο μήνα, κυμαίνονται από 43 έως 44 εκατ. ευρώ.

Συνολικά, το πρώτο τρίμηνο της χρονιάς, οι προ φόρων ζημιές διαμορφώνονται σε 80 εκατ. ευρώ, βάσει των προσωρινών μεγεθών, από ζημιές 48,7 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2019.

Ωστόσο, οι προ φόρων ζημιές πρώτου τριμήνου εκτιμάται ότι θα αγγίξουν τα 110 εκατ. ευρώ, λόγω της επίπτωσης από το hedging πετρελαίου.

Η Aegean δηλαδή, όπως και οι περισσότερες αεροπορικές εκτός Ελλάδας, είχε συνάψει συμβόλαια αντιστάθμισης κινδύνου για την προμήθεια ποσότητας πετρελαίου, η οποία δεν χρησιμοποιήθηκε, λόγω του lockdown.

Το τελευταίο οδήγησε σε καθίζηση τις τιμές του πετρελαίου, οι οποίες είναι χαμηλότερες έναντι αυτών επί των οποίων είχε γίνει το hedging, με αποτέλεσμα την αύξηση των ζημιών.

Με τα δεδομένα αυτά, το άμεσο σχέδιο αντιμετώπισης της κρίσης περιελάμβανε την μείωση του κόστους του προσωπικού (**άνω το 70% βρίσκεται σε αναστολή**), των αποδοχών της διοίκησης (-20% έως -30% τον Μάιο), της μη είσπραξης αμοιβής από τους κ.κ. Βασιλάκη και Γερογιάννη και της μείωσης, κατά 20%, του κόστους μισθοδοσίας των πιλότων, μέσω της μη ανανέωσης ορισμένου χρόνου συμβάσεων ξένων πιλότων.

«Όποια νούμερα για μελλοντικές εκτιμήσεις αναφέρουμε είναι απολύτως επισφαλής, ωστόσο σε ένα ευνοϊκό σενάριο με ορίζοντα το 2021, ο όμιλος θα μπορούσε να είναι στο 75%- 80% των μεγεθών του 2019, ποσοστό κατά 30% μικρότερο σε σχέση με ό,τι προβλέπαμε προ πανδημίας», ανέφερε χθες ο κ. Βασιλάκης.

Σύμφωνα με τη διοίκηση του ομίλου, η δυνατότητα για προβλέψεις τους επόμενους μήνες αναφορικά με την επιβατική κίνηση είναι περιορισμένη: «Ελπίζουμε να είμαστε νωρίς μέσα στον Ιούλιο φέτος στο 25% της δυναμικότητας που είχαμε πέρυσι και να φτάσουμε προοδευτικά μέχρι τον Σεπτέμβριο έως το 50%, όσον αφορά το πρόγραμμα μας για τις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού.

Από την εμπειρία της Ασίας φαίνεται ότι χρειάζονται 2-3 μήνες από την στιγμή που αίρονται οι περιορισμοί, ώστε να φθάσουμε σε ένα επίπεδο γύρω στον Ιούλιο».

Περαιτέρω αποφάσεις για το εργατικό δυναμικό, η εταιρεία θα λάβει μετά την ανακοίνωση των κρατικών προγραμμάτων στήριξης των αερομεταφορών.

Η εταιρεία αξιοποίησε τα οριζόντια μέτρα της κυβέρνησης για την εργασία, προχωρώντας στην αναστολή στο 70% των εργαζομένων, ενώ στο άμεσο μέλλον αναμένονται και οι ανακοινώσεις του υπουργείου Εργασίας και του οικονομικού επιτελείου αναφορικά με την επιδότηση της εργασίας.

Επιπλέον, αυτή την στιγμή, ο όμιλος δεν έχει ανανεώσει τις συμβάσεις για 150 εργαζομένους, ενώ σε ποσοστό 20% εκτιμάται η μείωση του προσωπικού των πιλότων με μη ανανέωση συμβάσεων ορισμένου χρόνου πιλότων από το εξωτερικό.

Καταλήγοντας ο κ. Βασιλάκης δεν παρέλειψε να **υπερτονίσει την ανάγκη κρατικής ενίσχυσης του κλάδου**, ειδικά αφού πρόκειται για μια πρακτική που

ακολουθείται από άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις.

Όπως ανέφερε, σε περίπτωση που μία εταιρεία δεν λάβει κρατική ενίσχυση, καταλήγει να χάνει σε επίπεδο ανταγωνισμού από τις άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες που έχουν ευνοηθεί.

Ωστόσο, σημείωσε ότι τυχόν βοήθεια θα ήταν συνετό να παρέχεται σε επιχειρήσεις που υπήρξαν υγιείς το 2019, όπως ήταν η Aegean. «Δεν ζητάμε από το κράτος να πάρει όλο το βάρος της κρίσης, αλλά να συνδράμει στην προσπάθειά μας», δήλωσε.