

**Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου
Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης**

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών «Τραπεζική Και Χρηματοοικονομική»

Μεταπτυχιακή Διατριβή



**«Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Εταιρειών EASYJET, WIZZ και RYANAIR για την Χρονική Περίοδο
2016 – 2020»**

Μαρίνα Δημητρίου

**Επιβλέπουσα Καθηγήτρια
Αναστασία Κοπίτα**

Μάιος 2023

**Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου
Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης**

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών «Τραπεζική Και Χρηματοοικονομική»

Μεταπτυχιακή Διατριβή

**«Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Εταιρειών EASYJET, WIZZ και RYANAIR για την Χρονική Περίοδο
2016 – 2020»**

Μαρίνα Δημητρίου

**Επιβλέπουσα Καθηγήτρια
Αναστασία Κοπίτα**

Η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών
στις 11 Μαΐου 2023
από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Μάιος 2023

Περίληψη

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διατριβή έχει δημιουργηθεί ώστε να γίνει Χρηματοοικονομική Ανάλυση τριών αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες είναι ενταγμένες σε χρηματιστήριο, με στόχο την εξαγωγή διάφορων χρήσιμων συμπερασμάτων όσον αφορά τις εταιρείες κατά την ίδρυση τους, την πορεία τους και τον τρόπο λειτουργίας τους κατά την πενταετία 2016 – 2020. Οι εταιρείες θα αναλυθούν βάσει των Οικονομικών τους Καταστάσεων, δηλαδή τους Ισολογισμούς και τις Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης κατά τα έτη αυτά. Οι τρεις αυτές εταιρείες είναι: η EASYJET, η WIZZ Air και η RYANAIR.

Αναλυτικότερα, στο Πρώτο Κεφάλαιο, θα γίνει ανάλυση του μακροπεριβάλλοντος που δραστηριοποιούνται οι αεροπορικές εταιρείες, χρησιμοποιώντας την μέθοδο Ανάλυσης PESTEL.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο, θα γίνει ανάλυση του περιβάλλοντος τους με το υπόδειγμα των πέντε δυνάμεων του Michael Porter. Επίσης, θα παρουσιαστούν ιστορικά στοιχεία, το επιχειρηματικό τους μοντέλο και τέλος θα αναλυθούν τόσο τα δυνατά τους σημεία, όσο και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο, θα γίνει ανάλυση του μικροπεριβάλλοντος των αεροπορικών εταιρειών χρησιμοποιώντας την . Ανάλυση S.W.O.T. όπου θα αναλυθούν οι δυνάμεις (S), οι αδυναμίες (W), οι ευκαιρίες (O) και οι απειλές (T) που αντιμετωπίζουν.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο, θα μελετηθούν απρόβλεπτα γεγονότα, όπως τα δύο αυτά που συνέβησαν την πενταετία όπως το BREXIT και η Πανδημία COVID-19 και πως οι ίδιες εταιρείες ανταποκρίθηκαν στις προκλήσεις αυτές.

Στο Πέμπτο Κεφάλαιο, θα γίνει μια εισαγωγή για την Χρηματοοικονομική Ανάλυση και οι Μέθοδοι που χρησιμοποιούνται. Θα παρουσιαστούν οι Αναλύσεις Κοινού Μεγέθους, Τάσεων και Αριθμοδεικτών. Θα παρουσιαστούν αναλυτικά οι αριθμοδείκτες που θα χρησιμοποιηθούν και θα εξαχθούν συμπεράσματα για την πορεία των εταιρειών κατά τα έτη αυτά. Θα απεικονιστούν σε πίνακες αλλά επίσης και διαγραμματικά και θα γίνει σχολιασμός τους.

Τέλος, θα προβληθούν συμπεράσματα για την πορεία του κλάδου και των συγκεκριμένων εταιρειών που αναλύθηκαν στην παρούσα Μεταπτυχιακή Διατριβή και θα παρουσιαστούν πιθανές λύσεις για την αποφυγή μελλοντικών προβλημάτων που ίσως έρθουν αντιμετώπιες στο μέλλον και πόσο ένας επενδυτής θα εκτιμήσει την πορεία των εταιρειών αυτών.

Summary

This Master's Thesis has been created in order to make a Financial Analysis of three low-cost airlines, the companies are listed on the stock exchange, with the aim of drawing various conclusions regarding the companies when they were founded, their course and the way they performed over the five years 2016 – 2020. The Companies will be analyzed based on their Financial Statements, i.e. Balance Sheets and Income Statements during these years. These three companies are: EASYJET, WIZZ Air and RYANAIR.

In more detail, in the First Chapter, the macro environment in which the airlines operate will be analyzed, using the PESTEL Analysis method.

In the Second Chapter, their environment will be analyzed with Michael Porter's five forces model. Also, historical data will be presented, their business model and finally both their strengths and the problems they face will be analyzed.

In Chapter Three, the airline micro-environment will be analyzed using the . S.W.O.T analysis where the strengths (S), weaknesses (W), opportunities (O) and threats (T) they face will be analyzed.

In Chapter Four, unforeseen events will be studied, such as the two that occurred in the five-year period such as BREXIT and the COVID-19 Pandemic and how these responded to these challenges.

In Chapter Five, there will be an introduction to Financial Analysis and the Methods used. Common Size, Trend and Indicator Analyzes will be presented. The indicators that will be used will be presented in detail and conclusions will be drawn about the progress of the companies during these years. They will be depicted in tables but also diagrammatically and will be commented on.

Finally, conclusions will be presented about the course of the industry and the specific companies analyzed in this Master's Thesis and possible solutions will be presented to avoid future problems that may be faced in the future and how much an investor will value the course of these companies.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την μητέρα μου Χρυστάλλα Δημητρίου για την στήριξη της. Όμως, ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα πω στα παιδιά μου Γρηγόρη, Γιώργο και Λούκα για την ενθάρρυνση τους και την στήριξη που μου έχουν δώσει όλα αυτά τα χρόνια.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου κα.Αναστασία Κοπίτα, για την καθοδήγησή και την βοήθειά που μου παρείχε για την δημιουργία και την ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής διατριβής μου.

Σας ευχαριστώ από ψυχής!

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	III
SUMMARY	IV
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	V
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	VI
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	3
ΑΝΑΛΥΣΗ PESTEL.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	9
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	9
2.1 Υπόδειγμα Των Πέντε Δυνάμεων Του Michael Porter	9
2.2 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΥΟΝΤΑΙ.....	13
2.2.1 EASYJET.....	13
2.2.1.1 Ιστορική Αναδρομή	13
2.2.1.2 Επιχειρηματικό Μοντέλο.....	15
2.2.2 WIZZ.....	15
2.2.2.1 Ιστορική Αναδρομή	15
2.2.3 RYANAIR	17
2.2.3.1 Ιστορική Αναδρομή	17
2.2.3.2 Επιχειρηματικό Μοντέλο.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	20
ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	25
ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19 ΚΑΙ BREXIT.....	25
4.1 Πανδημία COVID-19 και αεροπορικές εταιρείες.....	25
4.2 BREXIT.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	32
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	32
5.1 Ορισμός και Στόχος Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης.....	32
5.2 Μέθοδοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης	32
5.2.1 Κάθετη / Διαστρωματική / Κοινού Μεγέθους Ανάλυσης	33
5.2.2 Ανάλυση Τάσεων ή Οριζόντια Ανάλυση.....	36
5.2.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών	38
5.3 Οι Αριθμοδείκτες Ως Εργαλείο Της Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης.....	40

5.3.1 Ανάλυση αποδοτικότητας	40
5.3.1.1 EBITDA (Earnings Before Interest and Tax Depreciation and Amortization)	40
5.3.1.2 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ή καθαρού κέρδους NPM (Net Profit Margin)	42
5.3.1.3 ROA Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού (Return on Assets)	43
5.3.1.4 Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (Return on Equity) ROE	45
5.3.2 Ανάλυση ρευστότητας.....	46
5.3.2.1 Κεφάλαιο κίνησης	46
5.3.2.2 Γενική ρευστότητα	47
5.3.3 Ανάλυση δραστηριότητας- κυκλοφοριακής ταχύτητας.....	48
5.3.3.1 Κυκλοφοριακή ταχύτητα παγίων	48
5.3.4 Ανάλυση Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	49
5.3.4.1 Ξένα προς ίδια κεφαλαία	49
5.3.4.2 Ξένα προς συνολικά κεφαλαία	51
5.3.5 Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας.....	52
5.3.5.1 Δείκτης Καθαρού Κέρδους	52
5.3.5.2 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE).....	53
5.3.6 Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης	53
5.3.7 Αριθμοδείκτες Χρηματιστηριακής Πορείας	54
5.3.7.1 Κέρδη ανά Μετοχή – EPS	54
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	56
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	57
ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΟΥΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ.....	57
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β	63
ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ – ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΑΣΕΩΝ..	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ	66
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ – ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΑΣΕΩΝ.....	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	69

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Πρωταρχικός στόχος της παρούσας Μεταπτυχιακής Διατριβής με τίτλο: «Χρηματοοικονομική Ανάλυση των Εταιρειών EASYJET, WIZZ και RYANAIR για την χρονική περίοδο 2016 – 2020» είναι να γίνει αρχικά Ανάλυση του Εξωτερικού και του Εσωτερικού Περιβάλλοντος πως επηρεάζεται τόσο τον κλάδο όσο και τις εταιρείες. Από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα μέχρι και σήμερα έχουν υποστεί σημαντικές αλλαγές που επηρέασαν τις αεροπορικές εταιρείες. Κυριότερες αλλαγές είχαν παρουσιαστεί τόσο στις τεχνολογικές εξελίξεις όσο και στην ενιαία αγορά από τις ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ακόμη και η προσπάθεια για παγκοσμιοποίηση. Όλες αυτές οι μεταρρυθμίσεις που επηρέασαν τον κλάδο και τις εταιρείες μπορούν να μελετηθούν μέσω της μεθόδου Ανάλυσης PESTEL, προσδιορίζονται επίσης, τις απειλές μέσω των 5 δυνάμεων του PORTER (Νέες Είσοδοι, Υποκατάστατα, Αγοραστές, Προμηθευτές και Ανταγωνισμός).

Η ραγδαία εξέλιξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους μέσα από έρευνες μπορούν να πηγάσουν σημαντικά πορίσματα σχετικά με την συνέπειες των γεγονότων κατά την περίοδο αυτή όπως BREXIT και COVID-19, τις χρηματοοικονομικές αναλύσεις μέσω των οικονομικών καταστάσεων τους, καθώς και μέσα από την Ανάλυση S.W.O.T. μπορούν αναγνωριστούν οι δυνάμεις, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες ώστε να ληφθούν αποφάσεις για αποφυγή μελλοντικών λαθών καθώς και βελτιωτικές αποφάσεις.

Μαθαίνουμε για την ιστορική πορεία των εταιρειών EASYJET, WIZZ και RYANAIR πότε ξεκίνησαν, πως λειτουργούν, το επιχειρηματικό τους μοντέλο όπως ποιος ο τρόπος στελέχωσης τους και τι στρατηγικές αναπτύσσουν.

Ακολούθως, θα γίνει ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων τους ώστε μέσα από τους δείκτες ρευστότητας, κερδοφορίας, αποδοτικότητας, χρηματοοικονομικής θέσης να παρουσιάσουμε την χρηματοοικονομική τους κατάσταση.

Τέλος, θα δούμε πως μπορούν οι εταιρείες αυτές να αντιμετωπίσουν στον μέλλον σημαντικά γεγονότα και πως μπορούν στον μέλλον να θωρακιστούν ώστε να μην αντιμετωπίσουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα.

Μέσα από τις πιο πάνω αναλύσεις και θεωρίες θα απαντηθούν βασικά ερευνητικά ερωτήματα όπως:

Ποια είναι τα δυνατά σημεία των εταιρειών ως προς την τεχνολογία;

Ποιες απειλές αντιμετωπίζουν οι εταιρείες ως προς τον οικονομικό και το περιβαλλοντικό τομέα;

Ποιες ευκαιρίες μπορούν να εκμεταλλευτούν ώστε να αναπτύξουν ως εταιρείες και να αυξήσουν το εισοδηματικό τους τομέα;

Ποια είναι τα αδύνατα σημεία των εταιρειών και τι χρειάζεται βελτίωση;

Πως τις επηρεάζει η νομοθεσία; Πως μπορούν να επωφεληθούν από αυτή;

Πως επηρεάζονται οι πελάτες ώστε να αλλάξουν τις προτιμήσεις τους ως προς μια εταιρεία;

Με πιο τρόπο θα αναλύσουμε πως μεταβάλλεται η κερδοφορία των εταιρειών κατά τις περιόδους 2016-2020 καθώς επίσης, ποια απόδοση θα ενδιέφερε τους επενδυτές;

Πως μπορούμε μέσα από τους διάφορους χρηματοοικονομικούς αριθμοδείκτες να μας παρουσιάσουν οικονομικά αποτελέσματα, όπως αν μπορούν οι εταιρείες να ικανοποιήσουν της βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους, εάν προστατεύονται οι μακροχρόνιοι επενδυτές και πιστωτές και πως μπορούν να οι εταιρείες να δημιουργήσουν μελλοντικά κέρδη;

Πως μπορεί να επηρεαστούν οι εταιρείες από το πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, τεχνολογικό, περιβαλλοντικό και νομικό πλαίσιο;

Πως επηρεάζει ο ανταγωνισμός, οι νεοεισερχόμενες εταιρείες, τα υποκατάστατα, οι αγοραστές, πελάτες και οι προμηθευτές τις εταιρείες;

Κεφάλαιο 2

Ανάλυση Pestel

Η ανάλυση του γενικευμένου περιβάλλοντος των αεροπορικών εταιριών τόσο των συμβατικών όσο και του χαμηλού κόστους εταιρειών, επιβάλλεται για την βαθύτερη κατανόηση των στοιχείων που επηρεάζουν την πορεία τους. Η ανάλυση PESTEL ένα στρατηγικό εργαλείο του μάρκετινγκ που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του μακροπεριβάλλοντος μίας επιχείρησης, δηλαδή των συστημάτων και των δομών που περιβάλλουν μία επιχείρηση. Έτσι η ανάλυση PESTEL διερευνά (Κάντζος, 2002):

- Το Πολιτικό περιβάλλον (**P**olitical)
- Το Οικονομικό περιβάλλον (**E**conomical)
- Το Κοινωνικό περιβάλλον (**S**ocial)
- Το Τεχνολογικό περιβάλλον (**T**echnological)
- Τα Περιβαλλοντικά θέματα (**E**nvironmental) και
- Το Νομικό-Νομοθετικό πλαίσιο (**L**egal).

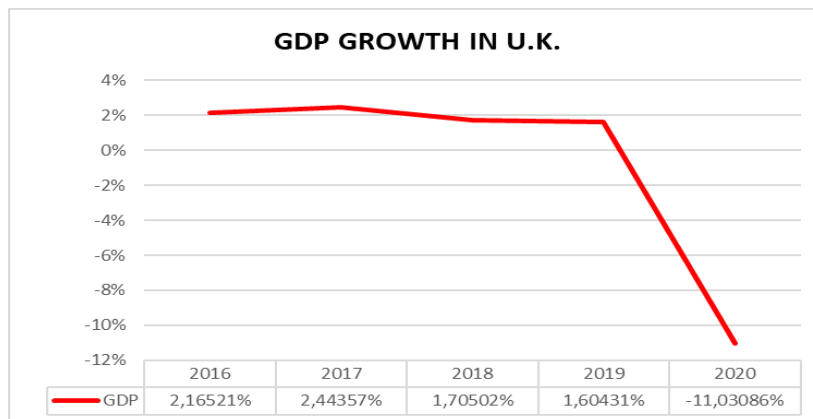
Πολιτικό περιβάλλον. Μια από τις πιο σημαντικές πολιτικές αποφάσεις που επηρέασαν το Πολιτικό Περιβάλλον τόσο των αεροπορικών εταιρειών όσο γενικά των εταιρειών στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι το δημοψήφισμα για την αποχώρηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση (BREXIT)*. Αυτό το δημοψήφισμα αφήνει πολλούς τομείς σε αβεβαιότητα για το μέλλον και ιδιαίτερα των αεροπορικών εταιρειών λόγω του διεθνούς χαρακτήρα τους και του μεγάλου βαθμού ρυθμιστικών μέτρων (Vrbaski, 2016).

Το δημοψήφισμα αυτό είχε ως αποτέλεσμα να επηρεάσει επίσης τον τομέα των προσλήψεων προσωπικού, το οποίο το Ηνωμένο Βασίλειο είχε μεγάλη έλλειψη και οι αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις απορροφούσαν από ευάλωτες επιχειρήσεις προσωπικό, αυτή την ανάγκη και διαδικασία καλυπτόταν από την ενιαία αγορά που είχε πετύχει η Ευρωπαϊκή Ένωση (Brezoňáková, Badánik, & Davies, 2019).

* Θα αναλυθεί περαιτέρω στο Κεφάλαιο 4 Υποενότητα 4.2

Οικονομικό περιβάλλον. Το οικονομικό περιβάλλον περιλαμβάνει την οικονομική κατάσταση μιας χώρας. Όμως, οι κύριοι οικονομικοί παράγοντες που επηρεάζουν τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών είναι η οικονομική ανάπτυξη (ΑΕΠ) και οι τιμές των καυσίμων. Η οικονομική υγεία καθοδηγείται από το ΑΕΠ. Εάν ένα άτομο έχει υψηλότερο μισθό, έχει περισσότερα χρήματα να χρησιμοποιήσει και μπορεί να αντέξει οικονομικά τις διακοπές του. Η αύξηση του μισθού θα αντανakλά την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και αυτό οδηγεί σε περισσότερα επαγγελματικά ταξίδια. Η ύπαρξη ισχυρής οικονομίας αντανakλά μια υγιή ανάπτυξη του ΑΕΠ. Το ΑΕΠ είναι το τυπικό μέτρο της αξίας των τελικών αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται από μια χώρα κατά τη διάρκεια μιας περιόδου μείον την αξία των εισαγωγών. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε το ΑΕΠ ως ρυθμό ανάπτυξης για να δούμε πώς θα εξελιχθεί η οικονομία στο μέλλον.

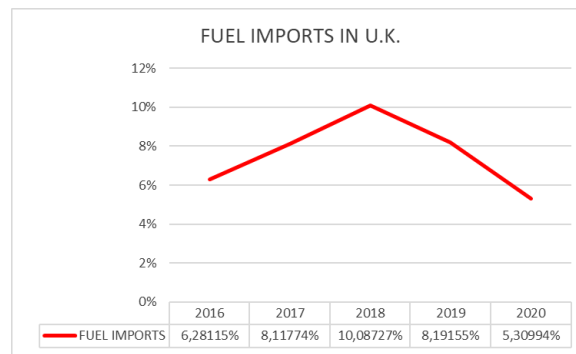
Με βάσει της βάσης δεδομένων της Παγκόσμιας Τράπεζας μπορούμε να παρατηρήσουμε τα πιο κάτω δεδομένα:



Στο Ηνωμένο Βασίλειο παρατηρείται μια μειωτική πορεία από το 2017 και μετά, στις τάσεις του ΑΕΠ. Το 2016 καταγράφεται 2,17 ενώ από το 2017 που είναι 2,44 αρχίζει η πτωτική φορά με 1,71 το 2018, 1,60 το 2019 και το 2020 -11,03.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι τα καύσιμα. Η αεροπορική βιομηχανία επηρεάζεται από την οικονομική ανάπτυξη στον κόσμο. Η τιμή του πετρελαίου είναι ο μοναδικός παράγοντας που έχει τη μεγαλύτερη επίδραση στην αεροπορική βιομηχανία. Οριακές αλλαγές στην τιμή μπορεί έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη βιομηχανία. Οι ιστορικές τιμές του πετρελαίου χαρακτηρίζονται από μεγάλες διακυμάνσεις και σε αυτή τη βάση είναι προβληματικό να γίνουν εύλογες εκτιμήσεις για τις μελλοντικές τάσεις των τιμών (Graham, 2020).

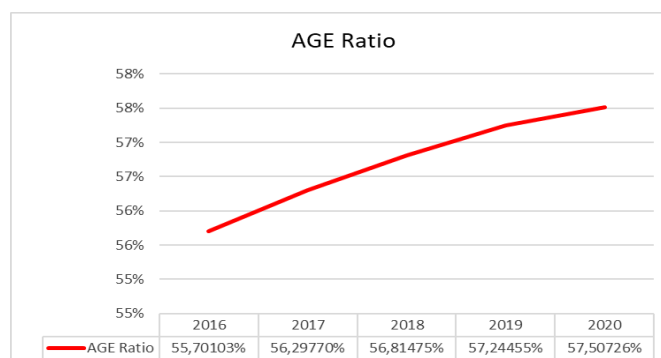
Στην βάση δεδομένων της Παγκόσμιας Τράπεζας παρατηρούμε επίσης:



μια αύξηση ποσοστού από το 2016 μέχρι το 2018 καταγράφοντας 6,28, 8,12 και 10,09 αντίστοιχα ενώ το 2019 και 2020 μειώνεται στα 8,19 και 5,31 αντίστοιχα.

Κοινωνικό περιβάλλον. Το κοινωνικό περιβάλλον αναφέρεται σε όλους του κοινωνικούς παράγοντες που επηρεάζουν μια αεροπορική εταιρεία. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν τα δημογραφικά στοιχεία, τα περιβαλλοντολογικά κριτήρια καθώς και τις αντιλήψεις των πολιτών. Οι αντιλήψεις των πολιτών σχετικά με τις αεροπορικές εταιρείες περιλαμβάνουν εκτός των άλλων, τις αντιλήψεις τους σχετικά με την ασφάλεια και την τιμολογιακή πολιτική. Η ασφάλεια των πτήσεων και η καλή συντήρηση των αεροσκαφών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την επιλογή μιας αεροπορικής εταιρείας από τους πολίτες. Πολλοί άνθρωποι εσφαλμένα θεωρούν για τις χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρείες ότι επειδή το εισιτήριο είναι φθηνό τότε θα περισσεύουν χρήματα για τη συντήρηση του αεροσκάφους.

Η ηλικία, το εισόδημα και το κοινωνικό στάτους αποτελούν σημαντικοί παράγοντες για την επιλογή της αεροπορικής εταιρείας. Οι νέοι είναι αυτοί που ταξιδεύουν πιο συχνά καθώς και το εισόδημα και το κοινωνικό στάτους επηρεάζουν την επιλογή της αεροπορικής εταιρείας. Συνήθως οι άνθρωποι με μεγάλο εισόδημα και κοινωνικό στάτους, επιλέγουν τις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες, ενώ οι άνθρωποι με μεσαίο και χαμηλό εισόδημα επιλέγουν τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Από στοιχεία που ανάρτησε στην βάση δεδομένων της η Παγκόσμια Τράπεζα παρατηρούμε τα πιο κάτω:



Ηλικιακά το ποσοστό κατά την εργάσιμη ηλικία από το 2016 μέχρι το 2020 παρατηρείται μια αύξηση ποσοστού από το 55,70 στο 57,51. Επίσης, ο πληθυσμός αυξάνεται σταθερά κατά την χρονική περίοδο που μελετάμε από 65611593 το 2016 σε 67081000 μέχρι το 2020. Ένα άλλο στοιχείο είναι το Sex ratio at birth (male per female) το οποίο παραμένει σταθερό κατά τα έτη.

Βάσει διαδικτυακών πηγών της Statistica παρατηρούμε τον αριθμό μεταφοράς επιβατών για τις 10 πρώτες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης κατά το 2020 ήταν οι πιο κάτω:

Europe's Top 10 Airlines With Highest Number of Passengers in 2020 (in million)	
Ryanair	51.7
EasyJet	50.8
Lufthansa Group	36.4
Air France-KLM	34
IAG	31.4
Aeroflot Group	30.2
Turkish Airlines	27.9
Wizz Air	16.9
Turkish Pegasus Airlines	14.7
S7 Airlines	12.3

Πηγή: [SchengenVisaInfo.com](https://www.schengenvisainfo.com)

Πολλές αεροπορικές εταιρείες έχουν κατηγορηθεί στο παρελθόν ότι μολύνουν το περιβάλλον και τα τελευταία χρόνια γίνονται εκστρατείες και διάφορες αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να γίνουν «πράσινες». Γίνεται συχνά αναφορά για τις εκπομπές ρύπων που επιφέρουν τα αεροσκάφη αλλά και για την αύξηση των πτήσεων στον εναέριο χώρο. Αυτό μπορεί να έχει ως επίπτωση την αύξηση των φορολογικών μέτρων για το περιβάλλον από τις κυβερνήσεις και κατ' επέκταση την αύξηση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων (Graham, 2020).



Οι αερομεταφορές είναι μια από τις πιο αναπτυσσόμενες πηγές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Κατά τα έτη 2005 μέχρι το 2017 η ποσότητα καυσίμου που καίγεται ανά επιβάτη μειώθηκε κατά 24%. Το 2017 στην ΕΕ η αερομεταφορές βρίσκονται στην δεύτερη θέση πηγής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με 13,9% σε σχέση με την πρώτη που είναι η οδικές μεταφορές. Η ΕΕ και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβαίνει σε νέες προτάσεις αντιμετώπισης του θέματος των εκπομπών που προέρχεται από τα αεροπλάνα και τα πλοία. Η προσπάθεια επίτευξης του περιορισμού των εκπομπών υπολογίζεται ότι θα μειωθεί μέχρι το

2030 κατά 55% και ο στόχος για την κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050 κατά 90% από τις

μεταφορές στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αερομεταφορές οι οποίες θα πρέπει να συμβάλουν στην μείωση. (Πηγή: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Στοιχεία για τις εκπομπές ρύπων από αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές και Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Μείωση των εκπομπών από τις αερομεταφορές).

Ένας ακόμα κοινωνικός παράγοντας που επηρέασε τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών είναι η πανδημία COVID-19*. Οι αποφάσεις για τα περιοριστικά μέτρα που αφορούσαν την πανδημία όπως τα lockdown και το κλείσιμο των συνόρων, είχαν ως αποτέλεσμα να έχουν αντίκτυπο στον κλάδο αυτό. Ακολούθως, οι κανονισμοί που επέβαλλαν οι κυβερνήσεις για την δημόσια υγεία και υγιεινή όπως η χρήση ιατρικών масκών, οι αποστάσεις, η υγιεινή και απολύμανση των χεριών πριν την αποβίβαση των επιβατών, καθώς επίσης, η άδεια επιβίβασης που έπρεπε να λάβουν οι επιβάτες πριν την επιβίβαση τους που αφορούσε την κατάσταση υγείας του που αφορούσε το COVID-19 είχαν επηρεάσει τις αεροπορικές εταιρείες όπως αναφέρει το 2020 ο Carter, ότι αφού ο κόσμος είχε αποστραφεί προς την διακίνηση τους με αεροπλάνα.

Τεχνολογικό περιβάλλον. Το τεχνολογικό περιβάλλον αναφέρεται στη καινοτομία και στην οποιαδήποτε εξέλιξη στο τομέα της τεχνολογίας. Οι αεροπορικές εταιρείες συνεργάζονται και αγοράζουν τα αεροσκάφη από δύο συγκεκριμένες εταιρείες, τη Boeing και την Airbus. Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι μεγάλος και συνεχώς προσπαθούν να εισάγουν εξελιγμένες τεχνολογίες στα αεροσκάφη καθώς και στις τεχνολογίες επικοινωνίας, με σκοπό τη γρήγορη μετάβαση των επιβατών καθώς και την αύξηση της ταξιδιωτικής τους εμπειρίας.

Η αεροπορία έχει εξελιχθεί τεχνολογικά τα τελευταία χρόνια, αλλά υπάρχουν περιπτώσεις που η τεχνολογία μπορεί να αποβεί ζημιογόνα στις αεροπορικές εταιρείες. Χαρακτηριστικά παράδειγμα αποτελεί αυτό της Boeing που κατασκεύασε το Boeing 737 Max. Πραγματοποιήθηκαν δύο πολύνεκρα ατυχήματα μέσα σε έναν μήνα, με το συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφος, με αποτέλεσμα να οδηγείται η εταιρεία σε αναγκαστική καθήλωση στο έδαφος. Οι αεροπορικές εταιρείες που είχαν ενσωματώσει στο στόλο τους το Boeing 737 Max είχαν αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα καθώς ακύρωναν πτήσεις γιατί δεν είχαν πλέον στη διάθεση τους αεροσκάφη για να εκτελέσουν την πτήση (Graham, 2020).

Επιπροσθέτως, οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρείες με σκοπό τη μείωση του κόστους συντήρησης των αεροσκαφών έχουν ως στόλο έναν συγκεκριμένο τύπου αεροσκάφους και το ανανεώνουν κάθε πενταετία περίπου. Αντίθετα, οι συμβατικές αεροπορικές εταιρείες παλαιότερα είχαν στο στόλο τους διάφορους τύπους αεροσκαφών. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται ότι και οι

* Θα αναλυθεί περαιτέρω στο Κεφάλαιο 4 Υποενότητα 4.1

συμβατικές εταιρείες προτιμούν να έχουν ένα τύπο αεροσκάφους έτσι ώστε να μειώνουν τα κόστη συντήρησης αλλά και εκπαίδευσης των πιλότων (Graham, 2020).

Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες, ενώ λειτουργούσαν μέχρι σήμερα με μεσάζοντες πράκτορες με ποσοστό κέρδους, επιτρέποντας έτσι τους ταξιδιώτες να εξασφαλίζουν τα εισιτήρια τους, τώρα νέες τεχνολογίες, καινοτόμες πύλες και διαδικτυακές πλατφόρμες επιτρέπουν στον μέσω καταναλωτή να κάνει την έρευνα του και να εξασφαλίζει εύκολα και πιο γρήγορα τόσο τις πτήσεις που τον ενδιαφέρουν όσο και πιο φτηνά κόμιστρα. Επομένως, το διαδίκτυο έδωσε τόσο οικονομικό όφελος στις εταιρείες που δεν δίνουν πλέον το ποσοστό κέρδους όσο ευκολία χρήσης και εξασφάλισης εισιτηρίων σε αυτούς που θέλουν να ταξιδέψουν κατά συνέπεια και λειτουργική ευκολία.

Περιβαλλοντικά θέματα. Τα αεροσκάφη και των τριών εταιρειών είναι φιλικά προς το περιβάλλον, και οι εταιρείες πληρώνουν για τους περιβαλλοντικούς φόρους έναντι των εκπομπών άνθρακα στην Ε.Ε.

Το Νομικό - Νομοθετικό πλαίσιο. Ο νομικός παράγοντας είναι συνήθως νόμοι και κυρώσεις στην αγορά λειτουργιών. Βέβαια, οι αλλαγές στις πολιτικές των κυβερνήσεων των περιοχών όπου πετάει η εκάστοτε εταιρεία έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην εταιρεία.

Ο EASA είναι το αρμόδιο γραφείο για την ασφάλεια της αεροπορίας στην Ε.Ε. Στόχος του είναι να διασφαλίσουν ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας στην Ευρώπη και να συμβάλουν σε ανταγωνιστικές συνθήκες και οικονομική εξοικονόμηση στην ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία. Ο EASA επέκτεινε σταδιακά τον τομέα ευθύνης του μέσω νέων κανονισμών ασφάλειας της αεροπορίας, με τελικό στόχο η EASA να έχει τον πλήρη έλεγχο της αεροπορικής ασφάλειας της Ε.Ε. Επιπλέον, ο EASA παρακολουθεί και διεξάγει επιθεώρηση στις χώρες που αποτελούν μέρος της Ε.Ε. και στις άλλες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, για να διασφαλίσει ότι τηρούνται οι κανονισμοί που δίνονται από τον EASA (Graham, 2020).

Η NAS έχει ως προτεραιότητά της την ασφάλεια των αερομεταφορών. Έχουν αναφερθεί μη καταγεγραμμένα σοβαρά ατυχήματα εμπλεκόμενοι επιβάτες και πλήρωμα. Εργάζονται προληπτικά για να προωθήσουν τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνει η εταιρεία. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να εγκρίνει κάθε απαίτηση για αιτήσεις, εξετάσεις και προσόντα. Τα αεροπλάνα NAS υποβάλλονται σε αυστηρό πρόγραμμα συντήρησης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κατασκευαστές και τον EASA (Graham, 2020).

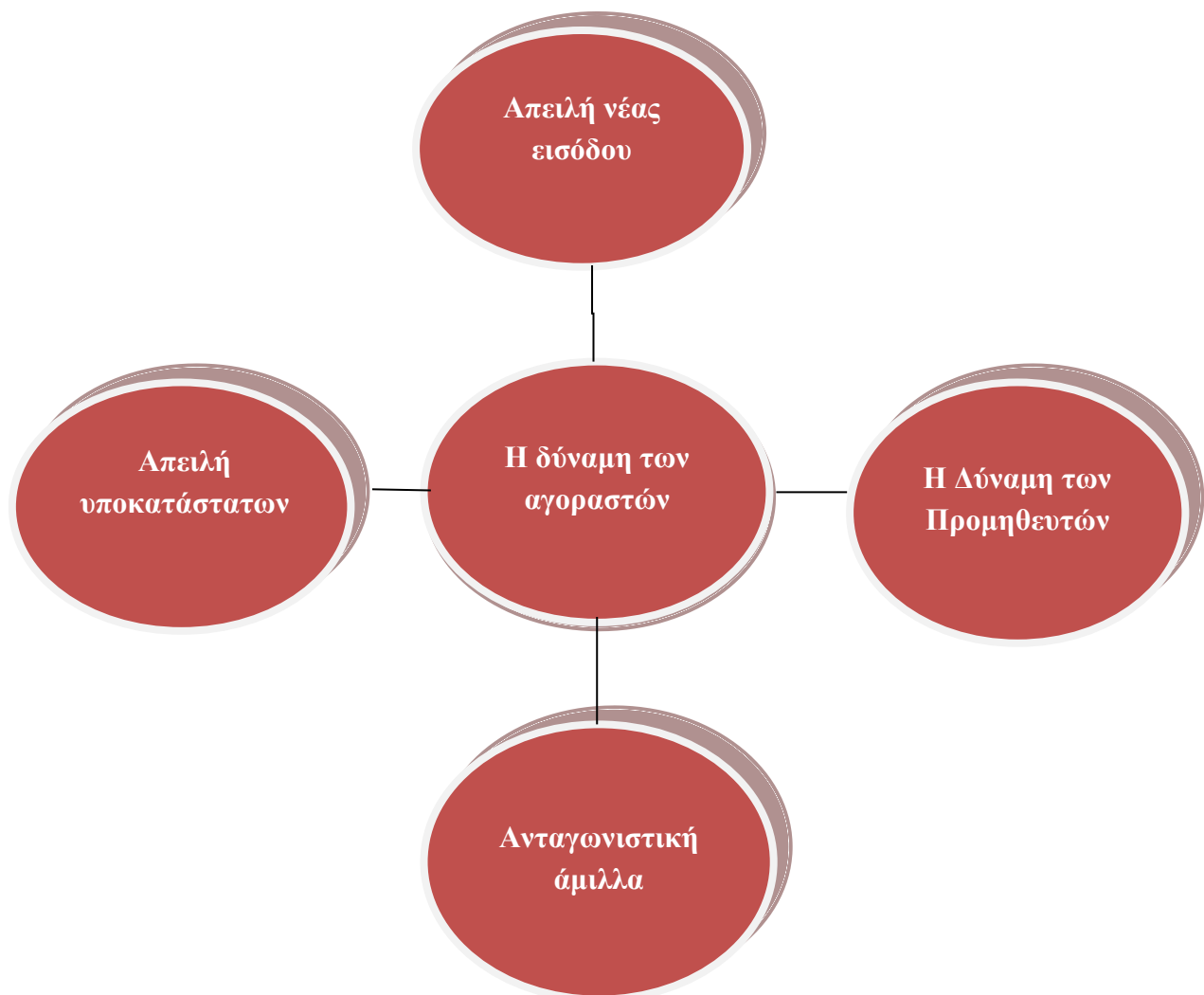
Κεφάλαιο 3

Στοιχεία Κλάδου Αεροπορικών Εταιρειών

2.1 Υπόδειγμα Των Πέντε Δυνάμεων Του Michael Porter

Το πλαίσιο πέντε δυνάμεων του Porter θα μας βοηθήσει να προσδιορίσουμε τη δομή του κλάδου με όρους πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων. Αυτό το πλαίσιο βοηθά στην ανάλυση των νεοεισερχομένων στην αγορά, της διαπραγματευτικής δύναμης των πελατών, της διαπραγματευτικής δύναμης των προμηθευτών, της επιρροής του υποκατάστατου και του ανταγωνισμού μεταξύ των ανταγωνιστών της βιομηχανίας (Κάντζος, 2002).

Σχήμα: Οι πέντε δυνάμεις του Porter.



- (1) **Απειλή νέας εισόδου:** Όταν μια νέα εταιρεία εισέλθει στον κλάδο, τα μερίδια αγοράς για εκείνες τις εταιρείες που ήδη βρίσκονται στην αγορά θα μειωθούν, καθώς η νέα εταιρεία αποκτά μετοχές από άλλες εταιρείες. Η απειλή εγκατάστασης σε έναν κλάδο θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τα εμπόδια που υπάρχουν σε αυτόν τον κλάδο. Βέβαια, η αεροπορική βιομηχανία έχει διάφορους φραγμούς εισόδου που οδηγούν σε δυσκολίες για την είσοδο νέων αεροπορικών εταιρειών στην αγορά.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει ρυθμίσει την ποσόστωση αυτού του κλάδου και οι κανονισμοί της Ε.Ε. έχουν καταστήσει σαφές ότι δεν είναι δυνατό για ξένες εταιρείες να πετούν σε εσωτερικά δρομολόγια. Για τη δημιουργία μιας νέας αεροπορικής εταιρείας, απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου και υπάρχουν υψηλά έξοδα ανάπτυξης που σχετίζονται με τη λειτουργία της αεροπορικής εταιρείας. Για έναν νεοεισερχόμενο, αυτή είναι μια δαπανηρή υπόθεση. Η κυβέρνηση μπορεί να περιορίσει την είσοδο σε βιομηχανίες με διάφορους ελέγχους, μπορεί να θέσει το φράγμα εισόδου ψηλά, γεγονός που μπορεί να δυσχεράνει την είσοδο νέων εταιρειών στην αγορά. Η ισχυρή επωνυμία των υφιστάμενων εταιρειών μπορεί να καταστήσει ψηλά τα εμπόδια εισόδου. Το πρόγραμμα συχνών επιβατών μπορεί να είναι ένας άλλος πιθανός παράγοντας για νέες συμμετοχές. Συμπερασματικά, η απειλή από νεοεισερχόμενους είναι χαμηλή, καθώς το όριο κεφαλαίου για είσοδο στην αγορά είναι υψηλό και οι φορείς στην αγορά έχουν ήδη ένα πολύ ισχυρό brand name.

- (2) **Απειλή υποκατάστατων:** Ο εντοπισμός υποκατάστατων σημαίνει να φροντίζεις άλλα προϊόντα που μπορούν να ικανοποιήσουν την ίδια λειτουργία και ανάγκες. Τα κοινά υποκατάστατα των αεροπορικών εταιρειών είναι το τρένο, το λεωφορείο, το αυτοκίνητο και το σκάφος. Οι πελάτες έχουν διαφορετικές προτιμήσεις όσον αφορά την επιλογή του μεταφορικού μέσου. Για την τιμή ορισμένων πελατών, ο χρόνος και η απόσταση είναι σημαντικά. Το αυτοκίνητο μπορεί να είναι αποτελεσματικό σε πιο σύντομες διαδρομές προς κοντινές πόλεις, αντί για αεροσκάφη, αλλά λόγω κακής υποδομής και γεωγραφικής απόστασης συχνά κάνει αυτό το είδος μεταφοράς πολύ αργό και δαπανηρό. Επομένως, το αυτοκίνητο δεν αποτελεί μεγάλη απειλή για τις αεροπορικές εταιρείες σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτή η προϋπόθεση ισχύει επίσης για τις υπηρεσίες λεωφορείων, παρ' όλο που είναι φθηνότερο, αλλά πιο χρονοβόρο από το αυτοκίνητο. Από την άλλη πλευρά, το τρένο υψηλής ταχύτητας είναι μεγάλο υποκατάστατο των αεροπορικών εταιρειών επειδή είναι συχνά φθηνότερο.

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας τηλεδιάσκεψης είναι μια ακόμη απειλή για τα αεροπλάνα, η οποία μείωσε τη ζήτηση για επαγγελματίες ταξιδιώτες. Το κόστος ταξιδιού και η κατανάλωση χρόνου μειώνονται μέσω της χρήσης των τηλεπικοινωνιών, καθώς οι ταξιδιώτες επαγγελματίες δεν χρειάζεται να ταξιδέψουν μακριά για να συναντήσουν τους πελάτες τους, καθώς μπορούν να

χρησιμοποιήσουν εικονική συνομιλία πρόσωπο με πρόσωπο με πελάτες σε όλο τον κόσμο. Πολλοί επαγγελματίες ταξιδιώτες από τις ίδιες εταιρείες ταξιδεύουν με αεροπορικές εταιρείες νωρίς το πρωί για να συναντήσουν τους πελάτες τους και πετούν πίσω το βράδυ. Αυτό είναι δαπανηρό για τις εταιρείες και η χρήση τηλεδιάσκεψης έχει μειώσει αυτά τα κόστη. Η τεχνολογία της τηλεδιάσκεψης υπάρχει εδώ και καιρό, αλλά δεν έχει επηρεάσει ακόμη τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών, επομένως προσδιορίζουμε την απειλή ως χαμηλή, αλλά αυτό μπορεί να αλλάξει στο μέλλον.

- (3) **Η δύναμη των αγοραστών:** Η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών εκφράζεται από τη ζήτηση και την προσφορά στην αγορά. Όταν η ζήτηση είναι χαμηλή, η αγοραστική δύναμη του πελάτη είναι μεγάλη. Η ευαισθησία στις τιμές και η σχετική διαπραγματευτική ισχύς είναι δύο παράγοντες που καθορίζουν τη διαπραγματευτική ισχύ των πελατών. Μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τους επιβάτες σε ταξιδιώτες αναψυχής και επαγγελματίες. Οι επιβάτες, ειδικά εκείνοι που ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι στις τιμές, εάν η τιμή αυξάνεται, ο πελάτης επιλέγει άλλες εναλλακτικές λύσεις. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους παρέχουν επιλογές χαμηλού εισιτηρίου για ταξίδια και για ταξιδιώτες αναψυχής η τιμή είναι πιο σημαντική από την εξυπηρέτηση. Οι επαγγελματίες ταξιδιώτες είναι διαφορετικοί από τους ταξιδιώτες αναψυχής. Είναι βέβαιο ότι είναι λιγότερο ευαίσθητοι στην τιμή και απαιτούν υψηλότερα πρότυπα, άνεση και είναι ευαίσθητοι στο χρόνο.

Η τεχνολογία έχει δώσει στους πελάτες μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη. Το Διαδίκτυο είναι ένα από τα πιο σημαντικά κανάλια επικοινωνίας, όπου ο πελάτης μπορεί εύκολα να αναζητήσει διάφορες αεροπορικές εταιρείες και να συγκρίνει τις τιμές, τους προορισμούς, τη διαθεσιμότητα και τις υπηρεσίες τους. Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τις δικές τους ιστοσελίδες όπου οι πελάτες μπορούν εύκολα να κάνουν κράτηση εισιτηρίων και να επιλέξουν θέση, φαγητό και οποιαδήποτε ειδική βοήθεια. Συμπερασματικά, η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών εξαρτάται είτε πρόκειται για ταξιδιώτες αναψυχής είτε για επαγγελματίες ταξιδιώτες. Αυτό εκφράζεται μέσω των διαφορετικών επιλογών που δίνουν οι αεροπορικές εταιρείες στους πελάτες τους. Επιλογές όπως, ταξίδια σε χαμηλότερη τιμή αλλά χρονοβόρα για ταξιδιώτες αναψυχής, ενώ για επαγγελματίες ταξιδιώτες λίγο ακριβότερα με καλύτερες προσφορές σε άνεση και εξυπηρέτηση. Συνεπώς, η διαπραγματευτική δύναμη των ταξιδιωτών αναψυχής ίσως να θεωρηθεί υψηλότερη από τους επαγγελματίες ταξιδιώτες.

- (4) **Η Δύναμη των Προμηθευτών:** Η διαπραγματευτική ισχύς των προμηθευτών είναι ισχυρή επειδή μπορούν να αυξήσουν το κόστος μιας εταιρείας. Οι Προμηθευτές θεωρούνται οι πιο στενοί συνεργάτες των εταιρειών. Για να διασφαλιστεί μια καλή συνεργασία μεταξύ εταιρειών και προμηθευτών απαιτείται ένα σωστό κανάλι επικοινωνίας, σαφείς συμφωνίες και καλές σχέσεις

μεταξύ τους. Η κατασκευή αεροσκαφών και το εργατικό δυναμικό είναι παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν απειλή από προμηθευτές στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Οι πιο σημαντικοί Προμηθευτές στον κλάδο των αερομεταφορών είναι η εταιρεία κατασκευής των αεροσκαφών όπως π.χ. Boeing, Airbus κτλ, καθώς επίσης, οι προμηθευτές καυσίμων. Οι Προμηθευτές Καυσίμων εμπορεύονται ίδιου είδους καύσιμα οπότεν μπορεί πολύ εύκολα μια εταιρεία να συνάψει με κάποιον άλλο προμηθευτή συνεργασία.

- (5) **Ανταγωνιστική άμιλλα**: Ο ανταγωνισμός που παρατηρείται στον κλάδο των αερομεταφορών εκτός από μεταξύ των εταιρειών χαμηλού κόστους υπάρχει και ο ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και των συμβατικών. Αν και ο ανταγωνισμός αυτός δεν είναι και ιδιαίτερα μεγάλος, ωστόσο παρατηρείται μια τάση μίμησης μεταξύ των στρατηγικών που ακολουθούν. Δηλαδή, για πετύχουν αύξηση των πωλήσεων τους οι εταιρείες προβάλλουν διάφορα είδη προσφορών, επίσης αφαιρείται από την αρχική τιμή κόστους οι αποσκευές, μία άλλη χρέωση που μειώνει το κόστος είναι η προσφορά διάφορων υπηρεσιών όπως φαγητό εν ώρα πτήσης, εξασφάλιση θέσης ή επιβίβαση με προτεραιότητα. Όλες αυτές οι υπηρεσίες που προαναφέρθηκαν επιφέρουν μείωση του αρχικού κόστους και προθέτονται μόνο όσες και όταν είναι απαραίτητες. Παράλληλα θεωρείται μεγαλύτερος ανταγωνιστής των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους οι πτήσεις charter. Αυτές προσφέρουν χαμηλή τιμή και τις υπηρεσίες που προαναφέραμε όπως προσφορά φαγητού και ποτού εν ώρα πτήσης.

Οι αεροπορικές εταιρείες αναζητούν πάντα επιβάτες και για να προσελκύσουν επιβάτες, πρέπει να προσφέρουν φθηνότερα εισιτήρια, γεγονός που θα οδηγήσει σε ανταγωνισμό τιμών μεταξύ τους. Προσπαθούν επίσης να κατακτήσουν το μερίδιο αγοράς προσφέροντας νέα δρομολόγια, εξασφαλίζοντας διάφορα γειτονικά αεροδρόμια πιο χαμηλού κόστους. Κάποιες φορές συνάπτουν συμμαχίες μεταξύ τους για να εμποδίσουν άλλες εταιρείες να εισέλθουν στον ανταγωνισμό μαζί τους.

Επιπλέον, υπάρχουν υψηλά εμπόδια εξόδου, τα οποία μπορεί να πιέσουν τις μη κερδοφόρες αεροπορικές εταιρείες να παραμείνουν στην αγορά και να ανταγωνιστούν. Αυτό με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε πόλεμο τιμών μεταξύ των ανταγωνιστών που μπορεί να συνεχιστεί για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το αναγκαίο και να οδηγήσει σε απόσυρση από την αγορά αντί να επιβιώσει. Πολλές φορές για να μπορέσουν να επιβιώσουν αναγκάζονται να απορροφηθούν από πιο μεγάλες συμβατικές εταιρείες. Η αεροπορική βιομηχανία βασίζεται σε κεφάλαια και απαιτεί τεράστιες επενδύσεις σε αεροσκάφη. Υπάρχει υψηλό κόστος συντήρησης των αεροσκαφών, επομένως η προσγείωση ενός αεροσκάφους δεν αποτελεί επιλογή, καθώς οδηγεί σε τεράστιες απώλειες. Τα υψηλότερα εμπόδια εξόδου μπορεί να οδηγήσουν σε

χρεοκοπία, και σε αντίθεση με αυτό μπορεί να κοστίσει περισσότερο σε μια αεροπορική εταιρεία, καθώς πολλοί από τους υπαλλήλους έχουν θέσεις εργασίας με συμβόλαιο.

2.2 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΥΟΝΤΑΙ

2.2.1 EASYJET

Η EasyJet plc είναι ένας βρετανικός πολυεθνικός όμιλος αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους που εδρεύει στο αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου, το οποίο παραδοσιακά χρησιμοποιούνταν μόνο από πτήσεις τσάρτερ. Ιδρύθηκε από τον Στέλιο Χατζή-Ιωάννου το 1995, αποτελώντας την πρώτη εταιρεία σε αυτό που αργότερα θα γινόταν ο όμιλος easyGroup. Η EasyJet plc είναι εισηγμένη, από τον Νοέμβριο του 2000, στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και αποτελεί συστατικό του δείκτη FTSE 250. Ο όμιλος, μαζί με τις συνδεδεμένες εταιρείες EasyJet UK, EasyJet Europe και EasyJet Switzerland, διαχειρίζονται περισσότερα από 300 αεροσκάφη. Έχει 29 βάσεις σε όλη την Ευρώπη, με τη μεγαλύτερη να είναι το Gatwick.

2.2.1.1 Ιστορική Αναδρομή

Ο Ελληνοκύπριος Στέλιος Χατζής-Ιωάννου αποφάσισε να εξετάσει τις προοπτικές για την έναρξη της δικής του αεροπορικής εταιρείας, έχοντας εξασφαλίσει δέσμευση δανείου 5 εκατομμυρίων λιρών από τον πατέρα του. Ενώ μελετούσε διάφορα επιχειρηματικά μοντέλα στον κλάδο, έδειξε σημαντικό ενδιαφέρον για την αμερικανική εταιρεία Southwest Airlines, η οποία είχε υιοθετήσει επιτυχώς την πρακτική της ελαστικότητας τιμών για να είναι ανταγωνιστική με τα παραδοσιακά φθηνότερα λεωφορεία και να προσελκύει πελάτες που κανονικά δεν θα είχαν σκεφτεί αεροπορικά ταξίδια. Αυτή η αρχή έγινε ο ακρογωνιαίος λίθος των λειτουργιών της EasyJet. Επίσης, φέρεται να κέρδισε ενδιαφέρον για τον κλάδο των αερομεταφορών αφού προσεγγίστηκε ως δυνητικός επενδυτής στον ελληνικό franchisee της Virgin - Atlantic.

Το αεροδρόμιο του Λούτον επέλεξε να δώσει στην EasyJet δωρεάν χρήση ενός κτιρίου για την έδρα της, το οποίο ονόμασε easyLand. Το στυλ διαχείρισής του χαρακτηρίζει ελάχιστα γενικά έξοδα, όπως μια πρώιμη εφαρμογή της ιδέας του γραφείου χωρίς χαρτί.

Ως επιχειρηματικό μοντέλο τις πτήσεις χαμηλού κόστους, ο όμιλος ήρθε αντιμέτωπος με τις ανταγωνιστικές εταιρείες British Airways (BA) και την ολλανδική εταιρεία KLM. Οι ανταγωνιστές ανταποκρίθηκαν στο αναδυόμενο EasyJet με διαφορετικούς τρόπους. Ενώ η BA ήταν σε μεγάλο βαθμό αδιάφορη, η KLM φέρεται να επέλεξε να απαντήσει με μια επιθετική στρατηγική τιμολόγησης που

οδήγησε σε έρευνα από την Ευρωπαϊκή Ένωση για αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές. Παρά τις εμπορικές πιέσεις από τον αναδυόμενο τομέα χωρίς περιττά προβλήματα, οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες δεν μπόρεσαν να υιοθετήσουν άμεσα παρόμοιες πρακτικές με την EasyJet λόγω της σθεναρής προστασίας των υφιστάμενων προνομίων των εργαζομένων από τα συνδικάτα.

Τον Μάρτιο του 1998, η EasyJet αγόρασε το 40% των μετοχών της ελβετικής αεροπορικής εταιρείας τσάρτερ TEA Basle, η αεροπορική εταιρεία μετονομάστηκε σε EasyJet Switzerland και μετέφερε την έδρα της στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Γενεύης. Η Γενεύη ήταν η πρώτη νέα βάση της EasyJet εκτός Ηνωμένου Βασιλείου. Το 2002, η αντίπαλη αεροπορική εταιρεία Go Fly αγοράστηκε από τον όμιλο και κληρονόμησε τρεις νέες βάσεις από την Go, στο αεροδρόμιο του Μπρίστολ, στο Αεροδρόμιο East-Midlands και στο αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου.

Μεταξύ 2003 και 2007, άνοιξε πρόσθετες βάσεις στη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ισπανία, καθιερώνοντας παρουσία στην ηπειρωτική Ευρώπη. Μέχρι το 2007, η EasyJet ισχυριζόταν ότι εκτελούσε περισσότερες πτήσεις την ημέρα από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία.

Τον Οκτώβριο 2007, η EasyJet αγόρασε ολόκληρο το μετοχικό κεφάλαιο της GB Airways από τον Bland Group. Χρησιμοποιήθηκε από την αεροπορική εταιρεία για να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στο Gatwick και να δημιουργήσει μια βάση στο αεροδρόμιο του Μάντσεστερ.

Τον Ιούνιο του 2011, η αεροπορική εταιρεία άνοιξε την ενδέκατη βρετανική της βάση – στο αεροδρόμιο London Southend και τον Μάρτιο του 2013, η EasyJet προωθήθηκε στο FTSE 100. Τον Μάρτιο του 2020, η EasyJet κατήλωσε ολόκληρο τον στόλο των αεροπλάνων της λόγω της πανδημίας COVID-19. Τον Αύγουστο 2020, η EasyJet επιβεβαίωσε σε μια δήλωση ότι θα έκλεινε τρεις βάσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το Στάνστεντ, το Σάουθεντ, καθώς και το Νιούκαστλ λόγω των χαμηλών επιπέδων ζήτησης αεροπορικών ταξιδιών που επηρεάστηκαν από την πανδημία COVID-19.

Επιπλέον, μετά το δημοψήφισμα του Ηνωμένου Βασιλείου για την αποχώρηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η EasyJet ανακοίνωσε σχέδιο για τη δημιουργία πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC) σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. Αυτό εξασφάλισε τα πτητικά δικαιώματα του 30% του δικτύου της EasyJet που παραμένει εξ ολοκλήρου εντός και μεταξύ των κρατών της Ε.Ε., εξαιρουμένου του Ηνωμένου Βασιλείου. Τον Ιούλιο του 2017, της χορηγήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών, πιστοποιητικό αερομεταφορέα της Αυστρίας (AOC) και άδεια λειτουργίας, ιδρύοντας έτσι την EasyJet - Europe. Η νέα αεροπορική εταιρεία έχει την έδρα της στη Βιέννη και θα επιτρέψει στην EasyJet να συνεχίσει να εκτελεί πτήσεις μεταξύ και εντός των ευρωπαϊκών χωρών μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ε.Ε.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι είχε απορρίψει μια προσφορά εξαγοράς από την ανταγωνιστική Wizz Air και την ίδια περίοδο ο Στέλιος Χατζής-Ιωάννου και η οικογένειά χάνουν τον έλεγχο της εταιρείας.

2.2.1.2 Επιχειρηματικό Μοντέλο

Η EasyJet, όπως και η Ryanair, χρησιμοποιεί ένα επιχειρηματικό μοντέλο που πρωτοστάτησε η Southwest Airlines. Και οι δύο αεροπορικές εταιρείες έχουν προσαρμόσει αυτό το μοντέλο για την ευρωπαϊκή αγορά μέσω περαιτέρω μέτρων μείωσης του κόστους, όπως η μη πώληση μέσω άλλων καναλιών ή η παροχή δωρεάν σνακ επί του αεροπλάνου. Τα βασικά σημεία αυτού του επιχειρηματικού μοντέλου είναι η υψηλή χρήση του αεροσκάφους, οι γρήγοροι χρόνοι ολοκλήρωσης, η χρέωση για επιπλέον παροχές (όπως προτεραιότητα επιβίβασης, παραδιδόμενες αποσκευές και τρόφιμα) και η διατήρηση του λειτουργικού κόστους σε χαμηλά επίπεδα. Μια βασική διαφορά που έχουν η EasyJet και η Ryanair από τη Southwest είναι ότι και οι δύο πετούν με έναν νεαρό στόλο αεροσκαφών. Η Southwest έχει μέση ηλικία στόλου 11,9 ετών, ενώ η μέση ηλικία του στόλου της Ryanair και της EasyJet είναι λίγο πάνω από 6 χρόνια η καθεμία.

Όπως και άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους, η EasyJet έχει μια στρατηγική λειτουργίας μόνο ενός τύπου αεροσκάφους. Αρχικά χρησιμοποιούσε αποκλειστικά αεροσκάφη Boeing 737, αλλά τον Οκτώβριο του 2002 παρήγγειλε 120 αεροσκάφη Airbus A319. Έκτοτε, όλες οι παραγγελίες προέρχονται από την οικογένεια Airbus A320 και τα Boeing έχουν καταργηθεί σταδιακά. (<https://easyjet.com/>).

2.2.2 WIZZ

Η Wizz Air, που έχει συσταθεί νόμιμα ως Wizz Air Hungary Ltd. είναι μια ουγγρική εταιρεία εξαιρετικά χαμηλού κόστους με έδρα τη Βουδαπέστη. Η μητρική της εταιρεία με έδρα το Τζέρσεϊ, Wizz Air Holdings plc, είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου. Από το 2020, η αεροπορική εταιρεία έχει τις μεγαλύτερες βάσεις της στο αεροδρόμιο της Βουδαπέστης και στο αεροδρόμιο του Λούτον και πετά σε 164 αεροδρόμια.

2.2.2.1 Ιστορική Αναδρομή

Η αεροπορική εταιρεία ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2003. Ο κύριος επενδυτής είναι μια αμερικανική εταιρεία ιδιωτικών κεφαλαίων, η Indigo Partners, η οποία ειδικεύεται στις επενδύσεις σε μεταφορές. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της αεροπορικής εταιρείας είναι ο József Váradi, πρώην διευθύνων σύμβουλος της Malén Hungarian Airlines. Η εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στην κομητεία Pest (Ουγγαρία) και η

πρώτη πτήση της πραγματοποιήθηκε από το Διεθνές Αεροδρόμιο του Katowice στις 19 Μαΐου 2004. Στις 25 Φεβρουαρίου 2015, οι μετοχές της Wizz Air άρχισαν να διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου.

Τον Νοέμβριο του 2017, η Wizz Air ανακοίνωσε ότι σχεδίαζε να ξεκινήσει ένα βρετανικό τμήμα με το όνομα Wizz Air UK. Η αεροπορική εταιρεία υπέβαλε επιτυχώς αίτηση στην CAA για άδεια λειτουργίας AOC και Τύπου A. Τον Μάρτιο του ξεκίνησε τις δραστηριότητές της χρησιμοποιώντας βρετανικά αεροσκάφη. Η Wizz Air UK άρχισε να αναλαμβάνει τις πτήσεις προς το Ηνωμένο Βασίλειο που εκτελούνται προγενέστερα από τη Wizz Air. Δύο χρόνια αργότερα επανενεργοποίησε την θυγατρική της Wizz Air Ukraine.

Τον Νοέμβριο του 2019 απέρριψε όταν υπήρχαν ανησυχίες σχετικά με τη ζημιά που μπορεί να προκαλέσει η αεροπορική εταιρεία στο περιβάλλον. Επίσης, δήλωσε ότι θα μειώσει τις κατά κεφαλήν εκπομπές κατά 30 τοις εκατό επιπλέον έως το 2030. Ταυτόχρονα, η Wizz Air καταδίκασε τις αναποτελεσματικές αεροπορικές εταιρείες - όπως η Lufthansa - που προσφέρουν business class και χρησιμοποιούν απαρχαιωμένες τεχνολογίες, οι οποίες προκαλούν πολύ πιο συγκεκριμένη περιβαλλοντική ζημιά από τη Wizz Air.

Στις αρχές του 2020, η πανδημία του COVID-19 είχε δημιουργήσει μια περίπτωση ανωτέρας βίας στην ευρωπαϊκή αεροπορία, αναγκάζοντας σταδιακά τους στόλους των αεροπορικών εταιρειών να προσγειωθούν, συμπεριλαμβανομένης της πλειοψηφίας των αεροσκαφών της Wizz Air. Τον Απρίλιο του ίδιου χρόνου, η Wizz Air έγινε η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους της Ευρώπης. Μέχρι τα μέσα Ιουνίου, είχαν φτάσει στο 40 τοις εκατό των κανονικών εβδομαδιαίων εσόδων του προηγούμενου έτους. Τον Ιούλιο, η αεροπορική εταιρεία ανακοίνωσε ότι θα δημιουργήσει μια κοινοπραξία με την Abu Dhabi Developmental Holding Company. Τον Οκτώβριο η Wizz ανακοίνωσε ότι η πρώτη της σκανδιναβική βάση θα άνοιγε στο αεροδρόμιο Gardermoen του Όσλο.

Ταυτόχρονα, προσπάθησαν να δουν την πανδημία ως ευκαιρία, ανοίγοντας 260 νέα δρομολόγια και 13 βάσεις, μία από αυτές ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο του Λονδίνου, το Gatwick.

Τον Νοέμβριο του 2020, η Wizz Air μπόρεσε να παρουσιάσει τις χαμηλότερες εκπομπές CO₂ ανά επιβάτη/χιλιόμετρο και υπογράμμισε τη δέσμευσή τους να μειώσουν περαιτέρω το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα. Ως μέρος της στρατηγικής τους, όλες οι φάσεις εξοικονόμησης καυσίμου της πτήσης απογείωσης και προσγείωσης παρακολουθούνται συνεχώς για μέγιστη περιβαλλοντική βελτιστοποίηση, η οποία έχει σημαντικό αντίκτυπο σε περαιτέρω συνεχείς μειώσεις των εκπομπών CO₂,

Την άνοιξη του 2021, καθώς έφτασε το τρίτο κύμα της επιδημίας του κορωνοϊού, ο Διευθύνων Σύμβουλος της αεροπορικής εταιρείας πρότεινε τη Wizz Air στους επενδυτές ως μια «σπάνια αχτίδα επενδυτικής ελπίδας». Είπε ότι ελπίζει ότι οι αεροπορικές μεταφορές θα αποκατασταθούν έως το 2024 - 2025 και ότι είναι βέβαιος ότι η Wizz Air θα είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία που θα συνεχίσει τις επενδύσεις της, γεγονός που κατέστη δυνατό από το γεγονός ότι είχε την υψηλότερη ρευστότητα σε ολόκληρο τον αεροπορικό κλάδο.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, η ανταγωνιστική εταιρεία χαμηλού κόστους EasyJet ισχυρίστηκε ότι είχε απορρίψει μια προσφορά εξαγοράς από τη Wizz Air.

Όπως συμβαίνει με όλες τις ευρωπαϊκές εταιρείες χαμηλού κόστους, η Wizz Air προτιμά να χρησιμοποιεί μικρότερα ή δευτερεύοντα αεροδρόμια για να μειώσει το κόστος και τα τέλη που προκύπτουν από τη χρήση της υπηρεσίας. Διαθέτει επίσης μια υπηρεσία φαγητού με αγορά που ονομάζεται Wizz Café καθώς και μια δεύτερη υπηρεσία που ονομάζεται Wizz Boutique, η οποία είναι για άλλα είδη. (<https://wizzair.com>).

2.2.3 RYANAIR

2.2.3.1 Ιστορική Αναδρομή

Η Ryanair ιδρύθηκε το 1985 από τον Ιρλανδό επιχειρηματία Tony Ryan. Η εταιρεία ξεκίνησε ως περιφερειακή αεροπορική εταιρεία, συνδέοντας αεροδρόμια στην Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, κανείς δεν περίμενε ότι η αεροπορική εταιρεία θα γινόταν ο δεύτερος μεγαλύτερος όμιλος αεροπορικών εταιρειών στην Ευρώπη (Ryanair DAC, 2018). Ο σημερινός Διευθύνων Σύμβουλος Michael O'Leary εντάχθηκε στην εταιρεία ως προσωπικός οικονομικός και φορολογικός σύμβουλος το 1987 και αργότερα έγινε ο ηγέτης μιας νέας ομάδας διαχείρισης που επιφορτίστηκε να αναδιαρθρώσει την επιχείρηση στις αρχές της δεκαετίας του 1990, μετά από χρόνια κακής οικονομικής απόδοσης. Υπό την ηγεσία του Michael O'Leary, η αεροπορική εταιρεία υιοθέτησε ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο, εστιάζοντας στην παροχή ενός απλού, χωρίς περιττά προϊόντα, χαμηλού κόστους, χρησιμοποιώντας το πρότυπο της Southwest Airlines, η οποία είχε εισαγάγει με επιτυχία ένα παρόμοιο προϊόν στις Ηνωμένες Πολιτείες (Olischer, & Dörrenbacher, 2013). Αυτό το νέο επιχειρηματικό μοντέλο διέφερε σημαντικά από τον τρόπο με τον οποίο διεξήχθησαν γενικά οι επιχειρήσεις στον κλάδο, ο οποίος εκείνη την εποχή αποτελούνταν κυρίως από καθιερωμένους κρατικούς ή πρόσφατα ιδιωτικοποιημένους εθνικούς αερομεταφορείς πλήρους εξυπηρέτησης (Full Service Network Carriers - FSNC). Με την υιοθέτηση του μοντέλου αερομεταφορέα χαμηλού κόστους (Low Cost Carrier - LCC) από τη Ryanair, η αεροπορική εταιρεία διέκοψε έναν κλάδο που προηγουμένως γνώριζε βασικά μόνο ένα επιχειρηματικό μοντέλο: τον εθνικό αερομεταφορέα πλήρους εξυπηρέτησης (FSNC). Γενικά, μπορεί να ειπωθεί ότι το

μοντέλο LCC στοχεύει στη μείωση του κόστους και της πολυπλοκότητας της λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας όσο το δυνατόν περισσότερο, εφαρμόζοντας μέτρα περικοπής κόστους και απλούστευσης βασικά σε όλους τους τομείς της επιχείρησης (Anderson, et al., 2018).

2.2.3.2 Επιχειρηματικό Μοντέλο

Με το μοντέλο LCC πωλείται ένα απλό, τυποποιημένο, χωρίς περιττά, προϊόν αεροπορικής μεταφοράς μιας κατηγορίας, συνήθως σε τιμές πολύ χαμηλότερες από τον μέσο ναύλο Economy οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας FSNC. Στην περίπτωση της Ryanair, το 28% των κερδών της αεροπορικής εταιρείας προέρχεται από αυτά τα λεγόμενα βοηθητικά έσοδα, δηλαδή, το μοντέλο LCC συχνά επιτρέπει στους πελάτες τους να αγοράσουν ορισμένες από τις αδέσμευτες υπηρεσίες, βάσει των αναγκών, των γούστων και των προτιμήσεων τους, όπως αποσκευές, κρατήσεις θέσεων ή τροφοδοσία εν πτήση με επιπλέον χρέωση σε ατομική βάση. Αυτός είναι ένας βασικός λόγος για τον οποίο οι LCC πραγματοποιούν σημαντικό ποσοστό των εσόδων τους από αυτές τις πρόσθετες χρεώσεις. (Anderson, et al., 2018).

Η Ryanair εκμεταλλεύεται στόλο μόνο αεροσκαφών Boeing 737-800. Όχι μόνο αυτό μπορεί να θεωρηθεί ένα εξαιρετικά αποδοτικό μοντέλο αεροπλάνου για διαδρομές μικρών αποστάσεων, αλλά η επικέντρωση σε ένα μόνο μοντέλο αεροσκάφους συνοδεύεται από πολλά άλλα πλεονεκτήματα. Μερικά από αυτά είναι, αρχικά, οι πιλότοι, το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και το μηχανικό προσωπικό χρειάζεται μόνο να εκπαιδευτούν για αυτόν τον τύπο αεροπλάνου, μειώνοντας σημαντικά το κόστος εκπαίδευσης και την επιχειρησιακή πολυπλοκότητα. Δεύτερον, δεδομένου ότι όλο το προσωπικό είναι εκπαιδευμένο για όλα τα αεροπλάνα, οι υπάλληλοι μπορούν να κατανεμηθούν σε αεροπλάνα και βάσεις με μεγάλη ευελιξία ανάλογα με τις απαιτήσεις της εταιρείας και κατά συνέπεια το ίδιο ισχύει και για τα ίδια τα αεροπλάνα. Τέλος, η αγορά μεγάλου αριθμού αεροπλάνων του ίδιου μοντέλου από έναν κατασκευαστή αυξάνει επίσης τη διαπραγματευτική ισχύ του αγοραστή πάρα πολύ, γεγονός που είναι πιθανό να μειώσει σημαντικά το κόστος απόκτησης (Olischer, & Dörrenbächer, 2013).

Η απλότητα της διαδικασίας που πέτυχε η Ryanair χρησιμοποιώντας μόνο έναν τύπο αεροπλάνου μαζί με την εστίασή της σε μικρότερα, λιγότερο πολυσύχναστα δευτερεύοντα αεροδρόμια, επέτρεψαν στην αεροπορική εταιρεία να επιτύχει άλλη μια αποτελεσματικότητα: χρόνους ολοκλήρωσης του αεροδρομίου μόλις 25 λεπτά. Αυτός είναι μόνο ο μισός περίπου χρόνος που η FSNC British Airways απαιτεί να γυρίζει ένα από τα αεροπλάνα της, δίνοντας στην Ryanair ένα σημαντικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι οι χαμηλότεροι χρόνοι ολοκλήρωσης μεταφράζονται τελικά σε χρήματα, καθώς επιτρέπει σε ένα αεροσκάφος να λειτουργεί πρόσθετες πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας (Olischer, & Dörrenbächer, 2013).

Ένα επιπλέον μέτρο που εφάρμοσε η Ryanair για τη μείωση του κόστους ήταν η μείωση των προμηθειών που καταβάλλονται στους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Σε πρώτη φάση, η αεροπορική εταιρεία μείωσε το ποσοστό προμήθειας από 9% σε 7,5%. Λίγο μετά, με την άνοδο του διαδικτύου, η Ryanair συνειδητοποίησε ότι θα μπορούσε να αποφύγει να πληρώσει αυτές τις προμήθειες εντελώς, πουλώντας εισιτήρια μέσω ενός διαδικτυακού συστήματος κρατήσεων στη Ryanair.com που εισήχθη το 2000. Η εισαγωγή ήταν πολύ επιτυχημένη, καθώς μόνο δύο χρόνια αργότερα, το 2002, ήδη το 94% των πωλήσεων γίνονταν διαδικτυακά (Ryanair DAC, 2018).

Μετά την επιτυχή εισαγωγή του μοντέλου LCC, η Ryanair κατάφερε να αναπτύξει δυναμικά τις δραστηριότητές της μέσω της γεωγραφικής επέκτασης (Olischer, & Dörrenbacher, 2013). Ένας βασικός διευκολυντής αυτής της ανάπτυξης ήταν η δημιουργία μιας κοινής αεροπορικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 1992. Αφαίρεσε πολλά εμπόδια εισόδου, όπως περιορισμούς χωρητικότητας, καθώς και φραγμούς πρόσβασης στην αγορά, τιμολόγησης, επενδύσεων και ιδιοκτησίας (Christidis, 2016). Επιπλέον, έδωσε στη Ryanair τη νομική βάση να εκτελεί πτήσεις όχι μόνο μεταξύ της Δημοκρατίας της Ιρλανδίας και άλλων χωρών, αλλά εντός και μεταξύ όλων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά συνέπεια, η Ryanair θα μπορούσε να μετατραπεί από έναν κυρίως ιρλανδικό αερομεταφορέα σε μία από τις πρώτες πολυεθνικές εταιρείες στον κλάδο (Olischer & Dörrenbacher, 2013).

Κεφάλαιο 4

Ανάλυση S.W.O.T

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης όταν αυτή καλείται να λάβει μια απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει και με σκοπό την επίτευξή τους (Κάντζος, 2002).

Η Ανάλυση SWOT εξετάζει τα Δυνατά (**S**trengths) και τα Αδύνατα σημεία (**W**eaknesses) μιας επιχείρησης, τις Ευκαιρίες (**O**pportunities) και τις Απειλές (**T**hreats) από το περιβάλλον που δραστηριοποιείται. Με την Ανάλυση SWOT, οι επιχειρήσεις μπορούν να αξιολογήσουν την παρούσα τους κατάσταση με σκοπό να πάρουν αποφάσεις έτσι ώστε να διαμορφώσουν την μελλοντική τους στρατηγική. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτή κατέχει. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία της επιχείρησης, εντοπίζονται από την ανάλυση των λειτουργιών και των συστημάτων της επιχείρησης (π.χ. τεχνογνωσία, ικανότητες προσωπικού και στελεχών, ιδιότητες και χαρακτηριστικά της επιχείρησης, χρηματοοικονομική υγεία και ικανότητα να ανταποκριθεί σε νέες επενδύσεις, κλπ.). Αντιθέτως, οι ευκαιρίες και οι απειλές προκύπτουν από μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης, τις οποίες η επιχείρηση θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό (π.χ. είσοδος νέων ανταγωνιστών, ρυθμίσεις στο νομικό περιβάλλον, δημιουργία ή/και εμφάνιση νέων αγορών, κλπ.) (Κάντζος, 2002).

Ακολούθως παρατίθεται η ανάλυση SWOT για κάθε μια από τις αεροπορικές εταιρείες που εξετάζονται στην παρούσα εργασία. Για όσα στοιχεία της ανάλυσης συμπίπτουν μεταξύ των εταιρειών, η επεξήγηση τους αναφέρεται μόνο μια φορά.

Σχήμα: Ανάλυση SWOT για την εταιρεία Easy Jet.

<p><u>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Ισχυρή εικόνα και φήμη.➤ Ποιοτικό customer service.➤ Ισχυρή χρηματοοικονομική θέση (υψηλές πωλήσεις, κέρδη, αυξανόμενα ταμειακά διαθέσιμα).➤ Επιχειρηματικό μοντέλο μείωσης του κόστους.	<p><u>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – WEAKNESSES</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Συγκεκριμένος αριθμός προμηθευτών χωρίς εναλλακτικά κανάλια προμήθειας προϊόντων και υπηρεσιών.➤ Σχετικά χαμηλή τιμή της αεροπορικής εταιρείας σε σύγκριση με τους κατεστημένους αερομεταφορείς.
<p><u>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – OPPORTUNITIES</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Εκμετάλλευση σύγχρονων αεροσκαφών.➤ Εξυπηρέτηση επιπλέον ομάδων πελατών, όπως οι μετανάστες.	<p><u>ΚΙΝΔΥΝΟΙ – THREATS</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου.➤ Η ευπάθεια του κλάδου αερομεταφορών σε παγκόσμια φαινόμενα (όπως η πανδημία του covid – 19).

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS

Η εικόνα της εταιρείας είναι ένα από τα δυνατά σημεία της. Μέσα από την εικόνα της ενισχύεται η φήμη της. Επίσης, σημαντικό σημείο είναι και τα βραβεία που απέκτησε όπως και το Ρεκόρ GUINNESS για την συναυλία καλάντων εν ώρα πτήσης.

Η δύναμη που τις παρέχει η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει στους πελάτες, αποτελεί εργαλείο προσέλκυσης νέας ομάδας ανθρώπων. Οι επιβάτες αεροπορικών εταιρειών την ανακηρύσσουν Καλύτερη Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη, στα Παγκόσμια Βραβεία Αεροπορικών Εταιριών που έλαβαν χώρα στο Air Show στο Παρίσι. Αυτό αποτελεί απόδειξη ότι παρέχει στους πελάτες της ποιοτικές υπηρεσίες.

Ισχυρή χρηματοοικονομική θέση. Οι υψηλές και αυξανόμενες πωλήσεις, τα κέρδη και τα αυξανόμενα ταμειακά διαθέσιμα μπορούν να εξασφαλίσουν βιωσιμότητα στην εταιρεία.

Επιχειρηματικό μοντέλο μείωσης του κόστους, όπως η μη πώληση πτήσεων ανταπόκρισης ή η παροχή δωρεάν σνακ επί του αεροπλάνου. Τα βασικά σημεία αυτού του επιχειρηματικού μοντέλου είναι η υψηλή χρήση του αεροσκάφους, οι γρήγοροι χρόνοι ολοκλήρωσης, η χρέωση για επιπλέον

χρεώσεις (όπως προτεραιότητα επιβίβασης, παραδιδόμενες αποσκευές και τρόφιμα) και η διατήρηση του λειτουργικού κόστους σε χαμηλά επίπεδα.

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – WEAKNESSES

Ο συγκεκριμένος αριθμός προμηθευτών χωρίς εναλλακτικά κανάλια προμήθειας προϊόντων και υπηρεσιών δεν την βοηθάει να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που προσφέρονται από τα σύγχρονα αεροσκάφη, για τα οποία απαιτούνται μεγάλα ποσά προμηθειών συντήρησης και επισκευής, μετατρέποντας αυτή την ευκαιρία σε απειλή.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – OPPORTUNITIES

Εκμετάλλευση σύγχρονων αεροσκαφών. Η ευκαιρία των σύγχρονων αεροσκαφών ενισχύει τη δύναμη της εικόνας της. Η πληροφορία που έχει το κοινό ξέροντας ότι πρόκειται να ταξιδέψει με σύγχρονα αεροσκάφη, προκαλεί αντιδράσεις θετικού σχολιασμού. Η απόδοση ποιότητας επιτυγχάνεται με την θετική επίδραση των σύγχρονων αεροσκαφών στο ποιοτικό customer service. Επίσης αντιμετωπίζεται η αδυναμία του μικρού δικτύου που ήταν και ένας από τους λόγους που αγοράστηκαν.

Η εξυπηρέτηση επιπλέον ομάδων πελατών όπως οι μετανάστες συγκεντρώνει θετικά σημεία και κανένα αρνητικό. Μέσω αυτής της ευκαιρίας η εταιρεία μεγεθύνει τη χρηματοοικονομική της θέση απευθυνόμενη σε εκτεταμένο πελατολόγιο και συνεπώς πωλήσεις. Η ευκαιρία που γεννιέται από την εξυπηρέτηση των μεταναστών, διαδίδοντας το όνομα της εταιρείας σε διαφορετικές πατρίδες ενισχύει τη δύναμη της φήμης. Επίσης, η εξυπηρέτηση επιπλέον ομάδας πελατών, όπως αυτή των μεταναστών, είναι ικανή να βοηθήσει την εταιρεία να εδραιωθεί στις χώρες από τις οποίες προέρχονται και να επεκτείνει το δίκτυό της, προσπερνώντας την αδυναμία κάλυψης μόνο ευρωπαϊκών χωρών.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ – THREATS

Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου μπορούν να βλάψουν τη δύναμη της υγιούς χρηματοοικονομικής θέσης της εταιρείας. Η απειλή αυτή αλληλεπιδρά με την αδυναμία που προέρχεται από τους προμηθευτές και με το περιορισμένο δίκτυο. Οι επιπτώσεις της τιμής του πετρελαίου μπορούν σταδιακά να μειώσουν τα ταμειακά διαθέσιμά της, κλονίζοντας τις σχέσεις της με τους προμηθευτές σε δυνητική μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων απέναντί τους. Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου δρουν ανασταλτικά στην επέκταση του δικτύου, άρα η αδυναμία εντείνεται, καθώς με αυξανόμενα καύσιμα δύσκολα αποφασίζεται μια διεύρυνση με επιπλέον κόστος.

Η ευπάθεια του κλάδου των αερομεταφορών σε παγκόσμια φαινόμενα. Η απειλή αυτή, που έχει να κάνει με τρομοκρατικές ενέργειες, ασθένειες, πόλεμο κτλ. μπορεί μεν να αποτελεί απειλή για τον

υπόλοιπο κόσμο, για την Easy Jet όμως και το δίκτυό της μάλλον δεν αποτελεί σημαντική απειλή, καθώς όσο μικρότερο είναι το δίκτυο τόσο μικραίνουν οι πιθανότητες προσβολής και στοχοποίησης.

Σχήμα: Ανάλυση SWOT για την εταιρεία Wizz.

<u>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS</u> <ul style="list-style-type: none">➤ Ποιοτικό customer service.➤ Μεγάλος στόλος αεροσκαφών.	<u>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – WEAKNESSES</u> <ul style="list-style-type: none">➤ Χρήση δευτερευόντων αεροδρομίων.
<u>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – OPPORTUNITIES</u> <ul style="list-style-type: none">➤ Εκμετάλλευση σύγχρονων αεροσκαφών.➤ Άνοιγμα δεύτερης βάσης στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη.	<u>ΚΙΝΔΥΝΟΙ – THREATS</u> <ul style="list-style-type: none">➤ Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου.➤ Η ευπάθεια του κλάδου αερομεταφορών σε παγκόσμια φαινόμενα (όπως η πανδημία του covid – 19).

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS

Μεγάλος στόλος αεροσκαφών. Διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο από οποιαδήποτε άλλη ουγκρική αεροπορική εταιρεία και εξυπηρετεί επί του παρόντος 44 χώρες. Εξυπηρετεί πολλές πόλεις σε όλη την Ευρώπη, καθώς και ορισμένους προορισμούς στη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή. Διαθέτει επίσης μια υπηρεσία φαγητού με αγορά που ονομάζεται Wizz Café καθώς και μια δεύτερη υπηρεσία που ονομάζεται Wizz Boutique, η οποία είναι για άλλα είδη.

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – WEAKNESSES

Χρήση δευτερευόντων αεροδρομίων. Όπως συμβαίνει με όλες τις ευρωπαϊκές εταιρείες χαμηλού κόστους, η Wizz Air προτιμά να χρησιμοποιεί μικρότερα ή δευτερεύοντα αεροδρόμια για να μειώσει το κόστος και τα τέλη που προκύπτουν από τη χρήση της υπηρεσίας.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – OPPORTUNITIES

Άνοιγμα δεύτερης βάσης στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη. Μετά την Τούζλα, η αεροπορική εταιρεία θα ανοίξει μια βάση στο Σεράγεβο με ένα Airbus A320. Η αεροπορική εταιρεία ανακοίνωσε εννέα νέους προορισμούς από το Σεράγεβο με 21 εβδομαδιαίες αναχωρήσεις.

Σχήμα: Ανάλυση SWOT για την εταιρεία RYANAIR.

<p><u>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Ποιοτικό customer service.➤ Μικρότερο συγκριτικά κόστος των διαθέσιμων πόρων.➤ Άδεια λειτουργίας τύπου A της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (CAA).➤ Τακτικές πτήσεις τσάρτερ.	<p><u>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – WEAKNESSES</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Σχετικά μικρή εγκατάσταση για τα αεροσκάφη της.
<p><u>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – OPPORTUNITIES</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Εκμετάλλευση σύγχρονων αεροσκαφών.	<p><u>ΚΙΝΔΥΝΟΙ – THREATS</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου.➤ Η ευπάθεια του κλάδου αερομεταφορών σε παγκόσμια φαινόμενα (όπως η πανδημία του covid – 19).

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ – STRENGTHS

Μικρότερο συγκριτικά κόστος των διαθέσιμων πόρων. Η Εταιρεία έχει ισχυρές στρατηγικές μάρκετινγκ που έχουν κάνει ισχυρή φήμη και αναγνώριση της επωνυμίας μεταξύ των ανθρώπων και η χρήση επιθετικής στρατηγικής τιμών έχει δημιουργήσει μια ισχυρή εικόνα της εταιρείας στο μυαλό των πελατών. Το κόστος για την εταιρεία είναι χαμηλό λόγω των συμφωνιών με τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων. Η φήμη θεωρείται ότι είναι ο μεγαλύτερος προϋπολογισμός της αεροπορικής εταιρείας. *Άδεια λειτουργίας τύπου A της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (CAA)* που της επιτρέπει να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο σε αεροσκάφη με 20 ή περισσότερες θέσεις.

Τακτικές πτήσεις τσάρτερ από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία προς προορισμούς στην Ευρώπη, την Αφρική, την Ασία και τη Βόρεια Αμερική.

Κεφάλαιο 5

Πανδημία Covid-19 Και Brexit

4.1 Πανδημία COVID-19 και αεροπορικές εταιρείες

Τις αρχές του 2020 ξεκινά μια νέα κατάσταση ανά το παγκόσμιο. Η Πανδημία του COVID-19 βρίσκει απροετοίμαστε πολλές χώρες τόσο ευρωπαϊκές όσο και μη, αναγκάζοντας τις να επιβάλουν διάφορα περιοριστικά μέτρα ώστε να περιορίσουν την εξάπλωση της. Πολλές από αυτές τις χώρες προχώρησαν είτε σε ολικά είτε σε μερικά lockdown, απαγόρευσαν πτήσεις, επέβαλαν ταξιδιωτικούς περιορισμούς/μέτρα. Αυτά τα μέτρα επέφεραν μεγάλα προβλήματα και αβεβαιότητα στον κλάδο των αερομεταφορών.

Από τις αρχές του Μαρτίου του 2020 παρατηρείται μια πτώση της τάξης των 80% (βάση στοιχείων αναφοράς κινητικότητας της Google). Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν πληγεί από τα περιοριστικά μέτρα για την πανδημία και η οικονομική καταστροφή είναι εμφανές, βάση των στοιχείων που παρουσίασε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, αφού η μείωση των θέσεων που πρόσφεραν οι αεροπορικές εταιρείες ήταν 33% έως 60%. Αυτό συνεπάγεται συνολική μείωση κατά 1878 σε 3227 εκατομμύρια επιβάτες που οδηγεί σε προβλεπόμενη απώλεια περίπου 244 έως 420 δισεκατομμυρίων δολαρίων των ακαθάριστων λειτουργικών εσόδων των αεροπορικών εταιρειών (International Civil Aviation Organization, 2020).

Επίσης, μέχρι τον Μάιο του 2020 χρεοκοπούν 5 αεροπορικές εταιρείες (η FlyBe – HB, η Avianca – Κολομβίας, η Compass Airlines – ΗΠΑ, η Virgin Australia, η Transtate Airlines US). (Shotnick 2020).

Ο αντίκτυπος είναι ιδιαίτερα βαθύς επειδή, ενώ οι κυβερνήσεις παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες οικονομικές ελαφρύνσεις, έρχονται με ιδιαίτερα δαπανηρές εντολές. Βραχυπρόθεσμα, οι τελευταίες περιλαμβάνουν τον αντίκτυπο των lockdowns και του κλεισίματος των συνόρων. Μεσοπρόθεσμα, οι κανονισμοί δημόσιας υγείας και υγιεινής που επιβάλλονται ή εξετάζονται από τις κυβερνήσεις μπορεί να είναι δραματικοί. Για παράδειγμα, μια έκθεση του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Ελέγχου Νοσημάτων (European Centre for Disease Prevention and Control, 2020) παρότρυνε τις αεροπορικές εταιρείες να εφαρμόζουν αποστάσεις, υγιεινή των χεριών, χρήση ιατρικών масκών προσώπου και να απαιτούν από τους επιβάτες να δηλώσουν την κατάστασή τους που σχετίζεται με τον COVID-19 πριν λάβουν άδεια επιβίβασης. Όταν εφαρμόζονται αυτές οι δαπανηρές εντολές, οι κυβερνήσεις επεκτείνουν τα επίπεδα οικονομικής στήριξης στον κλάδο.

Κάποιες αεροπορικές εταιρείες στην προσπάθειά τους να μετριάσουν τις ζημιές τους μειώνουν ή καταργούν διαδρομές μη βιώσιμες γι' αυτές, κάποιες άλλες μεταφέρουν το κόστος τους στους καταναλωτές. Από την πλευρά του κρατικού φορέα, η Ε.Ε. έλαβε κάποια μέτρα για την στήριξη των αεροπορικών εταιρειών, αφού παρουσίαζαν ελλείψεις ρευστότητας, ώστε να συμβάλει στην μείωση του προβλήματος, με το Ευρωπαϊκό Μέτρο Στήριξης της Φερεγγυότητας, το μέτρο στήριξης για μετριασμό του κινδύνου ανεργίας σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης (SURE), καθώς επίσης, μερικές αποφάσεις για χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στον κλάδο αερομεταφορών. Οι κυβερνήσεις των χωρών προβαίνουν σε βήματα υποστήριξης κρατικής βοήθειας των αεροπορικών εταιρειών ώστε να βοηθήσουν στην προσωρινή ανακούφιση τους μέχρι να επανέλθει η ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Μορφές βοήθηματος ήταν εισφορές κεφαλαίων, δάνεια, αναβολή της πληρωμής φόρων και μείωση των φορολογικών υποχρεώσεων, κάποιες από αυτές παρείχαν επιδοτήσεις μισθών για την διατήρηση των θέσεων εργασίας (IATA 2020). Ο παρακάτω πίνακας σκιαγραφεί επιλεγμένα πακέτα διάσωσης από τα τέλη Ιουνίου 2020 των αεροπορικών εταιρειών Easy Jet, Wizz και Ryanair (Akbar, & Kisilowski, 2020).

Πίνακας 1: Οικονομική υποστήριξη που προσφέρεται στις αεροπορικές εταιρείες Easy Jet, Wizz και Ryanair για την αντιμετώπιση του COVID-19 από τα τέλη Ιουνίου 2020.

Αεροπορική εταιρεία	Ποσό (€ εκ.)	Είδος Υποστήριξης
Easy Jet	670	Δάνειο
Wizz	344	Δάνειο
Ryanair	2100	Δάνειο και καμία πληρωμή μερίσματος κατά τη διάρκεια του δανείου

Πηγή: Akbar, & Kisilowski, 2020: 875.

Τα παγκόσμια RPK (Revenue Passenger Kilometers) εκτιμούν πτώση κατά 66% το 2020 και μετά την έναρξη διαθεσιμότητας των εμβολίων το 2021 παρουσιάζουν μια καμπή ανάκαμψης με αύξηση 18% φτάνοντας το 40% προ επιπέδων πανδημίας. Με τους καταναλωτές να αρχίζουν να εμπιστεύονται ξανά την διακίνησης τους με αεροπλάνα βασιζόμενοι στο συσσωρευμένο εισόδημα τους στηρίζουν την ανάκαμψη των εγχώριων ταξιδιών.

Παρόλα αυτά, η Ryanair καθήλωσε το 99% των πτήσεων της, ενώ η WIZZ Air κατά την επαναλειτουργία της θα πετάξει από το Λούτον για Βουδαπέστη ή Λισαβόνα και Τενερίφη, υποχρεώνοντας τους επιβάτες να φορούν μάσκα.

Πολλές αεροπορικές εταιρείες όπως η EasyJet αντιμετωπίζουν πολλές δυνητικές δυσκολίες. Σύμφωνα με την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA) ο κλάδος των αερομεταφορών το 2020 έχει χάσει συνολικά 118 δις \$ λόγω της πανδημίας. Το 2021 αναμενόταν να υπάρξει ένας περιορισμός απωλειών στο 38 δις \$ καθώς γίνεται η χορήγηση των εμβολίων ανά το παγκόσμιο.

Η EasyJet στις αρχές της πανδημίας παρουσιάζει αρκετά καλή οικονομική κατάσταση. Παρουσιάζει κέρδη και ένα ισχυρό Ισολογισμό με χαμηλά επίπεδα χρέους, αυτά όμως στις αρχές της πανδημίας αφού αργότερα δεν μπόρεσε να αποφύγει την ζημιά του κλάδου. Ενώ η Ryanair παρουσιάζει μια μείωση κερδών αλλά ένα πολύ καλό Ισολογισμό και αντίστοιχα η WIZZ Air μια αύξηση κερδών ενώ ο Ισολογισμός της είναι λίγο ασθενές. Με μια ματιά βλέπουμε ότι πριν και κατά την έναρξη της πανδημίας η EasyJet το 2019 να παρουσιάζει έσοδα 8,9 δις \$ με κέρδη 600 δις \$. Ενώ το 2020 μειώνονται οι πωλήσεις της κατά 50% στα 4,2 δις \$ και παρουσιάζει ζημιά ύψους 1,8 δις \$. Ενώ τα αντίστοιχα δεδομένα του ίδιου έτους, η Ryanair, παρουσιάζει, για το 2019, έσοδα 8,9 δις \$ και κέρδη 0,7 δις \$ ενώ το 2020 παρατηρείται μια μείωση των εσόδων κατά 80% στα 1,7 δις \$ και ζημιές 1 δις \$. Ενώ, η WIZZ Air παρουσιάζει το 2019 έσοδα 2,6 δις \$ ενώ κέρδη 0,5 δις \$ ενώ το 2020 παρουσιάζει μια μείωση 70% των εσόδων, στα 0,7 δις \$ και ζημιές 0.5 δις \$.

Η πανδημία του COVID-19 έχει δημιουργήσει μια περίοδο αστάθειας της νομιμότητας για τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Δεδομένου ότι η αντιληπτή συμμόρφωση τόσο με τους κυβερνητικούς κανονισμούς όσο και με τους κοινωνικούς κανόνες είναι σημαντικές πηγές συνεχούς νομιμότητας, τα στελέχη των αεροπορικών εταιρειών όφειλαν να ήταν ιδιαίτερα προσεκτικά όσον αφορά την παράβαση αυτών των κανόνων και των κανονισμών. Ταυτόχρονα, η ίδια η υγειονομική κρίση έφερε άνευ προηγουμένου οικονομικές πιέσεις στον κλάδο. Αυτό δημιουργεί ένα ισχυρό αντικίνητρο για την παθητική συμμόρφωση με ιδιαίτερα δαπανηρά και ενοχλητικά μέτρα (Akbar, & Kisilowski, 2020).

Εδώ οι οικονομικοί προβληματισμοί υπερισχύουν έναντι των ανησυχιών για απονομιμοποίηση. Η στρατηγική επιλογής για τις αεροπορικές εταιρείες θα είναι οι συγκρουσιακές διαπραγματεύσεις με πολιτικούς παράγοντες, με τα στελέχη των αεροπορικών εταιρειών να οδηγούν σε μια σκληρή συμφωνία με τις κυβερνήσεις για την οικονομική υποστήριξη. Το κλασικό επιχείρημα που διαθέτει μια αεροπορική εταιρεία είναι «πολύ μεγάλο για να αποτύχει». Είναι θεμιτό για τις κυβερνήσεις (και την κοινωνία) να διασώζουν αεροπορικές εταιρείες, διαφορετικά το κόστος του ταξιδιού θα αυξηθεί μόλις τα δρομολόγια κοπούν μετά την αφερεγγυότητα (Gurdus, 2020).

Για παράδειγμα, τον Ιούνιο του 2020, τρεις μεγάλες αεροπορικές εταιρείες – η British Airways, η Easyjet και η Ryanair – μήνυσαν την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου για την πολιτική που επιβάλλει καραντίνα 14 ημερών σε κάθε άτομο που φθάνει στο Ηνωμένο Βασίλειο. Βέβαια, οι αεροπορικές εταιρείες συμφώνησαν πολύ εύκολα με μια προηγούμενη έκδοση της πολιτικής που επέβαλε καραντίνα σε άτομα από χώρες υψηλού κινδύνου. Αυτή η πολιτική ήταν ακόμα πολύ δαπανηρή, αλλά ο αντίκτυπός της στην υγεία ήταν αναμφισβήτητα μεγάλος. Μια σημαντική εισροή ταξιδιωτών από χώρες με υψηλά ποσοστά μόλυνσης θα προκαλούσε γρήγορα σοβαρά περιστατικά υγείας. Αλλά η γενική συμπερίληψη χωρών που έχουν πολύ χαμηλότερο ποσοστό μόλυνσης από την ίδια τη Βρετανία

προφανώς δεν πρόκειται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στη δημόσια υγεία. Πράγματι, στην αγωγή τους, οι αεροπορικές εταιρείες ζήτησαν από τον δικαστή ακριβώς μια επιστημονική ανασκόπηση των επιπτώσεων στην υγεία από την αδιάκριτη εντολή καραντίνας. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορεί να είναι εύλογα σίγουρες για το αποτέλεσμα μιας τέτοιας αναθεώρησης, δεδομένης της δήλωσης του Patrick Vallance, του επικεφαλής του επιστημονικού συμβούλου της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου, ο οποίος παραδέχτηκε τον Ιούνιο του 2020 ότι η καραντίνα ήταν πιο αποτελεσματική εκεί όπου η Βρετανία είχε λίγα κρούσματα COVID-19 και άλλες χώρες είχαν υψηλότερα ποσοστά μόλυνσης (Parker, & Plimmer, 2020).

4.2 BREXIT

Η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση – Brexit – προκάλεσε και θα μπορεί να συνεχίσει να προκαλεί, σημαντική αστάθεια παγκοσμίως τόσο στις χρηματοοικονομικές αγορές όσο και στις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Επίσης, η έξοδος αυτή έχει προκαλέσει μεγάλη αβεβαιότητα μεταξύ των επιχειρήσεων και των επενδυτών της. Επιπλέον, απροσδιόριστες παραμένουν οι οικονομικές επιπτώσεις τόσο σε μακροοικονομικές όσο και γεωπολιτικές συνθήκες, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις χρηματοοικονομικές επιδόσεις των αερομεταφορών στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η αστάθεια μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, οι γενικές οικονομικές τάσεις, το κόστος καυσίμων, η συναλλαγματική ισοτιμία και η απόδοση του αντισυμβαλλόμενου. Αυτό πιθανόν να επιφέρει κίνδυνο όσον αφορά αλλαγές στις χρεώσεις αεροδρομίων και φόρων.

Γενικά να αναφερθεί ότι στις 23 Ιανουαρίου του 2020 η συμφωνία εξόδου του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση επικυρώνεται από το Ηνωμένο Βασίλειο και στις 30 Ιανουαρίου επικυρώνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τελική εφαρμογή της στις 31 Ιανουαρίου του 2020.

Στις 31 Δεκεμβρίου του 2020 ολοκληρώνεται η μεταβατική περίοδος του Brexit και ξεκινά μια νέα περίοδος για το Ηνωμένο Βασίλειο.

Στις 24 Δεκεμβρίου του 2020 το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ευρωπαϊκή Ένωση καταλήγουν σε Συμφωνία Εμπορίου και Συνεργασίας (EU-U.K. TCA). Η EU-U.K. TCA είναι μια Συμφωνία η οποία καλύπτει ένα μεγάλο φάσμα θεμάτων συμπεριλαμβανομένων και των αεροπορικών μεταφορών. (<https://www.ryanair.com/>)

Κατ' επέκταση, τον Μάρτιο του 2019 η Easyjet προβαίνει σε εφαρμογή μέτρων προστασίας των δικαιωμάτων της περιλαμβάνοντας σε αυτά:

- Εφαρμογή ενός νέου μοντέλου λειτουργίας, δομώντας ένα πανευρωπαϊκό όμιλο αεροπορικών εταιρειών που αποτελείται από τρεις εταιρείες που εδρεύουν στην Αυστρία, Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτή η εφαρμογή διασφαλίζει την εκτέλεση πτήσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Εφαρμόζει ένα σχέδιο δράσης για την διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ότι αφορά ότι η πλειοψηφία και ο έλεγχος των εταιρειών να ανήκει σε υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά επίσης δημιουργεί ακόμη ένα σχέδιο για τους επενδυτές της ότι θα παραμείνουν στην κυριότητα και το έλεγχο της πλειοψηφίας της EE27.
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο έθεσαν σε εφαρμογή ρυθμίσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τα θέματα ασφαλείας ώστε να παραμείνουν ανθεκτικές μετά την αποχώρησή τους από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλισης της Αεροπορίας (EASA).
- Συνεχή συνεργασία με ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, ρυθμιστικές αρχές αεροπορίας και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε όσο αφορά θέματα όπως το Brexit.

Με όλη αυτή την αβεβαιότητα, η easyJet αποφάσισε να λάβει κάποια μέτρα για το δημοψήφισμα. Για το σκοπό αυτό, ιδρύθηκε στην Αυστρία μια νέα αεροπορική εταιρεία, η easyJet Europe, η οποία χορήγησε στην easyJet Πιστοποιητικό Αερομεταφοράς (AOC). Αυτή η αεροπορική εταιρεία λειτούργησε και αποτέλεσε έναν ασφαλή τρόπο για να μειωθεί ο αντίκτυπος του Brexit (<https://easyjet.com/>).

Παρόμοιες κινήσεις έχουν προβεί και οι άλλες εταιρείες. Παράδειγμα, η Ryanair για να μπορεί να λειτουργεί ελεύθερα δημιουργεί τέσσερις AOC εταιρείες στην Ιρλανδία, Πολωνία, Αυστρία και Μάλτα. Καθώς επίσης, με την εφαρμογή του Brexit, η εταιρεία εκτίθεται σε κίνδυνο και αβεβαιότητα αφού κατά το οικονομικό έτος 2020 το 21% των εσόδων της προήλθε από δραστηριότητες στο Ηνωμένο Βασίλειο. Επίσης, τα ίδια νομικά μέτρα, όπως και η EasyJet, θέτει σε εφαρμογή για τον περιορισμό του δικαιώματος ψήφου των μετόχων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης διασφαλίζοντας έτσι την παραμονή της πλειοψηφίας της ιδιοκτησίας και ελέγχου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε μια προσπάθεια της, η Ryanair, να διασφαλίσει την συμμόρφωση της με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αρ. 1008/2008 ο οποίος απαιτεί από τους αερομεταφορείς οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να έχουν την πλειοψηφία και τον έλεγχο, υπήκοοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Διοικητικό Συμβούλιο, ψήφισε ότι με το Brexit θα ισχύουν οι πιο κάτω αποφάσεις:

- Οι κοινές και οι depositary μετοχές που κατέχονται από τους μετόχους εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης θα αντιμετωπίζονται ως «Restricted Shares».
- Στους εγγεγραμμένους κατόχους «Restricted Shares» θα εκδίδονται ειδοποιήσεις προσδιορίζοντας ότι δεν θα έχουν δικαίωμα να παρευρίσκονται ή μιλούν ή ψηφίζουν στις γενικές συνελεύσεις της εταιρείας.

- Ο Πρόεδρος της γενικής συνέλευσης δεν θα ψηφίζει «Restricted Shares» σε καμία συνέλευση.

Στις αρχές του 2021 η εταιρεία εισάγει μέτρα για την προστασία των αδειών λειτουργίας του Ομίλου βάσει του Κανονισμού της ΕΕ μετά το Brexit, υπήκοοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατείχαν το 100% των κοινών μετοχών της Ryanair Holding με δικαίωμα ψήφου και περίπου το 32% των κοινών μετοχών της με οικονομικά δικαιώματα. (Ryanair Annual Reports 2019,2020,2021)

Όσο αφορά την WIZZ Air, το 2019 λαμβάνει άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου ώστε να διασφαλίσει πτήσεις από το Ηνωμένο Βασίλειο σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά το Brexit.

Αντίστοιχα, όλοι οι υπήκοοι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εμποδίζονται από την αγορά κοινών μετοχών της Εταιρείας. Ενώ, ξεκινά ένα επενδυτικό σχέδιο με στόχο την μεταφορά της μετοχικής της βάσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπρόσθετα, εφαρμόζει την άρση δικαιώματος ψήφου σε κατόχους κοινών μετοχών μη υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έτσι ώστε να κατέχουν λιγότερο από το 49% των κοινών μετοχών. Μετά την Συμφωνία Εμπορίου και Συνεργασίας ΗΒ-ΕΕ (EU-U.K. TCA) το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να ασκήσει εξουσία σύμφωνα με τα άρθρα επιδίδοντας Ειδοποιήσεις «Restricted Shares» σε υπηκόους εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, διευκρινίζοντας ότι όσο αφορά τις «Restricted Shares» τους δεν θα μπορούν πλέον να παρευρίσκονται ή να μιλήσουν ή να ψηφίσουν σε καμία από τις γενικές συνελεύσεις της εταιρείας.

Μεταξύ άλλων, τα αποτελέσματα του δημοψηφίσματος για το Brexit είχαν μερικές άμεσες επιπτώσεις στην τουριστική αγορά, αλλά οδήγησαν σε σημαντική πτώση της αξίας της βρετανικής λίρας και μείωση της τιμής της μετοχής των εταιρειών τουρισμού και φιλοξενίας (Pappas, 2019). Μετά το δημοψήφισμα για το Brexit και την πραγματική αποχώρηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 31 Ιανουαρίου 2020, το Ηνωμένο Βασίλειο εισήλθε στη μεταβατική περίοδο που εγγυάται τους ίδιους όρους και προνόμια με οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά αποκλείει τα δικαιώματα ψήφου (Brezoňáková, Badánik, & Davies, 2019).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ενιαία (ελεύθερη) αγορά είναι ένα από τα κύρια επιτεύγματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το φάσμα της αποχώρησης ενός βασικού κράτους μέλους είναι δυνατόν να προκαλέσει οικονομικό σοκ μέσω μακροπρόθεσμης πτώσης του ΑΕΠ, λιγότερο διεθνές εμπόριο, αβεβαιότητες σε μελλοντικά ρυθμιστικά καθεστώτα (υποθέτοντας ότι, σε κάθε περίπτωση, δεν θα μπορούσαν να διαπραγματευτούν έγκαιρα όλες οι λεπτομέρειες) και υποτίμηση της στερλίνας (που θα μείωνε τον εξερχόμενο τουρισμό από το Ηνωμένο Βασίλειο) (Dhingra et al., 2016, Barrett et al., 2015).

Επιπρόσθετα, αρκετές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (όπως η Ryanair, η easyJet και η Norwegian) έχουν επεκταθεί δραματικά αξιοποιώντας τις νέες ελευθερίες που προσφέρονται. Έχουν

γίνει βάση των Κανονισμών πανευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, εκτελώντας σημαντικό μερίδιο (και μερικές φορές μεγάλη πλειοψηφία) των πτήσεων τους εκτός της πατρίδας τους (Dobruszkes, 2013).

Αναμφισβήτητα, η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μεγάλο αντίκτυπο στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται και στις δύο περιοχές. Ο τομέας των αεροπορικών εταιρειών είναι, όπως ήταν αναμενόμενο, ένας από τους τομείς που επηρεάζονται περισσότερο, καθώς η βασική τους δραστηριότητα είναι η μετακίνηση ανθρώπων και φορτίων σε όλο τον κόσμο. Αυτό σημαίνει ότι επιβάλλονται κάποιες αλλαγές και προσαρμογές. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει 4 αεροδρόμια στο Top 25 των πιο πολυσύχναστων στην Ευρώπη, ενώ το Λονδίνο θεωρείται το πιο πολυσύχναστο σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όταν εξετάζουμε άλλα στατιστικά στοιχεία, παρατηρούμε ότι ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών που πετούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι από το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία μεταξύ Η.Π.Α. – Ε.Ε., το Ηνωμένο Βασίλειο είναι η χώρα που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών χωρών, και είναι η 4^η χώρα σε ολόκληρο τον κόσμο με περισσότερες μετακινήσεις προς τις Η.Π.Α. Επίσης, στις 10 κορυφαίες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, υπάρχουν δύο μεγάλες εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου: η easyJet (3^η) και η British Airways (7^η). Αυτό σημαίνει ότι εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλες αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο και δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτές αντιμετωπίζουν τις μεγαλύτερες προκλήσεις. Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα που έφερε το Brexit είναι η ανάγκη σύναψης νέων συμφωνιών ουρανού μεταξύ Η.Β. – Ε.Ε. και Η.Β. – Η.Π.Α. (<https://easyjet.com/>).

Κεφάλαιο 6

Χρηματοοικονομική Ανάλυση

5.1 Ορισμός και Στόχος Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι η μελέτη και ερμηνεία των λογιστικών πληροφοριών μιας εταιρείας ή ενός οργανισμού προκειμένου να διαγνωστεί η τρέχουσα κατάσταση και να προβλεφθεί η μελλοντική της εξέλιξη. Ο στόχος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι η διάγνωση που επιτρέπει στους οικονομικούς παράγοντες που ενδιαφέρονται ή σχετίζονται με τον οργανισμό να λαμβάνουν τις καλύτερες αποφάσεις. (Κάντζος, 2002).

Η χρήση της χρηματοοικονομικής ανάλυσης πραγματοποιείται για τους πιο κάτω δύο λόγους:

Εσωτερικός: Οι διαχειριστές της εταιρείας χρησιμοποιούν οικονομική ανάλυση προκειμένου να βελτιώσουν τη διαχείριση της εταιρείας, να διορθώσουν τις ανισορροπίες, να αποτρέψουν τους κινδύνους ή να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες. Μια καλή χρηματοοικονομική ανάλυση είναι το κλειδί για να μπορέσετε να σχεδιάσετε, να διορθώσετε και να διαχειριστείτε.

Εξωτερικός: Οι εξωτερικοί πράκτορες χρησιμοποιούν οικονομική ανάλυση για να γνωρίζουν την τρέχουσα κατάσταση της εταιρείας και την πιθανή μελλοντική της τάση. Για παράδειγμα, ένας επενδυτής είναι σημαντικό να γνωρίζει την κατάσταση μιας εταιρείας για να δει αν αξίζει ή όχι να επενδύσει σε αυτήν. Άλλοι σχετικοί εξωτερικοί πράκτορες είναι: πελάτες, προμηθευτές, πιθανοί επενδυτές, ρυθμιστικές αρχές, φορολογικές αρχές κ.λπ. (Νιάρχος, 1997).

5.2 Μέθοδοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Για την πραγματοποίηση χρηματοοικονομικής ανάλυσης των οικονομικών καταστάσεων των εταιρειών μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε διάφορους μεθόδους ώστε να συγκρίνουμε τα στοιχεία της εταιρείας και πόσο καλά πήγε μια χρονική περίοδο και πως θα εξελιχθεί αλλά και ωστόσο για να γίνει σωστή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να συγκρίνουμε τις τιμές αυτές με τις τιμές τους των εταιρειών του ίδιου κλάδου, αυτό εξαρτάται από τον κάθε αναλυτή να επιλέξει ποια μέθοδος εξυπηρετεί καλύτερα τον στόχο του. Οι κυριότερες μέθοδοι να γίνει η χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων είναι οι εξής:

- (1) Η Κάθετη ή Διαστρωματική ή Κοινού Μεγέθους Ανάλυσης
- (2) Η Ανάλυση Τάσεων ή Οριζόντια Ανάλυσης

(3) Η Ανάλυση Αριθμοδεικτών

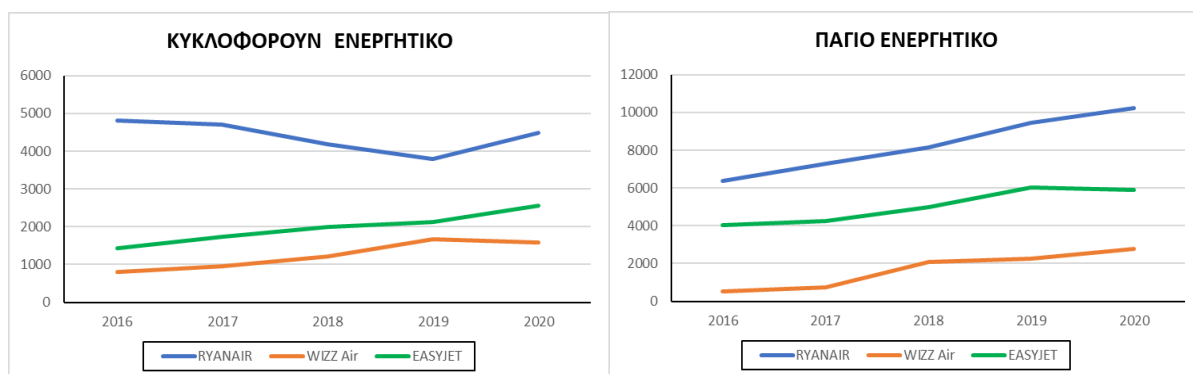
Ο καθένας από αυτούς μπορεί να εκφράσει μέσα από την ανάλυση τους διάφορες συντεταγμένες. Αναλυτικότερα:

5.2.1 Κάθετη / Διαστρωματική / Κοινού Μεγέθους Ανάλυσης

Με το τρόπο αυτό μπορούμε να συγκρίνουμε εταιρείες του ίδιου κλάδους αλλά διαφορετικού μεγέθους, επίσης, κατά την μεταβολή της χρονικής αξίας του χρήματος σε περιόδους πληθωρισμού μπορούμε να ενάγουμε πιο σωστά συμπεράσματα.

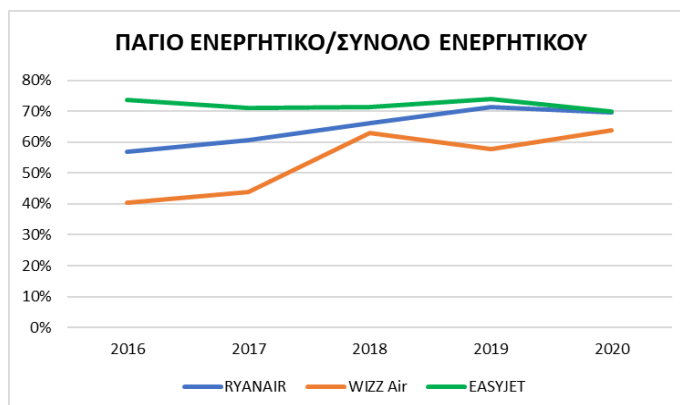
Με την Ανάλυση Κοινού Μεγέθους εκφράζονται σε ποσοστά τα διάφορα στοιχεία τόσο του Ισολογισμού όσο και της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης. Στον Ισολογισμό μπορούμε να πάρουμε ως αξία βάσης το Σύνολο του Ενεργητικού και τα υπόλοιπα στοιχεία του Ισολογισμού να συγκριθούν ως προς αυτό. Αυτό μας δείχνει παράδειγμα την σχέση του μη-κυκλοφορούν ενεργητικού σε σχέση με το κυκλοφορούν ενεργητικό, τις αλλαγές που έχουν συμβεί κατά τις χρονικές περιόδους, δηλαδή μπορούμε να μετρήσουμε σε ποσοστό πχ τις απαιτήσεις, τα μετρητά και τα αποθέματα αν έχουν αυξηθεί ή μειωθεί.

Στο Παράρτημα Β και Γ, στην δεύτερη στήλη, μπορούμε να δούμε την Ανάλυση Κοινού Μεγέθους για τις τρεις εταιρείες για την χρονική περίοδο 2016 – 2020.



Επίσης στην στήλη αυτή, παρατηρούμε τις αποδόσεις σε ποσοστά για κάθε στοιχείο της ΚΑΧ και του Ισολογισμού. Για παράδειγμα στην περίπτωση της RyanAir τα πρώτα 4 έτη, παρατηρούμε ότι το μη-κυκλοφορούν Ενεργητικό αυξάνεται σταθερά έναντι του Κυκλοφορούν ενώ το 2020 παρουσιάζει μια μικρή μείωση. Όμως το 2020 παρατηρείται μια αύξηση των Παράγωγων Χρηματοοικονομικών Στοιχείων, αντίστοιχη αύξηση υπάρχουν και στα μετρητά της εταιρείας. Στην WIZZ Air παρουσιάζεται αύξηση στο ποσοστό του μη-κυκλοφορούν Ενεργητικό έναντι του Κυκλοφορούν τα 3 πρώτα έτη ενώ το 2019 υπάρχει μία μικρή μείωση αλλά το 2020 αυξάνεται ξανά. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αγορά Ακινήτων, Εγκαταστάσεων και Εξοπλισμούς, παράλληλα η μείωση το 2019 οφείλεται στην αύξηση των

μετρητών της. Η EasyJet παρουσιάζει ψηλό ποσοστό του μη-κυκλοφορούν ενεργητικού έναντι του κυκλοφορούν με το πιο ψηλό το 2019 να φτάνει στα 74,04% ενώ το 2020 παρουσιάζει μια μείωση και αυτό οφείλεται τόσο την μείωση των Ακινήτων, Εγκαταστάσεων και Εξοπλισμού όσο και στην αύξηση των Μετρητών της. Το όφελος που αποκομίζεται από την ανάλυση Κοινού Μεγέθους είναι ότι μια εταιρεία μπορεί να ελέγξουν τα στοιχεία της με τα στοιχεία των άλλων εταιρειών του ίδιου κλάδου, άσχετα των μεγεθών τους, ώστε να συγκρίνει αν τα ποσοστά της βρίσκονται σε λογικές τιμές. (Απόστολος Κ. Αποστόλου, 2015)

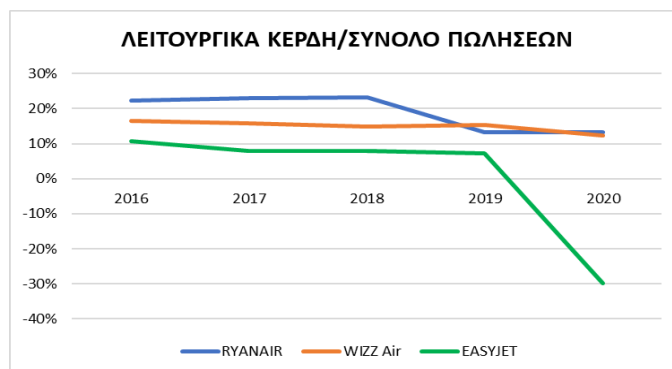


Επιπλέον, ένα άλλο παράδειγμα είναι, η απόδοση του Πάγιου Ενεργητικού προς Συνολικό Ενεργητικό το 2016 για την Ryanair 57,02% έναντι του Κυκλοφορούν Ενεργητικού που είναι 42,98%, ενώ για την WIZZ Air είναι 40,30% με 59,70% και για την EasyJet 73,71% με 26,29%, με αυτό τον τρόπο μπορούμε να ελέγξουμε τις αποδόσεις του κλάδου ενώ μπορούμε να κάνουμε μια διαχρονική σύγκριση παρατηρώντας ότι η Ryanair, όπως έχει αναφερθεί το 2016 είχε απόδοση του Πάγιου Ενεργητικού ως προς το Σύνολο του Ενεργητικού είναι 57,02%, το 2017 – 60,75%, το 2018 – 66,11%, το 2019 – 71,29% και το 2020 – 69,53% παρατηρούμε μια αύξηση της απόδοσης από το 2016 μέχρι το 2019 ενώ το 2020 παρουσιάζει μια μικρή μείωση, αυτό η αυξητική πορεία οφείλεται στα Property, plant and equipment που μέχρι το 2019 είχαν αυξηθεί ενώ το 2020 υπάρχει μείωση τους επομένως συμπεραίνουμε ότι το 2020 έχει πωλήσει περιουσιακά στοιχεία.

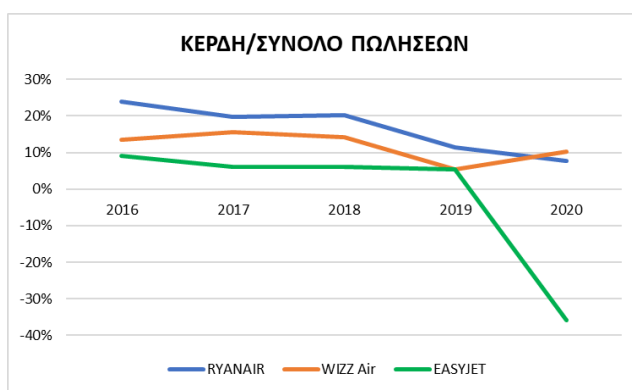
Αντίστοιχες παρατηρήσεις βλέπουμε στην WIZZ Air, δηλαδή το 2016 - 40,30%, το 2017 – 43,78%, το 2018 – 62,98%, το 2019 - 57,68% και το 2020 – 63,87% παρατηρούμε μια αύξηση της απόδοσης από το 2016 μέχρι το 2018 ενώ το 2019 παρουσιάζει μια μείωση και το 2020 πάλι αυξάνεται και είναι η πιο μεγάλη τιμή της πενταετίας που μελετάμε. Συγκρίνοντας τις τιμές βλέπουμε μια αύξηση του Πάγιου Ενεργητικού στα Property, plant and equipment αλλά ταυτοχρόνως παρατηρούμε μια αύξηση των Μετρητών στο Κυκλοφορούν Ενεργητικό για το 2019.

Στην EasyJet παρατηρούμε το 2016 – 73,71%, το 2017 – 70,96%, το 2018 – 71,41%, το 2019 – 74,04% και το 2020 – 69,75% δηλαδή μια αυξομείωση των αποδόσεων κατά την περίοδο αυτή.

Ενώ στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης μπορούμε να πάρουμε ως αξία βάσης το σύνολο των Πωλήσεων και τα υπόλοιπα στοιχεία της να συγκριθούν ως προς αυτό. Έτσι μπορεί να διαπιστωθεί πως κατανέμεται κάθε ευρώ των πωλήσεων τους μεταξύ των εσόδων, εξόδων και κερδών και να συγκριθούν τόσο μεταξύ των ετών όσο και μεταξύ των άλλων εταιρειών.



Στην περίπτωση της RyanAir τα πρώτα 3 έτη το ποσοστό του Λειτουργικού Κέρδους παρουσιάζει μικρή αυξητική πορεία ενώ το 2019 και το 2020 που παραμένει στο ίδιο ποσοστό παρατηρείται μια μείωση μεγάλου βαθμού και αυτό οφείλεται στην αύξηση των Λειτουργικών εξόδων της κατά 10%. Ενώ η WIZZ Air αντίστοιχα τα 3 πρώτα έτη παρουσιάζει μείωση ποσοστού Λειτουργικού Κέρδους έναντι των Πωλήσεων, το 2019 υπάρχει μία αύξηση ποσοστού και αυτό οφείλεται στην μείωση του ποσοστού Λειτουργικών Εξόδων έναντι του Συνόλου των Πωλήσεων, όμως το 2020 το ποσοστό μειώνεται αφού παρουσιάζεται αύξηση των Λειτουργικών Εξόδων έναντι του Συνόλου των Πωλήσεων. Από την άλλη πλευρά, η EasyJet λόγω της αύξησης των Λειτουργικών της Εξόδων το ποσοστό του Λειτουργικού Κέρδους μειώνεται από έτος σε έτος και το 2020 παρουσιάζει μειωτικό ποσοστό αφού τα Λειτουργικά Έξοδα ξεπερνούν το Σύνολο των Πωλήσεων.

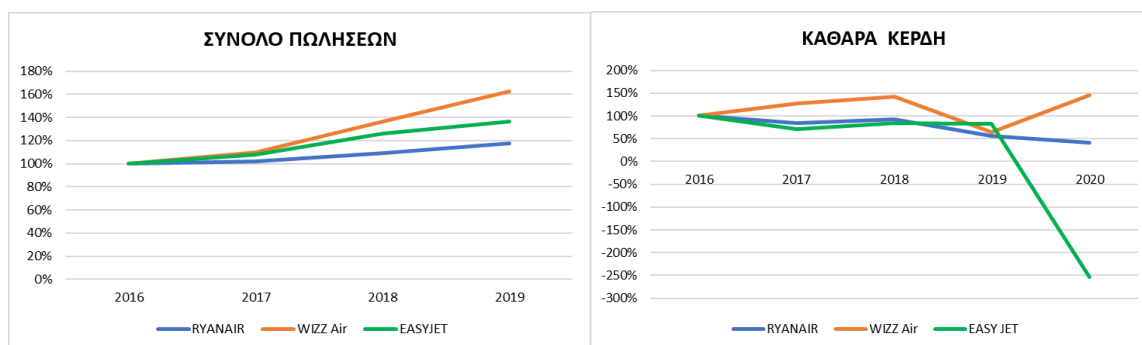


Αντίστοιχες παρατηρήσεις μπορούμε να δούμε και στην ΚΑΧ παρατηρώντας την απόδοση των Κερδών προς το Σύνολο των Πωλήσεων. Σε αυτό παρατηρούμε ότι το 2016 για την Ryanair 23,85%, ενώ για την WIZZ Air είναι 13,50% και για την EasyJet 9,15%. Να επισημάνουμε ότι στην περίπτωση αυτή μπορούμε να συγκρίνουμε τόσο τον κάδο όσο και την διαχρονική απόδοση, δηλαδή, η Ryanair, όπως έχει αναφερθεί το 2016 είχε απόδοση κερδών ως προς της Πωλήσεις 23,85%, το 2017 -19,79%, το

2018 - 20,28%, το 2019 - 11,50% και το 2020 - 7,64% παρατηρούμε μια αυξομείωση από το 2016 μέχρι το 2018 ενώ το 2019 και το 2020 μια μεγάλη πτώση στην απόδοση. Αντίστοιχα, η WIZZ Air το 2016 – 13,50%, το 2017 – 15,66%, το 2018 – 14,12%, το 2019 – 5,30% και το 2020 – 10,18% τα δεδομένα αυτά μέχρι το 2019 είναι περίπου τα ίδια με την Ryanair εκτός το 2020 που παρουσιάζει αύξηση του ποσοστού.

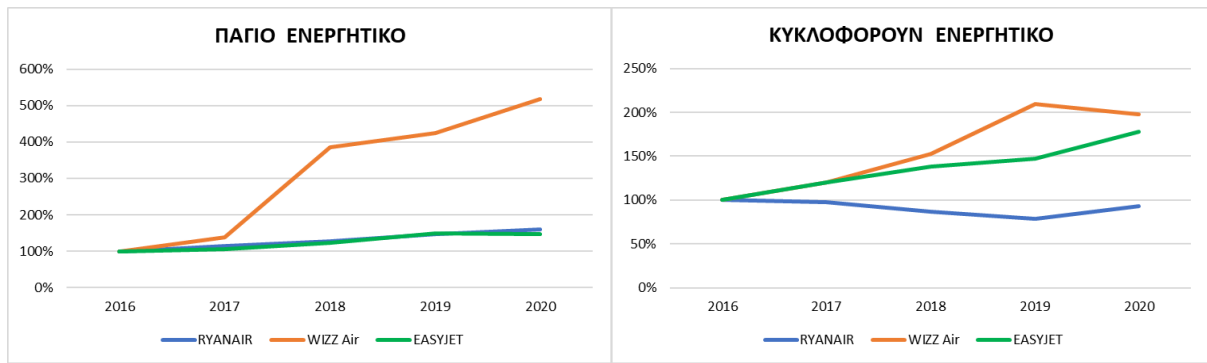
5.2.2 Ανάλυση Τάσεων ή Οριζόντια Ανάλυση

Η Ανάλυση Τάσεων παρέχουν διαχρονική σύγκριση των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων των εταιρειών και για να διαπιστωθεί με πληρότητα η εξέλιξη των δραστηριοτήτων των εταιρειών μελέτης παίρνουμε στοιχεία πέντε ετών, με αυτό τον τρόπο μπορούμε πιο εύστοχα να διαπιστώσουμε τις τάσεις των διαφόρων οικονομικών μεγεθών. Οι ενδείξεις παρουσιάζουν τις μεταβολές σε νομισματική και ποσοστιαία βάση.



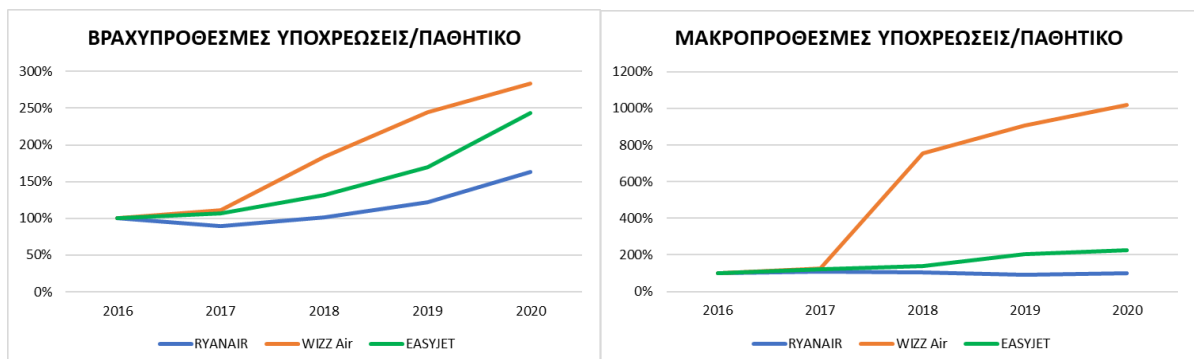
Με αυτό τον τρόπο μπορούν να γίνει καλύτερη εκτίμηση, όταν συγκριθούν η τάσεις των ποσοστών σε σχέση με το έτος βάσης που στην περίπτωση μελέτης είναι το 2016. Αρχίζοντας με τα στοιχεία της Κ.Α.Χ. παρατηρούμε ότι ο ρυθμός ανάπτυξης των Πωλήσεων της Ryanair αυξήθηκε σε ετήσια βάση, ενώ από την άλλη πλευρά ο ρυθμός των Καθαρών Κερδών από το 2018 – 2020 μειώνεται κατά 58%. Στην WIZZ Air ο ρυθμός ανάπτυξης των Πωλήσεων αυξάνεται σε ετήσια βάση, εντούτοις ο ρυθμός των Καθαρών Κερδών τα πρώτα 3 έτη παρουσιάζει αύξηση ενώ το 2019 μειώνεται κατά 36% ακολούθως το 2020 επανέρχεται στα επίπεδα του 2018 δηλαδή στα 146% δηλαδή 46% αύξηση από το έτος βάσης. Η EasyJet μέχρι το 2019 ο ρυθμός ανάπτυξης των Πωλήσεων της είναι ανοδικός, το 2020 μειώνεται κατά 36%, από την άλλη, ο ρυθμός των Καθαρών Κερδών είναι μειωτικής φοράς με δραματικό αποτέλεσμα του 2020.

Επιπλέον, στον Ισολογισμό μπορούμε να αποκομίσουμε πληροφορίες όσο αφορά τον ρυθμό μεταβολής των στοιχείο τόσο του Ενεργητικού όσο του Παθητικού και των Ιδίων Κεφαλαίων.



Ο ρυθμός μεταβολής του Πάγιου Ενεργητικού της Ryanair και της EasyJet βαδίζει στα ίδια επίπεδα με αυξητική φορά κάθε έτος σε σύγκριση με το έτος βάσης ξεκινώντας το 2017 η Ryanair αυξανόμενο κατά 14% το 2018 28%, το 2019 48% και το 2020 60%. Ενώ η EasyJet το 2017 αυξάνεται κατά 5% το 2018 24%, το 2019 60% και το 2020 παρουσιάζει μια μικρή μείωση από το 2019 κατά 14%. Η Wizz Air παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερα ποσοστά από τις άλλες δυο εταιρείες. Το 2017 το Πάγιο Ενεργητικό της αυξάνεται κατά 38% ενώ τα επόμενα έτη παρουσιάζει μεγάλη μεταβολή από το έτος βάσης αρχίζοντας το 2018 με 285% και ακολουθούν με 324% το 2019, το 2020 με 419%. Αυτή η μεγάλη μεταβολή οφείλεται στην αγορά Property, plant and equipment.

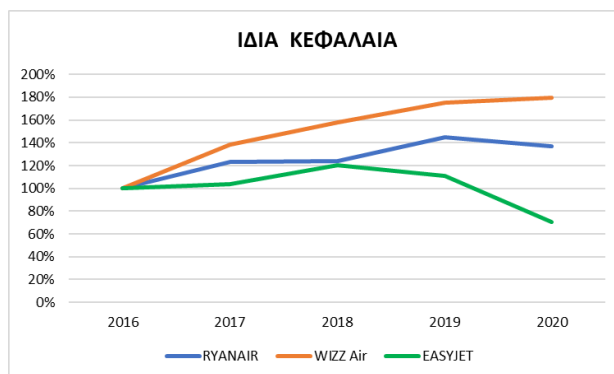
Μεταβολές παρουσιάζει και το Κυκλοφορούν Ενεργητικό καθώς η Ryanair σε σχέση με τις άλλες δύο εταιρείες τα πρώτα 3 έτη παρουσιάζει μείωση του, δηλαδή το 2017 μειώνεται το ποσοστό κατά 2%, το 2018 13%, το 2019 21% και τέλος το 2020 υπάρχει μείωση από το έτος βάσης 7% κυρίως αυτό οφείλεται στην μείωση των Χρηματοοικονομικών Περιουσιακών Στοιχείων. Ενώ η Wizz Air και η EasyJet παρουσιάζουν αύξηση το ποσοστού τους καθώς το 2017 και για τις δύο αυξάνεται κατά 20%. Ακολουθεί, το 2018 αύξηση κατά 53% για την Wizz Air ενώ στην EasyJet αυξάνεται 39%. Το 2019 αυξάνεται κατά 110% και 47% και το 2020 κατά 98% με 78% αντίστοιχα. Αυτό οφείλεται για την Wizz Air στα Inventories, Derivative Financial Instruments και στα Cash and cash Equivalents, ενώ για την EasyJet κυρίως οφείλεται στα Cash and cash Equivalents.



Οι μεταβολές που παρουσιάζει το Βραχυπρόθεσμο και το Μακροπρόθεσμο Παθητικό των εταιρειών είναι:

Στην Ryanair, το Βραχυπρόθεσμο Παθητικό, το 2017 παρουσιάζει μια μείωση κατά -11% και αυτό οφείλεται στην μείωση των Derivative Financial instruments, ενώ στην συνέχεια τα επόμενα έτη αυξάνεται μεταβάλλοντας τα κατά 1% το 2018, 22% το 2019 και το 2020 κατά 63% αυτές οι μεταβολές οφείλονται σε διάφορα στοιχεία του Βραχυπρόθεσμού Παθητικού όπως Trade Payables, Derivative Financial instruments και Accrued Expenses and Other Liabilities. Ενώ το Μακροπρόθεσμο Παθητικό το 2017, 2018 και 2020 έχει αυξητική μεταβολή ενώ το 2019 μειώνεται σε σχέση με το έτος βάσης. Οι μεταβολές είναι 7%, 5%, -7% και 2%.

Στην Wizz Air και στην EasyJet, το Βραχυπρόθεσμο Παθητικό, παρατηρούμε μια αυξητική μεταβολή σε σύγκριση με το έτος βάσης. Κυρίως αύξηση παρουσιάζουν τα Trade and Other payables, Borrowings και το 2020 στα Derivative Financial Instruments για την Wizz Air, καθώς επίσης για την EasyJet τα Trade and Other payables, Borrowings, Lease Liabilities και τα Provisions for liabilities and charges. Επιπρόσθετα, η Wizz Air παρουσιάζει μεγάλη διαχρονική αυξητική μεταβολή στο Μακροπρόθεσμο Παθητικό και αυτό το προκαλεί τα Borrowings που τα τρία τελευταία έτη αυξάνονται σημαντικά. Η EasyJet παρουσιάζει επίσης ετήσια αυξητική μεταβολή με ποσοστά αύξησης το 2017 23%, 39% το 2018, 106% το 2019 και 125% το 2020, η αύξηση αυτή παρατηρείται κυρίως στα Borrowings και στα Lease Liabilities.



Οι μεταβολές που παρουσιάζονται στα Ίδια Κεφάλαια για τις εταιρείες Ryanair και Wizz Air είναι αυξητικού ρυθμού και αυτό οφείλεται και για τις δύο εταιρείες κυρίως από την αύξηση των Retained earnings. Αξιοσημείωτη είναι η μειωτική πορεία του ποσοστού της EasyJet το 2020 που μειώνεται κατά 30% και αυτό οφείλεται στην χρήση των Retained Earnings. Ενώ, τα πρώτα 4 χρόνια το ποσοστό αυξάνεται σε σύγκριση με το έτος βάσης.

5.2.3 Ανάλυση Αριθμοδεικτών

Οι Αριθμοδείκτες αποτελούνται από ένα σύνολο εργαλείων ανάλυσης, μέσα από αυτά τα εργαλεία παρέχονται πληροφορίες καθώς επίσης οι αναλυτές χρησιμοποιούν τα αποτελέσματα ώστε να μπορέσουν να λάβουν αποφάσεις. Ορίζονται ως συσχέτιση μεταξύ δύο μεγεθών που αποτελούν τον

αριθμητή και τον παρονομαστή της σχέσης αυτής. Τα μεγέθη αυτά αποκομίζονται από τις Οικονομικές Καταστάσεις των εταιρειών όπως παράδειγμα το Καθαρό Κέρδος προ Φόρων, το Κεφάλαιο Κίνησης κτλ. Τα αποτελέσματα που πηγάζουν από την ανάλυση των δεικτών επιτρέπουν στους αναλυτές να εκτιμήσουν την θέση και την επίδοση των εταιρειών, να επισημάνουν τα σημεία που μια εταιρεία έχει πρόβλημα έτσι ώστε να εστιαστεί η προσοχή εκεί καθώς επίσης να γίνει στρατηγικός σχεδιασμός για μελλοντική ανάπτυξη των εταιρειών.

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες ταξινόμησης των αριθμοδεικτών:

- (1) Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας
- (2) Αριθμοδείκτες Ρευστότητας
- (3) Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας Κυκλοφοριακής Ταχύτητας
- (4) Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης
- (5) Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας
- (6) Αριθμοδείκτες Δανειακής Επιβάρυνσης
- (7) Αριθμοδείκτες Χρηματιστηριακής Πορείας

Ουσιαστικά, με τους χρηματοοικονομικούς δείκτες γίνεται η αξιολόγηση της σχετικής ισχύος των εταιρειών εκτελώντας απλούς υπολογισμούς σε στοιχεία στις καταστάσεις λογαριασμού αποτελεσμάτων, ισολογισμούς και καταστάσεις ταμειακών ροών. Οι δείκτες μετρούν τη λειτουργική αποτελεσματικότητα, τη ρευστότητα, τη σταθερότητα και την κερδοφορία των εταιρειών, δίνοντας στους επενδυτές περισσότερες σχετικές πληροφορίες από τα ανεπεξέργαστα χρηματοοικονομικά δεδομένα (Κάντζος, 2002).

Οι αριθμοδείκτες μπορούν να παρέχουν καθοδήγηση στους επιχειρηματίες κατά τη δημιουργία επιχειρηματικών σχεδίων ή την προετοιμασία παρουσιάσεων για δανειστές και επενδυτές. Χρησιμοποιώντας τις τάσεις του κλάδου ως βάση, οι ιδιοκτήτες μικρών επιχειρήσεων μπορούν να θέσουν χρονικά περιορισμένους στόχους απόδοσης όσον αφορά συγκεκριμένες αναλογίες για να δώσουν στους επενδυτές μια ματιά στις δυνατότητες της νέας εταιρείας. Οι αριθμοδείκτες μπορούν επίσης να χρησιμεύσουν ως ώθηση για στρατηγική αλλαγή μέσα σε έναν οργανισμό, παρέχοντας στη διοίκηση σχετική καθοδήγηση και ανατροφοδότηση καθώς οι αποτιμήσεις των αναλογιών μετατοπίζονται ως απόκριση στις οργανωτικές αλλαγές. Οι αριθμοδείκτες κρατούν τους μάνατζερ σε εγρήγορση αποκαλύπτοντας οικονομικές αδυναμίες και ευκαιρίες (Κάντζος, 2002)

5.3 Οι Αριθμοδείκτες Ως Εργαλείο Της Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

5.3.1 Ανάλυση αποδοτικότητας

5.3.1.1 EBITDA (Earnings Before Interest and Tax Depreciation and Amortization)

Πίνακας 1: EBITDA

EBITDA	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
	€Μ	€Μ	€Μ
2016	1721.9	201.4	495.0
2017	1470.3	255.8	385.0
2018	1611.3	286.1	448.0
2019	948.1	128.9	430.0
2020	670.3	294.1	-1273.0

Το υψηλότερο περιθώριο κερδών προ τόκων φόρων και αποσβέσεων τα οποία διακρίνονται για την Ryanair είναι το έτος 2016 €Μ 1721,9. Μέσα από τα στοιχεία που υπολογιστήκαν για την πενταετία από το 2016 έως το 2020 διακρίνεται ότι τα κέρδη μεταξύ των ετών 2016 και 2018 υπάρχει μια μείωση ενώ τα επόμενα δύο έτη τα κέρδη μειώθηκαν, κάτι το οποίο πιθανόν να προκύπτει από την αύξηση των εξόδων που αφορούν τόσο τα έξοδα αερολιμένων όσο το προσωπικό και τα καύσιμα, καθώς τα έσοδα δείχνουν μια αυξητική πορεία. Ένα ακόμη έξοδο που μειώνει τον περιθώριο κερδών είναι η αύξηση των Χρηματοοικονομικών Εξόδων. Γενικά, τα δύο τελευταία έτη, 2019 και 2020, παρουσιάζεται αύξηση του κόστους κατά 20% και 16% αντίστοιχα. Κυριότερη αύξηση παρουσιάζουν τα στοιχεία των καυσίμων που το 2019 αυξάνονται κατά 33% και το 2020 14% καθώς επίσης, η αύξηση των μισθών που το 2019 παρουσιάζει μια αύξηση 28% ενώ το 2020 13%.

Από την άλλη όμως, η Wizz Air κατέγραψε τα πρώτα 3 έτη μια αύξηση του περιθωρίου κέρδους προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων, ενώ το 2019 μειώνεται περίπου στο 50% με επαναφορά του το 2020 την πιο ψηλότερο της χρονικής περιόδου στα €Μ 294,1. Αυτό οφείλεται στην αύξηση του κέρδους της το 2020 (€Μ 294,1) σε αντίθεση με προηγούμενες χρονιές στις οποίες τα λειτουργικά έξοδα παρουσίασαν αύξηση σε μικρότερο βαθμό αλλά όπως και στην Ryanair έτσι και στην Wizz Air παρατηρούνται αύξηση των εξόδων που αφορά το προσωπικό παρατηρούμε ότι το 2019 και το 2020 το ποσοστό αυξάνεται 33% και 17% αντίστοιχα επίσης αύξηση παρουσιάζουν τα καύσιμα που για τα ίδια έτη παρουσιάζουν ποσοστά αύξησης 39% και 31% αντίστοιχα. Επίσης αύξηση παρουσιάζονται και στα έξοδα επισκευής και συντήρησης καθώς το 2018 το ποσοστό αυξάνεται 32%, το 2019 35% και το 2020 32%. Το περιθώριο κέρδους επηρεάζεται επίσης από την μείωση των Καθαρών

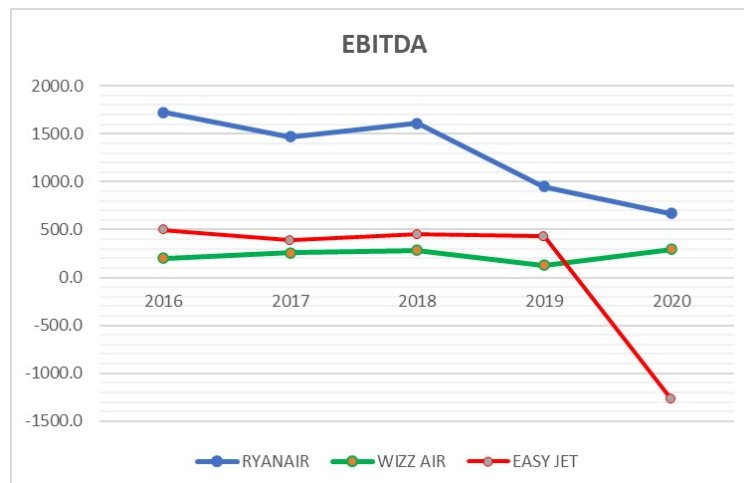
Χρηματοοικονομικών Εξόδων το οποίο το 2019 έχει μεγάλη αύξηση (€Μ 229 από τα €Μ 5,7 του 2018) ενώ το 2020 σημειώνει μεγάλη πτώση (€Μ 44,2).

Παρόλα αυτά, η EasyJet κατέγραψε αρνητικό περιθώριο κέρδος για το έτος 2020 €Μ -1273,0, αποτέλεσμα αυτού είναι το γεγονός ότι ενώ τα κέρδη παρουσιάζουν μια αυξητική πορεία μέχρι το 2019, το 2020 παρουσιάζουν μια απότομη πτώση ενώ τα λειτουργικά έξοδα αυξήθηκαν περισσότερο σε αναλογία από τον κύκλο εργασιών και έτσι η εταιρεία δεν κατάφερε να είναι αποδοτική σε σχέση με τη διαχείριση των εξόδων της. Το 2020 παρουσιάζεται μια πτώση του ποσοστού εσόδων κατά 53% ενώ τα λειτουργικά έξοδα το 2019 αυξάνονται κατά 8% ενώ το 2020 μειώνονται κατά 34%. Ενώ σημαντική αύξηση παρουσιάζουν τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά Έξοδα αφού το 2019 το ποσό ήταν €Μ -36,0 ενώ το 2020 το έξοδο αυξάνεται στα €Μ – 374,00.

Τα καθαρά αποτελέσματα των αεροπορικών εταιρειών οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην χρηματοοικονομική δραστηριότητα της εκάστοτε εταιρείας, ωστόσο σημαντική επίδραση στο κλάδο των λειτουργικών εξόδων έχουν τα καύσιμα τα οποία στην βάση των συναλλαγματικών ισοτιμιών έχουν άμεση επίπτωση στο τζίρο της επιχείρησης, τα λειτουργικά έξοδα έχουν και αυτά σημαντική επίδραση στα κέρδη των αεροπορικών εταιρειών όπως είναι η αύξηση του μισθολογικού κόστους και οι συντηρήσεις των σκαφών.

Τα παραπάνω στοιχεία που περιγράψαμε απεικονίζονται και στο διάγραμμα που ακολουθεί για τις τρεις εταιρείες που μελετάμε για το σύνολο του χρονικού διαστήματος που μας ενδιαφέρει.

Διάγραμμα 1: EBITDA



5.3.1.2 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ή καθαρού κέρδους NPM (Net Profit Margin)

Πίνακας 2: NPM καθαρού περιθωρίου κέρδους

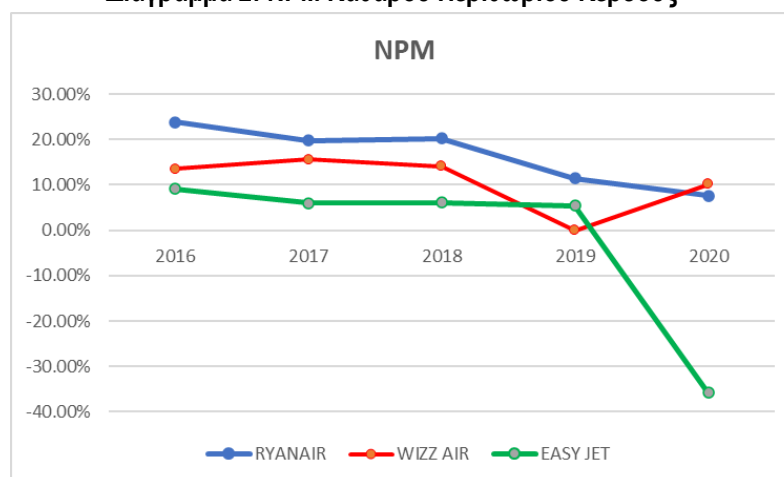
NPM	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	23.85%	13.50%	9.15%
2017	19.79%	15.66%	6.04%
2018	20.28%	14.12%	6.12%
2019	11.50%	5.30%	5.47%
2020	7.64%	10.18%	-35.86%
Average	16.61%	13.37%	-1.82%

Μέσα από την ανάλυση των στοιχείων για τις εταιρείες μελέτης μας διακρίνεται σημαντική κερδοφορία για την Ryanair με το μέσο όρο του καθαρού περιθωρίου κέρδους της να είναι στο 16,61%. Αναλυτικότερα όμως για το 2017 με 2018 έχει σχετικά σταθερές τις τιμές των κερδών της με ποσοστό 19,79% και 20,28% αντίστοιχα, όμως από το 2019 διακρίνεται η έναρξη μιας αρκετά σημαντική πτώσης στα κέρδη της σε ποσοστό 11,50% μέχρι το 2020 με μόλις 7,64%, όπως και ότι αυξάνονται σε σημαντικό βαθμό οι ζημιές της.

Σταθερή πορεία κατέγραψαν κατά μέσο όρο οι άλλες δυο εταιρείες μελέτης μας η WizzAir και η EasyJet. Αναφορικά για την Wizz Air διακρίνεται να ακολουθεί μια σταθερά καθοδική πορεία κάτι που μπορεί να δικαιολογηθεί από τις επιπτώσεις που άσκησαν τα λειτουργικά έξοδα στο τζίρο της. Και παρά το γεγονός ότι καταγράφονται αυξήσεις στις πώλησης της σταδιακά μέσα στην χρονική περίοδο μελέτης μας η χρηματοοικονομική δραστηριότητα της εταιρείας διακρίνεται δυσκολία από μεριάς της να δημιουργήσει ένα περιβάλλον ισορροπίας ανάμεσα στα έσοδα και τα έξοδα με αποτέλεσμα την τελευταία χρόνια μελέτης μας να φτάσει το ποσοστό 10,18% μόνο σε σχέση με τα καθαρά κέρδη της.

Είναι εντυπωσιακή η σημαντική διάφορα για την EasyJet από το 2016 με 2020 η απόδοση για το έτος 2020 μειώνεται δραματικά κατά -253%, μια μείωση στα καθαρά κέρδη (ζημιά) προ φόρων ύψους €Μ - 1.273,0 σε αντίθεση με την προηγούμενα χρονιά που τα καθαρά κέρδη προ φόρων ήταν στα €Μ 430. Ενώ τα έξοδα της έχουν μειωθεί, εντούτοις η μεγάλη μείωση που παρουσιάζουν τα έσοδα όπως αναφέρθηκε πιο πάνω -253% έχουν ως αποτέλεσμα την δραματική αυτή ζημιά προ φόρων.

Η πολιτική σε σχέση με τα καθαρά κέρδη για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι κερδοφόρα αναφορικά με τον τρόπο που διαχειρίζονται της χρηματοοικονομικές δραστηριότητες τους διότι με αυτό τον τρόπο δεν προκύπτουν σημαντικά έξοδα είτε σε σχέση με την μισθοδοσία είτε σε σχέση με την επένδυση κατασκευής αεροσκαφών. Με αποτέλεσμα αυτό να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικότερα κέρδη επομένως να προκύπτει μία θετική εξέλιξη σε σχέση με την οικονομική απόδοση των εταιρών.

Διάγραμμα 2: NPM Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

5.3.1.3 ROA Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού (Return on Assets)

Πίνακας 3: ROA

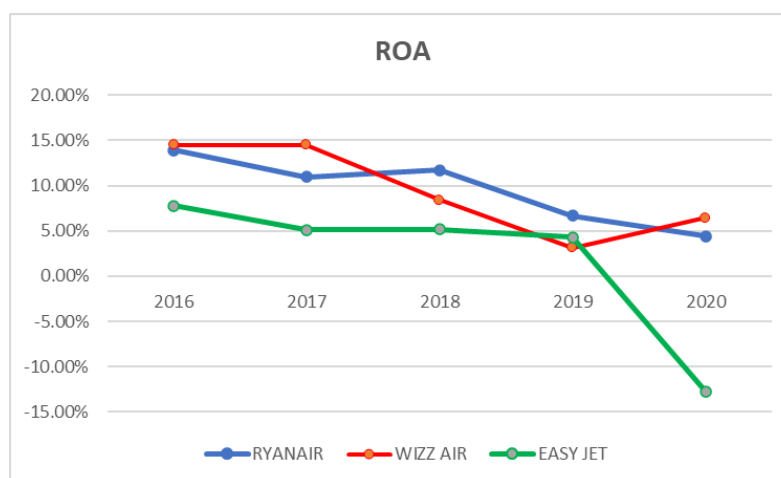
ROA	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	13.90%	14.48%	7.79%
2017	10.98%	14.50%	5.11%
2018	11.73%	8.39%	5.16%
2019	6.68%	3.12%	4.28%
2020	4.40%	6.45%	-12.73%
Average	9.54%	9.39%	1.92%

Ο δείκτης απόδοσης του συνόλου περιουσιακών στοιχείων σχετίζεται σε σημαντικό βαθμό με τον δείκτη περιθώριο κέρδους και αυτό διότι ο αριθμητής και των δυο είναι ίδιος. Το ποσοστό στο μέσο όρο των εξεταζόμενων πέντε ετών για τις εταιρείες RyanAir και Wizz Air είναι περίπου στα ίδια επίπεδα 9,54% και 9,39% αντίστοιχα, για να γίνει όμως ανάλυση ανά χρονιά ξεχωριστά διακρίνεται ότι από το 2016 έως το 2020 παρατηρούμε ότι η αποδοτικότητα του ενεργητικού σε σχέση με τα καθαρά κέρδη μετά φόρων για την RyanAir έχει μια πτωτική φορά ενώ για την Wizz Air μέχρι το 2019 παρουσιάζει πτώση όμως το 2020 παρατηρείται μια άνοδος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η RyanAir παρουσιάζει τα πέντε αυτά έτη μια αύξηση του ποσοστού των πωλήσεων της (τα πρώτα έτη 8% ενώ το 2020 ανεβαίνει το ποσοστό στα 11%) ενώ τα έξοδα της αυξάνονται εξίσου σημαντική αύξηση παρουσιάζεται το 2019 κατά 22% και το 2020 κατά 10%. Όμως αύξηση παρουσιάζει και στο ενεργητικό. Αναλυτικά, αύξηση στο Πάγιο Ενεργητικό παρουσιάζουν τα στοιχεία Ακίνητα, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός αλλά και στα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν αύξηση κατά τα έτη από το 2016 – 2020, 14%, 12%, 16% και 9% αντίστοιχα. Όλες αυτές οι αυξήσεις, κατά τα έτη, τόσο στον Αριθμητή όσο και στον Παρονομαστή του Δείκτη Αποδοτικότητας Ενεργητικού έχουν ως αποτέλεσμα την πτώση του, ειδικά για το έτος 2020 που παρουσιάζει μείωση στα καθαρά κέρδη μετά φόρων.

Αντίστοιχα η Wizz Air παρουσιάζει μία άνοδο πωλήσεων που υπολογίζεται σε ποσοστό στο 10% για το 2017, στο 24% για το 2018, στο 19% για το 2019 και το 2020 ενώ, άνοδο παρουσιάζει και στα έξοδα στα ίδια περίπου ποσοστά κάθε έτους εκτός του 2020 που υπολογίζεται στο 24%. Όμως αξιοσημείωτο είναι το 2019 που τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά έξοδα παρουσιάζουν σημαντική αύξηση που έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του Καθαρού Κέρδους μετά Φόρων, ενώ τα άλλα έτη παρουσιάζει αύξηση. Επιπλέον, αύξηση παρουσιάζει και το Ενεργητικό και αυτό οφείλεται στο Πάγιο Ενεργητικό το οποίο αυξάνεται σημαντικά το 2018 σε ποσοστιαία αύξηση κατά 178% και η αύξηση αυτή οφείλεται στα στοιχεία Ακίνητα, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός, επίσης αύξηση παρουσιάζουν τα Μετρητά στο Ενεργητικό. Για τον ίδιο λόγο όπως και στην Ryan Air τα στοιχεία του Αριθμητική δηλαδή τα Καθαρά Κέρδη μετά Φόρων παρουσιάζουν αύξηση τα 4 χρόνια (2016–2018 και 2020) εκτός του 2019 και τα στοιχεία του Παρονομαστή δηλαδή το Συνολικό Ενεργητικό παρουσιάζει αύξηση και όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση του Δείκτη Αποδοτικότητας Ενεργητικού εκτός το 2020 που παρουσιάζει αύξηση έναντι του 2019.

Η EasyJet παρουσιάζει μία άνοδο πωλήσεων τα έτη 2016 – 2019 με ποσοστό που 8% για το 2017, στο 17% για το 2018, στο 8% για το 2019 ωστόσο το 2020 παρουσιάζει δραματική μείωση πωλήσεων με ποσοστό -53% από το 2019. Ενώ, άνοδο παρουσιάζεται και στα έξοδα στα ίδια περίπου ποσοστά κάθε έτους, εκτός του 2020 που υπολογίζεται μείωση της τάξης των -34%. Όμως αξιοσημείωτο είναι το ενώ τα επίπεδα Καθαρών Κερδών μετά Φόρων τα έτη 2016 – 2019 κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα, το 2020 παρουσιάζεται μία κατακόρυφη πτώση και η εταιρεία παρουσιάζει ζημιές των €Μ 1079,0. Αν και το Ενεργητικό παρουσιάζει αύξηση που αυτό προκαλεί μείωση του Δείκτη Αποδοτικότητας Ενεργητικού, ωστόσο σημαντική μείωση του οφείλεται στις Ζημιές των Καθαρών Κερδών/Ζημιών μετά Φόρων.

Διάγραμμα 3: Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (ROA).



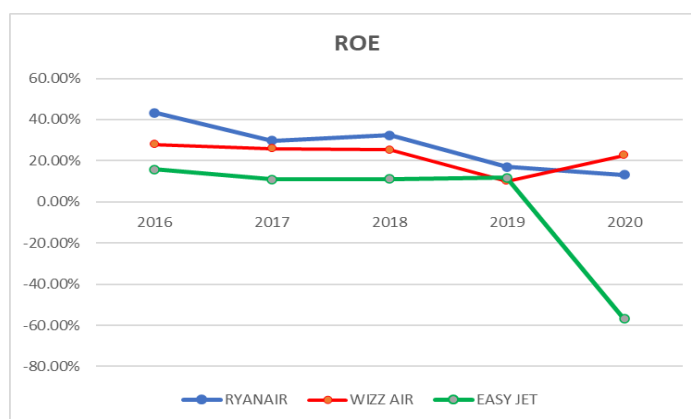
5.3.1.4 Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (Return on Equity) ROE

Πίνακας 4: ROE

ROE	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	43.35%	28.01%	15.85%
2017	29.75%	25.83%	10.89%
2018	32.45%	25.26%	11.17%
2019	16.97%	10.20%	11.69%
2020	13.20%	22.77%	-56.82%
Average	27.14%	22.41%	-1.44%

Αναλύονται τους μέσους όρους των εταιρειών σε σχέση με τις αποδόσεις των ιδίων κεφαλαίων τα ποσοστά τους είναι σχετικά κοντά για την Ryanair και την Wizz Air. Με την Ryanair να είναι λίγο πιο μπροστά σε μέσο όρο, με ποσοστό 27,14% αν και το 2018 καταφέρνει να ανακάμψει με ποσοστό 32,45%, από το 2019 και μετέπειτα το 2020 η απόδοση της μειώθηκε κατά 19,25% η τεράστια αυτή τη διαφορά προκλήθηκε τόσο από το μετοχικό κεφάλαιο το οποίο εξαγόρασε μέσα από τα έτη όσο και την αύξηση των Αποθεματικών της κατά 56% μέχρι το 2019 με μια μικρή μείωση το 2020 κατά 7%. Ένας άλλος παράγοντας είναι και η απότομη μείωση του Καθαρού Κέρδους μετά φόρων το 2017, το 2019 και το 2020 που παρουσιάζεται μεγάλη πτώση του Δείκτη Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων. Αναφορικά για την Wizz Air εμφανίζει το 2016 ποσοστό 28,01% ενώ το 2017 και 2018 παρουσιάζει μια σταθερότητα στο 25,83% το 2017 και 25,26% το 2018 ενώ το 2019 φτάνει στο 10,20%, η απότομη πτώση του Δείκτη το 2019 οφείλεται κυρίως στην μείωση των Καθαρών Κερδών μετά Φόρων αλλά και στην αύξηση των Ιδίων Κεφαλαίων και κυρίως των Αποθεματικών. Το 2020 παρατηρείται μία αύξηση του Δείκτη Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων και αυτό οφείλεται στην μεταβολή του Καθαρού Κέρδους μετά Φόρων που αυξάνεται κατά 29% από το 2019. Τεράστια ποσοστιαία μείωση εμφάνισε η EasyJet το 2020, αρχικά κρατώντας σταθερή ελάχιστη μειωαύξητική πορεία από το 2016 έως το 2019 με ποσοστά 15,85%, 10,89%, 11,17% και 11,69% αντίστοιχα, το 2020 το ποσοστό απόδοσης ιδίων κεφαλαίων μειώνεται στο -56,82%. Το 2017 παρατηρείται η πρώτη σημαντική μείωση του Δείκτη η οποία οφείλεται τόσο στο Καθαρό Κέρδος μετά Φόρων που μειώνεται κατά 29% όσο κι από την αύξηση των Ιδίων Κεφαλαίων και ιδιαίτερα των Αποθεματικών. Το 2020 που παρουσιάζεται η δραματική πτώση του δείκτη -56,82% αυτό οφείλεται τόσο στις ζημιές της εταιρείας που ήταν €Μ -1079,00 αλλά και από την μεταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου αυξανόμενο κατά 53% και την μείωση των Αποθεματικών κατά 57%.

Διάγραμμα 4: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων (ROE).



5.3.2 Ανάλυση ρευστότητας

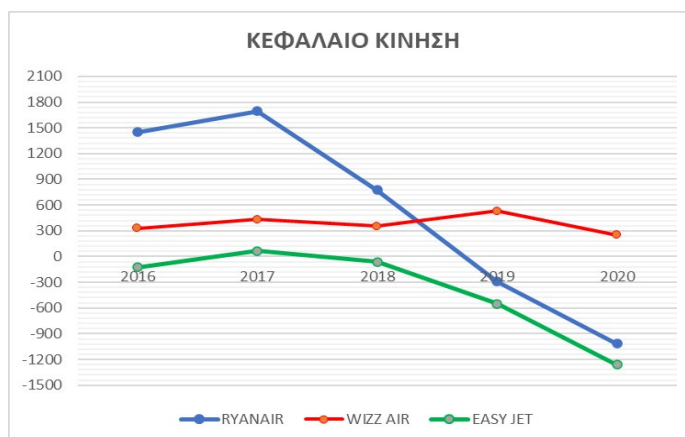
5.3.2.1 Κεφάλαιο κίνησης

Πίνακας 5: Κεφάλαιο Κίνησης

Κεφάλαιο Κίνησης	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet	AVG 5 για το σύνολο των ετών.
2016	1452	328.7	-127	551.2
2017	1694.3	434.3	64	730.9
2018	776.1	356.1	-61	357.1
2019	-292.6	528.9	-549	-104.2
2020	-1014.3	250.6	-1263	-675.6
Average	523.1	379.8	-387.2	171.9

Τα κεφαλαία κίνησης των τριών εταιριών κινούνται ανάμεσα στα -1.014.300 ευρώ έως 1.694.300 ευρώ. Διαρρέονται αρνητικές τιμές στις χρονίες που έχουν επιλέξει να μελετήσουμε. Χαρακτηριστική είναι η σταθερότητα του ομίλου Wizz Air, που και τις πέντε χρονιές μελέτης μας το κεφάλαιο κίνησης της είναι θετικό, χωρίς όμως να φτάνει το επίπεδο εκατομμύριου με το υψηλότερο από αυτά να φτάνει τα €M 528.9 για το οικονομικό έτος 2019. Ο μέσος όρος των ετών που μελετάμε για τις τρεις εταιρείες λαμβάνεται η τιμή των € 171.9 εκατομμυρίων, αλλά και μεμονωμένα για κάθε χρονιά ο μέσος όρος είναι σε θετικά επίπεδα για τα έτη 2016 έως 2018 ενώ για τα έτη 2019 και 2020 είναι αρνητικά. Ενώ για κάθε εταιρεία ξεχωριστά ο μέσος όρος είναι θετικός για τις εταιρείες Ryanair και Wizz Air ενώ η EasyJet παρουσιάζει αρνητικό δείκτη κι αυτό οφείλεται ότι εκτός από το 2017 οι άλλες χρονιές παρουσιάζουν αρνητικό αποτέλεσμα αυτό φυσικά οφείλεται στο γεγονός ότι η διαφορά των βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της είναι περισσότερες από αυτό του κυκλοφορούν ενεργητικού της. Κάτι που διακρίνεται καλύτερα στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 5: Κεφάλαιο Κίνησης



5.3.2.2 Γενική ρευστότητα

Αυτό που διακρίνουμε από τον πίνακα υπολογισμού της γενικής ρευστοτήτων των τριών εταιριών είναι ότι και οι τρεις εταιρείες παρουσίασαν μείωση του δείκτη για τα έτη μελέτης μας.

Πίνακας 6: Γενικής ρευστότητας

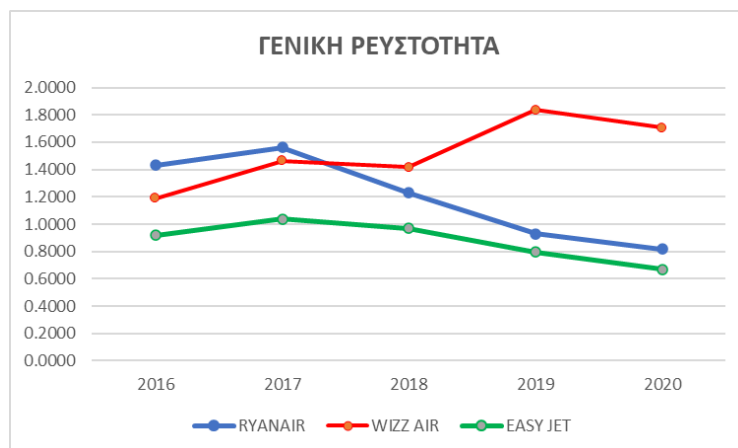
Γενική ρευστότητα	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet	AVG 5 για το σύνολο των ετών.
2016	1.4309	1.1893	0.9191	1.180
2017	1.5626	1.4637	1.0383	1.355
2018	1.2274	1.4154	0.9704	1.204
2019	0.9286	1.8369	0.7942	1.187
2020	0.8159	1.7048	0.6699	1.064
Average	1.1931	1.522	0.8784	1.198

Ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας, για την Ryanair, τα έτη 2019 και 2020 παρουσιάζει ότι αντιμετωπίζει προβλήματα ρευστότητας αφού οι Υποχρεώσεις της ξεπερνούν το Κυκλοφορούν Ενεργητικό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στο Κυκλοφορούν Ενεργητικό, που είναι ο αριθμητής του αριθμοδείκτη Γενικής Ρευστότητας, στο οποίο το 2018 - 2020 παρουσιάζουν μεγάλη μείωση στα Χρηματοοικονομικά Περιουσιακά Στοιχεία, καθώς επίσης οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις της παρουσιάζουν αύξηση των Στοιχείων των Δεδουλευμένων Εξόδων και Λοιπών Υποχρεώσεων και των Παράγωγων Χρηματοοικονομικών Μέσων.

Για τον όμιλο Wizz και για τα πέντε χρόνια είναι άξιο αναφοράς ότι ο δείκτης γενικής ρευστότητας δεν πέφτει κάτω από την μονάδα και οι τιμές του είναι σε αρκετά καλό επίπεδο. Η υψηλότερη τιμή για το δείκτη ρευστότητας του ομίλου Wizz εντοπίζεται στο οικονομικό έτος 2019 με την τιμή αγγίζει σχεδόν τις δυο μονάδες και να βρίσκεται στο 1,8369. Είναι σημαντικό επίσης να αναφερθεί ότι από το 2017 έως και το 2019 ο δείκτης για το όμιλο Wizz καταγράφει αυξητική τάση. Και τελικά ο όμιλος Wizz να καταγράφει τον υψηλότερο μέσο σε σχέση με τις άλλες δυο εταιρείες αναφορικά με το δείκτη γενικής ρευστότητας που είναι στο 1,522.

Τέλος η EasyJet καταγράφει σε σχέση με το δείκτη γενικής ρευστότητας διαρκώς μειούμενες τιμές με το 2020 ο δείκτης να είναι στο 0,6699. Η καθοδική πορεία κυρίως οφείλεται στις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις, εκεί παρουσιάζεται αύξηση των Εμπορικών και άλλων υποχρεώσεων, των Δανεισμών, των Μισθωτικών Υποχρεώσεων, των Παράγωγων Χρηματοοικονομικών Μέσων και των Προβλέψεων για Υποχρεώσεις. Όλα αυτά αυξάνουν τις Υποχρεώσεις περισσότερο έναντι του Κυκλοφορούν Ενεργητικού με αποτέλεσμα η εταιρεία να αντιμετωπίζει προβλήματα Ρευστότητας από το 2018 – 2020.

Διάγραμμα 6: Γενική Ρευστότητα



5.3.3 Ανάλυση δραστηριότητας- κυκλοφοριακής ταχύτητας

5.3.3.1 Κυκλοφοριακή ταχύτητα παγίων

Πίνακας 7: Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Παγίων

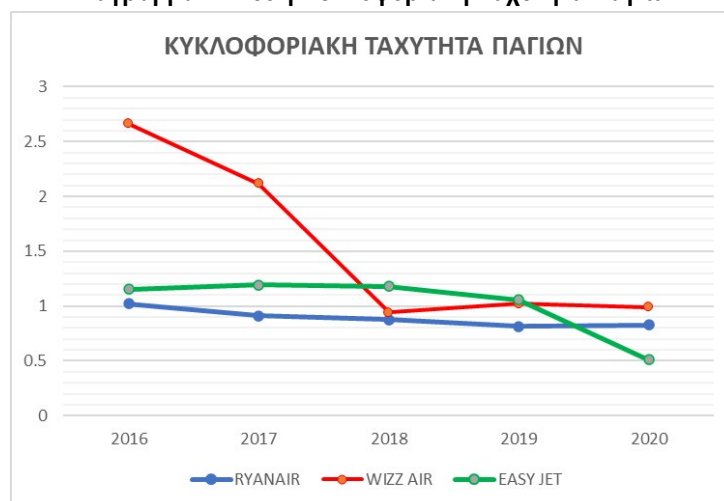
Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Παγίων	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet	AVG 5 για το σύνολο των ετών.
2016	1.0217	2.6628	1.1551	1.6132
2017	0.9127	2.1152	1.1912	1.4064
2018	0.875	0.9436	1.181	0.9999
2019	0.8148	1.0194	1.0564	0.9635
2020	0.8285	0.992	0.5091	0.7765
Average	0.8905	1.5466	1.0186	1.1519

Θα μπορούσε με βάση τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο παραπάνω πίνακα να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι αεροπορικές εταιρείες που μελετούνται στην παρούσα εργασία διακρίνονται από αποτελεσματικότητα. Η διαχείριση των πόρων πραγματοποιείται με τρόπο τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μπορούν να έχουν υψηλά έσοδα σε υψηλά επίπεδα όπως και το να αυξήσουν τα περιουσιακά πάγια στοιχεία τους. Υπάρχουν μηδαμινές διαφορές στις τιμές τους μεταξύ τους αλλά και ο συνολικός μέσος όρος κυμαίνεται στα ίδια αριθμητικά επίπεδα με το κάθε έτος ξεχωριστά. Μόνο η Wizz το 2016 έχει υψηλό δείκτη πράγμα που βελτιώθηκε με την πορεία των χρόνων. Από την στιγμή που η συνολική

εικόνα χαρακτηρίζεται καλή και βαδίζει στα λογιστικά πλαίσια η μεγαλύτερη περεταίρω ανάλυση είναι χωρίς ουσία, μια μικρή διαφοροποίηση στον εναέριο κλάδο είναι η ύπαρξη των μισθώσεων που παρουσιάζονται σαν έξοδο στα αποτελέσματα χρήσης. Άρα η αποτελεσματικότητα, για τις συγκεκριμένες εταιρείες του κλάδου θα μπορούμε να πούμε ότι είναι υγιείς σαν επιχείρηση αναλύοντας το τρόπο διαχείρισης των λειτουργικών τους εξόδων.

Με το πέρασμα των χρόνων διακρίνεται μια πτώση του δείκτη κυκλοφορικής ταχύτητας παγίων στοιχείων ως μέσος όρος που δείχνει μεγαλύτερη χρήση των πάγιων, χαρακτηριστικό είναι ότι την πρώτη χρόνια μελέτης μας ο δείκτης είναι στο 1,6132 το 2016 ενώ το 2020 στο 0,7765. Τα στοιχεία που εμπλέκονται σε αυτό τον δείκτη είναι οι Καθαρές Πωλήσεις που βρίσκονται στον αριθμητική, φαίνονται διαχρονικά να αυξάνονται για την Ryanair και την Wizz Air ενώ σημαντική πτώση παρουσιάζουν οι Καθαρές Πωλήσεις της EasyJet το 2020, αλλά έρχεται σε αντίθεση το Καθαρό Πάγιο Ενεργητικό, που βρίσκεται στον παρονομαστή, να παρουσιάζει αρκετή αύξηση κατά τα έτη, για όλες τις εταιρείες εκτός το 2020 που παρουσιάζεται μια μικρή μείωση για την EasyJet, η αύξηση αυτή οφείλεται στην αγορά Properties, Plan and Equipment και είναι η αιτία μείωσης του δείκτη.

Διάγραμμα 7: Μέση Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Παγίων



5.3.4 Ανάλυση Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

5.3.4.1 Ξένα προς ίδια κεφαλαία

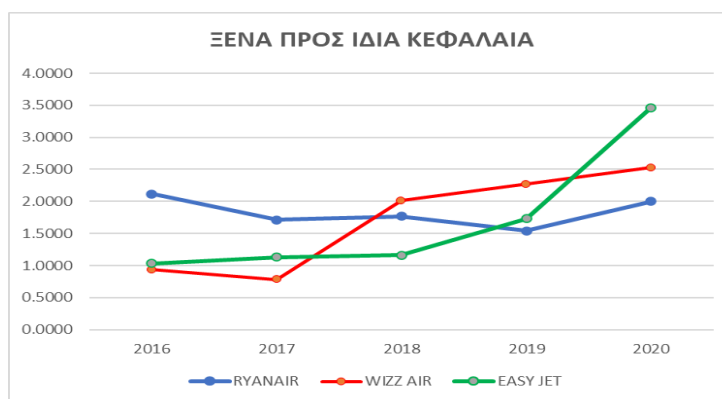
Πίνακας 8: Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια

Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	2.1190	0.9338	1.0356
2017	1.7108	0.7811	1.131
2018	1.7662	2.0102	1.163
2019	1.5409	2.2704	1.7347
2020	2.0008	2.5297	3.4618
Average	1.8275	1.7050	1.7052

Για το χρονικό διάστημα ερευνά μας 2016 έως 2020 το χαμηλότερο μέσο όρο σε σχέση με το δείκτη ξένα προς ίδια κεφαλαία, τον έχει η WizzAir και η Eastjet με τιμή 1.7050 και 1.7052 αντίστοιχα, σε αντίθεση με την Ryan Air που ο δείκτης της είναι λίγο μεγαλύτερος με τιμή 1,8275. Εάν η προσέγγιση αφορά τις τιμές μεμονωμένα θα διακρίνουμε πως EasyJet έχει την ψηλότερη τιμή το 2020 στο 3,461. Ακολουθεί η WizzAir με τιμή 2,5297 και η Ryan Air με 2,0008. Από το 2016 έως το 2020 οι εταιρείες μελέτης παρουσιάζουν ψηλότερο δείκτη το 2020. Παρόλα αυτά η Ryanair από το 2016 έως το 2019 παρουσιάζει μείωση των τιμών φτάνοντας το 2019 στα 1,5409 αλλά το 2020 η τιμή ανεβαίνει και πάλι στο 2,0008 αυτό προσδιορίζει δυσκολίες ανταπόκρισης προς τις υποχρεώσεις της αφού αυτό παρουσιάζεται τόσο στην αύξηση τους όσο και στην μείωση των Αποθεματικών στα Ίδια Κεφάλαια. Επίσης, η Wizz Air σε σχέση με το δείκτη είχε υψηλές τιμές 2,52 με εμφανή την προσπάθειά της να είναι φερέγγυα προς τους δανειστές της παρόλο που ίσως και να μην τα κατάφερε σε σημαντικό βαθμό, καθώς αυξάνεται σημαντικά ο Δανεισμός της και τα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα καθώς επίσης αύξηση παρουσιάζουν και τα Αποθεματικά.

Τέλος, η EasyJet, αν και τα πρώτα 4 έτη παρουσιάζει αύξηση του Δείκτη Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων, ωστόσο το 2020 ο δείκτης εκτοξεύεται στα 3,46 αυτό οφείλεται ότι οι Συνολικές Υποχρεώσεις αυξήθηκαν σε μεγάλο βαθμό και ιδιαίτερη αύξηση παρουσιάζεται στον Δανεισμό, στα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα, στις Προβλέψεις για υποχρεώσεις και στις Μισθωτικές Υποχρεώσεις. Ωστόσο στα Ίδια Κεφάλαια παρατηρείται τα πρώτα 4 έτη αύξηση τους ενώ το 2020 μειώνονται και αυτό οφείλεται στα Αποθεματικά. Η αύξηση του Δείκτη Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων ίσως μας οδηγή στην αφερεγγυότητα της εταιρείας ως προς τους δανειστές της.

Διάγραμμα 8: Ξένα / Ίδια Κεφάλαια



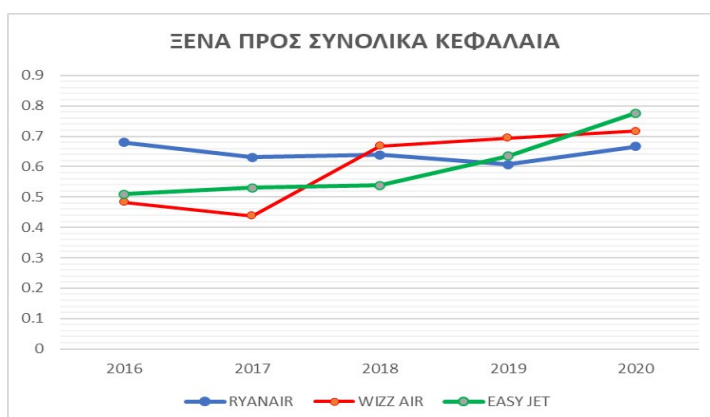
5.3.4.2 Ξένα προς συνολικά κεφαλαία

Πίνακας 9: Ξένα / Συνολικά Κεφάλαια

Ξένα προς Συνολικά Κεφάλαια	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	0.6794	0.4829	0.5088
2017	0.6311	0.4385	0.5307
2018	0.6385	0.6678	0.5377
2019	0.6064	0.6942	0.6343
2020	0.6668	0.7167	0.7759
Average	0.6444	0.6000	0.5975

Η Ryanair για όλα τα έτη έχει μία σταθερή τιμή με μέσο όρο 0,6444 και με γεγονός ότι το 2016 έως το 2020 τα συνολικά της κεφάλαια αυξήθηκαν 3528,9 εκ. ευρώ αυτό οφείλεται στην αύξηση των Αποθεματικών, καθώς επίσης, των Εμπορικών Υποχρεώσεων και των Παραγώγων Χρηματοοικονομικών Μέσων. Η Ryanair το έτος 2020 έχει την χαμηλότερη τιμή σε σύγκριση με τις άλλες εταιρείες αλλά την δεύτερη ψηλότερη από την περίοδο μελέτης. Τον χαμηλότερο μέσο όρο ανάμεσα στα έτη που μελετούμε στην παρούσα ερευνητική προσπάθεια παρουσιάζει η Wizz air με τιμή 0,4385 το 2017 η μικρή αύξηση των Υποχρεώσεων της έναντι της αύξησης των Ίδιων Κεφαλαίων της είχαν σαν αποτέλεσμα την μείωση του δείκτη, το 2020 είναι εύκολα αντιληπτό να κατανοήσει κανείς πως αν και το 2020 υποχρεώσεις της έφτασαν στα 3.123.400 εκατομμύρια ευρώ, είχε τη δυνατότητα να βασιστεί σε ίδια κεφάλαια και να βγουν ωφελημένοι οι πιστωτές της, εντυπωσιακή αύξηση παρουσιάζουν οι Δανεισμοί της, καθώς επίσης, οι Εμπορικές Υποχρεώσεις και τα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα, ένα άλλο στοιχείο που αυξάνεται μέχρι το 2020 είναι τα Αποθεματικά. Όμως η EasyJet η οποία λαμβάνει και τη μεγαλύτερη τιμή το 2020 έχει μία αυξανόμενη πορεία μεταξύ του 2016 και 2020 με τιμή 0,5088 φτάνει στα 0,7759, είναι σε θέση να σταθεί στα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης της αφού το 2020 αυξάνεται το Μετοχικό Κεφάλαιο. Στις Υποχρεώσεις αυξάνονται εξίσου ο Δανεισμός, τα Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα και οι Εμπορικές Υποχρεώσεις, σημαντική αύξηση παρουσιάζει το Ενεργητικό που αυτό μας επιτρέπει να δώσουμε το αποτέλεσμα ότι η εταιρεία θα μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

Διάγραμμα 9: Διαγραμματική επικονίαση για τα Ξένα / Συνολικά Κεφάλαια



5.3.5 Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας

5.3.5.1 Δείκτης Καθαρού Κέρδους

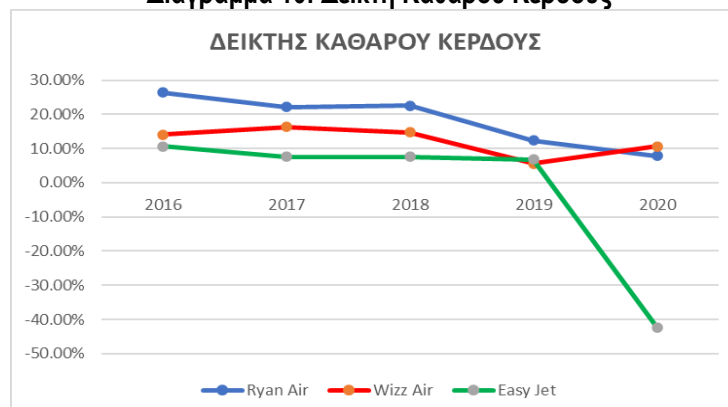
Πίνακας 10: Δείκτης Καθαρού Κέρδους

Δείκτης Καθαρού Κέρδους	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	26.35%	14.09%	10.60%
2017	22.12%	16.28%	7.63%
2018	22.53%	14.69%	7.60%
2019	12.32%	5.56%	6.73%
2020	7.89%	10.65%	-42.31%
Average	18.24%	12.25%	-1.95%

Η Ryanair αν και τα πρώτα έτη παρουσιάζει ψηλό Δείκτη Καθαρού Κέρδους αφήνοντας μας το ότι τα κέρδη της εταιρείας έναντι το πωλήσεων της είναι σε πολύ καλό ποσοστό, ωστόσο το 2020 μειώνεται σε μεγάλο βαθμό και αυτό οφείλεται στην αύξηση των εξόδων και ιδιαίτερα όπως έχει προαναφερθεί στην αύξηση των Κουσίμων, της Μισθοδοσίας, των έξοδα αερολιμένων και των Χρηματοοικονομικών Εξόδων της. Το ίδιο αντιμετωπίζει για το 2019 η WIZZ Air, αν και αυξάνονται οι Πωλήσεις της αυξάνονται και τα έξοδα της με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται μείωση του Δείκτη. Το 2020 πετυχαίνει μια άνοδο του Δείκτη μειώνοντας τα έξοδα και αυξάνοντας τις Πωλήσεις της.

Η Easyjet παρουσιάζει μεγάλη πτώση του Δείκτη την χρονική περίοδο 2016 – 2020 με αποκορύφωμα το 2020 που οι Ζημιές που είχε η εταιρεία αν και είχε μειώσει τα έξοδα της, οι Πωλήσεις της είχαν δραματική πτώση.

Διάγραμμα 10: Δείκτη Καθαρού Κέρδους



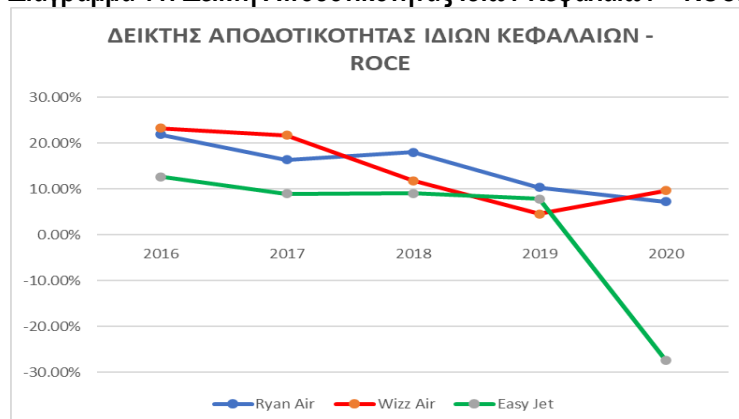
5.3.5.2 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE)

Πίνακας 11: Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE)

ROCE	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	21.94%	23.27%	12.64%
2017	16.38%	21.73%	8.95%
2018	18.01%	11.82%	9.08%
2019	10.36%	4.60%	7.83%
2020	7.26%	9.69%	-27.39%
Average	14.79%	14.22%	2.22%

Όπως και στον Δείκτη Καθαρού Κέρδους έτσι και στην Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων η Ryanair και η Easyjet το 2020 παρουσιάζουν μεγάλη πτώση της απόδοσης των υποχρεώσεων και Ιδίων Κεφαλαίων έναντι των Κερδών, ενώ η WIZZ Air και σε αυτή την περίπτωση μέχρι το 2019 παρουσιάζει πτώση ενώ το 2020 παρουσιάζει μεγαλύτερο Δείκτη και αυτό οφείλεται στην αύξηση των Καθαρών Κερδών της που σε σχέση με τον προηγούμενο έτος είχαν αυξηθεί.

Διάγραμμα 11: Δείκτη Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων – ROCE



5.3.6 Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Πίνακας 12: Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	54.17%	20.42%	31.19%
2017	50.73%	19.09%	34.85%
2018	50.06%	55.01%	34.46%
2019	43.03%	56.90%	45.68%
2020	46.81%	59.31%	59.13%
Average	48.96%	42.15%	41.06%

Η WIZZ Air και η Easyjet το 2020 παρουσιάζουν το πιο ψηλό Δείκτη Δανειακής Επιβάρυνσης και αυτό οφείλεται στην αύξηση των Μακροπρόθεσμο Υποχρεώσεων τους. Η Easyjet τα τελευταία δυο έτη μειώνει τα Ίδια Κεφάλαια της που αυτό προκαλεί και την αύξηση στον Δείκτη.

Η Ryanair ενώ παρουσιάζει μια μείωση του δείκτη τα τέσσερα πρώτα έτη και αυτό οφείλεται στην αύξηση των Ιδίων Κεφαλαίων αλλά και στην μείωση των Μακροπρόθεσμο Υποχρεώσεων της, ωστόσο το 2020 ο δείκτης αυξάνεται και αυτό οφείλεται και στους δύο παράγοντες δηλαδή των μείωση των Ιδίων Κεφαλαίων αλλά και στην αύξηση των Μακροπρόθεσμο Υποχρεώσεων της.

Διάγραμμα 12: Διαγραμματική επικοινωνία για τον Δείκτη Δανειακής Επιβάρυνσης



5.3.7 Αριθμοδείκτες Χρηματιστηριακής Πορείας

5.3.7.1 Κέρδη ανά Μετοχή – EPS

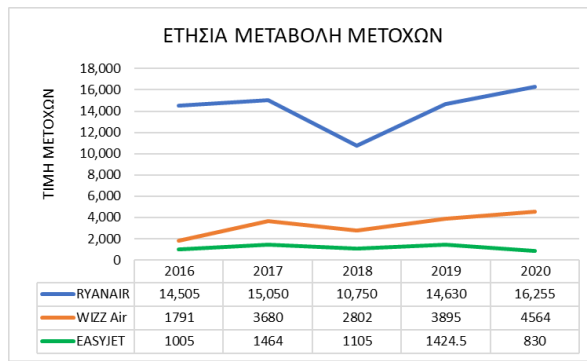
Πίνακας 13: Κέρδη ανά Μετοχή – EPS

EPS	Ryan Air	Wizz Air	Easy Jet
2016	1.16	3.62	110.90
2017	1.05	4.30	77.40
2018	1.19	4.00	90.90
2019	1.14	1.69	88.60
2020	1.11	3.76	-264.90
Average	1.13	3.47	20.58

Ο δείκτης αυτός είναι ένας από τους πιο σημαντικούς δείκτες γιατί μέσα από αυτό τον δείκτη η εταιρεία μπορεί να παρουσιάσει στους επενδυτές πόσο πετυχημένη είναι. Όσο αφορά τις εταιρείες μελέτης, η RyanAir κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα περίπου με ψηλότερη τιμή το 2018 που είχε τα ψηλότερα Κέρδη. Η WIZZ Air αν και τα πρώτα 3 έτη παρουσιάζει άνοδο του δείκτη με μια αρκετά μεγάλη μείωση το 2019 της οποίας τα Κέρδη είχαν μειωθεί σε μεγάλο βαθμό αλλά τον επόμενο χρόνο τα Κέρδη της αυξάνονται βλέποντας τον δείκτη να ανεβαίνει στα ίδια επίπεδα περίπου με το 2016 και αυτό .

Εντούτοις, η Easyjet αν και τα πρώτα έτη παρουσιάζει ψηλό δείκτη, το 2020 με τις Ζημιές που ήρθε αντιμέτωπη ο Δείκτης της πέφτει κατακόρυφα και τον βλέπουμε με αρνητικό πρόσημο.

Βάσει της διαδικτυακής πύλης της Yahoo Finance οι μετοχές των εταιρειών κατά τα έτη μελέτης μεταβλήθηκαν ως πιο κάτω:



Πηγή: Yahoo Finance: Historical Data



Επίλογος

Ολοκληρώνοντας την μελέτη της χρηματοοικονομικής ανάλυσης τριών αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες είναι ενταγμένες στο Χρηματιστήριο μπορούμε να διεξάγουμε συμπεράσματα τόσο για τις μελλοντικές αποφάσεις που μπορούν να πάρουν στο Εσωτερικό Περιβάλλον ώστε να αποφύγουν παρόμοια προβλήματα όσο και στο Εξωτερικό Περιβάλλον ως επενδυτές.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δύο μεγάλα αρνητικά γεγονότα που επηρέασαν το παγκόσμιο οικονομικό χάρτη (COVID-19 και BREXIT) παρατηρούμε ότι η WIZZ Air μπορεί να αξιολογηθεί σε σχέση με τις άλλες δύο εταιρείες RYANAIR και EASYJET ότι βρίσκεται σε καλύτερη θέση. Παρότι παρουσιάζει μεταβολές στις τιμές παρουσιάζει εξίσου μια σταδιακή αύξηση των Κεφαλαίων της. Επιπλέον, παρουσιάζει Κέρδος όλες τις χρονιές με μια μικρή μείωση του λόγω αύξηση των εξόδων της το 2019, όμως ως εταιρεία παραμένει κερδοφόρα. Ένα άλλο σημείο αναφοράς είναι ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας που παραμένει σε όλα τα χρόνια μελέτης πάνω από την μονάδα και σε αρκετά καλό επίπεδο. Συμπέρασμα ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις της μπορούν να τακτοποιηθούν από τους διαθέσιμους πόρους ανά πάσα στιγμή ανάγκης.

Ακόμη, αναλύοντας τους δείκτες που προέρχονται από την Κ.Α.Χ. παρατηρούμε ότι σε καλύτερη θέση βρίσκεται για ακόμη μια φορά το 2020 η WIZZ Air ενώ τις άλλες χρονιές από το 2016 – 2019 ψηλότερα επίπεδα έχει η RYANAIR αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η RYANAIR αυξάνει τα έξοδα της το 2020 ενώ η WIZZ Air πετυχαίνει αύξηση Πωλήσεων και μείωση των εξόδων της συμπεράσμα ότι υπάρχει καλύτερη διαχείριση.

Από την άλλη πλευρά η EASYJET παρουσιάζει στους περισσότερους χρηματοοικονομικούς δείκτες μείωση κάτω από το μηδέν συμπεράσμα ότι τα έτη αυτά στην εταιρεία υπήρχε κακή διαχείριση καθώς το 2020 η εταιρεία παρουσιάζει ζημιές.

Η RYANAIR αν και υπήρξε κερδοφόρα κατά τα χρόνια μελέτης όμως τα δύο τελευταία χρόνια 2019 και 2020 παρουσιάζει μείωση των κερδών της λόγω αύξηση των εξόδων της σε σχέση με τις πωλήσεις. Επομένως, η διοίκηση θα πρέπει να ελέγξει καλύτερα την διαχείριση των εσόδων της ώστε το ποσοστό κερδών να αυξηθεί στο μέλλον. Ακόμη άξιος αναφοράς είναι ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας που τα δύο τελευταία χρόνια μειώνεται κάτω από την μονάδα. Συμπέρασμα ότι οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις της δεν μπορούν να τακτοποιηθούν από τους διαθέσιμους πόρους εάν την περίοδο αυτή προκύψει κάποια άμεση ανάγκη.

Ως επενδυτής, παρατηρώντας τους Δείκτες Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους, το Κεφάλαιο Κίνησης, το δείκτη Γενικής Ρευστότητας, την Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE) αλλά και τα Κέρδη ανά Μετοχή τότε μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η WIZZ Air είναι καλύτερη για επένδυση αφού οι δείκτες της παραμένουν σε πολύ καλύτερα επίπεδα από τις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρείες.

Παράρτημα Α

Οι Αριθμοδείκτες Ως Εργαλείο Τους Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

5.3.1 Ανάλυση αποδοτικότητας

5.3.1.1 EBITDA (Earnings Before Interest and Tax Depreciation and Amortization)

Ο EBITDA προσδιορίζει τα κέρδη μιας εταιρείας πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι και αποσβέσεις. Το κέρδος και κόστος μιας εταιρείας υπολογίζονται από τον ακόλουθο τύπο:

EBITDA	=	Έσοδα – Κόστος πωλήσεων
Μικτό κέρδος	=	Μικτό κέρδος – Κόστος λειτουργίας
Λειτουργικό Κέρδος	=	EBITDA – Φόρους – Τόκους – Απόσβεση

Στο δείκτη EBITDA γίνεται χρήση από οικονομικούς αναλυτές και επενδυτές χρηματιστηρίου με στόχο τον προσδιορισμό τους ανάπτυξης και το πραγματικό κέρδος επιχειρήσεων. Οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια έχουν την υποχρέωση να δημοσιοποιούν τα οικονομικά τους στοιχεία, τους το δείκτη EBITDA (Παπαδέας & Συκιανάκης, 2017).

5.3.1.2 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ή καθαρού κέρδους NPM (Net Profit Margin)

Ο δείκτης καθαρού περιθωρίου ή καθαρού κέρδους (Net Profit Margin) υπολογίζεται από τον τύπο:

NPM	=	Καθαρά Κέρδη μετά Φόρων / Καθαρές Πωλήσεις
------------	---	---

Ο δείκτης περιγράφει την αποτελεσματικότητα μιας εταιρείας στην διοίκηση τους σε σχέση με το έλεγχο των εξόδων και τους πολιτικές που ακολουθεί στην τιμολόγηση των προϊόντων τους.

5.3.1.3 ROA Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού (Return on Assets)

Ο δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού προσφέρει πληροφόρηση σχετικά με την αποτελεσματικότητα του μάντζμεντ μιας εταιρείας, που πηγάζει από τη δυνατότητα αξιοποίησης των στοιχείων του ενεργητικού με τον ορθό τρόπο ώστε να προκύπτουν έσοδα.

ROA	=	Καθαρά Κέρδη μετά Φόρων / Ενεργητικό * 100
------------	---	---

5.3.1.4 Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (Return on Equity) ROE

Τα Ίδια Κεφάλαια, είναι ουσιαστικά το ποσό την επένδυσης των μετοχών και προσδιορίζουν την πρώτη πίστωση στην εταιρεία ώστε να μπορέσει να ξεκινήσει την λειτουργία τους. Παρόλα αυτά ο δείκτης ROE χαρακτηρίζεται ως ένα μέτρο του κέρδους, είναι ένα μέτρο σε σχέση με την αποδοτικότητα. Τους ROE που αυξάνεται παρουσιάζει μια εταιρεία που μεγεθύνει την ικανότητά τους να δημιουργεί κέρδη χωρίς να έχει ανάγκη από τόσο κεφαλαία. Ακόμα προσδιορίζει το πόσο αποτελεσματικό είναι το μάνατζμεντ τους εταιρείας, σε σχέση με την ανάπτυξη των κεφαλαίων των μετόχων.

ROE	=	Καθαρά Κέρδη μετά Φόρων / Ίδια Κεφάλαια * 100
-----	---	---

5.3.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Αυτοί οι δείκτες μετρούν το ποσό τους διαθέσιμης ρευστότητας εντός τους εταιρείας, για παράδειγμα, το ποσό των περιουσιακών στοιχείων που μπορούν να μετατραπούν γρήγορα σε μετρητά ή έχουν τη μορφή μετρητών και ταμιακών ισοδυνάμων. Οι Αριθμοδείκτες Ρευστότητας είναι οι ακόλουθοι (Κάντζος, 2002):

5.3.2.1 Κεφάλαιο κίνησης

Η ρευστότητα σε μια εταιρεία, για να μην συντρέχει πιθανότητα πτώχευσης αποτελεί από τους σημαντικότερους παράγοντες. Ο υπολογισμός τους ρευστότητας έχει ανάγκη από βραχυπρόθεσμα στοιχεία του ισολογισμού, τους το βραχυπρόθεσμο παθητικό και το κυκλοφορούν ενεργητικό. Η έλλειψη ρευστότητα στο συγκριμένο κλάδο είναι αρκετά δύσκολο να προκύψει. Και αυτό διότι συνήθως υπάρχει η προπληρωμή τους εταιρείας μέσα από τους τακτικές τους κράτησης των εισιτηρίων για σημαντικό χρονικό διάστημα πριν από την ημερομηνία του ταξιδιού. Οι συμβάσεις μίσθωσης τους έρχονται να σταθούν εναντίον στην προσθετική τακτική την προείσπραξης των εισιτηρίων και αυτό γιατί ο εξοπλισμός είναι αρκετά ακριβός ώστε να είναι εφικτή η εξόφληση του άμεσα ή μέσα στο επερχόμενο διάστημα. Αυτό δημιουργεί ζήτημα σε σχέση με την μίσθωση των αεροσκαφών και την παρουσίαση υψηλών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και τα υψηλά λειτουργικά έξοδα ως αποτέλεσμα τους ανάλυσης κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων.

Στην παρούσα ερευνητική προσπάθεια θα προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε αριθμοδείκτες του κεφαλαίου κινήσεως, την γενική ρευστότητα και έπειτα τον δείκτη μετρητών.

Σε αυτό το σημείο είναι αναγκαίο να επισημανθεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες που θα μελετήσουμε αν και είναι χαμηλού κόστους (low cost), αναμένεται να υπάρξουν διαφορές μεταξύ τους και αυτό διότι υπάρχουν διαφορές στα οικονομικά μεγέθη τους καθεμιάς από αυτές. Στον παρακάτω πίνακα

παρατίθενται τα αποτελέσματα του κεφαλαίου κίνησης για την χρονική περίοδο από το 2016 έως το 2020, έχοντας και μία στήλη του μέσου όρου κεφαλαίου κίνησης.

Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης	=	Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις
--------------------------------	----------	--

5.3.2.2 Γενική ρευστότητα

Ο αριθμοδείκτης τους μετράει το περίσσειμα των ρευστών κεφαλαίων πάνω από τους τρέχουσες υποχρεώσεις. Ο αριθμοδείκτης τους εκφράζει ποιοι παραγωγικοί πόροι είναι διαθέσιμοι μια δεδομένη χρονική στιγμή, για να ικανοποιήσουν τους υποχρεώσεις τους στιγμής τους.

Ο υπολογισμός τους γενικής ρευστότητας θα προκύψει μέσα από τα στοιχεία που παρέχει ο ισολογισμός τους εκάστοτε εταιρείας. Ο υπολογισμός το τύπου:

Γενική ρευστότητα	=	Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις
--------------------------	----------	--

5.3.3 Ανάλυση δραστηριότητας- κυκλοφοριακής ταχύτητας

Οι δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας χρησιμοποιείται για τη διευκόλυνση των εταιριών σε σχέση με την μεταβολή του κεφαλαίου κίνησης σε κάτι άλλο τους είναι τα ρευστά διαθέσιμα είναι ένα διαφορετικό στοιχείο τους για παράδειγμα εμπορεύματα, εμπορικές απαιτήσεις. Αυτό που πρέπει να έχουμε κατά νου είναι ότι όσο μικρότερος ο χρόνος ρευστοποίησης του στοιχείου τόσο το καλύτερο. Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας δραστηριότητας προσδιορίζει την κίνηση στον χρόνο τους, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο τα στελέχη στην ορθότερη αξιολόγηση των πόρων μιας εταιρείας να παράξει έσοδα. Στην πορεία πραγματοποιείται έλεγχος για τον κύκλο εργασιών συμπεραίνοντας ότι η κυκλοφοριακή ταχύτητα έχει επίδραση στην αποδοτικότητα, που κατά κύριο λόγο παρέχει υπηρεσίες, τους είναι οι μεταφορές φυσικών προσώπων αλλά και αγαθών, προϊόντων.

Το σύνολο των εργασιών είναι από τους σημαντικότερους δείκτες ώστε να γίνει αξιολόγηση σε σχέση με τα αποθέματα που έχει στην κατοχή τους μια εταιρεία. Αυτό κάνει το λόγο, ανάλυσης του δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων ανούσιο. Από την άλλη πλευρά, ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας πάγιων στοιχείων τους διακρίνεται από μεγάλη χρησιμότητα στην ανάλυση, εφόσον σαν κλάδος απαιτεί υψηλές απαιτήσεις και επενδύσεις στο πάγιο ενεργητικό του. Αυτό είναι πιθανόν να διακριθεί στο τελικό συγκριτικό αποτέλεσμα διότι οι μισθώσεις στα αεροσκάφη δεν εμφανίζονται στον ισολογισμό. Για να μπορέσουμε να καλύψουμε το κενό αυτό θα εξεταστεί ο αριθμοδείκτης συνολικής κυκλοφοριακής ταχύτητας προσδιορίζοντας το ποσοστό σωστής διαχείρισης.

Τους διακρίνεται στο παραπάνω διάγραμμα που περιγράφει τη Μέση Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Απαιτήσεων, για τους τρεις εταιρίες η χειρότερη χρόνια ήταν 49,52 με τους τιμές προσδιορίζουν το πλήθος ανακύκλωση μέσα σε ένα έτος των εισπρακτέων λογαριασμών τους, και τους καλύτερες να είναι στο 2017 και το 2020 52,32.

5.3.3.1 Κυκλοφοριακή ταχύτητα παγίων

Ο δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων περιγράφει το βαθμό παγιοποίησης μιας επιχείρησης. Όσο μικρότερος είναι ο δείκτης κυκλοφορικής ταχύτητας παγίων, τόσο περισσότερο χρησιμοποιούνται τα πάγια, ανάλογα αν ο δείκτη είναι μεγάλος τόσο το λιγότερο χρησιμοποιούνται τα πάγια περιουσιακών στοιχείων. Τα πάγια τους αεροπορικές εταιρείες αποτελούν ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για το ενεργητικό τους. Το γεγονός ότι οι μισθώσεις αεροσκαφών δεν εμφανίζονται στον ισολογισμό τους και η έλλειψη τους τους να μην είναι τόσο εμφανή, διότι την καλύπτουν οι επενδύσεις που γίνονται στα αεροσκάφη με την συμβολή χρηματοδοτικής μίσθωσης και σε περαιτέρω εξοπλισμό για την διευκόλυνση τους. Όλα αυτά τα επιπλέον στοιχεία που εμφανίζονται, επιφέρουν στο να δημιουργηθούν έσοδα που έχει σαν συνέπεια να είναι εφετική η αποδοτικότητά τους. Έτσι μέσω του δείκτη αυτού ερευνάτε ο βαθμός συσχέτισης των παγίων περιουσιακών στοιχείων σε σχέση με τους πωλήσεις αλλά και τους ο βαθμός χρησιμοποίησης των στοιχείων που διαθέτουν οι εταιρείες τους παρουσιάζεται καλύτερα από τον παρακάτω πίνακα. Ο τύπος από τον οποίο προέκυψαν τα αποτελέσματα είναι ο εξής:

Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Παγίων (Assets Turnover Ratio)	=	Καθαρές Πωλήσεις / Καθαρό Πάγιο Ενεργητικό
---	---	---

5.3.4 Ανάλυση κεφαλαιακής διάρθρωσης

Σε αυτή την ενότητα θα προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε και αναλύσουμε τους δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης (capture structure ratios). Οι δείκτες λοιπόν αυτοί μπορούν να προσφέρουν απαντήσεις σε μια εταιρεία σε σχέση με τα στοιχεία των ισολογισμών μακροχρόνιας και βραχυχρόνιας χρηματοδότησης τους επιχειρήσεις αλλά και την σχέση των κεφαλαίων με κάποιες κατηγορίες του ενεργητικού. Τα ξένα κεφάλαια δηλαδή υποχρεώσεις που παρά το γεγονός ότι παρέχουν χρηματοδοτικές ελαφρύνσεις τους εταιρείες είναι αρκετά επικίνδυνα για την εύρυθμη λειτουργία τους. Ειδικότερα αποτελεί μια δεσμευτική υποχρέωση για τους εταιρείες διότι αποτελεί μια υποχρέωση που πρέπει να αποπληρωθεί τόσο σε σχέση κεφαλαία όσο και σε σχέση με τους τόκους σε δεδομένα χρονικά διαστήματα χρόνο. Αν για οποιαδήποτε λόγω υπάρχει αδυναμία εξόφλησης των υποχρεώσεων τότε είναι πολύ πιθανή η απώλεια ελέγχου των επενδυτών στην εταιρεία τους τους πιστωτές με αποτέλεσμα να υπάρχει πολύ σοβαρή πιθανή χρεοκοπία.

5.3.4.1 Ξένα τους ίδια κεφαλαία

Ο δείκτης τους εφαρμόζεται ώστε να προσδιοριστή η φερεγγυότητα τους επιχείρησης έναντι των δανειστών τους, ειδικότερα προσδιορίζει το πόσο αποδοτική είναι η συμμετοχή των μετοχών και πόσο έχει θετική ή αρνητική επίδραση τους υποχρεώσεις έναντι των πιστωτών τους. Η υψηλή τιμή που προκύπτει από το κλάσμα των δύο μεγεθών έστω για παράδειγμα δύο φορές πάνω προσδιορίζει το πως η εταιρεία βασίζεται στα ξένα κεφάλαια τα οποία είναι διπλάσια των ίδιων κεφαλαίων. Στην περίπτωση που η τιμή του δείκτη είναι χαμηλότερη τους μονάδας κάνει εμφανές ότι η επιχείρηση εξαρτάται από τα ίδια κεφάλαια στοιχείο αρκετά θετικό για τους δανειστές γιατί η επιχείρηση με αυτά τα αποτελέσματα θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί τους υποχρεώσεις τους.

Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια	=	Ξένα Κεφάλαια / Ίδια Κεφάλαια
--------------------------------	----------	--------------------------------------

5.3.4.2 Ξένα τους συνολικά κεφαλαία

Ο δείκτης ξένα τους συνολικά κεφάλαια δίνει τη δυνατότητα στα διοικητικά στελέχη να προσδιορίσουν το ποσοστό υποχρέωσης τους το σύνολο ενεργητικού υπολογίζει το βαθμό επιβάρυνσης τους εκάστοτε εταιρεία από τους χρηματοδοτήσεις που έχει λάβει. Μία υψηλή τιμή του δείκτη περιγράφει μια εταιρεία που θα παρουσιάσει δυσκολίες και πολύ πιθανόν να μην μπορέσει να ανταποκριθεί τους υποχρεώσεις τους εάν και εφόσον στο ενεργητικό τους τα νούμερα δεν είναι σε τέτοια ώστε να μπορεί να εξοφλήσει τους τράπεζες ή τους πιστωτές τους.

Ξένα προς Συνολικά Κεφάλαια	=	Ξένα Κεφάλαια / Συνολικά Κεφάλαια
------------------------------------	----------	--

5.3.5. Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας

Το κέρδος προκύπτει όταν τα έσοδα και τα έξοδα είναι μεγαλύτερα από το κόστος και τα έξοδα. Επομένως, αυτοί οι δείκτες υποδηλώνουν πόσο καλά διαχειρίζεται η εταιρεία τα έξοδά τους και πόσο κέρδος δημιουργεί από το δεδομένο επίπεδο εσόδων. Οι Αριθμοδείκτες Κερδοφορίας είναι οι ακόλουθοι (Κάντζος, 2002):

5.3.5.1 Δείκτης Καθαρού Κέρδους

Δείκτης Καθαρού Κέρδους	=	Καθαρό Κέρδος προ Φ.Τ./ Καθαρές Πωλήσεις
--------------------------------	----------	---

5.3.5.2 Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE)

Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων (ROCE)	=	Καθαρό Κέρδος / (Ίδια Κεφάλαια + Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)
---------------------------------------	----------	---

Τα ίδια κεφάλαια μπορεί να είναι αριθμός τέλους έτους ή μέσος όρος, ανάλογα με την ανάγκη τους ανάλυσης.

5.3.6 Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης	=	Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις / (Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις + Ίδια Κεφάλαια)
--------------------------------------	---	--

5.3.7 Αριθμοδείκτες Χρηματιστηριακής Πορείας

Τα κέρδη ανά μετοχή μιας επιχείρησης είναι τους από τους πιο σπουδαίους αριθμοδείκτες που χρησιμοποιούνται στη χρηματοοικονομική ανάλυση, αλλά συγχρόνως και ο πιο παραπλανητικός. Ο υπολογισμός των κερδών ανά μετοχή μιας εταιρείας βρίσκεται όταν διαιρεθεί το σύνολο των καθαρών κερδών τους χρήσεως με τον μέσο αριθμό των μετοχών που ήταν σε κυκλοφορία κατά την διάρκεια τους. Η σχέση υπολογισμού του αριθμοδείκτη είναι Κερδών Ανά Μετοχή (Earnings Per Share) είναι (Κάντζος, 2002):

5.3.7.1 Κέρδη ανά Μετοχή

Ο αριθμοδείκτης τους δείχνει το ύψος των καθαρών κερδών που αντιστοιχεί σε κάθε μετοχή τους επιχείρησης και επηρεάζεται τόσο από το συνολικό ύψος των κερδών όσο και από τον αριθμό των μετοχών τους. Διαφορές στα κέρδη ανά μετοχή μεταξύ των επιχειρήσεων είναι δύσκολο να ερμηνευτούν γιατί, τους οι επιχειρήσεις δεν έχουν τον ίδιο αριθμό μετοχών.

Ο δείκτης Κέρδη ανά Μετοχή είναι τους από τους πιο κύριος δείκτες για να παρουσιάσει μια εταιρεία πόσο επιτυχημένες είναι οι επενδύσεις τους. Γι' αυτό τον λόγο ο δείκτης EPS μπορεί να παρουσιάσει τους επενδυτές τι ποσοστό πληρώνει σε μέρισμα η εταιρεία από τα κέρδη τους, καθώς τους, τι ποσοστό ξαναεπενδύει σε προγράμματα ανάπτυξης. Αυτό είναι πολύ σημαντικό για τους επενδυτές να υπάρξει αύξηση κερδών ανά μετοχή.

Κέρδη ανά Μετοχή	=	Σύνολο Καθαρών Κερδών Χρήσεως / Μέσος Αριθμός Μετοχών σε Κυκλοφορία
-------------------------	---	--

Παράρτημα Β

Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης – Ανάλυση Κοινού Μεγέθους – Καταστάσεις Τάσεων

INCOME STATEMENTS						ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ					ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΑΣΕΩΝ				
RYANAIR						RYANAIR					RYANAIR				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ	31-Μάρ
	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ	€Μ
Operating Revenues															
Scheduled Revenue	4.967,2	4.868,2	5.134,0	5.261,1	5.566,2	76,00%	73,23%	71,79%	68,35%	65,52%	100%	98%	103%	106%	112%
Ancillary Revenue	1.568,6	1.779,6	2.017,0	2.436,3	2.928,6	24,00%	26,77%	28,21%	31,65%	34,48%	100%	113%	129%	155%	187%
Total Revenue	6.535,8	6.647,8	7.151,0	7.697,4	8.494,8	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	102%	109%	118%	130%
Operating Expenses															
Fuel and Oil	- 2.071,4	- 1.913,4	- 1.902,8	- 2.427,3	- 2.762,2	-31,69%	-28,78%	-26,61%	-31,53%	-32,52%	100%	92%	92%	117%	133%
Airport and handling charges	- 830,6	- 864,8	- 938,6	- 1.061,5	- 1.140,2	-12,71%	-13,01%	-13,13%	-13,79%	-13,42%	100%	104%	113%	128%	137%
Route charges	- 622,9	- 655,7	- 701,8	- 745,2	- 736,0	-9,53%	-9,86%	-9,81%	-9,68%	-8,66%	100%	105%	113%	120%	118%
Staff costs	- 585,4	- 633,0	- 738,5	- 984,0	- 1.106,9	-8,96%	-9,52%	-10,33%	-12,78%	-13,03%	100%	108%	126%	168%	189%
Depreciation	- 427,3	- 497,5	- 561,0	- 640,5	- 748,7	-6,54%	-7,48%	-7,85%	-8,32%	-8,81%	100%	116%	131%	150%	175%
Marketing, distribution and other	- 292,7	- 322,3	- 410,4	- 547,3	- 578,8	-4,48%	-4,85%	-5,74%	-7,11%	-6,81%	100%	110%	140%	187%	198%
Maintenance, materials and repairs	- 130,3	- 141,0	- 148,3	- 190,9	- 256,4	-1,99%	-2,12%	-2,07%	-2,48%	-3,02%	100%	108%	114%	147%	197%
Aircraft rentals	- 115,1	- 86,1	- 82,3	- 83,9	- 38,2	-1,76%	-1,30%	-1,15%	-1,09%	-0,45%	100%	75%	72%	73%	33%
Total Operating Expenses	- 5.075,7	- 5.113,8	- 5.483,7	- 6.680,6	- 7.367,4	-77,66%	-76,92%	-76,68%	-86,79%	-86,73%	100%	101%	108%	132%	145%
Operating Profit - continuing operations	1460,1	1.534,0	1.667,3	1.016,8	1.127,4	22,34%	23,08%	23,32%	13,21%	13,27%	100%	105%	114%	70%	77%
Other Income /(Expenses)															
Gain on disposal of available for sale financial assets	317,5	0,0	0,0	0,0	0,0	4,86%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%	-100%	-100%	-100%	-100%
Financial Expenses	-71,1	- 67,2	- 60,1	- 59,1	- 480,1	-1,09%	-1,01%	-0,84%	-0,77%	-5,65%	100%	95%	85%	83%	675%
Financial Income	17,9	4,2	2,0	3,7	21,4	0,27%	0,06%	0,03%	0,05%	0,25%	100%	23%	11%	21%	120%
Foreign Exchange (Loss)	-2,5	0,7	2,1	- 3,5	1,6	-0,04%	-0,01%	0,03%	-0,05%	0,02%	100%	28%	-84%	140%	-64%
Gain on sale of associate	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	0,00%	100%	100%	100%	106%	100%
Share of associate loss	0,0	0,0	0,0	- 15,8	0,0	0,00%	0,00%	0,00%	-0,21%	0,00%	100%	100%	100%	-116%	100%
Total Other Income/(Expenses)	261,8	- 63,7	- 56,0	- 68,7	- 457,1	4,01%	-0,96%	-0,78%	-0,89%	-5,38%	100%	-24%	-21%	-26%	-175%
(Loss)/Profit Before Tax	1721,9	1.470,3	1.611,3	948,1	670,3	26,35%	22,12%	22,53%	12,32%	7,89%	100%	85%	94%	55%	39%
Tax Expenses on profit on ordinary activities	-162,8	- 154,4	- 161,1	- 63,1	- 21,6	-2,49%	-2,32%	-2,25%	-0,82%	-0,25%	100%	95%	99%	39%	13%
(Loss)/Profit After Tax	1559,1	1.315,9	1.450,2	885,0	648,7	23,85%	19,79%	20,28%	11,50%	7,64%	100%	84%	93%	57%	42%

WIZZ						WIZZ					WIZZ				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már	31-Már
	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M
Continuing Operations															
Passenger Ticket Revenue	894,9	915,5	1.132,2	1.366,1	1.508,5	62,62%	58,27%	58,12%	58,91%	54,63%	100%	102%	127%	153%	169%
Ancillary Revenue	534,2	655,7	815,8	953,0	1.252,8	37,38%	41,73%	41,88%	41,09%	45,37%	100%	123%	153%	178%	235%
Total Revenue	1.429,1	1.571,2	1.948,0	2.319,1	2.761,3	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	110%	136%	162%	193%
Staff Costs	- 101,4	- 112,9	- 147,8	- 198,6	- 231,8	-7,10%	-7,19%	-7,59%	-8,56%	-8,39%	100%	111%	146%	196%	229%
Fuel Costs	- 401,5	- 375,2	- 479,8	- 667,9	- 876,5	-28,09%	-23,88%	-24,63%	-28,80%	-31,74%	100%	93%	120%	166%	218%
Distribution and Marketing	- 23,5	- 27,9	- 34,0	- 37,8	- 44,1	-1,64%	-1,78%	-1,75%	-1,63%	-1,60%	100%	119%	145%	161%	188%
Maintenance Materials and Repairs	- 77,5	- 74,7	- 98,6	- 134,1	- 176,4	-5,42%	-4,75%	-5,06%	-5,78%	-6,39%	100%	96%	127%	173%	228%
Aircraft Rentals	- 176,2	- 233,9	- 276,3	0,0	0,0	-12,33%	-14,89%	-14,18%	0,00%	0,00%	100%	133%	157%	-100%	-100%
Airport, Handling and en-route Charges	- 343,1	- 390,0	- 465,7	- 550,3	- 641,6	-24,01%	-24,82%	-23,91%	-23,73%	-23,24%	100%	114%	136%	160%	187%
Depreciation and amortisation	- 28,8	- 57,6	- 90,7	- 334,6	- 381,4	-2,02%	-3,67%	-4,66%	-14,43%	-13,81%	100%	200%	315%	1162%	1324%
Other Expenses	- 41,6	- 52,3	- 63,3	- 37,9	- 71,2	-2,91%	-3,33%	-3,25%	-1,63%	-2,58%	100%	126%	152%	91%	171%
Total Operating Expenses	- 1.193,6	- 1.324,5	- 1.656,2	- 1.961,2	- 2.423,0	-83,52%	-84,30%	-85,02%	-84,57%	-87,75%	100%	111%	139%	164%	203%
Operating Profit	235,5	246,7	291,8	357,9	338,3	16,48%	15,70%	14,98%	15,43%	12,25%	100%	105%	124%	152%	144%
Comprising															
Operating profit Excluding exceptional items	235,5	0,0	0,0	0,0	402,0	16,48%	0,00%	0,00%	0,00%	14,56%	100%	-100%	-100%	-100%	171%
exceptional expenses	0,0	0,0	0,0	0,0	- 63,7	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-2,31%	100%	100%	100%	100%	-164%
Financial Income	2,0	0,6	2,8	6,2	47,3	0,14%	0,04%	0,14%	0,27%	1,71%	100%	30%	140%	310%	2365%
Financial Expenses	- 8,0	- 13,0	- 5,0	- 93,5	- 91,6	-0,56%	-0,83%	-0,26%	-4,03%	-3,32%	100%	163%	63%	1169%	1145%
Net Foreign Exchange (loss)/gain	- 11,8	2,6	- 3,6	- 3,0	0,1	-0,83%	0,17%	-0,18%	-0,13%	0,00%	100%	-22%	31%	25%	-1%
Net Exceptional financial (expenses)/income	- 16,3	18,9	0,0	- 138,7	0,0	-1,14%	1,20%	0,00%	-5,98%	0,00%	100%	-116%	-100%	851%	-100%
Net financing (Expenses)/Income	- 34,1	9,1	- 5,7	- 229,0	- 44,2	-2,39%	0,58%	-0,29%	-9,87%	-1,60%	100%	-27%	17%	672%	130%
Profit Before income tax	201,4	255,8	286,1	128,9	294,1	14,09%	16,28%	14,69%	5,56%	10,65%	100%	127%	142%	64%	146%
Income tax expenses	- 8,5	- 9,8	- 11,0	- 2,2	- 13,1	-0,59%	-0,62%	-0,56%	-0,09%	-0,47%	100%	115%	129%	26%	154%
Profit from continuing Operation	0,0	0,0	0,0	126,7	281,1	0,00%	0,00%	0,00%	5,46%	10,18%	100%	100%	100%	227%	381%
Loss from discontinued Operation	0,0	0,0	0,0	- 3,7	0,0	0,00%	0,00%	0,00%	-0,16%	0,00%	100%	100%	100%	-104%	100%
Profit for the Year	192,9	246,0	275,1	123,0	281,1	13,50%	15,66%	14,12%	5,30%	10,18%	100%	128%	143%	64%	146%

EASY JET						EASY JET					EASY JET				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj	31-Máj
	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M
Seat Revenue	4.587,0	4.958,0	4.688,0	5.009,0	2.303,0	98,24%	98,24%	79,48%	78,45%	76,54%	100%	108%	102%	109%	50%
Non-seat Revenue	82,0	89,0	1.210,0	1.376,0	706,0	1,76%	1,76%	20,52%	21,55%	23,46%	100%	109%	1476%	1678%	861%
Total Revenue	4.669,0	5.047,0	5.898,0	6.385,0	3.009,0	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	108%	126%	137%	64%
Fuel	- 1.114,0	- 1.062,0	- 1.184,0	- 1.416,0	- 721,0	-23,86%	-21,04%	-20,07%	-22,18%	-23,96%	100%	95%	106%	127%	65%
airport and ground handling and other operation costs	- 1.267,0	- 1.465,0	- 1.649,0	- 1.845,0	- 938,0	-27,14%	-29,03%	-27,96%	-28,90%	-31,17%	100%	116%	130%	146%	74%
Crew	- 542,0	- 645,0	- 761,0	- 859,0	- 629,0	-11,61%	-12,78%	-12,90%	-13,45%	-20,90%	100%	119%	140%	158%	116%
Navigation	- 336,0	- 381,0	- 400,0	- 409,0	- 206,0	-7,20%	-7,55%	-6,78%	-6,41%	-6,85%	100%	113%	119%	122%	61%
Maintenance	- 237,0	- 274,0	- 335,0	- 302,0	- 278,0	-5,08%	-5,43%	-5,68%	-4,73%	-9,24%	100%	116%	141%	127%	117%
Selling and marketing	- 107,0	- 122,0	- 143,0	- 157,0	- 107,0	-2,29%	-2,42%	-2,42%	-2,46%	-3,56%	100%	114%	134%	147%	100%
Other Costs	- 296,0	- 389,0	- 600,0	- 456,0	- 511,0	-6,34%	-7,71%	-10,17%	-7,14%	-16,98%	100%	131%	203%	154%	173%
Other Income	0,0	0,0	13,0	29,0	23,0	0,00%	0,00%	0,22%	0,45%	0,76%	100%	100%	113%	129%	123%
EBIDAR	770,0	709,0	839,0	970,0	- 358,0	16,49%	14,05%	14,23%	15,19%	-11,90%	100%	92%	109%	126%	-46%
Aircraft dry leasing	- 103,0	- 110,0	- 162,0	- 5,0	- 1,0	-2,21%	-2,18%	-2,75%	-0,08%	-0,03%	100%	107%	157%	5%	1%
Impairment	0,0	0,0	0,0	0,0	- 37,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-1,23%	100%	100%	100%	100%	137%
Depreciation	- 157,0	- 181,0	- 199,0	- 484,0	- 485,0	-3,36%	-3,59%	-3,37%	-7,58%	-16,12%	100%	115%	127%	308%	309%
Amortisation of intangible assets	- 12,0	- 14,0	- 15,0	- 15,0	- 18,0	-0,26%	-0,28%	-0,25%	-0,23%	-0,60%	100%	117%	125%	125%	150%
Operating Profit	498,0	404,0	463,0	466,0	- 899,0	10,67%	8,00%	7,85%	7,30%	-29,88%	100%	81%	93%	94%	-181%
Interest receivable and other financing income	10,0	10,0	15,0	24,0	117,0	0,21%	0,20%	0,25%	0,38%	3,89%	100%	100%	150%	240%	1170%
Interest payable and other financing charges	- 13,0	- 29,0	- 30,0	- 60,0	- 491,0	-0,28%	-0,57%	-0,51%	-0,94%	-16,32%	100%	223%	231%	462%	3777%
Net Finance Charges	- 3,0	- 19,0	- 15,0	- 36,0	- 374,0	-0,06%	-0,38%	-0,25%	-0,56%	-12,43%	100%	633%	500%	1200%	12467%
Profit before Tax	495,0	385,0	448,0	430,0	- 1.273,0	10,60%	7,63%	7,60%	6,73%	-42,31%	100%	78%	91%	87%	-257%
Tax credit/(charge)	- 68,0	- 80,0	- 87,0	- 81,0	194,0	-1,46%	-1,59%	-1,48%	-1,27%	6,45%	100%	118%	128%	119%	-285%
(Loss)/Profit for the year	427,0	305,0	361,0	349,0	- 1.079,0	9,15%	6,04%	6,12%	5,47%	-35,86%	100%	71%	85%	82%	-253%

Παράρτημα Γ

Ισολογισμός - Ανάλυση Κοινού Μεγέθους – Καταστάσεις Τάσεων

BALANCE SHEET						ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ					ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΑΣΕΩΝ				
RYANAIR	2016	2017	2018	2019	2020	RYANAIR					RYANAIR				
	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar	31-Mar
	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M	€M
Non-Current Assets															
Property, plant and equipment	6,261.5	7,213.8	8,123.4	9,029.6	9,438.0	55.82%	60.17%	65.71%	68.14%	64.00%	100%	115%	130%	144%	151%
Right of use assets	0.00	0.00	0.00	0.00	236.8	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.61%	100%	100%	100%	100%	337%
Intangible Assets	46.8	46.8	46.8	146.4	146.4	0.42%	0.39%	0.38%	1.10%	0.99%	100%	100%	100%	313%	313%
Available for sale financial Asset	0.00	0.00	2.6	227.5	0.00	0.00%	0.00%	0.02%	1.72%	0.00%	100%	100%	103%	228%	100%
Derivative financial instruments	88.5	23.0	0.00	43.2	378.5	0.79%	0.19%	0.00%	0.33%	2.57%	100%	26%	-100%	49%	428%
Deferred Tax	0.00	0.00	0.00	0.00	53.6	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.36%	100%	100%	100%	100%	154%
Total Non-Current Assets	6,396.8	7,283.6	8,172.8	9,446.7	10,253.3	57.02%	60.75%	66.11%	71.29%	69.53%	100%	114%	128%	148%	160%
Current Assets															
Inventories	3.3	3.1	3.7	2.9	3.3	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%	100%	94%	112%	88%	100%
Other Assets	148.5	222.1	235.5	238.0	178.7	1.32%	1.85%	1.91%	1.80%	1.21%	100%	150%	159%	160%	120%
Current Tax	0.00	0.00	0.00	0.00	44.5	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.30%	100%	100%	100%	100%	145%
Assets held for sale	0.00	0.00	0.00	0.00	98.7	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.67%	100%	100%	100%	100%	199%
Trade Receivables	66.1	54.3	57.6	59.5	67.5	0.59%	0.45%	0.47%	0.45%	0.46%	100%	82%	87%	90%	102%
Derivative financial instruments	269.1	286.3	212.1	308.7	293.2	2.40%	2.39%	1.72%	2.33%	1.99%	100%	106%	79%	115%	109%
Restricted cash	13.0	11.8	34.6	34.9	34.4	0.12%	0.10%	0.28%	0.26%	0.23%	100%	91%	266%	268%	265%
Financial assets: cash > 3 months	3,062.3	2,904.5	2,130.5	1,484.4	1,207.2	27.30%	24.22%	17.23%	11.20%	8.19%	100%	95%	70%	48%	39%
Cash and cash Equivalents	1,259.2	1,224.0	1,515.0	1,675.6	2,566.4	11.22%	10.21%	12.26%	12.65%	17.40%	100%	97%	120%	133%	204%
Total Current Assets	4,821.5	4,706.1	4,189.0	3,804.0	4,493.9	42.98%	39.25%	33.89%	28.71%	30.47%	100%	98%	87%	79%	93%
Total Assets	11,218.3	11,989.7	12,361.8	13,250.7	14,747.2	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100%	107%	110%	118%	131%
Current Liabilities															
Provisions	0.00	0.00	0.00	0.00	43.3	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.29%	100%	100%	100%	100%	143%
Trade Payables	230.6	294.1	249.6	573.8	1,368.2	2.06%	2.45%	2.02%	4.33%	9.28%	100%	128%	108%	249%	593%
Accrued Expenses and Other Liabilities	2,112.7	2,257.2	2,502.2	2,992.1	2,589.4	18.83%	18.83%	20.24%	22.58%	17.56%	100%	107%	118%	142%	123%
Current lease liability	0.00	0.00	0.00	0.00	75.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.51%	100%	100%	100%	100%	175%
Current Maturities of debt	449.9	455.9	434.6	309.4	382.3	4.01%	3.80%	3.52%	2.33%	2.59%	100%	101%	97%	69%	85%
Current Tax	20.9	2.9	36.0	31.6	0.00	0.19%	0.02%	0.29%	0.24%	0.00%	100%	14%	172%	151%	-100%
Derivative Financial Instruments	555.4	1.7	190.5	189.7	1,050.0	4.95%	0.01%	1.54%	1.43%	7.12%	100%	0.31%	34%	34%	189%
Total Current Liabilities	3,369.5	3,011.8	3,412.9	4,096.6	5,508.2	30.04%	25.12%	27.61%	30.92%	37.35%	100%	89%	101%	122%	163%
Non-Current Liabilities															
Provisions	149.3	138.2	138.1	135.6	36.6	1.33%	1.15%	1.12%	1.02%	0.25%	100%	93%	92%	91%	25%
Derivative financial instruments	111.6	2.6	415.5	8.0	180.5	0.99%	0.02%	3.36%	0.06%	1.22%	100%	2%	372%	7%	162%
Deferred Tax	385.5	473.1	395.2	460.6	353.5	3.44%	3.95%	3.20%	3.48%	2.40%	100%	123%	103%	119%	92%
Other Creditors	32.5	12.4	2.8	0.00	0.00	0.29%	0.10%	0.02%	0.00%	0.00%	100%	38%	9%	-100%	-100%
Non-Current Lease Liabilities	0.00	0.00	0.00	0.00	170.9	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.16%	100%	100%	100%	100%	271%
Non-Current maturities of debt	3,573.1	3,928.6	3,528.4	3,335.0	3,583.0	31.85%	32.77%	28.54%	25.17%	24.30%	100%	110%	99%	93%	100%
Total Non-Current Liabilities	4,252.0	4,554.9	4,480.0	3,939.2	4,324.5	37.90%	37.99%	36.24%	29.73%	29.32%	100%	107%	105%	93%	102%
Shareholders' Equity															
Issued share Capital	7.7	7.3	7.0	6.8	6.5	0.07%	0.06%	0.06%	0.05%	0.04%	100%	95%	91%	88%	84%
Share premium account	719.4	719.4	719.4	719.4	738.5	6.41%	6.00%	5.82%	5.43%	5.01%	100%	100%	100%	100%	103%
Other undenominated capital	2.3	2.7	3.0	3.2	3.5	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	100%	117%	130%	139%	152%
Retained earnings	3,166.1	3,456.8	4,077.9	4,181.9	4,245.0	28.22%	28.83%	32.99%	31.56%	28.79%	100%	109%	129%	132%	134%
Other reserves	- 298.7	236.8	- 338.4	303.6	- 79.0	-2.66%	1.98%	-2.74%	2.29%	-0.54%	100%	179%	113%	202%	-26%
Shareholders' Equity	3,596.8	4,423.0	4,468.9	5,214.9	4,914.5	32.06%	36.89%	36.15%	39.36%	33.32%	100%	123%	124%	145%	137%
Total Liabilities and Shareholders' Equity	11,218.3	11,989.7	12,361.8	13,250.7	14,747.2	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100%	107%	110%	118%	131%

WIZZ	2016					2017					2018					2019					2020							
	31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már		31-Már	
	€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M		€M	
ASSETS																												
Non-Current Assets																												
Property, plant and equipment	353,6	505,7	1840,5	2067,0	2553,0	26,55%	29,81%	56,15%	52,40%	58,58%	100%	143%	521%	585%	722%													
Intangible Assets	5,7	10,3	17,6	20,5	27,2	0,43%	0,61%	0,54%	0,52%	0,62%	100%	181%	309%	360%	477%													
Restricted cash	100,0	154,7	159,4	165,7	179,6	7,51%	9,12%	4,86%	4,20%	4,12%	100%	155%	159%	166%	180%													
Deferred Tax Assets	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%	-100%	-100%	-100%	-100%													
Deferred Interest	6,0	4,7	0,0	0,6	3,1	0,45%	0,28%	0,00%	0,02%	0,07%	100%	78%	-100%	10%	52%													
Derivative Financial Instruments	0,0	0,1	2,5	3,0	0,9	0,00%	0,01%	0,08%	0,08%	0,02%	100%	100,1%	102,5%	103%	101%													
Trade and Other receivables	71,2	67,3	44,4	18,2	19,9	5,35%	3,97%	1,35%	0,46%	0,46%	100%	95%	62%	26%	28%													
Total Non-Current Assets	536,7	742,8	2064,4	2275,0	2783,7	40,30%	43,78%	62,98%	57,68%	63,87%	100%	138%	385%	424%	519%													
Current Assets																												
Inventories	17,6	24,9	21,6	31,7	70,6	1,32%	1,47%	0,66%	0,80%	1,62%	100%	141%	123%	180%	401%													
Trade and Other receivables	126,5	141,4	177,8	267,8	169,8	9,50%	8,33%	5,42%	6,79%	3,90%	100%	112%	141%	212%	134%													
Financial Assets available for sale	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,08%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	100%	100%	-100%	-100%	-100%													
Current Atax prepaid	0,0	0,0	0,0	2,4	0,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,00%	100%	100%	100%	102%	100%													
Derivative Financial Instruments	1,7	10,0	31,7	28,5	17,3	0,13%	0,59%	0,97%	0,72%	0,40%	100%	588%	1865%	1676%	1018%													
Deferred Interest	1,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,09%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	100%	100%	-100%	-100%	-100%													
Restricted cash	1,6	1,2	2,8	23,0	6,1	0,12%	0,07%	0,09%	0,58%	0,14%	100%	75%	175%	1438%	381%													
Cash and cash Equivalents	645,5	774,0	979,5	1316,0	1310,6	48,47%	45,62%	29,88%	33,36%	30,07%	100%	120%	152%	204%	203%													
Total Current Assets	795,1	953,7	1213,4	1669,4	1574,4	59,70%	56,22%	37,02%	42,32%	36,13%	100%	120%	153%	210%	198%													
Total Assets	1331,8	1696,5	3277,8	3944,4	4358,1	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	127%	246%	296%	327%													
EQUITY AND LIABILITIES																												
Equity attributable to owners of the parent																												
Share Capital	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%	100%	100%	100%	100%													
Share premium	377,0	378,2	379,1	379,1	380,6	28,31%	22,29%	11,57%	9,61%	8,73%	100%	100%	101%	101%	101%													
Reorganisation reserve	-193,0	-193,0	-193,0	-193,0	-193,0	-14,49%	-11,38%	-5,89%	-4,89%	-4,43%	100%	100%	100%	100%	100%													
Equity part of convertible debt	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	0,62%	0,49%	0,25%	0,21%	0,19%	100%	100%	100%	100%	100%													
Cash flow hedging reserve	-13,0	2,6	18,7	12,5	-241,7	-0,98%	0,15%	0,57%	0,32%	-5,55%	100%	20%	144%	96%	-1859%													
Cumulated translation adjustments	0,0	0,0	0,0	0,5	0,2	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	100%	100%	100%	101%	100%													
Retained earnings	509,4	756,4	875,8	998,7	1280,3	38,25%	44,59%	26,72%	25,32%	29,38%	100%	148%	172%	196%	251%													
Total Equity	688,7	952,5	1088,9	1206,1	1234,7	51,71%	56,15%	33,22%	30,58%	28,33%	100%	138%	158%	175%	179%													
Non-Current Liabilities																												
Borrowings	5,9	5,3	1190,5	1510,3	1671,9	0,44%	0,31%	36,32%	38,29%	38,36%	100%	90%	20178%	25598%	28337%													
Convertible dept	26,9	26,8	26,6	26,6	26,4	2,02%	1,58%	0,81%	0,67%	0,61%	100%	100%	99%	99%	98%													
Deferred income	96,6	107,9	11,4	13,6	13,1	7,25%	6,36%	0,35%	0,34%	0,30%	100%	112%	12%	14%	14%													
Deferred tax liabilities	4,9	6,5	7,4	0,0	0,0	0,37%	0,38%	0,23%	0,00%	0,00%	100%	133%	151%	-100%	-100%													
Derivative financial instruments	1,2	0,8	0,9	1,5	41,3	0,09%	0,05%	0,03%	0,04%	0,95%	100%	67%	75%	125%	3442%													
Provisions for other liabilities and charges	41,2	77,5	94,8	45,8	46,9	3,09%	4,57%	2,89%	1,16%	1,08%	100%	188%	230%	111%	114%													
Total Non-Current Liabilities	176,7	224,8	1331,6	1597,8	1799,6	13,27%	13,25%	40,62%	40,51%	41,29%	100%	127%	754%	904%	1018%													
Current Liabilities																												
Trade and Other payables	177,3	197,7	262,1	320,4	469,6	13,31%	11,65%	8,00%	8,12%	10,78%	100%	112%	148%	181%	265%													
Current tax liabilities	3,2	2,4	1,8	0,0	0,0	0,24%	0,14%	0,05%	0,00%	0,00%	100%	75%	56%	-100%	-100%													
Borrowings	0,5	0,6	211,4	304,3	340,8	0,04%	0,04%	6,45%	7,71%	7,82%	100%	120%	42280%	60860%	68160%													
Convertible dept	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,02%	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	100%	100%	100%	67%	100%													
Derivative Financial Instruments	16,4	1,1	12,8	17,3	266,5	1,23%	0,06%	0,39%	0,44%	6,12%	100%	7%	78%	105%	1625%													
Deferred Income	225,0	280,9	305,1	395,1	172,3	16,89%	16,56%	9,31%	10,02%	3,95%	100%	125%	136%	176%	77%													
Provisions for other liabilities and charges	43,7	36,2	63,8	103,2	74,3	3,28%	2,13%	1,95%	2,62%	1,70%	100%	83%	146%	236%	170%													
Total Current Liabilities	466,4	519,2	857,3	1140,5	1323,8	35,02%	30,60%	26,15%	28,91%	30,38%	100%	111%	184%	245%	284%													
Total Liabilities	643,1	744,0	2188,9	2738,3	3123,4	48,29%	43,85%	66,78%	69,42%	71,67%	100%	116%	340%	426%	486%													
Total Equity and Liabilities	1331,8	1696,5	3277,8	3944,4	4358,1	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	127%	246%	296%	327%													

EASY JET						EASY JET						EASY JET						
	2016	2017	2018	2019	2020		2016	2017	2018	2019	2020		2016	2017	2018	2019	2020	
	31-Má	31-Má	31-Má	31-Má	31-Má		31-Má	31-Má	31-Má	31-Má	31-Má		31-Má	31-Má	31-Má	31-Má	31-Má	
	€M	€M	€M	€M	€M		€M	€M	€M	€M	€M		€M	€M	€M	€M	€M	
Non-Current Assets																		
Goodwill	365,0	365,0	365,0	365,0	365,0	6,66%	6,11%	5,22%	4,47%	4,31%	100%	100%	100%	100%	100%			
Other intangible assets	152,0	179,0	181,0	196,0	232,0	2,77%	3,00%	2,59%	2,40%	2,74%	100%	118%	119%	129%	153%			
Property, plant and equipment	3.252,0	3.525,0	4.140,0	5.163,0	5.053,0	59,30%	59,04%	59,20%	63,25%	59,64%	100%	108%	127%	159%	155%			
Derivative financial instruments	154,0	87,0	175,0	126,0	89,0	2,81%	1,46%	2,50%	1,54%	1,05%	100%	56%	114%	82%	58%			
Equity Investment	0,0	0,0	0,0	48,0	33,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,59%	0,39%	100%	100%	100%	148%	133%			
Restricted cash	7,0	7,0	11,0	4,0	5,0	0,13%	0,12%	0,16%	0,05%	0,06%	100%	100%	157%	57%	71%			
Other non-current assets	112,0	74,0	122,0	142,0	133,0	2,04%	1,24%	1,74%	1,74%	1,57%	100%	66%	109%	127%	119%			
Total Non-Current Assets	4.042,0	4.237,0	4.994,0	6.044,0	5.910,0	73,71%	70,96%	71,41%	74,04%	69,75%	100%	105%	124%	150%	146%			
Current Assets																		
Trade and other receivables	205,0	275,0	406,0	372,0	193,0	3,74%	4,61%	5,81%	4,56%	2,28%	100%	134%	198%	181%	94%			
Intangible Assets	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,14%	100%	100%	100%	100%	112%			
Derivative financial instruments	268,0	131,0	220,0	147,0	21,0	4,89%	2,19%	3,15%	1,80%	0,25%	100%	49%	82%	55%	8%			
Current Tax Assets	0,0	0,0	0,0	24,0	7,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,29%	0,08%	100%	100%	100%	124%	107%			
Restricted cash	0,0	0,0	0,0	0,0	14,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,17%	100%	100%	100%	100%	114%			
Money market deposits	255,0	617,0	348,0	291,0	32,0	4,65%	10,33%	4,98%	3,56%	0,38%	100%	242%	136%	114%	13%			
Cash and cash equivalents	714,0	711,0	1.025,0	1.285,0	2.284,0	13,02%	11,91%	14,66%	15,74%	26,96%	100%	100%	144%	180%	320%			
Total Current Assets	1.442,0	1.734,0	1.999,0	2.119,0	2.563,0	26,29%	29,04%	28,59%	25,96%	30,25%	100%	120%	139%	147%	178%			
Total Assets	5.484,0	5.971,0	6.993,0	8.163,0	8.473,0	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	109%	128%	149%	155%			
Current Liabilities																		
Trade and other Payables	- 565,0	- 714,0	- 1.023,0	- 1.050,0	- 1.242,0	10,30%	11,96%	14,63%	12,86%	14,66%	100%	126%	181%	186%	220%			
Unearned revenue	- 568,0	- 727,0	- 877,0	- 1.069,0	- 614,0	10,36%	12,18%	12,54%	13,10%	7,25%	100%	128%	154%	188%	108%			
Borrowings	- 92,0	- 8,0	- 9,0	0,0	- 987,0	1,68%	0,13%	0,13%	0,00%	11,65%	100%	9%	10%	-100%	1073%			
Lease Liabilities	0,0	0,0	0,0	- 219,0	- 224,0	0,00%	0,00%	0,00%	2,68%	2,64%	100%	100%	100%	319%	324%			
Derivative financial instruments	- 275,0	- 82,0	- 24,0	- 138,0	- 352,0	5,01%	1,37%	0,34%	1,69%	4,15%	100%	30%	9%	50%	128%			
Current Tax Payable	- 16,0	- 35,0	- 9,0	0,0	0,0	0,29%	0,59%	0,13%	0,00%	0,00%	100%	219%	56%	-100%	-100%			
Provisions for liabilities and charges	- 53,0	- 104,0	- 118,0	- 192,0	- 407,0	0,97%	1,74%	1,69%	2,35%	4,80%	100%	196%	223%	362%	768%			
Total Current Liabilities	- 1.569,0	- 1.670,0	- 2.060,0	- 2.668,0	- 3.826,0	28,61%	27,97%	29,46%	32,68%	45,16%	100%	106%	131%	170%	244%			
Net Current Liabilities	- 127,0	64,0	- 61,0	- 549,0	- 1.263,0	2,32%	-1,07%	0,87%	6,73%	14,91%	100%	-50%	48%	432%	994%			
Non-Current Liabilities																		
Borrowings	- 664,0	- 963,0	- 968,0	- 1.324,0	- 1.744,0	12,11%	16,13%	13,84%	16,22%	20,58%	100%	145%	146%	199%	263%			
Lease Liabilities	0,0	0,0	0,0	- 359,0	- 486,0	0,00%	0,00%	0,00%	4,40%	5,74%	100%	100%	100%	459%	586%			
Derivative financial instruments	- 49,0	- 44,0	- 7,0	- 72,0	- 85,0	0,89%	0,74%	0,10%	0,88%	1,00%	100%	90%	14%	147%	173%			
Non-current deferred income	- 36,0	- 25,0	- 18,0	- 6,0	- 5,0	0,66%	0,42%	0,26%	0,07%	0,06%	100%	69%	50%	17%	14%			
Post-employment benefit obligation	0,0	0,0	- 29,0	- 47,0	- 45,0	0,00%	0,00%	0,41%	0,58%	0,53%	100%	100%	100%	147%	145%			
Provisions for liabilities and charges	- 235,0	- 218,0	- 335,0	- 397,0	- 332,0	4,29%	3,65%	4,79%	4,86%	3,92%	100%	93%	143%	169%	141%			
Deferred tax	- 237,0	- 249,0	- 343,0	- 305,0	- 51,0	4,32%	4,17%	4,90%	3,74%	0,60%	100%	105%	145%	129%	22%			
Total Non-Current Liabilities	- 1.221,0	- 1.499,0	- 1.700,0	- 2.510,0	- 2.748,0	22,26%	25,10%	24,31%	30,75%	32,43%	100%	123%	139%	206%	225%			
Net Assets	2.694,0	2.802,0	3.233,0	2.985,0	1.899,0	49,12%	46,93%	46,23%	36,57%	22,41%	100%	104%	120%	111%	70%			
Total Liabilities	- 2.790,0	- 3.169,0	- 3.760,0	- 5.178,0	- 6.574,0	50,88%	53,07%	53,77%	63,43%	77,59%	100%	114%	135%	186%	236%			
Shareholders' Equity																		
Share Capital	108,0	108,0	108,0	108,0	125,0	1,97%	1,81%	1,54%	1,32%	1,48%	100%	100%	100%	100%	116%			
Share Premium	659,0	659,0	659,0	659,0	1.051,0	12,02%	11,04%	9,42%	8,07%	12,40%	100%	100%	100%	100%	159%			
Hedging Reserve	24,0	38,0	299,0	- 4,0	- 236,0	0,44%	0,64%	4,28%	-0,05%	-2,79%	100%	158%	1246%	-17%	-983%			
Cost of hedging reserve	0,0	0,0	0,0	8,0	1,0	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%	0,01%	100%	100%	100%	108%	101%			
Translation Reserve	1,0	1,0	1,0	- 1,0	- 2,0	0,02%	0,02%	0,01%	-0,01%	-0,02%	100%	100%	100%	-100%	-200%			
Retained Earnings	1.902,0	1.996,0	2.166,0	2.215,0	960,0	34,68%	33,43%	30,97%	27,13%	11,33%	100%	105%	114%	116%	50%			
Shareholders' Equity	2.694,0	2.802,0	3.233,0	2.985,0	1.899,0	49,12%	46,93%	46,23%	36,57%	22,41%	100%	104%	120%	111%	70%			
Total Liabilities and Shareholders' Equity	5.484,0	5.971,0	6.993,0	8.163,0	8.473,0	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100%	109%	128%	149%	155%			

Βιβλιογραφικές Αναφορές

A. Ελληνική

Κάντζος Κ., (2002). *Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων*, Εκδόσεις: Interbooks, 3^η Έκδοση, Αθήνα
Νιάρχος Ν., (1997). *Χρηματοοικονομική Κατάσταση Λογιστικών Καταστάσεων*, Εκδόσεις: Σταμούλη, Πέμπτη Έκδοση, Αθήνα – Πειραιάς

B. Ξενόγλωσση

Akbar Y., & Kisilowski M., (2020). To bargain or not to bargain: Airlines, legitimacy and nonmarket strategy in a COVID-19 world, *Journal of Transport Management*, (8): 867 – 891.

Barrett A., Bergin A., FitzGerald J., et al., (2015). *Scoping the Possible Economic Implications of Brexit on Ireland: Research Series No. 48*. Dublin: The Economic and Social Research Institute.

Brezoňáková A., Badánik B., & Davies R., (2019). Brexit in Aviation: 2019 Update, *Proceedings of 23rd International Scientific Conference, Transport Means*, 253 – 261.

Christidis P., (2016). Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners, *Journal of Transport Geography*, (50): 105 - 114.

Dhingra S., Ottaviano G., Sampson T., et al. (2016). *The Consequences of Brexit for UK Trade and Living Standards. CEP BREXIT Analysis No. 2*. London: Centre for Economic Performance, London School of Economics & Political Science.

Dobruszkes F., (2013). The geography of European low - cost airline networks: A contemporary analysis, *Journal of Transport Geography*, (28): 75 – 88.

European Centre for Disease Prevention and Control, (2020). *Considerations Relating Social Distancing Measures in Response to COVID - 19*, Brussels.

Graham A., (2020). UK regional airports: developments and challenges. In: *Graham, A., Adler N., Niemeier, H. M., Betancor, O., Antunes, A.P., Bilotkach, V., Calderón, E.J. & Martini, G. (ed.) Air Transport and Regional Development Case Studies* Routledge. p. 64 - 85

Gurdus L., (2020). These Two Airlines Are 'too Big to Fail,' Investor Says, *CNBC* (2): 171 – 176.

Pappas N., (2019). UK outbound travel and Brexit complexity, *Tourism Management*, (72): 12 - 22.

Parker G., & Plimmer G., (2020). UK Quarantine Regime Begins Despite Airlines' Opposition, *Financial Times*.

Vrbaski L., (2016). Flying into the Unknown: The UK's Air Transport Relations with the European Union and Third Countries Following Brexit, *Air & Space Law*, 41(6): 421 - 444.

Γ. Διαδικτυακές Πηγές

Απόστολος Κ. Αποστόλου, 2015 p.71-77 –

https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/3760/3/00_master_document-KOY.pdf

Anderson J., Lai C., Mounter G., Taylor J., Hickie R., Budd S., & Miller C., (2018). *Flights And Fights - Inside The Low Cost Airline* | BBC Documentary. From: <https://www.youtube.com/watch?v=U1vEK5c2QqI>

https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-aviation_el

EASYJET

<https://easyjet.com/>

<https://corporate.easyjet.com/investors/reports-and-presentations/2020>

International Civil Aviation Organization, (2020). Economic impacts of COVID-19 on Civil aviation,

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

<https://finance.yahoo.com/>

<https://www.europarl.europa.eu/news/el/headlines/society/20191129STO67756/stoicheia-gia-tis-ekpompes-rupon-apo-aeroporikes-kai-thalassies-metafores>

IATA - Economic Performance of the Airline Industry for 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---november-2020---report/>

IATA - Economic Performance of the Airline Industry for 2021

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---report/>

Olischer F., & Dörrenbächer C., (2013). Concession Bargaining in the Airline Industry: Ryanair's Policy of Route Relocation and Withdrawal. from IMB Institute of Management Berlin:

https://www.mbaberlin.de/fileadmin/user_upload/MAINdateien/1_IMB/Working_Papers/2013/WP73_online.pdf

RYANAIR

Ryanair DAC, (2018). *Ryanair Punctuality*, from <https://corporate.ryanair.com/about-us/punctuality/>

<https://investor.ryanair.com/results-centre/>

Schengen.com

<https://www.schengenvisainfo.com/news/europes-top-10-airlines-with-highest-number-of-passengers-in-2020/>

WIZZ AIR

<https://wizzair.com>

<https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/investor-relations/investors/annual-reports>

WORLD BANK

<https://data.worldbank.org/>