

Θ. Πασχάλης, Ellinair: Αναγκαία η ίση μεταχείριση στον κλάδο των αερομεταφορών

2020/12/11 09:48 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Αίτημα για κρατική στήριξη έχει αποστείλει στην ελληνική κυβέρνηση η Ellinair, σαν όμιλος Μουζενίδη, όπως αναφέρει ο διευθύνων σύμβουλος της αεροπορικής εταιρείας, Θάνος Πασχάλης στο metaforespress.gr.

Ο κ. Πασχάλης υποστηρίζει ότι είναι αναγκαία η ίση μεταχείριση στον κλάδο των αερομεταφορών, τονίζοντας ότι η Ellinair έχει υποστεί εφέτος μείωση εσόδων και επιβατών 95%, καθώς οι κύριες αγορές που δραστηριοποιείται, η Ρωσία και η Ουκρανία δεν άνοιξαν ποτέ.

Τέλος, σημειώνει ότι η Ellinair στηρίζεται από τους μετόχους, όπως αποδείχτηκε από την πρόσφατη Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου, υπογραμμίζοντας ότι καθίσταται μονόδρομος για την ανάκαμψη του κλάδου η υιοθέτηση ενιαίων ταξιδιωτικών πρωτοκόλλων.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Ποιες ήταν οι αρχικές προβλέψεις της Ellinair για το 2020, πριν δηλαδή την εκδήλωση της πανδημίας;

-Το 2019 ήταν μια καλή χρονιά για την εταιρεία, επιχειρήσαμε με 7 (4 δικά μας και 3 μισθωμένα) αεροσκάφη, διακινώντας σχεδόν 900.000 επιβάτες.

Στα τέλη του 2019, βλέπαμε τις κρατήσεις αυξημένες κατά 40%. Συνολικά, περιμέναμε μια αύξηση επιβατών 10% - 15%, δημιουργώντας και μια νέα βάση στο Ηράκλειο Κρήτης, με 1 αεροσκάφος. Μάλιστα, εάν και θα επιχειρούσαμε με τον ίδιο αριθμό αεροσκαφών (7), θα ήταν όλα δικά μας και όλα ίδιου τύπου.

Δυστυχώς, για εμάς, οι δυο κύριες αγορές, η Ρωσία και η Ουκρανία δεν άνοιξαν ποτέ. Υπήρξε ανακοίνωση ότι θα άνοιγε η Ρωσία στις 7/9, αλλά δεν επαληθεύτηκε. Η Πολωνία άνοιξε για 10 ημέρες και μετά έκλεισε

Ωστόσο, με την εκδήλωση της πανδημίας, τον Φεβρουάριο ακυρώσαμε την παραγγελία ενός, πήγαμε στα 6, το Μάρτιο επιστέψαμε 1, πήγαμε στα 5 και τον Απρίλιο τροποποιήσαμε το πρόγραμμα για 4.

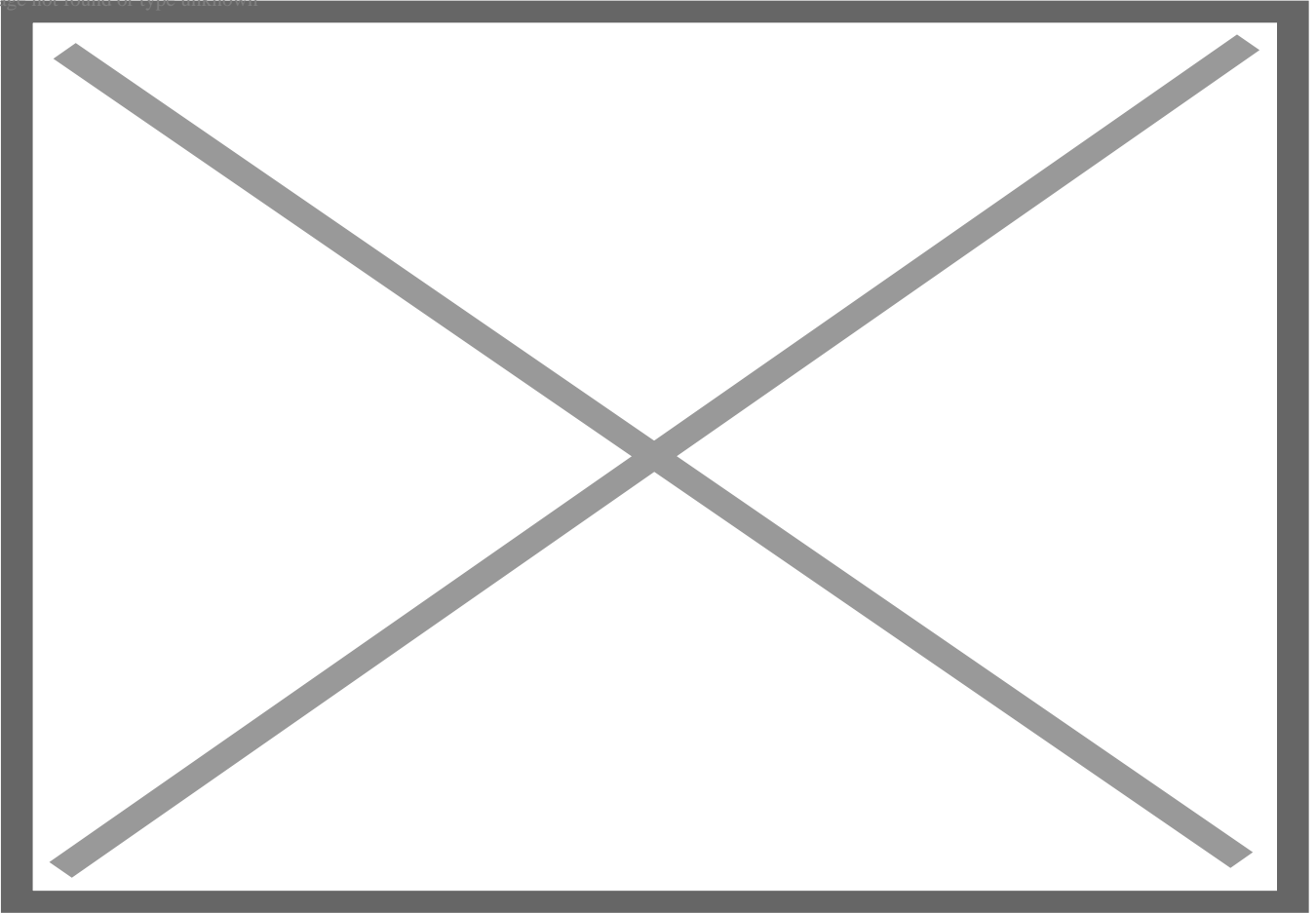
-Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση; Ποια δρομολόγια διεξάγει η εταιρεία;

-Η εικόνα είναι δύσκολη, **επιχειρούν τα 2 από τα 4 αεροσκάφη**. Τους προηγούμενους μήνες σημειώθηκαν έντονες διακυμάνσεις, υπήρξε μια αισιοδοξία τον Ιούλιο, ήμασταν έτοιμοι να διεξάγουμε πτήσεις και με τα 4 αεροσκάφη, κάτι το οποίο δεν συντελέστηκε.

-Σε ποιο ύψος ανέρχεται η πτώση κίνησης και εσόδων;

-Η πτώση ανέρχεται στο 95% σε έσοδα και επιβάτες. Αφού δεν άνοιξαν οι αγορές μας, είναι αναμενόμενη η πτώση αυτή.

Ουσιαστικά, τους τελευταίους μήνες, η δραστηριότητά μας επικεντρώθηκε στο εσωτερικό και στις πτήσεις Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο, χωρίς αξιοσημείωτες πληρότητες και με συμπιεσμένα ναύλα.



-Απειλείται η βιωσιμότητα της εταιρείας; Έχει τη στήριξη των μετόχων;

-Η εταιρεία στηρίζεται από τους μετόχους, σκοπός είναι να συνεχίσουμε να πετάμε. Οι **μέτοχοι στήριξαν και πέρσι, αλλά και εφέτος την εταιρεία**, προχωρώντας σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου.

Στο σημείο αυτό, **θα ήθελα να σταθώ στο θέμα της ισονομίας και της ισότητας.** Παγκοσμίως, έχουν δοθεί 200 δις δολ. στις αεροπορικές, είτε με δάνεια, είτε με επιχορηγήσεις, ακόμα 60 με 80 δις θα χρειαστούν ακόμα, είναι λογικό αυτό, οι αγορές έμειναν κλειστές.

Στην Ευρώπη, όπου έχουμε το καθεστώς του «Ανοιχτού Ουρανού», η Lufthansa έλαβε κρατική βοήθεια 10 δις ευρώ, η KLM 11 δις, η TAP 1,2 δις, βοήθεια έλαβαν επίσης η Air Baltic, η Air Serbia, η el al, κ.α. Η tui 3 πακέτα βοήθειας.

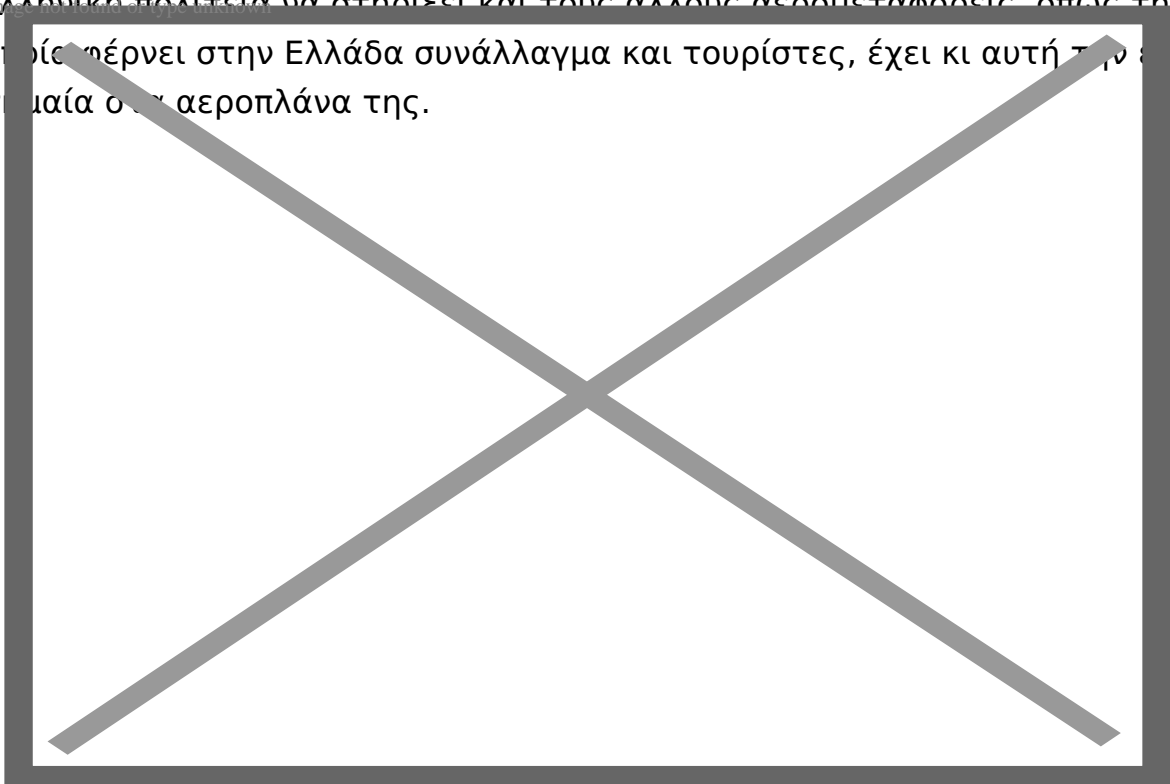
Στην Ελλάδα, η Aegean Airlines, ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας, έλαβε κρατική βοήθεια, με τη μορφή δανείων και επιχορηγήσεων και **σωστά της δόθηκε.**

-Η Ellinair έχει στείλει αίτημα για κρατική στήριξη;

-Έχουμε υποβάλει αίτημα για κρατική υποστήριξη σαν όμιλος, μέχρι και σήμερα δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές συζητήσεις.

Στην αρχή είχαμε κάνει αίτημα και με άλλες αεροπορικές εταιρείες, κάθε εταιρεία έχει τα δικά της χαρακτηριστικά.

Στη συνέχεια, αποστείλαμε αίτημα σαν όμιλος Μουζενίδη. Θεωρώ ότι χρειάζεται η ελληνική πολιτεία να στρώσει και τους άλλους αερομεταφορείς, όπως την Ellinair, η οποία φέρνει στην Ελλάδα συνάλλαγμα και τουρίστες, έχει κι αυτή την ελληνική σημαία στα αεροπλάνα της.



Μην

Ξεχνάμε ότι ο ανταγωνισμός είναι σκληρός, για παράδειγμα την περίοδο των ταξιδιωτικών περιορισμών, η Τουρκία συνδεόταν κανονικά με τη Ρωσία, η Κωνσταντινούπολη είχε 10 πτήσεις ημερησίως με τη Μόσχα, τις περισσότερες είχε το αεροδρόμιο της Αττάλειας.

Η Ελλάδα ζει από τον τουρισμό, είναι η «βαριά» βιομηχανία, καλώς ή κακώς, αντιστοιχώντας στο 20% του ΑΕΠ. Είναι αναγκαίο να στηριχθούν οι αερομεταφορές και ο τουρισμός.

-Σε ποια μέτρα στήριξης έχει ενταχθεί, επί του παρόντος, η εταιρεία;

-Μέχρι στιγμής έχουμε ενταχθεί στα γενικότερα πλαίσια και των άλλων εταιρειών, δηλαδή έχουμε το προσωπικό σε αναστολή και έχουμε κάνει χρήση των χρηματοδοτικών και φορολογικών εργαλείων.

Θεωρούμε ότι το πλαίσιο ισονομίας και ισότητας θα επικρατήσει στο τέλος και ιδιαίτερα, για έναν όμιλο σαν το Μουζενίδη, που εδώ και 25 χρόνια δραστηριοποιείται στην Ελλάδα και είναι σήμερα **η μόνη καθετοποιημένη επιχείρηση στον τουρισμό.**

-Υπάρχει κάποια πρόβλεψη για το 2021;

-Όλοι εκτιμούμε ότι το 2021 θα έχουμε μια μερική ανάκαμψη, σίγουρα θα πάρει χρόνια για τον κλάδο των αερομεταφορών να επιστρέψει στα επίπεδα του 2019.

Θεωρώ ότι αυτό που θα «επιστρέψει» είναι το all – inclusive πακέτο, δηλαδή ο ταξιδιώτης θα κλείνει ένα ολιστικό πακέτο για μετακινήσεις, ξενοδοχεία, καλύψεις.

Θεωρώ ότι χρειάζεται η ελληνική πολιτεία να στηρίξει και τους άλλους αερομεταφορείς, όπως την Ellinair, η οποία φέρνει στην Ελλάδα συνάλλαγμα και τουρίστες, έχει – κι αυτή – την ελληνική σημαία στα αεροπλάνα της

Για την Ellinair, έχουμε ως σενάριο βάσης, **το 40% με 50% κάτω σε σχέση με το 2019.** Εάν τα εμβόλια είναι αποτελεσματικά και οι διαδικασίες κινήσουν ομαλά, ίσως η εκτίμηση βελτιωθεί, εάν όχι, θα επιδεινωθεί.

-Τέλος, έχει υπάρξει κάτι τελεσίδικο για τον τρόπο διεξαγωγής των αεροπορικών μετακινήσεων το 2021;

-Το αεροπλάνο είναι ένα ασφαλές μέσο, όπως αποδεικνύουν και οι μελέτες της IATA. Τα αεροπορικά φίλτρα ανανεώνουν τον αέρα σε ικανοποιητικό βαθμό, τα πρωτόκολλα είναι αυστηρά, απολυμάνσεις γίνονται, όλο το προσωπικό χρησιμοποιεί μάσκες και ελέγχεται. Για παράδειγμα, στην Ellinair δεν είχαμε κανένα κρούσμα.

Απαιτείται ενιαία προσέγγιση, συζητείται η κατάργηση της καραντίνας και η υιοθέτηση κοινών διαδικασιών, όπως η αποδοχή των τεστ.

Σίγουρα, αυτό που δεν πρέπει να επαναληφθεί είναι η προηγούμενη κατάσταση, καθώς η αντιμετώπιση του ιού ήταν **ασυγχρόνιστη και «απαράδεκτη»:** ο ένας έκλεινε σύνορα, ο άλλος άνοιγε, ο ένας επέβαλλε καραντίνα, ο άλλος όχι. Ο επιβάτης θα πρέπει να γνωρίζει εκ των προτέρων, εάν μπορεί και πως να μετακινηθεί από χώρα σε χώρα.