



22^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2023

Ελληνική Ακτοπλοΐα 2023:

«Καιρός να αποδώσουμε Τα του Καίσαρος τω Καίσαρι»
Κερδοφορία ή Εκτροχιασμός



Αύγουστος 2023



Η XRTC Business Consultants Ltd., δραστηριοποιείται από την ίδρυσή της (1999) στο χώρο της ναυτιλίας παρέχοντας στους πελάτες της λύσεις (i) χρηματοδότησης, (ii) εκπροσώπησης και (iii) ανάπτυξης νέων εμπορικών δραστηριοτήτων. Το πελατολόγιο της απαρτίζεται από εταιρίες που προσφέρουν χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων, υπηρεσίες συντήρησης και κατασκευής πλοίων καθώς και από οργανισμούς άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής.

Η XRTC έχει διατελέσει εκπρόσωπος Ευρωπαϊκών τραπεζικών ομίλων όπως οι Γαλλικοί τραπεζικοί οργανισμοί Credit Lyonnais και Natixis, Ασιατικών τραπεζικών ομίλων όπως η China Development Bank και έχει συνεργαστεί με πολλούς οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων. Έχει επίσης διατελέσει χρηματοοικονομικός σύμβουλος Ελληνικών Οργανισμών όπως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς και Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών, καθώς και πλειάδα ναυτιλιακών εταιριών εισηγμένων και ιδιωτικών που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία καθώς και σε εξειδικευμένες αγορές όπως η ακτοπλοϊκή, η κρουαζιέρα και της ενέργειας.

Η εταιρία είναι στελεχωμένη από ανθρώπινο δυναμικό με γνώσεις και εμπειρία διεθνούς εμβέλειας, προσφέροντας υψηλής ποιότητας εξατομικευμένων υπηρεσιών στους πελάτες της. Το τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης της εταιρίας διαθέτει τεχνογνωσία η οποία της επιτρέπει να αναλύει σε βάθος τις ναυτιλιακές αγορές ακόμα και τις πιο εξειδικευμένες. Με την ιδιότητα του συμβούλου Ακτοπλοϊκών Αγορών έχει αναλάβει πολλά έργα στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό τόσο για χρηματοδοτήσεις πλοίων όσο και για την ανάπτυξη νέων εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η XRTC έχει τιμηθεί από Διεθνείς και Ελληνικούς οίκους για την προσφορά της στην Ναυτιλιακή και Ακτοπλοϊκή Αγορά. Μεταξύ αυτών είναι η διάκριση από τα Lloyds Greek Shipping Awards το 2010 ως Χρηματοδότης Ναυτιλίας της Χρονιάς (Shipping Financier of the Year) και από το Trade Finance το 2002 για την Καλύτερη Χρηματοδότηση Εξαγωγικής Πίστωσης (Deal of the Year for Export Credit).

Συντακτική Ομάδα Μελέτης			
Υπεύθυνος σύμφωνα με το Νόμο	Γιώργος Ξηραδάκης	Διευθύνων Σύμβουλος	george.xiradakis@xrtc.gr
Υπεύθυνη Σύνταξης και Ανάλυσης	Κατερίνα Φίτσιου	Διευθύντρια Πελατειακών Σχέσεων	katerina.fitsiou@xrtc.gr
Υπεύθυνη βάσης δεδομένων	Ελένη Μουτσάτσου	Υπεύθυνη Γραφείου Διεύθυνσης	eleni.moutsatsou@xrtc.gr

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ

Η παρούσα μελέτη (η «Μελέτη») είναι η 22η ετήσια εμπειριστατωμένη μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που εκπονείται και διανέμεται από την XRTC Business Consultants Ltd., και επικεντρώνεται στην οικονομική ανάλυση των εταιριών ANEK A.E., ΑΤΤΙCΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ («Μεγάλες Εταιρίες») αλλά καλύπτει επίσης σημαντικές πτυχές ανάπτυξης και καταγραφής γενικών στοιχείων των υπολοίπων εταιριών που απαρτίζουν το υπόλοιπο της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο στόλου και κίνησης («Μεσαίες» και «Μικρότερες» Εταιρίες).

Οι πληροφορίες που περιέχονται στη Μελέτη, αναφέρονται με ημερομηνία Ιουνίου 2023 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από στοιχεία που δημοσιεύουν μέσω των ισολογισμών τους για το έτος 2022, οι Μεγάλες Εταιρίες. Επισημαίνεται ότι τα οικονομικά στοιχεία που αναλύονται στη συγκεκριμένη Μελέτη αφορούν τους Ομίλους ANEK, ΑΤΤΙCΑ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ κι όχι μόνο τις Μητρικές Εταιρίες.

Οι πληροφορίες για τις Μεσαίες και Μικρότερες Εταιρίες που αναφέρονται στο στόλο τους και τα δρομολόγια που πραγματοποιούν, προέρχονται τις ιστοσελίδες τους και από τη ΣΕΕΝ, ενώ διάφορες άλλες πληροφορίες προέρχονται από το δημόσιες πληροφορίες (Τύπος, Δελτία Τύπου, Διαδίκτυο κ.α.) Τα οικονομικά στοιχεία και η κίνηση αυτών των εταιριών δε δημοσιεύονται, γι' αυτό και δε συμπεριλαμβάνονται στη Μελέτη.

Η παρούσα Μελέτη περιέχει ορισμένες αναφορές σε νόμους, συμφωνίες και έγγραφα. Δεν αναφέρονται οι ακριβείς και ολοκληρωμένες περιγραφές των νόμων, συμφωνιών ή εγγράφων στα οποία αναφέρεται η Μελέτη παρά ταύτα αναφέρονται κατ' εξοχήν σε ολόκληρα τα κείμενα των νόμων, συμφωνιών ή εγγράφων.

Η εταιρία XRTC–Σύμβουλοι Επιχειρήσεων δεν προβαίνει ούτε παρέχει κανενός είδους εκπροσώπησης, εγγύησης ή δέσμευσης (έμμεσα ή άμεσα) ούτε αναλαμβάνει καμία ευθύνη τόσο για την ακρίβεια ή την ορθότητα της Μελέτης, όσο και για τη λογικότητα οποιονδήποτε εκτιμήσεων, προβλέψεων, υποθέσεων ή απόψεων οι οποίες αναφέρονται σ' αυτό. Η Μελέτη δεν αποτελεί σύσταση αποδοχής της χρηματοδότησης από την εταιρία XRTC–Σύμβουλοι Επιχειρήσεων για οποιονδήποτε παραλήπτη των εν λόγω πληροφοριών. Η παρούσα Μελέτη δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο απόφασης για τη χρηματοδότηση ή επένδυση στις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Με την αποδοχή της παρούσας Μελέτης κάθε παραλήπτης της αποδέχεται ταυτόχρονα την αναγκαιότητα της περαιτέρω προσωπικής έρευνας και δέουσας επιμέλειας έτσι όπως αυτή κρίνεται αναγκαία από τον παραλήπτη.

Η Μελέτη εκδόθηκε με μοναδικό σκοπό την ενημερωτική χρήση του παραλήπτη.

Η Μελέτη και οι πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτήν πρέπει να χρησιμοποιηθούν από τον παραλήπτη σε απόλυτα εμπιστευτική βάση και δεν μπορούν να αποκαλυφθούν, αναπαραχθούν ή να χρησιμοποιηθούν μερικά ή ολικά για κανέναν άλλο σκοπό, ούτε να προωθηθούν σε κάποιο άλλο πρόσωπο χωρίς τη γραπτή έγκριση της εταιρίας XRTC–Σύμβουλοι Επιχειρήσεων. Ο παραλήπτης μπορεί να αποκαλύψει ή να επιδείξει αυτές τις πληροφορίες σε στελέχη του ή υπαλλήλους του ή συμβούλους οι οποίοι σχετίζονται με τη Μελέτη.

XRTC Business Consultants 1999-2023

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ.....	7
ΚΑΥΣΙΜΑ.....	7
ΑΥΞΗΣΗ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ.....	8
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ -FUEL EU MARITIME.....	8
ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	9
ESG - ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE.....	10
ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ.....	10
ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΝΕΚ.....	10
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	10
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	11
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	12
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	12
<i>Μεγάλες Εταιρίες.....</i>	<i>13</i>
<i>Μεσαίες Εταιρίες.....</i>	<i>15</i>
<i>Μικρότερες Εταιρίες.....</i>	<i>16</i>
ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ.....	17
ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ/ΜΙΝΟΑΝ).....	20
ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ.....	20
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	23
<i>ΑΝΕΚ LINES.....</i>	<i>23</i>
<i>ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΑΤΤΙΚΑ.....</i>	<i>25</i>
<i>ΜΙΝΟΑΝ LINES.....</i>	<i>28</i>
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	30
<i>Ανάλυση λειτουργικού κόστους.....</i>	<i>30</i>
<i>Ανάλυση Κόστους Καυσίμων.....</i>	<i>31</i>
<i>Κύκλος Εργασιών.....</i>	<i>32</i>
<i>Ανάλυση EBITDA.....</i>	<i>33</i>
<i>Καθαρά Αποτελέσματα.....</i>	<i>33</i>
<i>Τραπεζικός Δανεισμός.....</i>	<i>34</i>
<i>Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς.....</i>	<i>35</i>
ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	38
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	40
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	41
ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	42
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	44
Πηγές :	
• ANEK LINES (2022), Ετήσια Οικονομική Έκθεση	
• ΑΤΤΙΚΑ GROUP (2022), Ετήσια Οικονομική Έκθεση	
• ΜΙΝΟΑΝ LINES (2022), Ετήσια Οικονομική Έκθεση	
• ΣΕΕΝ (2022)	
• XRTC LTD (2022-23), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας	
• XRTC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2021	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μέση Τιμή Καυσίμων VLSFO (2020-2023).....	7
Πίνακας 2: Βασικά Οικονομικά Στοιχεία Μεγάλων Εταιριών 2022.....	11
Πίνακας 3: Μεγάλες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (Στόλος & Κίνηση)	14
Πίνακας 4: Μεσαίες Εταιρίες (2023).....	15
Πίνακας 5: Μικρότερες Εταιρίες (2023).....	17
Πίνακας 6: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών Ανά Γραμμή (2021-2022).....	18
Πίνακας 7 : Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Οχημάτων Ανά Γραμμή (2021-2022).....	18
Πίνακας 8: Σύγκριση Λειτουργικού Κόστους Μεγάλων Εταιριών (2021-2022).....	30
Πίνακας 9: Κόστος Καυσίμων (2021/2022).....	32
Πίνακας 10: Σύγκριση Ευρωπαϊκού/Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου	38
Πίνακας 11: Ανάλυση Περιβάλλοντος	43

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2012-2022).....	11
Γράφημα 2: Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά	12
Γράφημα 3: Οι 10 Μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες.....	14
Γράφημα 4: Εξέλιξη Στόλου ΑΤΤΙCΑ/ΜΙΝΩΙΚΕΣ/ΑΝΕΚ (2002-2022).....	14
Γράφημα 5: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Επιβατών στην Ελλάδα (2012-2022).....	19
Γράφημα 6: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Οχημάτων στην Ελλάδα (2012-2022).....	19
Γράφημα 7: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2023	20
Γράφημα 8: Σύνολο Στόλου ΑΝΕΚ LINES (2012 - 2022).....	23
Γράφημα 9: Σύνολο Στόλου Ομίλου ΑΤΤΙCΑ (2012 - 2022).....	25
Γράφημα 10: Σύνολο Στόλου ΜΙΝΟΑΝ LINES (2012 - 2022).....	28
Γράφημα 11: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους.....	30
Γράφημα 12: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Μεγάλων Εταιριών(2012 - 2022).....	31
Γράφημα 13: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή (2012 - 2022).....	32
Γράφημα 14: ΕΒΙΤDΑ Μεγάλων Εταιριών (2012 - 2022).....	33
Γράφημα 15: Καθαρά Αποτελέσματα Μεγάλες Εταιρίες (2012 - 2022).....	34
Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Μεγάλων Εταιριών (2012 - 2022).....	35
Γράφημα 17: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2014 - 2022).....	36
Γράφημα 18: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2019 - 2022).....	36
Γράφημα 19: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2011 - 2022).....	37
Γράφημα 20: Προφίλ Χρεωκοπίας (2011 - 2022).....	38
Γράφημα 21: Προφίλ ηλικίας στόλου 2023.....	39

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Καιρός να αποδώσουμε Τα του Καίσαρος τω Καίσαρι» είναι ο τίτλος της φετινής Μελέτης. Η αφορμή γι' αυτόν τον τίτλο είναι η δυσαρέσκεια των χρηστών της ακτοπλοΐας για τις υψηλές τιμές των εισιτηρίων. Οι Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις των Μεγάλων Εταιριών, των οποίων τα οικονομικά στοιχεία αναλύονται σε αυτή τη Μελέτη, δείχνουν την αλήθεια των αριθμών. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες παρά τα ζοφερά οικονομικά αποτελέσματα, συνεχίζουν απρόσκοπτα τη λειτουργία των πλοίων τους, συνδέοντας τα νησιά μας με την ενδοχώρα αδιάλειπτα. Γι' αυτό ήρθε η ώρα να αναγνωρίσουμε το ρόλο των ιδιωτικών αυτών εταιριών και να καλέσουμε για άλλη μια φορά όλους τους φορείς και τα εμπλεκόμενα μέρη να εκσυγχρονίσουν τις πολιτικές και το σχεδιασμό λειτουργίας της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες τα τελευταία 15 χρόνια έχουν περάσει, όπως όλες οι εταιρίες μεταφορών μια σειρά εγχώριων και διεθνών κρίσεων με αποτέλεσμα να μην έχουν τα Ιδία Κεφάλαια ώστε να χρηματοδοτήσουν την ανανέωση των στόλων τους, η οποία αποτελεί αναγκαία συνθήκη, σύμφωνα με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς κανονισμούς που στοχεύουν μακροχρόνια, σε πλοία με μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα.

Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη χώρα μας, συνεχίζει την ανοδική της πορεία μετά την πανδημία του κορωνοϊού, χωρίς να έχει φτάσει ακόμα τα επίπεδα της κίνησης του 2019, χρονιάς που αποτέλεσε μία από τις καλύτερες για την ακτοπλοΐα κατά τα τελευταία έτη. Παρά το γεγονός όμως ότι το 2022 ήταν ένα έτος στο οποίο παρατηρήθηκε αρκετά μεγάλη αύξηση στην κίνηση, η δυσθεώρητη αύξηση των καυσίμων επηρέασε τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών, οδηγώντας τα ακόμα και σε ζημίες.

Οι αρχικές εκτιμήσεις για την κίνηση κατά το 2023 είναι ότι θα συνεχισθεί η αυξητική τάση που παρατηρήθηκε το 2022, ώστε η επιβατική κίνηση να ανέλθει στα επίπεδα του έτους 2019. Ωστόσο, οι προκλήσεις που τίθενται από τις πληθωριστικές πιέσεις, την εξέλιξη της ενεργειακής κρίσης, την ραγδαία αύξηση του κόστους χρήματος και τις γενικότερες αρνητικές επιπτώσεις από τις πολεμικές συγκρούσεις στην Ουκρανία, αποτελούν αστάθμητους παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιριών.

Το υψηλό κόστος των καυσίμων το 2022, οδήγησε στην αύξηση των τιμών των εισιτηρίων στα επίπεδα του 35%. Στα μέσα Ιουλίου του 2023, μετά τις διαμαρτυρίες των πολιτών για τη διατήρηση των υψηλών τιμών των εισιτηρίων στα επίπεδα του 2022, η κυβέρνηση ζήτησε άμεσες μειώσεις της τάξης του 20% από τους εκπροσώπους των ακτοπλοϊκών εταιριών, ειδικά στα βασικά λιμάνια (Πειραιάς, Ραφήνα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Βόλος). Κατόπιν κυβερνητικής παρέμβασης, οι εταιρίες προχώρησαν σε κινήσεις συμμόρφωσης μέσω προσφορών ειδικών πακέτων ή οικογενειακών προσφορών

Η κάθε εταιρία, δεδομένου ότι έχει τη δική της εμπορική πολιτική, και δεν μπορεί να εφαρμοστεί ενιαία πολιτική στις εκπτώσεις, προχώρησε στη διαμόρφωση εκπτώτικων πακέτων σύμφωνα με τις δυνατότητές της και την κοινωνική της ευαισθησία.

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ

Το μεταφορικό έργο των επιβατών το 2022, σημείωσε αύξηση της τάξης του 36%, φτάνοντας τη διακίνηση των 17,5 εκατ. επιβατών, ενώ η αύξηση στην κίνηση των οχημάτων ανήλθε στο 12% φτάνοντας τα 3,7 εκατ. οχήματα.

Κι ενώ το δίμηνο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου του 2022 το μεταφορικό έργο των ακτοπλοϊκών εταιριών σημείωσε αύξηση σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2021, η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία στις 24 Φεβρουαρίου του 2022 και τα ζοφερά γεγονότα που επακολούθησαν, επηρέασε αρνητικά την παγκόσμια οικονομία οδηγώντας σε τεράστιες αυξήσεις τιμών στα καύσιμα και σε άλλα βασικά προϊόντα και πρώτες ύλες, ενώ διαταράχθηκαν οι εφοδιαστικές αλυσίδες, οι μεταφορές και οι αγορές χρήματος και κεφαλαίου, επιφέροντας μεγάλη αβεβαιότητα για το άμεσο μέλλον.

Μετά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις των διεθνών τιμών του πετρελαίου και τον υπερδιπλασιασμό των τιμών των ναυτιλιακών καυσίμων, τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια το καλοκαίρι του 2022 ήταν έως και 35% ακριβότερα σε σχέση με το 2021.

ΚΑΥΣΙΜΑ

Το 2022 η μέση τιμή των καυσίμων VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Rotterdam έφτασε στα \$729 έναντι \$506 το 2021. Η αντίστοιχη τιμή από την αρχή του 2023 έχει διαμορφωθεί στα €555, μείωση δηλαδή κατά 24% αλλά εξακολουθεί να παραμένει σε υψηλά επίπεδα.

Πίνακας 1: Μέση Τιμή Καυσίμων VLSFO (2020-2023)

ΕΤΟΣ	VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Rotterdam \$/Tonne
2020	\$328
2021	\$506
2022	\$729
2023 (*)	\$555

*2023 αφορά το πρώτο εξάμηνο

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με χρήση διαφόρων πηγών

Το κόστος καυσίμων σε κανονικές περιόδους αποτελούσε κατά μέσο όρο το 40% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων. Με τις υπέρογκες αυξήσεις των τιμών των καυσίμων, αρχής γενομένης από το τέταρτο τρίμηνο του 2021, το κόστος καυσίμων εκτοξεύτηκε στο 56% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων, σύμφωνα με τα στοιχεία των Μεγάλων εταιριών.

Σύμφωνα με τις εταιρίες, η πρόσφατη απόφαση της HELLENiQ ENERGY για την αλλαγή του τρόπου τιμολόγησης των ναυτιλιακών καυσίμων αποτελεί αρνητικό παράγοντα για τη μείωση των τιμών μέσα στο 2023, ενώ επιπλέον, ως δείκτης αναφοράς θα πάψει να χρησιμοποιείται η τιμή του Marine Gas Oil (MGO), όπως αυτή διαμορφώνεται χρηματιστηριακά διεθνώς.

Πλέον χρησιμοποιείται ως δείκτης αναφοράς η τιμή του πετρελαίου Very Low Sulfur Oil (VLSO). Σύμφωνα με τους ακτοπλόους αυτή η αλλαγή στην παρούσα φάση ισοδυναμεί με αύξηση της τάξης των 100 δολαρίων/τόνο και ποσοστό 20% για το βασικό ναυτιλιακό καύσιμο που χρησιμοποιείται από τις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις (το VLSO, που είναι το καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας θείου που είναι υποχρεωμένα να χρησιμοποιούν τα πλοία τα οποία δεν είναι εφοδιασμένα με πλυντηρίδες/scrubbers συγκράτησης του θείου). Η HELLENiQ ENERGY έχει

απαντήσει πως προσαρμόζεται σε ό,τι κάνουν οι προμηθευτές της και οι ανταγωνιστές της, και υποστηρίζει πως με αυτή την αλλαγή το καύσιμο για την ακτοπλοΐα δεν θα ακριβύνει, αλλά μπορεί να γίνει και φθηνότερο.

ΑΥΞΗΣΗ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ

Το βασικό επιτόκιο του ευρώ αυξήθηκε κατά 25 μονάδες βάσης στις 27 Ιουλίου του 2023, για ένατη φορά από τον Ιούλιο του 2022, και κυμαίνεται πλέον στο 3,75%, στο υψηλότερο επίπεδό του από τον Ιανουάριο του 2001. Η Goldman πάντως προβλέπει πως το βασικό επιτόκιο θα φθάσει στο 4%, καθώς οι τελευταίες εκτιμήσεις κατατείνουν σε παραμονή του πληθωρισμού σε υψηλά επίπεδα.

Οι συνεχείς αυτές αυξήσεις προκαλούν αύξηση στους τόκους των δανείων των εταιριών, με αποτέλεσμα τη δυστοκία των εταιριών αποπληρωμής των δανειακών τους υποχρεώσεων.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ -FUEL EU MARITIME

Ο κύριος στόχος της πρωτοβουλίας «FuelEU Maritime», ως βασικό μέρος του πακέτου «Fit for 55» της Ε.Ε., είναι να αυξήσει τη ζήτηση και τη συνεπή χρήση ανανεώσιμων πηγών καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα και να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον ναυτιλιακό τομέα, διασφαλίζοντας παράλληλα την ομαλή λειτουργία της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Για την Ελλάδα, αναφορικά με τον κανονισμό «FuelEU Maritime», έχει δοθεί εξαίρεση έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2029 στα πλοία της ακτοπλοΐας που προσεγγίζουν λιμάνια νησιών με λιγότερους από 200.000 κατοίκους. Ωστόσο, τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές Πάτρας-Ιταλίας και σε νησιά άνω των 200.000 κατοίκων, από το 2024 θα πρέπει να εφαρμόζουν τους δύο κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το σύστημα εμπορίας ρύπων ETS (Emission Trading System) και το «FuelEU Maritime».

Σύμφωνα με το σύστημα εμπορίας ρύπων ETS, είναι αυτό που η κάθε ακτοπλοϊκή εταιρία θα πρέπει να αγοράζει για κάθε τόνο καυσίμου που καίει, τη χρηματιστηριακή αξία του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει, ενώ παράλληλα η εφαρμογή του κανονισμού της Ε.Ε. «FuelEU Maritime» υποχρεώνει τα πλοία της ακτοπλοΐας να καταναλώνουν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, που είναι και ακριβότερα από το κοινό μαζούτ.

Ενώ στην ποντοπόρο ναυτιλία το πλεονέκτημα της εξαγοράς εμπορίας ρύπων ETS είναι ότι η ευθύνη αυτή περνά στον ναυλωτή (ο ρυπαίνων πληρώνει), ωστόσο κάτι τέτοιο δεν ισχύει για την ακτοπλοΐα καθώς οι ίδιες οι εταιρίες είναι και οι διαχειριστές των πλοίων.

Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) στο πλαίσιο των σκοπών του και των δράσεων πρόωξης ερευνητικών, τεχνολογικών ή/και αναπτυξιακών προγραμμάτων και έργων για την Επιβατηγό Ναυτιλία συνεχίζει να χρηματοδοτεί με ίδιους πόρους την εκπόνηση ερευνητικών έργων μέσω συμβάσεων ανάθεσης σε Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και Ερευνητικά Κέντρα της χώρας.

Συγκεκριμένα υπέγραψε Πλαίσιο Συνεργασίας τριετούς διάρκειας με το Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών/Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών) με αντικείμενο τη βέλτιστη ανάπτυξη και δομή λειτουργίας ολοκληρωμένων συστημάτων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά (O.P.S.), στα πλοία της επιβατηγού ναυτιλίας σε λιμένες της Ελλάδας και του εξωτερικού στους οποίους δραστηριοποιούνται τα μέλη του συνδέσμου.

Αντίστοιχη δραστηριότητα έχει και το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος το οποίο δρα και ως σύμβουλος του Υπουργείου Ναυτιλίας. Τα δύο μέρη επενδύουν εκατοντάδες χιλιάδες Ευρώ στην Έρευνα και Ανάπτυξη του κλάδου της ακτοπλοΐας ερευνώντας τις εναλλακτικές πηγές καυσίμων.

ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Δεδομένου ότι το 41% των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων που είναι σήμερα δρομολογημένα, το 2035 θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών, η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού στόλου είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος.

Με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα μεταχειρισμένα πλοία που να πληρούν τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, η μόνη λύση είναι η κατασκευή νέων πλοίων. Τα προβλήματα που τίθενται είναι ποικίλα, με τα σημαντικότερα να είναι το είδος καυσίμου που θα χρησιμοποιούν τα νέα αυτά πλοία και πώς θα χρηματοδοτηθούν. Η απροθυμία των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν την ακτοπλοϊκή αγορά καθώς και τα δυσχερή οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελούν τροχοπέδη στην ανανέωση του στόλου.

Επιπροσθέτως τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία που δύνανται να δραστηριοποιηθούν στις λιμενικές υποδομές των Ελληνικών νησιών πρέπει να είναι συγκεκριμένων προδιαγραφών σε μέγεθος και χωρητικότητα, αλλά και σε ελκτικές δυνατότητες, προσαρμοσμένα στις ανάγκες των Ελληνικών λιμένων.

Ενώ έχουν τεθεί οι προθεσμίες για την επίτευξη της μείωσης των αέριων ρύπων, εντούτοις τεχνολογικά δεν έχουν ακόμα επιτευχθεί οι βιώσιμες λύσεις για την αντικατάστασή τους από ανανεώσιμες πηγές, όπως ο ηλεκτρισμός, τα βιοκαύσιμα, η αμμωνία, το υδρογόνο, η μεθανόλη κ.ά.

Τα σχέδια για ναυπήγηση νέων πλοίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι πολύ περιορισμένα. Ο όμιλος Attica μόνο, ολοκλήρωσε το 2022 την κατασκευή τριών μικρών υπερσύγχρονων πλοίων τύπου Aero Catamaran, τα οποία δρομολογήθηκαν στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, σηματοδοτώντας το τέλος εποχής των «ιπτάμενων δελφινιών» που επί 40 και πλέον χρόνια εξυπηρετούσαν τις συγκοινωνιακές ανάγκες των νησιών.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας προχωρεί στο σχεδιασμό και τη θέσπιση των κριτηρίων για την αντικατάσταση των πλοίων της ακτοπλοΐας, με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων και την “πράσινη” μετάβαση του στόλου. Για τον λόγο αυτό αποσκοπεί στη δημιουργία ενός ιδιωτικού ταμείου, για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου μέσα από διεθνή διαγωνισμό που θα χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης (RRF). Ο σύμβουλος θα πρέπει να προχωρήσει σε σύνταξη μελέτης που να προσδιορίζει τις χρηματοδοτικές ανάγκες για την ανανέωση του στόλου συνοδευόμενη από τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα που αφορούν την προτεινόμενη τεχνολογία αλλά και τα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου στόλου.

Κεντρική ιδέα του σχεδιασμού, είναι, ότι όποιος πλοιοκτήτης λάβει χρηματοδότηση μέσα από το ειδικό ταμείο που θα δημιουργηθεί, θα είναι υπόχρεος δρομολόγησης του πλοίου για όλα τα χρόνια στον Ελλαδικό χώρο και δεν θα μπορεί να το μισθώσει ή να το πουλήσει σε άλλη χώρα. Οι εταιρίες ευελπιστούν ότι οι πολυετείς συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως μέσο που θα βοηθήσει την τραπεζική χρηματοδότηση σε συνδυασμό με τα προαναφερόμενα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Στην Ιταλία έχουν καταρτίσει ήδη πρόγραμμα ανανέωσης και πράσινης μετάβασης του στόλου έχοντας ήδη εξασφαλίσει έγκριση από την ΕΕ για την χρηματοδότηση τους με €500 εκατ. από τον Ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό στο πλαίσιο του Ταμείου Ανάκαμψης.

ESG - ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE

Η Attica Group έχει αναπτύξει Πολιτική Βιώσιμης Ανάπτυξης που περιγράφει τις αρχές αναφορικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη και διαχείριση κοινωνικών και περιβαλλοντικών θεμάτων καθώς επίσης και θεμάτων διακυβέρνησης (ESG) σε 3 κύριες Διαστάσεις (Διακυβέρνηση, Κοινωνική, Περιβαλλοντική) και 5 Ενότητες (Διοίκηση, Κοινωνία, Εργαζόμενοι, Πελάτες, Περιβάλλον).

ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ

Ο νόμος για την δημιουργία ενός πλήρους και βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων στην χώρα ψηφίστηκε πριν δέκα χρόνια ενώ από τότε απαιτήθηκαν πολλές τροποποιήσεις και προσθήκες στο νομικό πλαίσιο για να ξεπεραστεί ένα πλήθος εμποδίων. Σύμφωνα με το υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων τα πρώτα δοκιμαστικά δρομολόγια των υδροπλάνων θα ξεκινήσουν το καλοκαίρι του 2023.

Τα υδατοδρόμια, σε Πάτρα, Παξούς και Κέρκυρα είναι τα μόνα εξολοκλήρου αδειοδοτημένα και έτοιμα προς λειτουργία, με ανάδοχο την Ελληνικά Υδατοδρόμια, η οποία διαθέτει κοινούς μετόχους με την Grecian Air Seaplanes, που θα αναλάβει το πτητικό έργο των υδροπλάνων (Η Hellenic Seaplanes δίνει το παρών και στους δυο τομείς αδειοδότηση/κατασκευή υδατοδρομίων και πτήσεις).

ΔΙΑΣΩΣΗ ANEK

Η υλοποίηση της διαδικασίας συγχώνευσης με απορρόφηση της ANEK από την Attica Group κατόπιν της από 26.09.2022 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ANEK, σε συνέχεια της συμφωνίας της Attica Group με τους βασικούς πιστωτές και μετόχους της εταιρίας που εκπροσωπούν ποσοστό 57,7% του συνολικού κεφαλαίου της αναμένεται να ολοκληρωθεί καθώς έλαβε την έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού χρειάστηκε να κάνει τρεις ακροάσεις ώστε να ακούσει όλα τα επιχειρήματα των δύο εταιριών, Attica Group και ANEK, που υποστηρίζουν τη συγχώνευση, τα επιχειρήματα του ανταγωνισμού (Μινωϊκές στη γραμμή της Κρήτης, Grimaldi στις γραμμές της Ιταλίας, SeaJets και Golden Ferries στις Κυκλάδες κ.α.) αλλά και όλους όσους επηρεάζονται από τη συναλλαγή, όπως πράκτορες, μεταφορείς, επιμελητήρια κ.α.

Για πρώτη φορά, η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού κλήθηκε να αποφασίσει για μία συγχώνευση όχι δύο εύρωστων οικονομικά εταιριών που η σύμπραξή τους απειλεί τον ανταγωνισμό, αλλά για μια περίπτωση διάσωσης, δεδομένου ότι η ANEK, κινδύνευε άμεσα με χρεωκοπία.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η οικονομική κατάσταση των τριών Μεγάλων Εταιριών για το έτος 2022 αποτυπώνεται στον Πίνακα 2 με τα βασικά οικονομικά στοιχεία αυτών:

Πίνακας 2: Βασικά Οικονομικά Στοιχεία Μεγάλων Εταιριών 2022

ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	ΕΒΙΤΔΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ
ATTICA GROUP	530,242,000 €	-463,555,000 €	57,750,000 €	17,488,000 €
ANEK LINES	180,012,000 €	-169,471,000 €	800,000 €	-19,981,000 €
MINOAN LINES	92,885,000 €	-90,561,000 €	2,331,000 €	-18,344,000 €

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το ύψος των ζημιών των τριών εταιριών το 2021 είχε ανέλθει σε περίπου €71 εκατ. συνολικά, ενώ σωρευτικά τα έτη 2020-2022 το σύνολο των ζημιών τους άγγιξαν τα €155 εκατ.

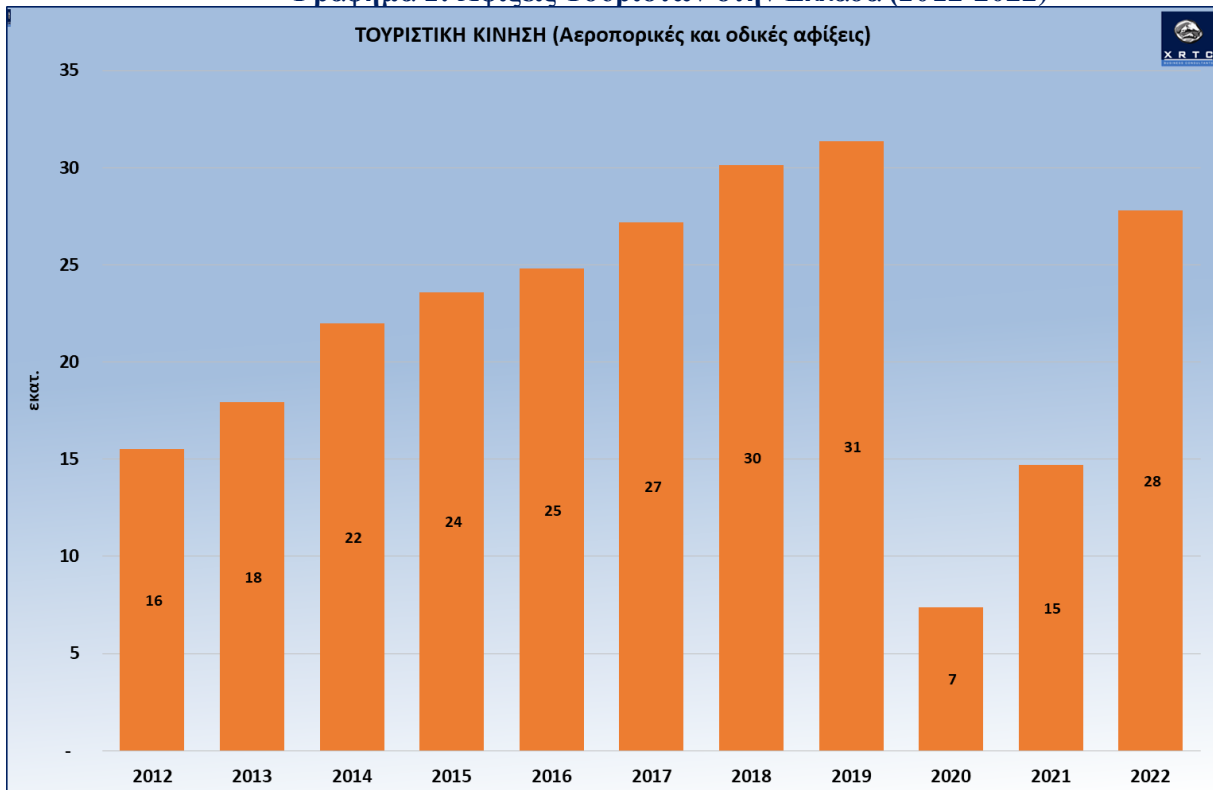
Αξίζει να σημειωθεί ότι η κερδοφορία της Attica Group το 2022 οφείλεται στην πολιτική hedging για τις τιμές των καυσίμων που εφαρμόζει, καθώς προ των εσόδων του hedging καταγράφονται ζημιές ύψους €9,6 εκατ.

Οι σταθεροποιητικές τάσεις που υπάρχουν από τις αρχές του 2023 στις τιμές των καυσίμων, συνοδευόμενες από απόψεις ειδικών για σταθερότητα και πωτικές τάσεις στην αξία του πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο στη διάρκεια του έτους, δημιουργούν μια αισιοδοξία για την οικονομική πορεία των εταιριών. Παρόλα αυτά η άνοδος του πληθωρισμού και των επιτοκίων καθώς και άλλοι αστάθμητοι παράγοντες μεταξύ αυτών και οι γεωπολιτικοί αποτελούν κινδύνους για την οικονομική ευρωστία των εταιριών.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Το 2022 η εισερχόμενη τουριστική κίνηση ανήλθε στα 27,8 εκατ. τουριστών, αυξημένος κατά 89% σε σχέση με το 2021 πλησιάζοντας το υψηλό των 31 εκατ. τουριστών του 2019.

Γράφημα 1: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2012-2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι ταξιδιωτικές εισπράξεις σε ονομαστικούς όρους αυξήθηκαν κατά 68,3% το 2022 σε σχέση με το 2021, φθάνοντας στο 97,2% του αντίστοιχου επιπέδου εισπράξεων του 2019. Η αύξησή τους όμως σε πραγματικούς όρους, όπως προσεγγίζεται βάσει του σταθμισμένου δείκτη τιμών καταναλωτή για τον τουρισμό, για το 2022 ανήλθε σε 48,9% έναντι του 2021, με ποσοστό ανάκτησης σε σταθερές τιμές 90,2%. Το 2022 οι αφίξεις μη κατοίκων κατέγραψαν αύξηση 89,3% έναντι του 2021, με ποσοστό ανάκτησης 88,8%. Σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες η Ελλάδα παρέμεινε στην τέταρτη θέση από πλευράς αφίξεων (μετά την Ισπανία, την Ιταλία και την Τουρκία), έχοντας αυξήσει το μερίδιό της στις αφίξεις ταξιδιωτών σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες.

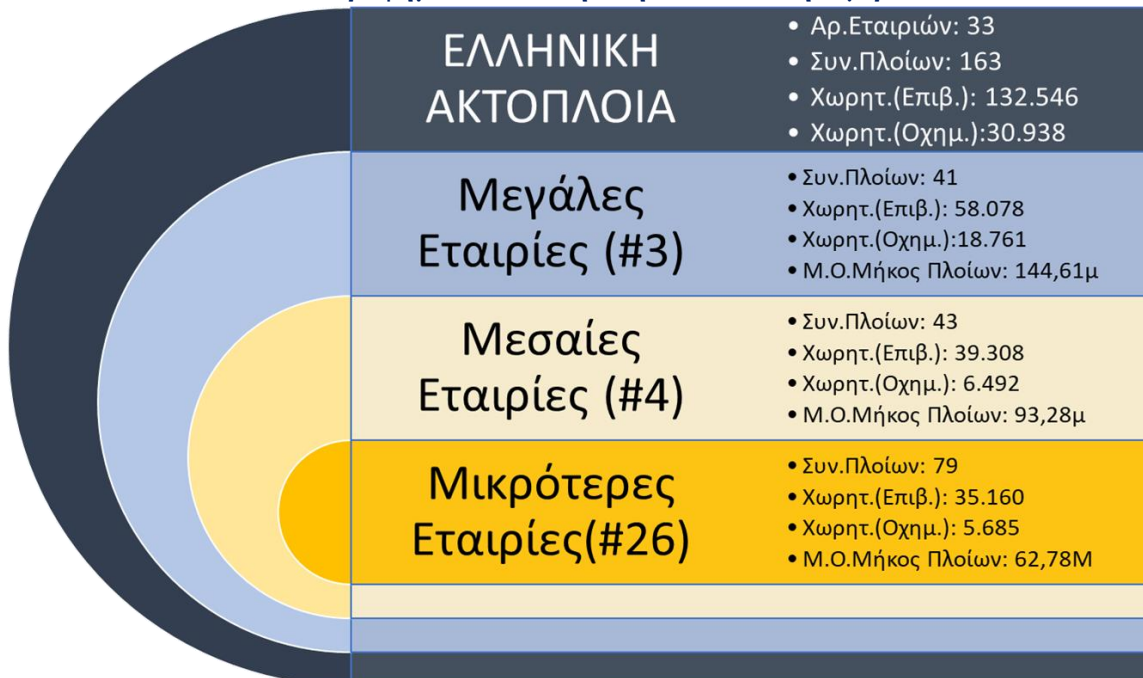
Σύμφωνα με την έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννη Στουρνάρα, εκφράζεται συγκρατημένη αισιοδοξία για την πορεία του ελληνικού τουρισμού το 2023. Η ανάκαμψη του τουριστικού τομέα αναμένεται να συνεχιστεί, αλλά με βραδύτερους ρυθμούς, λόγω των πληθωριστικών πιέσεων, της υποτονικής οικονομικής ανάπτυξης και του συνεχιζόμενου πολέμου Ρωσίας-Ουκρανίας, επισημαίνει η έκθεση και προσθέτει: «Το αυξημένο κόστος ζωής αναμένεται να οδηγήσει σε μετατόπιση των προτιμήσεων των ταξιδιωτών υπέρ φθηνότερων προορισμών και πλησιέστερων στον τόπο διαμονής τους».

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Το καλοκαίρι του 2023, 150 ακτοπλοϊκά πλοία εξυπηρετούν καθημερινά 115 νησιά της χώρας, είτε συνδέοντάς τα με την ενδοχώρα είτε πραγματοποιώντας συνδέσεις μεταξύ τους. Κατηγοριοποιήσαμε τις 33 εταιρίες σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος του στόλου τους, το είδος των πλοίων τους και τα χαρακτηριστικά τους αλλά και τη δημοσιοποίηση των οικονομικών τους στοιχείων (Γράφημα 2).

Γράφημα 2: Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Έτσι στην πρώτη κατηγορία των «Μεγάλων Εταιριών» συμπεριλαμβάνονται η ΑΤΤΙΚΑ, η ΑΝΕΚ (εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών) και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ, μέρος του ιταλικού ομίλου Grimaldi,

οι οποίες πέραν των στόλων τους δημοσιοποιούν τα οικονομικά τους στοιχεία, τα οποία χρησιμεύουν στην εις βάθος ανάλυσή τους.

Η εταιρία Seajets παρά τον μεγάλο στόλο της, συμπεριλαμβάνεται στις «Μεσαίες Εταιρίες» εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν δημοσιεύει τα οικονομικά της στοιχεία και δεν μπορούμε να τη συμπεριλάβουμε στην οικονομική ανάλυσή μας.

Μεγάλες Εταιρίες

Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται ο όμιλος ΑΤΤΙCΑ, ο όμιλος ΑΝΕΚ, και ο όμιλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ, τα επιχειρηματικά μοντέλα των οποίων περιγράφονται ως εξής:

Η εταιρία ΑΤΤΙCΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ με διακριτικό τίτλο «ΑΤΤΙCΑ GROUP» ή όμιλος ΑΤΤΙCΑ, είναι αμιγώς εταιρία συμμετοχών και ως εταιρία συμμετοχών δεν έχει δραστηριότητα. Η εταιρία μέσω των θυγατρικών της εταιριών δραστηριοποιείται στην επιβατηγό ναυτιλία.

Ο Όμιλος της ΑΝΕΚ αποτελείται από:

- τη Μητρική Εταιρία ΑΝΕΚ Α.Ε. (κλάδος επιβατηγού ναυτιλίας),
- την ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (κλάδος επιβατηγού ναυτιλίας),
- την ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ Α.Ε. (παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού - κλάδος εμφιάλωσης νερού),
- τη ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε. (τυποποίηση και εμπορία αγροτικών προϊόντων και ειδών συσκευασίας - κλάδος βιομηχανίας),
- την ΑΝΕΚ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ - ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (τουρισμός, παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών κ.λπ. - κλάδος τουρισμού),
- την ΑΝΕΚ LINES ITALIA S.r.l. (πρακτόρευση και αντιπροσώπευση ναυτιλιακών εταιριών - κλάδος τουρισμού).

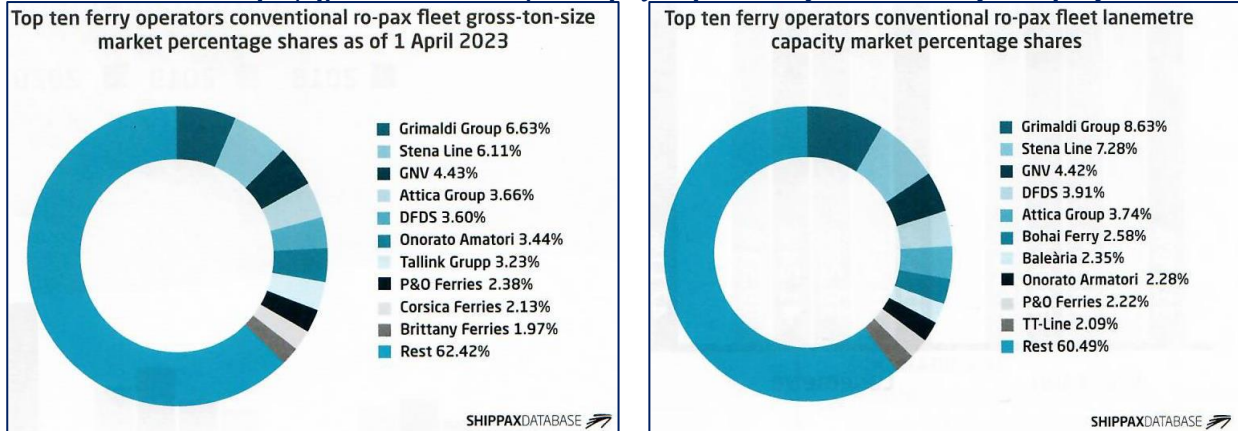
Ο όμιλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ αποτελείται από την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ και της θυγατρικής αυτής Μinoan Italia S.p.A. και ανήκει στον Ιταλικό όμιλο Grimaldi.

Από το 2015 ο στόλος τους δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις. Η παραλαβή των τριών Aero Catamaran ανέβασε τον αριθμό του στόλου στα 45 πλοία των οποίων ο μέσος όρος ηλικίας τους ανεβαίνει σταθερά φτάνοντας τα 25 έτη.

Δύο από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς ομίλους της Ευρωπαϊκής αγοράς δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, η ΑΤΤΙCΑ και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ.

Σύμφωνα με το περιοδικό Shippax Market 2023 (Γράφημα 3), ο όμιλος Grimaldi καταλαμβάνει την πρώτη θέση στους 10 μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς ομίλους διαχείρισης συμβατικών επιβατικών/οχηματαγωγών πλοίων παγκοσμίως τόσο σε επίπεδο μεγέθους στόλου (Gross Ton Size) όσο και σε επίπεδο χωρητικότητας οχημάτων. Ο όμιλος Attica καταλαμβάνει αντίστοιχα την 4η και 5η θέση αποδεικνύοντας το μέγεθος της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς.

Γράφημα 3: Οι 10 Μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες



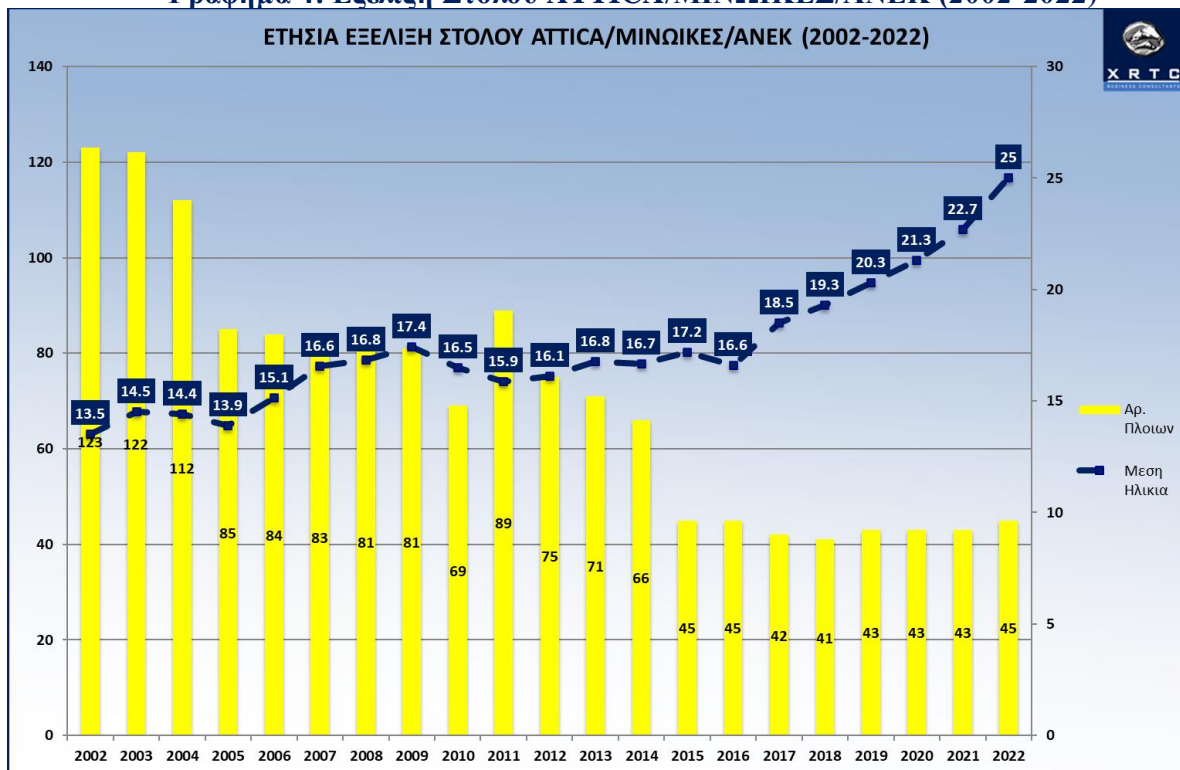
Πηγή: Shippax

Πίνακας 3: Μεγάλες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (Στόλος & Κίνηση)

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	33	6,100,000	1,000,000	420,000
Minoan Lines	4	906,000	161,000	84,000
ANEK	8	809,000	186,000	115,000
Σύνολο 2022	45	7,815,000	1,347,000	619,000
Σύνολο 2021	43	3,626,129	640,805	498,408
Ποσοστιαία Μεταβολή		116%	110%	24%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 4: Εξέλιξη Στόλου ΑΤΤΙΚΑ/ΜΙΝΩΙΚΕΣ/ΑΝΕΚ (2002-2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα 45 πλοία των Μεγάλων Εταιριών, αποτελούν τους στυλοβάτες της αγοράς αφού διακινούν επιβάτες και προπάντων το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων από και προς τα νησιά. Καλύπτουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τις ανάγκες των κατοίκων στη νησιωτική χώρα με μεγάλα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία των οποίων ο μέσος όρος μήκους είναι τα 145μ.

Μεσαίες Εταιρίες

Σε αυτήν την κατηγορία εντάξαμε τέσσερις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο τόσο σε κύριες, όσο και σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές. Η μεγαλύτερη εξ' αυτών είναι η Seajets η οποία δραστηριοποιείται κυρίως με ταχύπλοα πλοία.

Οι εταιρίες Fast Ferries, Levante Ferries και Golden Star Ferries δραστηριοποιούνται με συμβατικά πλοία καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η Seajets χρησιμοποιεί τα περισσότερα ταχύπλοα πλοία της μόνο κατά την υψηλή τουριστική περίοδο.

Πίνακας 4: Μεσαίες Εταιρίες (2023)

ΕΤΑΙΡΙΑ	Ιδιότητα	Δρομολογημένα
SEAJETS	29	16
FAST FERRIES	4	4
LEVANTE FERRIES	6	4
GOLDEN STAR FERRIES	4	3
ΣΥΝΟΛΟ	43	27

Πηγή: XRTC ΕΠΕ από δημοσιεύματα/Ιστοσελίδες Εταιριών

Η αναφορά μας εδώ γίνεται πάντα σε επίπεδο στόλου και μόνο, καθώς αυτές οι εταιρίες δεν δημοσιοποιούν οικονομικά ή άλλου είδους στοιχεία. Τα στοιχεία των στόλων προέρχονται από τις ιστοσελίδες των εταιριών, ενώ τα στοιχεία για τις αγοραπωλησίες των πλοίων προέρχονται από το διαδίκτυο και από πηγές της αγοράς.

SEAJETS

Η εταιρία Seajets συμφερόντων του κ. Μάριου Ηλιόπουλου αποτελεί τη μεγαλύτερη ιδιωτική Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία με στόλο 29 πλοία (24 ταχύπλοα και 5 συμβατικά). Διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο ταχυπλόων παγκοσμίως και εξυπηρετεί 33 νησιά στις Κυκλάδες τόσο με σύνδεση από Πειραιά, Λαύριο, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, Ραφήνα όσο και με ενδοκυκλαδικές συνδέσεις. Παρά το γεγονός ότι ο στόλος της αποτελείται από 29 πλοία, το 2023 έχει δρομολογήσει τα 16.

Το 2022 η εταιρία αγόρασε το Speedrunner 3, το τελευταίο πλοίο της Aegean Speed, ενώ το Νοέμβριο του 2022, αγόρασε από τη Νορβηγική Color Line το Superstar II (πρώην Color Viking) έναντι €8 εκατ. (VesselsValue), μεταφορικής ικανότητας 1.460 επιβατών (148 κρεβάτια) και 340 I.X. (510 lane meters). Το πλοίο κατασκευάστηκε στη Δανία το 1985 (Nakskov Skibsværft) για λογαριασμό της δανέζικης DSB Færger.

Η εταιρία, κάθε χρόνο προσαρμόζει τα δρομολόγιά της και προσθέτει νέα κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου όταν αυτό απαιτείται. Απολαμβάνει λοιπόν τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα των ταχυπλόων που δραστηριοποιούνται μόνο την περίοδο υψηλής ζήτησης.

Με ενδιαφέρον παρακολούθησε η ακτοπλοϊκή αγορά τις κινήσεις του Μάριου Ηλιόπουλου, επικεφαλής της Seajets, για τη ματαιώση της συγχώνευσης της ANEK με την Attica Group, η οποία ελέγχεται από την Τράπεζα Πειραιώς, την οποία ενέκρινε με πρόσφατη απόφασή της ομόφωνα η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Μετά τις προσπάθειες να ματαιώσει τη μεταβίβαση της Attica στη Strix Holding, προχώρησε σε εξαγορές μετοχών της MIG σε μια απόπειρα να μην αποκτήσει η τράπεζα

Πειραιώς τον έλεγχο της. Τελικά προχώρησε σε πώληση του πακέτου των μετοχών της MIG που είχε συγκεντρώσει μετά τη δημόσια πρόταση της τράπεζας. Τέλος κατέθεσε δύο προτάσεις αγοράς της ANEK, οι οποίες απορρίφθηκαν από τους πιστωτές ως έχουσες ρίσκα εκτέλεσης, μελλοντικής λειτουργίας αλλά και χαμηλού τιμήματος.

FAST FERRIES

Η Fast Ferries ιδρύθηκε από τους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη και δραστηριοποιείται σήμερα με τέσσερα πλοία, τρία συμβατικά και ένα ταχύπλοο στις γραμμές Ραφήνα – Άνδρος- Τήνος- Μύκονος, Νάξος-Πάρος-Κουφονήσια και Πειραιά-Σύρο-Μύκονο-Νάξο.

Η εταιρία σε συνεργασία με τη Minoan Lines ξεκίνησαν ένα συνδυαστικό πρόγραμμα δρομολογίων που περιλαμβάνει καθημερινές αναχωρήσεις από Πειραιά και Ηράκλειο Κρήτης προς/από Μύκονο – Πάρο – Σαντορίνη. Επιπλέον, σε τακτική βάση προσφέρονται δρομολόγια προς τη Σύρο, την Ίο και τη Νάξο.

Για τον σκοπό αυτό, τα ταχύπλοα πλοία, HSC Santorini Palace και HSC Thunder, θα εκτελούν συνδυαστικά δρομολόγια από Πειραιά και Ηράκλειο αντίστοιχα, παρέχοντας τη δυνατότητα για τακτική, γρήγορη και ασφαλή σύνδεση των νησιών των Κυκλάδων με τον Πειραιά και το Ηράκλειο αλλά και μεταξύ τους.

LEVANTE FERRIES

Η Levante Ferries, συμφερόντων Γιώργου Θεοδόση έχει 6 πλοία και δραστηριοποιείται κυρίως στη γραμμή Πάτρας/Κυλλήνης – Ζακύνθου-Κεφαλλονιάς, Ιθάκης .

Η εταιρία αγόρασε και μετασκεύασε το πλοίο «Smyrna di Levante» το οποίο ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2022 το φιλόδοξο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Σμύρνη. Δυστυχώς 50 ημέρες αργότερα η εταιρεία ανακοίνωσε την αναστολή των δρομολογίων. Οι κύριοι λόγοι που ναυάγησε το εν λόγω εγχείρημα είναι ότι τα δρομολόγια ξεκίνησαν σε μία περίοδο τουριστικά σχεδόν νεκρή ενώ παράλληλα η ενεργειακή κρίση και το αυξημένο κόστος καυσίμων κατέστησαν το δρομολόγιο ζημιογόνο. Επιπροσθέτως η χαμηλή τιμή του πετρελαίου κίνησης των φορτηγών στην Τουρκία λόγω κυβερνητικών επιδοτήσεων, μείωσε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της θαλάσσιας μεταφοράς.

GOLDEN STAR FERRIES

Η εταιρία αγόρασε τον Μάρτιο του 2022 από την Ιαπωνική εταιρία K-LINE το πλοίο «Silver Queen». Μετά την ολοκλήρωση της μετασκευής του και τη μετονομασία του σε «Andros Queen», δρομολογήθηκε στη γραμμή Ραφήνα-Κυκλάδες. Επίσης η εταιρία προχώρησε στην αγορά του «Gotlandia II» ενός ταχύπλοου Monohull, το οποίο κατασκευάστηκε στα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri το 2006. Η χωρητικότητά του είναι 6554 GT και το βύθισμά του είναι 3,3 μέτρα. Το ολικό μήκος του (LOA) είναι 122 μέτρα και το πλάτος του είναι 16,65 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει μέχρι 780 επιβάτες και 160 ΙΧ. και αναπτύσσει ταχύτητα 35 κόμβων.

Μικρότερες Εταιρίες

Σε αυτήν την κατηγορία εντάξαμε 26 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο κυρίως σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές. Η αναφορά μας εδώ γίνεται πάντα σε επίπεδο στόλου και μόνο καθώς αυτές οι εταιρίες δεν δημοσιοποιούν οικονομικά ή άλλου είδους στοιχεία. Τα στοιχεία των στόλων προέρχονται από τις ιστοσελίδες των εταιριών, ενώ τα στοιχεία για τις αγοραπωλησίες των πλοίων προέρχονται από το διαδίκτυο και από πηγές της αγοράς.

Πίνακας 5: Μικρότερες Εταιρίες (2023)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ	ΤΑΧΥΠΛΟΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΓΡΑΜΜΕΣ 2023
1	AEGEAN FLYING DOLPHINS		3	3	35	Πειραιάς- Αίγινα- Αγκίστρι, Βόλος -Σποράδες
2	AEGEAN SEA LINES	1		1	43	Πειραιάς- Δυτικές & Νότιες Κυκλάδες
3	AGIA MARINI	1		1	43	Χίος- Ψαρά
4	AGIOREITIKES GRAMMES	7	2	9		Ουρανούπολη- Άγιο Όρος
5	ALPHA LINES		1	1	21	Πειραιάς - Πόρος-Υδρα- Σπέτσες
6	ANE KALYMNOU	2		2	26	Κάλυμνος-Αστυπάλαια-Κως-Μασιχάρι- Ψέριμος
7	ANENDYK	6		6	36	Χώρα Σφακιών- Γαύδος
8	ANES FERRIES	4		4	40	Πειραιάς-Αίγινα, Βόλος- Εύβοια-Σποράδες
9	ANMEZ AE (ZANTE FERRIES)	2		2	35	Πειραιάς - Δυτικές & Νότιες Κυκλάδες, Αλεξανδρούπολη- Σαμοθράκη- Λήμνος
10	DODEKANISSOS SEAWAYS	1	2	3	26	Δωδεκάνησα/Ανατολικό Αιγαίο
11	GOUTOS LINES	1		1	51	Λαύριο- Κέα- Κύθνος
12	IONIAN SEA FERRIES	5		5		Κεφαλονιά-Ζάκυνθος
13	IONION P.LINES	1	1	1	34	Αστακός-Κεφαλονιά-Ιθάκη-Λευκάδα-Ζάκυνθος
14	JOY CRUISES	1	1	2	32	Κέρκυρα -Παζοί
15	KARYSTIA	1		1	38	Λαύριο- Κέα- Κύθνος
16	KERKYRA LINES	9	1	10	30	Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα-Παζοί- Διαπόντια
17	KERKYRA SEAWAYS	6		6	30	Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα-Παζοί
18	LAFASI	2		2		Κάλυμνος- Κως- Λέρος- Μποντρούμ
19	NOBEL MARITIME	3		3	39	Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα- Ιταλία-Αλβανία
20	SAOS FERRIES	4		4	20	Ρόδος- Χάλκη-Σύμη- Τήλος-Νίσυρος-Κως-Κάλυμνος
21	SARONIC FERRIES	5		5	26	Πειραιάς- Αίγινα, Αγκίστρι, Μέθανα, Πόρος
22	SEBECO LINES	2		2	5	Ρόδος- Σύμη
23	SKYROS N.E.	1		1	36	Κύμη- Σκύρος
24	SMALL CYCLADES LINES	1		1	37	Αμοργός- Κουφονήσια- Νάξος-Ιος-Θήρα
25	STAR GEM	1		1	19	Κως- Νίσυρος- Ρόδος - Τήλος
26	TRITON FERRIES	2		2	36	Λαύριο- Κέα- Κύθνος, Νεάπολη- Κύθηρα-Αντικύθηρα
		69	11	79	32	

Πηγή: ΣΕΕΝ

Η Aegean Sea Lines του ομίλου Ευγενίδη αγόρασε το cruise ship «Rosella» το οποίο χτίστηκε από το ναυπηγείο Wärtsilä Turku shipyard, Finland για την SF Line το 1980. Το πλοίο που μετά τη μετασκευή του μετονομάστηκε σε «Anemos», δρομολογήθηκε στις Δυτικές Κυκλάδες. Ο όμιλος επέστρεψε στην ακτοπλοΐα μετά την πώληση, τον Απρίλιο του 2022, του «Speedrunner III» στη Seajets του κ. Μάριου Ηλιόπουλου.

Πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές από τις παραπάνω εταιρίες πάρα το γεγονός ότι έχουν τοπικό χαρακτήρα παρουσιάζουν καινοτόμες διαχειριστικές δομές, υιοθετούν προγράμματα καρτών προνομίων, κρατήσεις on line, Web check in, e-tickets όπως οι μεγαλύτερες εταιρίες και εξελίσσουν το προϊόν της ακτοπλοΐας. Επίσης τονίζουμε ότι οι περισσότερες από τις εταιρίες αυτές επισκευάζουν ή και σε κάποιες περιπτώσεις χτίζουν τα πλοία τους στην Ελλάδα γεγονός που χρήζει ιδιαίτερης ευαρέσκειας και στήριξης από το κράτος αλλά και όλους τους δημόσιους φορείς. Βασική προϋπόθεση όμως αποτελεί η ανάπτυξη εταιρικού προφίλ με στόχο να μπορέσουν να αντλήσουν τραπεζικά κεφάλαια.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ

Η ανάπτυξη των νησιών μας στηρίζεται αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα. Η ακτοπλοΐα συνδέει 115 κατοικήσιμα νησιά στα οποία ζει το 14,6% του πληθυσμού της χώρας. Από αυτά τα νησιά μόνο τα 25 διαθέτουν αεροδρόμιο, οι ενδομεταφορές εξυπηρετούνται μόνο διά θαλάσσης, ενώ το 85% των εμπορευματικών αναγκών των νησιών και το σύνολο της τροφοδοσίας τους καλύπτονται με τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Τα στατιστικά στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), επιβεβαιώνουν αύξηση στη μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων το 2022 σε σχέση με το 2021. Όσον αφορά τους επιβάτες η αύξηση έφτασε το 36% το 2022, έναντι 44% το 2021 σε σχέση με το 2020, ενώ όσον αφορά τα οχήματα στο σύνολό τους (αυτοκίνητα και φορτηγά) έφτασε στο

12% το 2022, έναντι 37% το 2021 σε σχέση με το 2020 (Πίνακες 6&7). Σημειώνεται ότι η ΕΛΣΤΑΤ δεν έχει δημοσιοποιήσει το διαχωρισμό αυτοκινήτων και φορτηγών.

Πίνακας 6: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών Ανά Γραμμή (2021-2022)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2021	2022	Δ%
Αργοσαρωνικού	1,600,690	2,276,353	42%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	52,914	66,645	26%
Πειραιώς-Κρήτης	1,191,120	1,711,462	44%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	306,193	757,742	147%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	588,974	736,349	25%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	914,231	1,123,248	23%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	1,825,150	2,635,580	44%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	643,908	920,183	43%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	437,503	570,071	30%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	415,491	574,962	38%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	1,527,804	2,195,265	44%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	663,924	758,467	14%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	671,027	900,838	34%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	360,195	447,743	24%
Λοιπές	1,647,247	1,850,766	12%
ΣΥΝΟΛΟ	12,846,371	17,525,674	36%

Πηγή: XRTC/ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 7 : Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Οχημάτων Ανά Γραμμή (2021-2022)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2021	2022	Δ%
Αργοσαρωνικού	282,983	297,162	5%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	18,819	21,116	12%
Πειραιώς-Κρήτης	514,239	560,531	9%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	51,000	59,300	16%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	222,186	247,862	12%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	155,438	158,758	2%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	347,132	367,130	6%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	163,897	189,954	16%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	154,605	177,329	15%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	153,504	190,063	24%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	377,116	453,718	20%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	167,357	166,257	-1%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	241,318	286,661	19%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	150,480	164,048	9%
Λοιπές	278,091	320,401	15%
ΣΥΝΟΛΟ	3,278,165	3,660,290	12%

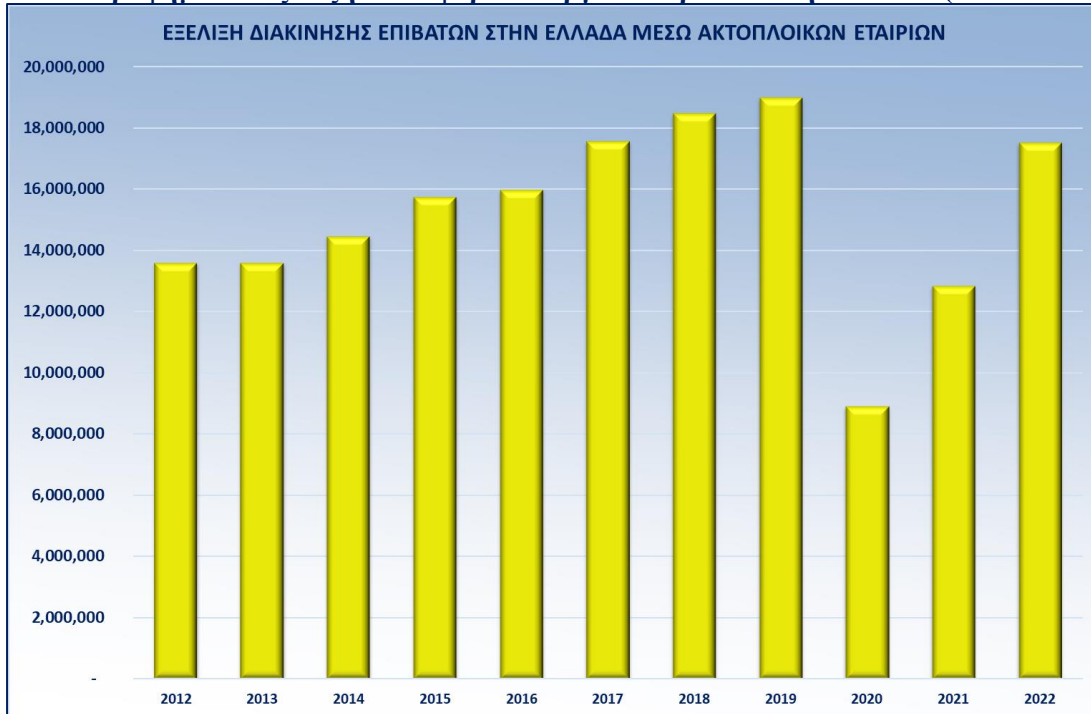
Πηγή: XRTC/ΕΛΣΤΑΤ

Η ζήτηση του μεταφορικού έργου των επιβατών και των οχημάτων αυξάνεται διαρκώς από το 2013, με εξαίρεση το 2020 που μειώθηκε δραματικά λόγω της πανδημίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης συγκεντρώνεται κατά τους θερινούς μήνες.

Η αύξηση του 36% στους επιβάτες το 2022 σε σχέση με το 2021 είναι πολύ μεγάλο ποσοστό που μεταφράζεται σε 4,7 εκατ. περισσότερους επιβάτες.

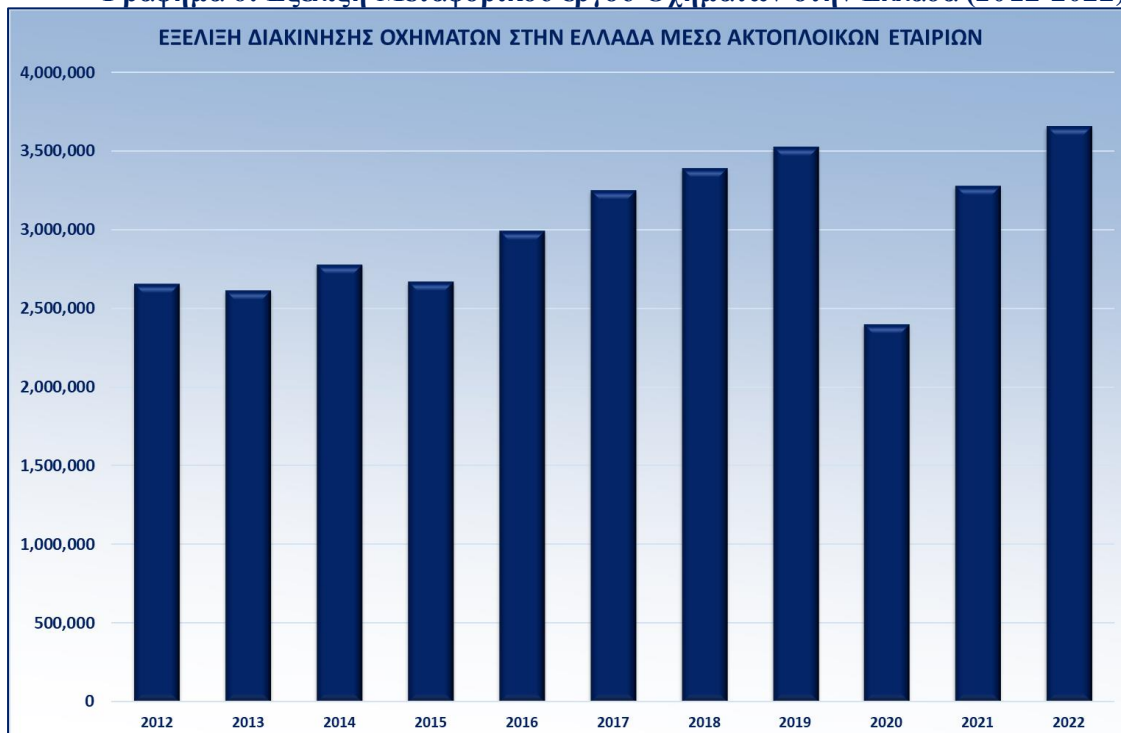
Η αύξηση της κίνησης του 2022 για τα οχήματα μπορεί να μην είναι τόσο θεαματική όσο στους επιβάτες, είναι όμως μεγάλη αφού φτάνει το 12%, που μεταφράζεται σε 382 χιλ. οχήματα παραπάνω σε σχέση με το 2021. Επιπροσθέτως τα οχήματα ξεπέρασαν τον αντίστοιχο αριθμό μεταφερθέντων οχημάτων του 2019, έτους ρεκόρ κίνησης.

Γράφημα 5: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Επιβατών στην Ελλάδα (2012-2022)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

Γράφημα 6: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Οχημάτων στην Ελλάδα (2012-2022)



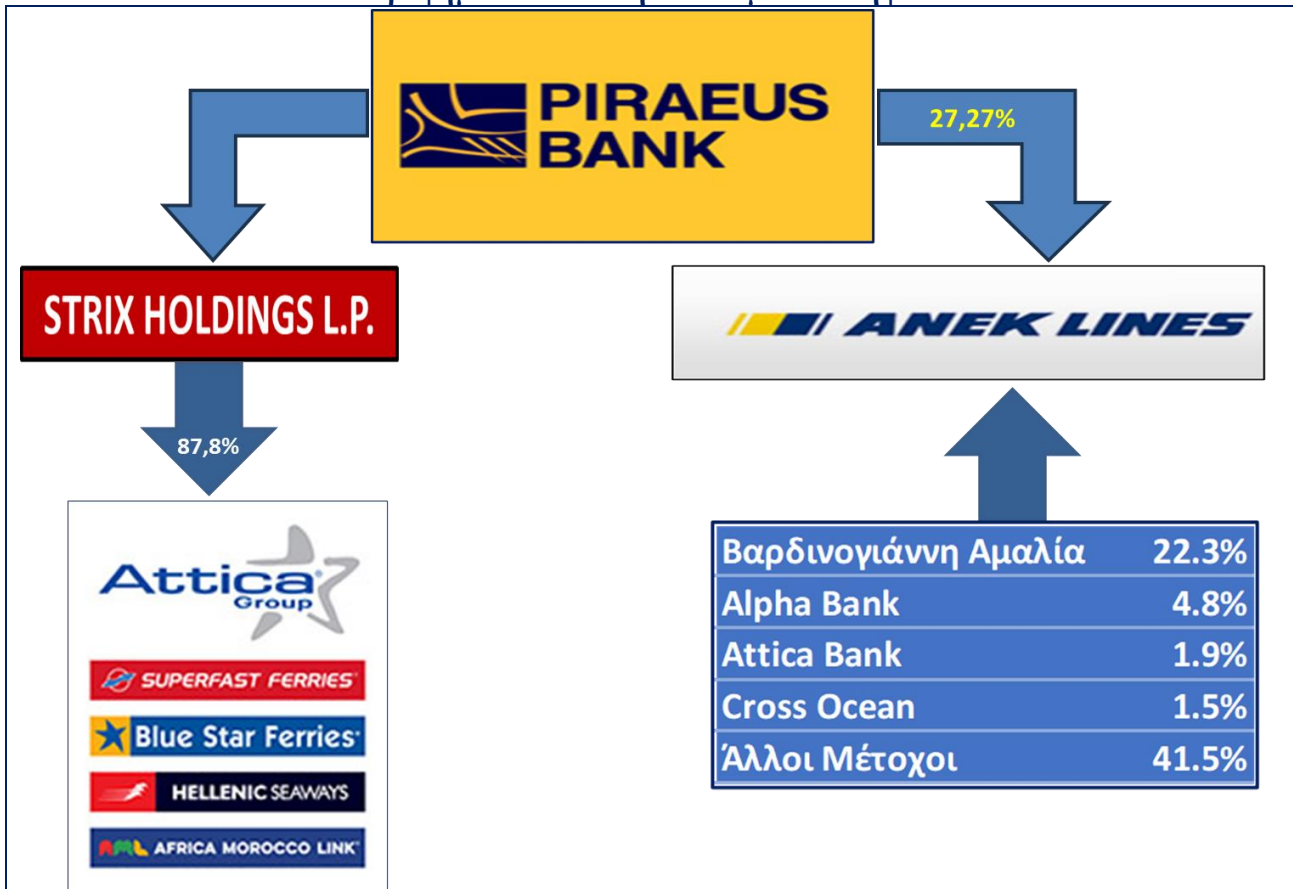
Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (ΑΤΤΙΚΑ/ΑΝΕΚ/ΜΙΝΟΑΝ)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ

Η μετοχική σύνθεση των εταιριών ΑΝΕΚ και ΑΤΤΙΚΑ παρουσιάζεται στο Γράφημα 7, ενώ ακολουθεί ανάλυση των πρόσφατων εξελίξεων.

Γράφημα 7: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2023



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΑΤΤΙΚΑ

Ο σχεδιασμός της Τράπεζας Πειραιώς για τις θυγατρικές της MIG και Attica Συμμετοχών είχε στόχο τη διαγραφή των χρεών της MIG προς την τράπεζα, ύψους €443,8 εκατ. με αντάλλαγμα το 78,4% της Attica Συμμετοχών. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτός ο σχεδιασμός, χρησιμοποιήθηκε μια Ιρλανδική εταιρία, η Strix Holdings L.P. Η εν λόγω εταιρία, η οποία αποτελεί συγγενή εταιρία της τράπεζας Πειραιώς, ελέγχεται μέσω αλυσίδας εταιριών (Strix Holdings (GP) Limited, Strix Asset Management Limited, Likoma Holdings Limited, Blantyre Special Situations Fund II ICAV, Blantyre Special Situations Fund II LP, Blantyre Fund II GP Limited), από την Blantyre Capital (Cayman) Ltd, η οποία ελέγχεται με τη σειρά της από τον κ. Mubashir Mukadam.

Έτσι μέσα στο 2022 οι κάτωθι συναλλαγές πραγματοποιήθηκαν μεταξύ της τράπεζας Πειραιώς και της Strix Holdings L.P.:

- Στις 21/7/2022 η Τράπεζα Πειραιώς μεταβίβασε στην εταιρία Strix Holdings L.P. το σύνολο των μετοχών που κατείχε στην Attica (25.559.429 δικαιώματα ψήφου που αντιστοιχούν σε ποσοστό 11,8437%).

- Στις 11/11/2022 η τράπεζα Πειραιώς μεταβίβασε στη Strix Holdings L.P., το σύνολο των ομολογιακών δανείων εκδόσεώς της, της MIG (ανεξόφλητου υπολοίπου €443,8 εκατ.).

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – MIG – STRIX (Ανταλλαγή Χρέους Μετοχών)

- Η διοίκηση της MIG, με βασικό μέτοχο την Τράπεζα Πειραιώς, συμφώνησε με την πιστώτριά της Strix Holdings να ανταλλάξει τις μετοχές που κατέχει στην Attica Group (79,38%) με χρέη €443,8 εκατ., προκειμένου η Strix να καταστεί μέτοχος άνω του 90% στην Attica (αφού η Πειραιώς της είχε ήδη μεταβιβάσει το 11,84% της Attica).

Σύμφωνα με την Ετήσια Οικονομική Έκθεση της τράπεζας Πειραιώς :

«Εισφορά από την Τράπεζα Πειραιώς προς την Strix Holdings LP, ομολογιακών δανείων συνολικού ύψους Ευρώ 421 εκατ.

Τον Νοέμβριο 2022, η Τράπεζα εισέφερε στην Strix Holdings LP δύο (2) ομολογιακά δάνεια συνολικής λογιστικής αξίας προ προβλέψεων Ευρώ 421 εκατ. (λογιστική αξία Ευρώ 329 εκατ.), με αντάλλαγμα επιπρόσθετα μερίδια ετερόρρυθμου εταίρου στην Strix Holdings LP. Ως αποτέλεσμα αυτής της εισφοράς, το κόστος συμμετοχής της Τράπεζας στην Strix Holdings LP αυξήθηκε ισόποσα. Δεν αναγνωρίστηκε κέρδος ή ζημία από τον Όμιλο ως αποτέλεσμα αυτής της εισφοράς.»

- Με συνεχιζόμενες αγορές μέσω του Χρηματιστηρίου, το ποσοστό της Πειραιώς στη MIG διαμορφώθηκε στο 53,5021% το Φεβρουάριο του 2023 προχωρώντας έτσι στην απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου της MIG μέσω Υποχρεωτικής Δημόσιας Προσφοράς. Την προσπάθεια αυτή προσπάθησε να εμποδίσει ο κ. Μάριος Ηλιόπουλος ιδρυτής της Seajets, ο οποίος κατάφερε να αποκτήσει σταδιακά το 12,9% στη MIG με στόχο να αποτρέψει σε πρώτη φάση την «απεξάρτηση» της Attica Group από τη MIG και σε δεύτερη την απορρόφηση της κλυδωνιζόμενης οικονομικά ANEK από την Attica. Ο επιχειρηματίας έκανε επανειλημμένες προσπάθειες στο πλαίσιο της γενικής συνέλευσης των μετόχων της MIG, αλλά και δικαστικά, καταθέτοντας αιτήσεις για προσωρινές διαταγές και ασφαλιστικά μέτρα, ώστε να μην προχωρήσει η συμφωνία ανταλλαγής μετοχών της ακτοπλοϊκής Attica Group που κατέχει η MIG με χρέη της που κατέχει η Strix. Τελικά η ομάδα του κ. Ηλιόπουλου ανταποκρινόμενη στη δημόσια πρόταση της Πειραιώς, μηδένισε τη συμμετοχή της στη MIG.
- Το αποτέλεσμα της δημόσιας πρότασης της τράπεζας Πειραιώς προς τους μετόχους της MIG, βασικής μετόχου της Attica Group, για την εξαγορά των τίτλων τους, διαμόρφωσε το ποσοστό της τράπεζας στη MIG στο 87,7%, ποσοστό που για να αποκτηθεί, η τράπεζα ξόδεψε γύρω στα €110 εκατ.
- Στις 12/5/2023 ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση της MIG προς την Strix Holdings LP του συνόλου των μετοχών της στην Attica Συμμετοχών.
- Η Strix, με τη σειρά της, κατέχοντας το 91,2269%% της Attica Συμμετοχών προχώρησε σε υποχρεωτική δημόσια πρόταση για το υπόλοιπο ποσοστό σε τιμή €2,64 ανά μετοχή.
- Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει δώσει τις απαραίτητες εγκρίσεις για την ανταλλαγή χρέους μετοχών μεταξύ MIG και Strix.

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ANEK

Ο σχεδιασμός για τη συγχώνευση Attica - ANEK αναμένεται να ολοκληρωθεί καθώς έχει δοθεί η έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Υπενθυμίζεται ότι η Attica Group πριν από ένα χρόνο, ήρθε σε συμφωνία με τους μετόχους και τους πιστωτές της ANEK προκειμένου να διασωθεί η τελευταία μέσω της απορρόφησής της από την Attica. Η Attica προσέφερε €80 εκατ. στις τράπεζες

υπό την μορφή ανάληψης χρεών της ANEK και ποσοστό της τάξης του 11,5% των μετοχών της Attica Group στους μετόχους της ANEK.

Στη σχετική έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού που ξεκίνησε πέρσι τον Οκτώβριο, προκειμένου να αποφανθεί επί της συμφωνίας διάσωσης της ANEK με απορρόφηση από την Attica, παρατηρήσεις και ενστάσεις κατέθεσαν όχι μόνον η Seajets αλλά και οι Μινωικές Γραμμές συμφερόντων του ομίλου Grimaldi.

Συγκεκριμένα, εταιρίες που συνδέονται με συμφέροντα του επικεφαλής της Seajets, κ. Μάριου Ηλιόπουλου κατέθεσαν στο τέλος της σχετικής διαδικασίας αξιολόγησης της Επιτροπής, πρόταση εξαγοράς προς τις τράπεζες/μετόχους της ANEK, δηλαδή την Τράπεζα Πειραιώς, την Alpha Bank, την Attica Bank και τη Cross Ocean, η οποία έχει αγοράσει τα δάνεια που είχε η Εθνική Τράπεζα στην ANEK. Οι τέσσερις αυτοί δανειστές έχουν συμφωνήσει με τον Attica Group για την απορρόφηση της ANEK. Η κατάθεση αυτής της πρότασης είχε ως σκοπό να μη θεωρείται πλέον η ANEK από την Επιτροπή Ανταγωνισμού «failing firm», ούτως ώστε να εμποδιστεί η συγχώνευση με την Attica Group. Συγκεκριμένα η πρόταση περιελάμβανε:

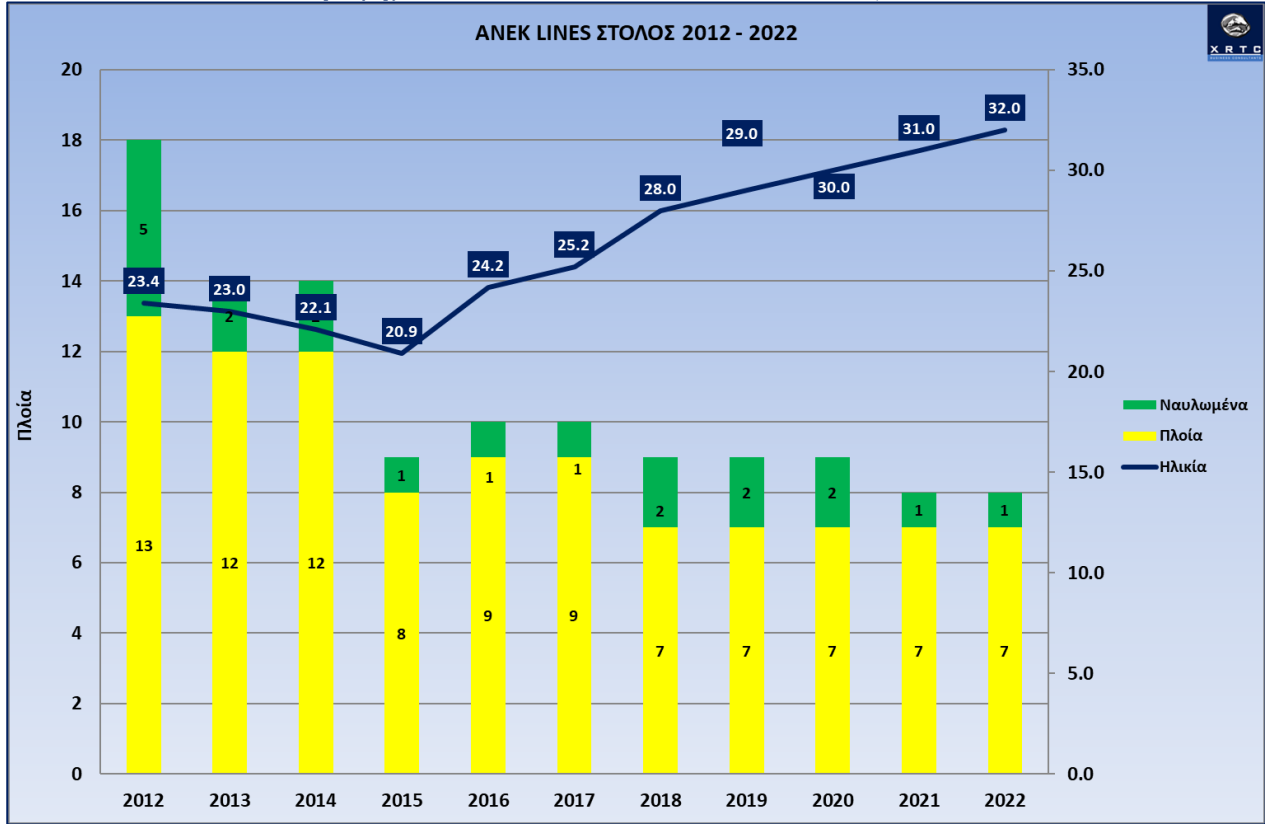
- Άμεση καταβολή €82 εκατ. για την απόκτηση του συνόλου των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρίας
- Εξαγορά του συνόλου των μετοχών των βασικών μετόχων έναντι €0,222 ανά μετοχή (η τρέχουσα τιμή της μετοχής ανέρχεται στο €0,268)
- Εξασφάλιση δανεισμού από την Τράπεζα Πειραιώς

Η πρόταση αυτή -όπως και μία δεύτερη οριακά βελτιωμένη πρόταση- απορρίφθηκε από τους πιστωτές ως έχουσες ρίσκα εκτέλεσης, μελλοντικής λειτουργίας αλλά και χαμηλού τιμήματος.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ANEK LINES

Γράφημα 8: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Σε λειτουργικό επίπεδο, το 2022 ο όμιλος της ANEK δραστηριοποιήθηκε με επτά ιδιόκτητα πλοία και ένα πλοίο υπό μακροχρόνια ναύλωση με δικαίωμα εξαγοράς, τα οποία δραστηριοποιούνται, κατά κύριο λόγο, σε γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα συνεχίστηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία της ΑΤΤΙCΑ, ενώ συνεχίστηκε η εκναύλωση ενός πλοίου στο εξωτερικό.

Εκτελώντας 13% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο όμιλος της ANEK το 2022 σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 809 χιλιάδες επιβάτες έναντι 652 χιλ. το 2021 (αύξηση κατά 24%), 186 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 183 χιλ. (αύξηση κατά 2%) και 115 χιλ. φορτηγά έναντι 133 χιλ. (μείωση κατά 14%).

Οικονομικά Αποτελέσματα

Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης 2022 ανήλθε σε €180,0 εκατ. έναντι €150,0 εκατ. το 2021, τα μικτά κέρδη ανήλθαν σε €10,5 εκατ. έναντι €17,0 εκατ. και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) του ομίλου διαμορφώθηκαν σε €0,8 εκατ. το 2022 έναντι €7,0 εκατ. το 2021. Αντίστοιχα, τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων (EBIT) του ομίλου διαμορφώθηκαν σε ζημιές -€8,6 εκατ. το 2022 έναντι ζημιών -€3,9 εκατ. το 2021. Τέλος, τα ενοποιημένα αποτελέσματα

μετά από φόρους ανήλθαν σε ζημιές -€20,4 εκατ. έναντι ζημιών -€40,2 εκατ. το 2021, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές -€ 21,4 εκατ. έναντι ζημιών -€41,7 εκατ. την προηγούμενη χρήση.

Όλα τα πλοία του ομίλου χρησιμοποιούν καύσιμο μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, καθώς τα πλοία δεν έχουν scrubbers, γεγονός που επιβαρύνει το κόστος καυσίμων. Οι τιμές αγοράς καυσίμων του ομίλου μεσοσταθμικά το 2022 σημείωσαν εκρηκτική αύξηση πάνω από 80% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση, ενώ τους πρώτους μήνες του 2023 παρατηρείται μια σχετική αποκλιμάκωση. Για την αντιμετώπιση του κινδύνου των υψηλών τιμών καυσίμων ο όμιλος φροντίζει να αναπροσαρμόζει τακτικά την τιμολογιακή του πολιτική ώστε να αντισταθμίσει κατά το δυνατόν την αρνητική επίδραση στα χρηματοοικονομικά του αποτελέσματα και τις ταμειακές του ροές. Το κόστος καυσίμων και λιπαντικών του Ομίλου για το 2022 αποτέλεσε το 56% του συνολικού κόστους πωληθέντων έναντι 44% το 2021.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2022 και Μεταγενέστερα

Στις 26.09.2022 (σε συνέχεια της συμφωνίας της εταιρείας ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. με τους βασικούς πιστωτές και μετόχους της ANEK που εκπροσωπούν ποσοστό 57,70% του συνολικού κεφαλαίου της) το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας αποφάσισε την έναρξη διαδικασίας συγχώνευσης με απορρόφηση της ANEK από την ΑΤΤΙCΑ. Η ολοκλήρωση της συναλλαγής υπόκειται στην έγκριση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Επισημάνσεις

Σύμφωνα με την Έκθεση των Ορκωτών Λογιστών για τη χρήση του έτους 2022 υπάρχει σημαντική αμφιβολία σχετικά με τη δυνατότητα της Εταιρείας και του Ομίλου να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους στην περίπτωση που δεν ολοκληρωθεί ο εταιρικός μετασχηματισμός και η παράλληλη συμφωνία με τους πιστωτές για τη διευθέτηση και αποπληρωμή του δανειακού χρέους της ANEK. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην Έκθεση:

Ουσιώδης αβεβαιότητα που σχετίζεται με τη συνέχιση της δραστηριότητας (Έκθεση Ορκωτών Λογιστών)

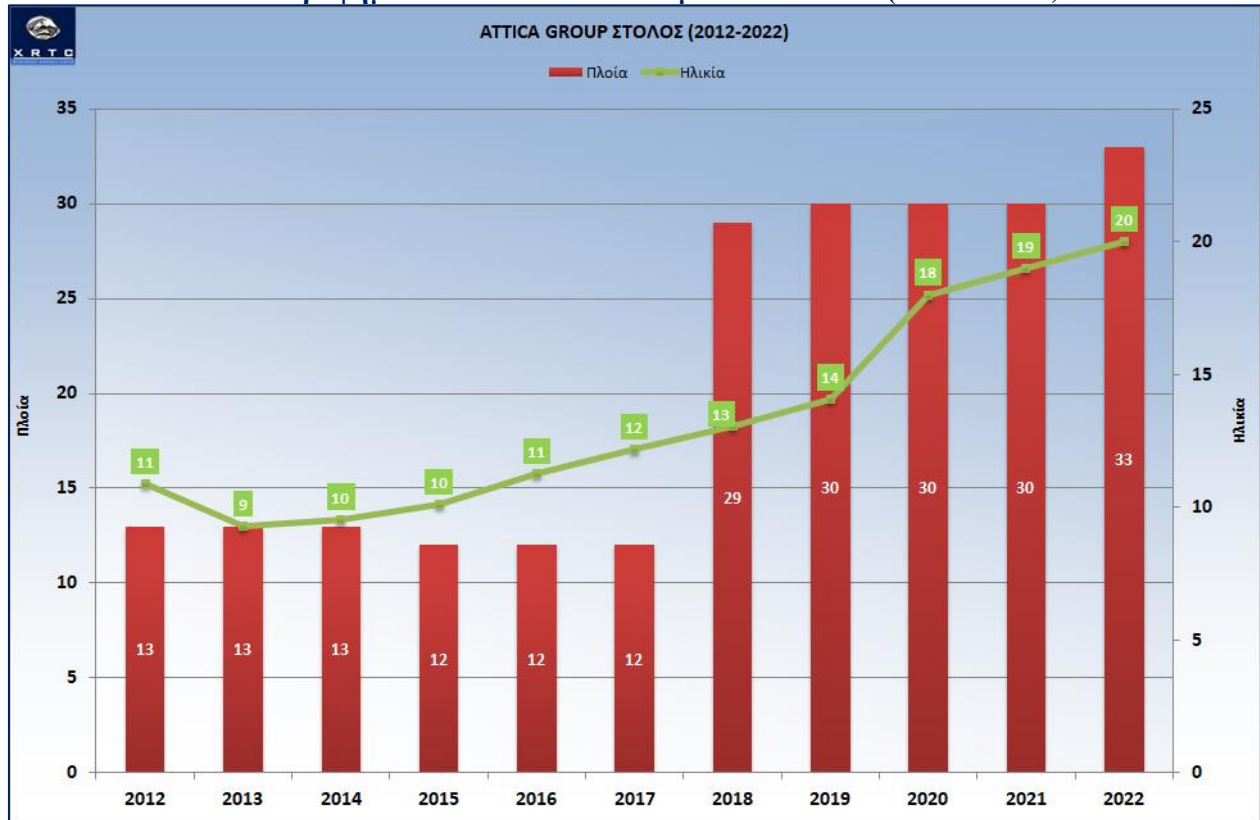
«Εφιστούμε την προσοχή σας στη σημείωση (2) επί των εταιρικών και ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων όπου περιγράφονται: α) ότι το κεφάλαιο κίνησης της Εταιρείας και του Ομίλου είναι αρνητικό κατά €283,8 εκατ. και -€272,8 εκατ. αντίστοιχα, τα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας και του Ομίλου είναι αρνητικά κατά -€75 εκατ. και -€61,4 εκατ. αντίστοιχα, ενώ υφίστανται ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της Εταιρείας προς πιστωτικά ιδρύματα, β) ότι στις 26.09.2022 λήφθηκε απόφαση από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας περί εκκίνησης της διαδικασίας εταιρικού μετασχηματισμού για τη συγχώνευση δια απορροφήσεως της “ANEK” από την “ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ” στο πλαίσιο συμφωνίας της τελευταίας με τους βασικούς μετόχους και πιστωτές της Εταιρείας.

Τα παραπάνω γεγονότα και καταστάσεις, σε συνδυασμό με την τρέχουσα ενεργειακή και πληθωριστική κρίση και τις υψηλές τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων και επιτοκίων που διαμορφώνονται στην αγορά, υποδηλώνουν την ύπαρξη ουσιώδους αβεβαιότητας η οποία ενδεχομένως θα εγείρει σημαντική αμφιβολία σχετικά με τη δυνατότητα της Εταιρείας και του Ομίλου να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους στην περίπτωση που δεν ολοκληρωθεί ο προαναφερόμενος εταιρικός μετασχηματισμός και η παράλληλη συμφωνία με τους πιστωτές για τη διευθέτηση και αποπληρωμή του δανειακού χρέους της “ANEK”. Η γνώμη μας δεν διαφοροποιείται σε σχέση με το θέμα αυτό».

ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΑΤΤΙΚΑ

Η Attica Group είναι ο μεγαλύτερος Ελληνικός όμιλος επιβατηγού ναυτιλίας. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, είναι ο τρίτος μεγαλύτερος όμιλος στη Μεσόγειο και ανάμεσα στους δέκα μεγαλύτερους της Ευρώπης στον κλάδο του. Τα πλοία του ομίλου δραστηριοποιούνται σε δύο χώρες, εξυπηρετώντας 62 προορισμούς, εκτελώντας σε ετήσια βάση κατά μέσο όρο πάνω από 13.000 δρομολόγια.

Γράφημα 9: Σύνολο Στόλου Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο στόλος του ομίλου με τα εμπορικά σήματα «Superfast Ferries», «Blue Star Ferries» και «Hellenic Seaways» αριθμεί 33 πλοία, από τα οποία τα 20 είναι συμβατικά επιβατηγά - οχηματαγωγά, τα 12 είναι ταχύπλοα και ένα πλοίο είναι φορτηγό – οχηματαγωγό. Όλα τα πλοία του ομίλου είναι ιδιόκτητα, πλην δύο επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων που είναι με μακροχρόνια γυμνή ναύλωση.

Το καλοκαίρι του 2022 προστέθηκαν στο στόλο του ομίλου τρία πλοία τύπου Aero Catamaran τα οποία δρομολογήθηκαν στις γραμμές του Αργοσαρωνικού.

Η εταιρία το Μάρτιο του 2023 απέκτησε το φορτηγό/οχηματαγωγό πλοίο Clementine από την εταιρία CldN Ferries NV έναντι συνολικού τιμήματος €13,4 εκατ. Το πλοίο, ναυπήγησης 1997, είναι ολικού μήκους 162,49 μέτρων και ολικής χωρητικότητας 23,986 MT, μεταφορικής ικανότητας 2.307 lane meters ή 160 ασυνόδευτων φορτηγών οχημάτων και επιπλέον 458 I.X. αυτοκινήτων σε ειδικά διαμορφωμένα γκαράζ.

Στο πλαίσιο υλοποίησης του στρατηγικού σχεδιασμού για επέκταση των δραστηριοτήτων της, η Attica Group άρχισε από το 2021 να επενδύει σε έναν συμπληρωματικό, της κύριας δραστηριοποίησής της, τομέα, τον ξενοδοχειακό, με στόχο την αξιοποίηση της ισχυρής δυναμικής

της στον Ελληνικό τουρισμό. Στο πλαίσιο αυτό εξαγόρασε, μέσω 100% θυγατρικής της εταιρίας, την ιδιοκτήτρια εταιρία του ξενοδοχείου Naxos Resort Beach Hotel που βρίσκεται στον Άγιο Γεώργιο Νάξου, και εντός του 2022 την ιδιοκτήτρια εταιρία του ξενοδοχείου Tinos Beach Hotel που βρίσκεται στη θέση Κιόνια Τήνου.

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Τα πλοία του ομίλου δραστηριοποιήθηκαν στη χρήση 2022 στους κάτωθι γεωγραφικούς τομείς:

α) σε Διεθνείς Πλόες, στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Μπάρι με ενδιάμεση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τους θερινούς μήνες. Επιπλέον, από τον Φεβρουάριο του 2022 ο όμιλος άρχισε να δραστηριοποιείται και στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα – Βενετία.

β) στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, στις γραμμές:

- Πειραιάς - Κυκλάδες,
- Πειραιάς - Δωδεκάνησα,
- Πειραιάς - Ηράκλειο Κρήτης,
- Πειραιάς - Χανιά Κρήτης,
- Πειραιάς – νησιά Βόρειο-Ανατολικού Αιγαίου,
- Ραφήνα - Κυκλάδες,
- Θεσσαλονίκη/Καβάλα - νησιά Βορείου Αιγαίου,
- Πειραιάς- νησιά Σαρωνικού,
- Βόλος- Σποράδες.

Στους Διεθνείς Πλόες, στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα – Ανκόνα, Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Μπάρι, Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Βενετία, καθώς και στις γραμμές Ηρακλείου και Χανίων, τα δρομολόγια των πλοίων του ομίλου εκτελούνται σε κοινοπραξία με την ANEK LINES.

Το μεταφορικό έργο το 2022 ανήλθε σε 6,1 εκατ. επιβάτες (4,4 εκατ. επιβάτες το 2021), 1 εκατ. Ι.Χ. οχήματα (0,87 εκατ. Ι.Χ. οχήματα το 2021) και 0,42 εκατ. φορτηγά οχήματα (0,37 εκατ. φορτηγά οχήματα το 2021). Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 28,6 % σε σχέση με τη χρήση 2021.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία, σημειώθηκε σημαντική αύξηση του μεταφορικού έργου σε όλες τις κατηγορίες εσόδων (επιβάτες, Ι.Χ. οχήματα, φορτηγά οχήματα).

Πιο αναλυτικά, η εξέλιξη του μεταφορικού έργου έχει ως ακολούθως:

- Στους διεθνείς πλόες, το μεταφορικό έργο των πλοίων αυξήθηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά 78,2% στους επιβάτες, κατά 87,4% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 21,8% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 19,5% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.
- Το μεταφορικό έργο των πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα αυξήθηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά 35,2% στους επιβάτες, κατά 10,1% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 7,4% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 29,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου ενισχύθηκε σημαντικά και ανήλθε για τη χρήση 2022 σε €530,24 εκατ. έναντι κύκλου εργασιών €347,91 εκατ. στη χρήση 2021.

- Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2022 ανήλθε σε €374,58 εκατ. έναντι €263,32 εκατ. στη χρήση 2021 (αύξηση 42,26%).
- Στους Διεθνείς Πλόες, ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2022 ανήλθε σε €154,10 εκατ. έναντι €84,59 εκατ. στη χρήση 2021 (αύξηση 82,18%).

Επισημαίνεται ότι στον κύκλο εργασιών, και ειδικότερα στον γεωγραφικό τομέα «Ελληνική Ακτοπλοΐα», περιλαμβάνονται επιδοτήσεις για εκτέλεση δρομολογίων γραμμών εσωτερικού Δημόσιας Υπηρεσίας, συνολικού ύψους €34,12 εκατ. (€32,91 εκατ. το 2021). Διευκρινίζεται ότι επιπρόσθετα στη χρήση 2021, δόθηκαν επιδοτήσεις για την διασφάλιση της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιωτικών περιοχών, λόγω της πανδημίας Covid – 19 συνολικού ύψους €5,4 εκατ. Στον γεωγραφικό τομέα «Διεθνείς Πλόες» περιλαμβάνονται έσοδα από μισθώσεις πλοίων ύψους €9,19 εκατ. στη χρήση 2022 (€5,7 εκατ. στη χρήση 2021).

Η αύξηση του κύκλου εργασιών κάλυψε σε σημαντικό βαθμό τη αύξηση των λειτουργικών εξόδων, τα οποία επιβαρύνθηκαν από τις ιδιαίτερα υψηλές τιμές στα ναυτιλιακά καύσιμα, ως αποτέλεσμα της ενεργειακής κρίσης από τον συνεχιζόμενο πόλεμο στην Ουκρανία (αύξηση κατά 73% στη μέση τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων που καταναλώθηκαν το 2022 σε σχέση με το 2021).

Τα ενοποιημένα μικτά κέρδη του ομίλου ανήλθαν σε €66,69 εκατ. έναντι κερδών €37,43 εκατ. το 2021. Τα ενοποιημένα κέρδη προ Φόρων, Χρηματοδοτικών, Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα €57,75 εκατ. από €41,96 εκατ. το 2021, ενώ τα ενοποιημένα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων (EBIT) ανήλθαν σε €5,86 εκατ. έναντι ζημιών -€9,47 εκατ. την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Στη χρήση 2022 προέκυψαν ενοποιημένα κέρδη μετά από φόρους ύψους €17,05 εκατ. έναντι ζημιών -€13,19 εκατ. το 2021. Σημειώνεται ότι το αποτέλεσμα της χρήσης 2022 επηρεάστηκε θετικά από το κέρδος που προέκυψε από πράξεις αντιστάθμισης μέρους του κινδύνου μεταβολής των τιμών καυσίμων που ο όμιλος διενεργεί στο πλαίσιο της εγκεκριμένης, από το Διοικητικό Συμβούλιο, πολιτικής (κέρδη €26,65 εκατ. στη χρήση 2022 έναντι κερδών €12,99 εκατ. στη χρήση 2021).

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2022

1. Η Attica Group ανακοίνωσε στις 2.6.2022, 17.6.2022 και 13.7.2022 την παραλαβή των Aero Highspeed 1,2 & 3 αντίστοιχα, τα οποία ναυπηγήθηκαν στα ναυπηγεία Brødrene Aa της Νορβηγίας. Τα Aero Highspeed ξεκίνησαν δρομολόγια στις 8.8.2022 στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, και καλύπτουν τις συνδέσεις του Πειραιά με την Αίγινα, το Αγκίστρι, τον Πόρο, την Ύδρα, τις Σπέτσες, την Ερμιόνη και το Πόρτο Χέλι με έως 17 καθημερινά δρομολόγια, αντικαθιστώντας παλαιότερης τεχνολογίας πλοία του ομίλου στους συγκεκριμένους προορισμούς. Τα πλοία έχουν μέγιστη ταχύτητα 32,2 κόμβων με πλήρες φορτίο, ολικό μήκος 36 μέτρα, πλάτος 9,7 μέτρα και μεταφορική ικανότητα 150 επιβατών, ενώ η εσωτερική διαρρύθμιση και γενικότερα ο πρωτοποριακός σχεδιασμός τους στοχεύει στο να προσφέρει στον επιβάτη υψηλού επιπέδου ανέσεις και υπηρεσίες. Το συνολικό κόστος της ναυπήγησης ανήλθε σε €21 εκατ. και καλύφθηκε από ίδια κεφάλαια και τραπεζικό δανεισμό με την εγγύηση του Norwegian Export Credit Guarantee Agency (GIEK).
2. Στις 12.7.2022, η εταιρία ανακοίνωσε ότι, στο πλαίσιο της διεύρυνσης της παρουσίας της στον Ελληνικό τουρισμό, συνεχίζει τη στοχευμένη δραστηριοποίηση της στον ξενοδοχειακό κλάδο μέσω της απόκτησης του ξενοδοχείου Tinos Beach Hotel. Πιο συγκεκριμένα, η Attica Blue Hospitality Μον/πη Α.Ε. («Attica Blue Hospitality»), 100% θυγατρική της Attica Group, εξαγόρασε την ιδιοκτήτρια εταιρία του ξενοδοχείου Tinos Beach Hotel που βρίσκεται στη θέση Κιόνια Τήνου.
3. Στις 19.7.2022 η εταιρία ανακοίνωσε τη μεταβίβαση 25.559.429 δικαιωμάτων ψήφου, τα οποία αντιστοιχούν σε ποσοστό 11,8437% επί του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου αυτής, από την Τράπεζα Πειραιώς, στην εταιρία STRIX Holdings L.P.
4. Η Τακτική Γενική Συνέλευση της 8.9.2022, ενέκρινε την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας κατά το ποσό των €10.790.292,15 με κεφαλαιοποίηση μέρους του ειδικού αποθεματικού από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο με αύξηση της ονομαστικής αξίας της μετοχής από €0,30

σε €0,35 και ταυτόχρονη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου κατά το ποσό των €10.790.292,15, με αντίστοιχη μείωση της ονομαστικής αξίας κάθε μετοχής από €0,35 σε €0,30 και επιστροφή του ποσού της μείωσης, ύψους 0,05 ανά μετοχή, στους μετόχους.

Επισημάνσεις

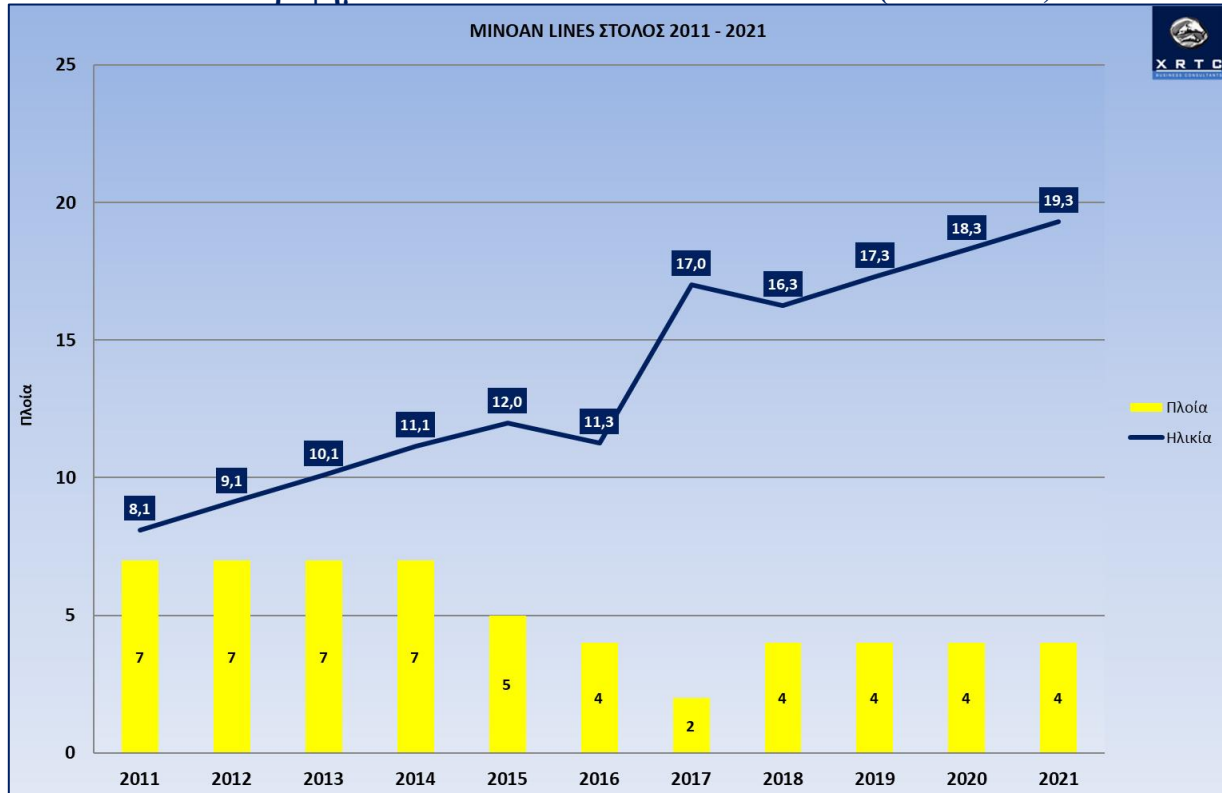
Η διαδικασία συγχωνεύσεως δι' απορροφήσεως της ANEK από την Attica η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού σημαίνει ότι η Attica θα αποτελέσει το βασικό κορμό της Ελληνικής Ακτοπλοΐας έχοντας ως κύριο μέτοχο τη Strix Holdings L.P., συγγενή εταιρία της τράπεζας Πειραιώς.

MINOAN LINES

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Η εταιρία για ολόκληρη τη χρήση δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή «Πειραιάς– Ηράκλειο» και «Πειραιάς–Σούδα Χανίων», ενώ συνέχισε και την εποχική δραστηριοποίηση της στη γραμμή «Ηράκλειο–Κυκλάδες» με τρία συμβατικά πλοία και ένα ταχύπλοο. Στο πλαίσιο της καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, από τον Ιούλιο και μέχρι τη λήξη της υψηλής τουριστικής περιόδου (Σεπτέμβριος), επεκτάθηκε το δρομολόγιο των πλοίων της γραμμής «Πειραιάς–Ηράκλειο» περιλαμβάνοντας ως ενδιάμεσο προορισμό τη Μήλο, εκτελώντας για ορισμένο αριθμό δρομολογίων τη διαδρομή «Πειραιάς–Μήλος–Ηράκλειο». Από την δραστηριοποίηση στις παραπάνω γραμμές το 2022 διακινήθηκαν με τα πλοία της εταιρίας 906 χιλ. επιβάτες (έναντι 724 χιλ. το 2021), 161 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα/μοτοσυκλέτες (έναντι 162 χιλ. το 2021) και 84 χιλ. φορτηγά / επαγγελματικά αυτοκίνητα (έναντι 82 χιλ. το 2021).

Γράφημα 10: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οικονομικά Αποτελέσματα

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες επηρεάστηκαν κυρίως από την σε μεγάλο βαθμό επιστροφή της κανονικότητας σε προ πανδημίας επίπεδα τόσο για τους χειμερινούς όσο και για τους καλοκαιρινούς μήνες που μεγιστοποιείται η επιβατική κίνηση του κλάδου συγκριτικά με το 2021, οδηγώντας σε σημαντική αύξηση των πωλήσεων. Πιο αναλυτικά:

- Ο Κύκλος Εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε αύξηση της τάξεως των €25.206 εκατ. και διαμορφώθηκε σε €92.885 εκατ. έναντι €67.679 εκατ. της χρήσης του 2021. Η αύξηση αυτή οφείλεται όπως αναφέρθηκε παραπάνω κυρίως στην επιστροφή σε προ πανδημίας εποχές.
- Το Κόστος Πωληθέντων αυξήθηκε κατά €16.460 εκατ. και διαμορφώθηκε σε €90.564 εκατ. έναντι €74.101 εκατ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται τόσο στην αύξηση των πωλήσεων που παρασύρει και αντίστοιχα τα έξοδα, όσο και στη διατήρηση των υψηλών τιμών των καυσίμων.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν άνοδο σε σχέση με τη χρήση 2021 ύψους €2.791 εκατ. γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην επιστροφή στην προ πανδημίας εποχή, όπου η παρουσία και η διαφήμιση του ομίλου σε εκθέσεις και με διάφορους τρόπους προβολής και προώθησης ήταν αναγκαία, ενώ ταυτόχρονα περιορισμένης έκτασης αναδιαρθρωτικές αλλαγές έγιναν στις διοικητικές υπηρεσίες για καλύτερη απόκριση στις αυξημένες απαιτήσεις της νέας πραγματικότητας. Τα εν λόγω έξοδα διαμορφώθηκαν στα €16.477 εκατ. έναντι €13.686 εκατ. της χρήσης του 2021.
- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες της χρήσης 2022 παρουσιάζουν σημαντική βελτίωση κατά €839 χιλ. παραμένοντας σε κάθε περίπτωση κερδοφόρα συνολικού ύψους €2.331 εκατ.
- Τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά και Επενδυτικά Αποτελέσματα μεταβλήθηκαν αρνητικά κατά €747 χιλ. σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης χρήσης του 2021 και διαμορφώθηκαν σε -€1.071 εκατ. έναντι -€324 χιλ.
- Όλα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω επηρέασαν τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης από συνεχιζόμενες δραστηριότητες τα οποία διαμορφώθηκαν σε ζημίες -€18.344 εκατ. έναντι ζημιών -€18.687 εκατ., όντας βελτιωμένα κατά €343 χιλ. από την προηγούμενη χρήση.

Επισημάνσεις

Παρά τις συνεχιζόμενες ζημίες, οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις έχουν συνταχθεί με βάση την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας (going concern) γεγονός που υποδηλώνει ότι ο όμιλος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα και προβαίνει στις αναγκαίες κινήσεις ώστε να διαθέτει επαρκείς χρηματοοικονομικούς πόρους για να ανταποκρίνεται στις χρηματοοικονομικές και λειτουργικές του υποχρεώσεις για το προβλεπτό μέλλον.

Τόσο τα προηγούμενα έτη όσο και στην τρέχουσα χρήση, ο όμιλος συνεχίζει να εμφανίζει κερδοφόρα αποτελέσματα προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA), και συνεχίζει απρόσκοπτα τις δραστηριότητές του, αναπτύσσοντας νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και Ηρακλείου. Επιπροσθέτως η τοποθέτηση scrubbers στα πλοία του ομίλου, δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω της εξασφάλισης χαμηλότερου κόστους καυσίμων.

Ο όμιλος Grimaldi, πρόσφατα απέκτησε τον έλεγχο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και του λιμανιού στο Ηράκλειο της Κρήτης. Τα δύο βασικά λιμάνια από τα οποία επιχειρεί στις γραμμές της Αδριατικής και της Κρήτης αντίστοιχα, ανταγωνιζόμενος την κοινοπραξία της Attica με την ANEK και άλλων εταιριών του εξωτερικού. Ο όμιλος συγκαταλέγεται πλέον στους μεγάλους ξένους επενδυτές της Ελληνικής οικονομίας και αναμφισβήτητα οι τελευταίες κινήσεις ενδυναμώνουν τη

θετική εντύπωση πως απόκτησε η Ελληνική θαλάσσια οικονομία, γεγονός που μπορεί να υποκινήσει το ενδιαφέρον και άλλων επενδυτών.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τους ομίλους ANEK, ΑΤΤΙCΑ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ.

Ανάλυση λειτουργικού κόστους

Η αύξηση των Λειτουργικών Εξόδων των Μεγάλων Εταιριών για το 2022 φτάνει το 40% σε σύγκριση με το 2021, που μεταφράζεται σε €200 εκατ. επιπλέον έξοδα. Τη μεγαλύτερη αύξηση βέβαια παρατηρούμε να έχουν τα καύσιμα/λιπαντικά, που ανέρχεται στο 78%. Παράλληλα και τα υπόλοιπα κόστη έχουν αυξηθεί. Συγκεκριμένα, το κόστος μισθοδοσίας έχει αυξηθεί κατά 12%, οι επισκευές κατά 19% και τα ασφάλιστρα και τα έξοδα λιμένων κατά 12%.

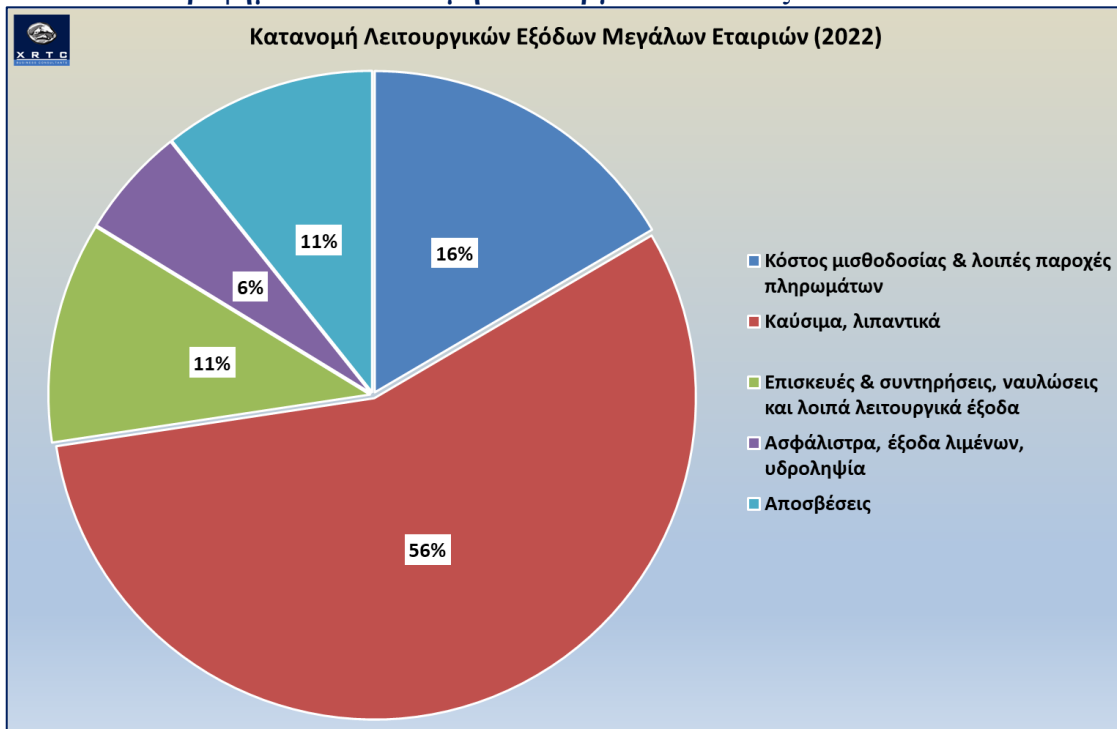
Πίνακας 8: Σύγκριση Λειτουργικού Κόστους Μεγάλων Εταιριών (2021-2022)

Λειτουργικά Έξοδα	2021	2022	δ%
Κόστος μισθοδοσίας & λοιπές παροχές πληρωμάτων	106,927 €	119,744 €	12%
Καύσιμα, λιπαντικά	228,060 €	405,664 €	78%
Επισκευές & συντηρήσεις, ναυλώσεις και λοιπά λειτουργικά έξοδα	67,685 €	80,535 €	19%
Ασφάλιστρα, έξοδα λιμένων και υδροληψία	35,832 €	40,246 €	12%
Αποσβέσεις	78,724 €	77,398 €	-2%
Προβλέψεις	300 €	0 €	-100%
ΣΥΝΟΛΟ	519,549 €	725,609 €	40%

Πηγή: XRTC/Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις

Οι εταιρίες στην προσπάθειά τους να ανταπεξέλθουν με το υπέρογκο κόστος των καυσίμων, συνεχίζουν τον επανασχεδιασμό των δρομολογίων των πλοίων τους λαμβάνοντας μέτρα για τη μείωση άλλων λειτουργικών τους εξόδων.

Γράφημα 11: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ανάλυση Κόστους Καυσίμων

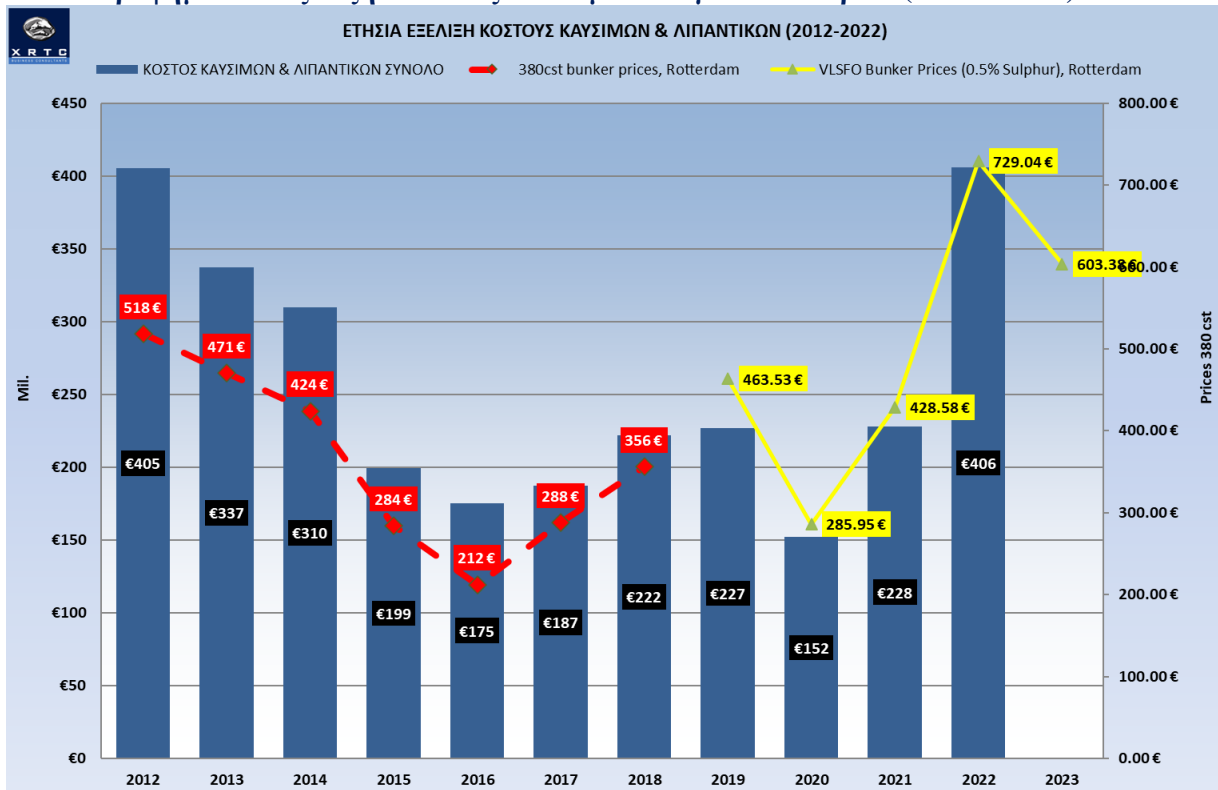
Το κόστος καυσίμων αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Η δυσκολία της διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους οφείλεται στο γεγονός ότι είναι εκτεθειμένο σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων.

Η μεγάλη αύξηση των τιμών των καυσίμων, στα πλαίσια της ευρύτερης ενεργειακής κρίσης σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει οδηγήσει σε ακόμα μεγαλύτερο άνοιγμα της ψαλίδας των τιμών μεταξύ των ειδών καυσίμων που μπορούν να καταναλώνουν τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Τα πλοία που δεν έχουν τοποθετήσει scrubbers είναι υποχρεωμένα να καταναλώνουν καύσιμα χαμηλού θείου 0,5% (VLSFO) σε αντίθεση με τα πλοία που έχουν τοποθετήσει scrubbers και μπορούν να καταναλώνουν καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι και 3,5% (HFO). Η τιμή στις καυσίμων περιεκτικότητα σε θείο μέχρι 0,5% είναι σημαντικά υψηλότερη της τιμής των καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο 3,5% και 1%.

Το Γράφημα 12 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των Μεγάλων Εταιριών. Όπως φαίνεται η μέση τιμή VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Rotterdam αυξήθηκε κατά €178/τόνο το 2022 σε σύγκριση με το 2021, ενώ η τιμή του για το πρώτο εξάμηνο του 2023 παρουσιάζει πτώση αλλά παραμένει σε υψηλά επίπεδα ακόμα.

Γράφημα 12: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Μεγάλων Εταιριών(2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 9 αναγράφεται το κόστος καυσίμων των Μεγάλων Εταιριών και γίνεται σύγκριση με τις αντίστοιχες τιμές του 2021. Τη μεγαλύτερη διαφορά καταγράφει η Attica λόγω της αύξησης των δρομολογίων, εξαιτίας της αύξησης της κίνησης, και της προσθήκης των τριών νέων πλοίων της. Η Minoan Lines που έχει τοποθετήσει scrubbers και στα τέσσερα πλοία της έχει τη μικρότερη επιβάρυνση σε σχέση με το 2021.

Πίνακας 9: Κόστος Καυσίμων (2021/2022)

ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	2021	2022	δ%
ATTICA GROUP	138,119 €	264,155 €	91%
ANEK LINES	66,275 €	105,806 €	60%
MINOAN LINES	23,666 €	35,703 €	51%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

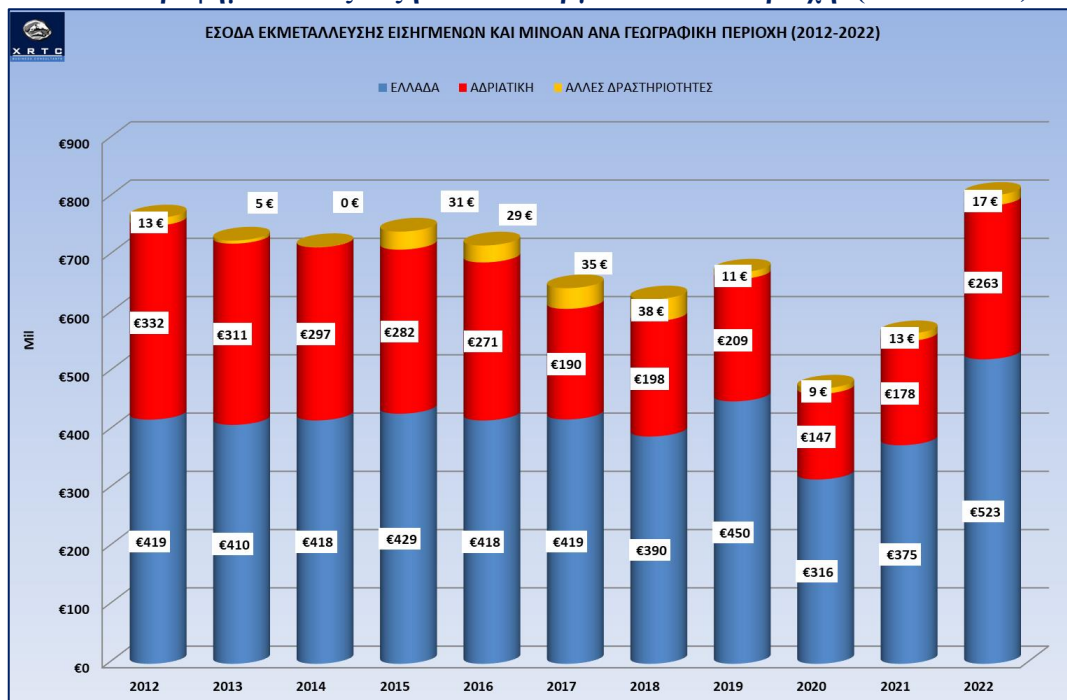
Κύκλος Εργασιών

Το σύνολο του Κύκλου Εργασιών των τριών εταιριών αυξήθηκε κατά 42% το 2022 και κυμαίνεται στα €803,13 εκατ. από €565,6 εκατ. το 2021 (Γράφημα 13).

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου Attica αυξήθηκε κατά 52,4% σε σχέση με τη χρήση 2021, έναντι αύξησης 49,3% των λειτουργικών εξόδων. Βασικοί παράγοντες της αύξησης του κύκλου εργασιών είναι, η αύξηση της πληρότητας των πλοίων, βοηθούμενη και από την απόφαση της Πολιτείας για άρση του μειωμένου πρωτοκόλλου μεταφοράς επιβατών (λόγω Covid 19) από τα μέσα Μαρτίου του 2022, η αύξηση κατά 28,6% των δρομολογίων των πλοίων καθώς και η αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων, οι οποίες κρίθηκαν αναγκαίες ως αντιστάθμισμα των μεγάλων αυξήσεων στις τιμές των καυσίμων.

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου ANEK παρουσίασε αύξηση κατά 20% σε σχέση με το 2021, έναντι αύξησης 27% των λειτουργικών της εξόδων, και ο κύκλος εργασιών των Μινωικών παρουσίασε αύξηση κατά 37% σε σχέση με το 2021, έναντι αύξησης 22% των λειτουργικών της εξόδων.

Γράφημα 13: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ειδικότερα, ανά γεωγραφικό τομέα ο κύκλος εργασιών έχει ως ακολούθως:

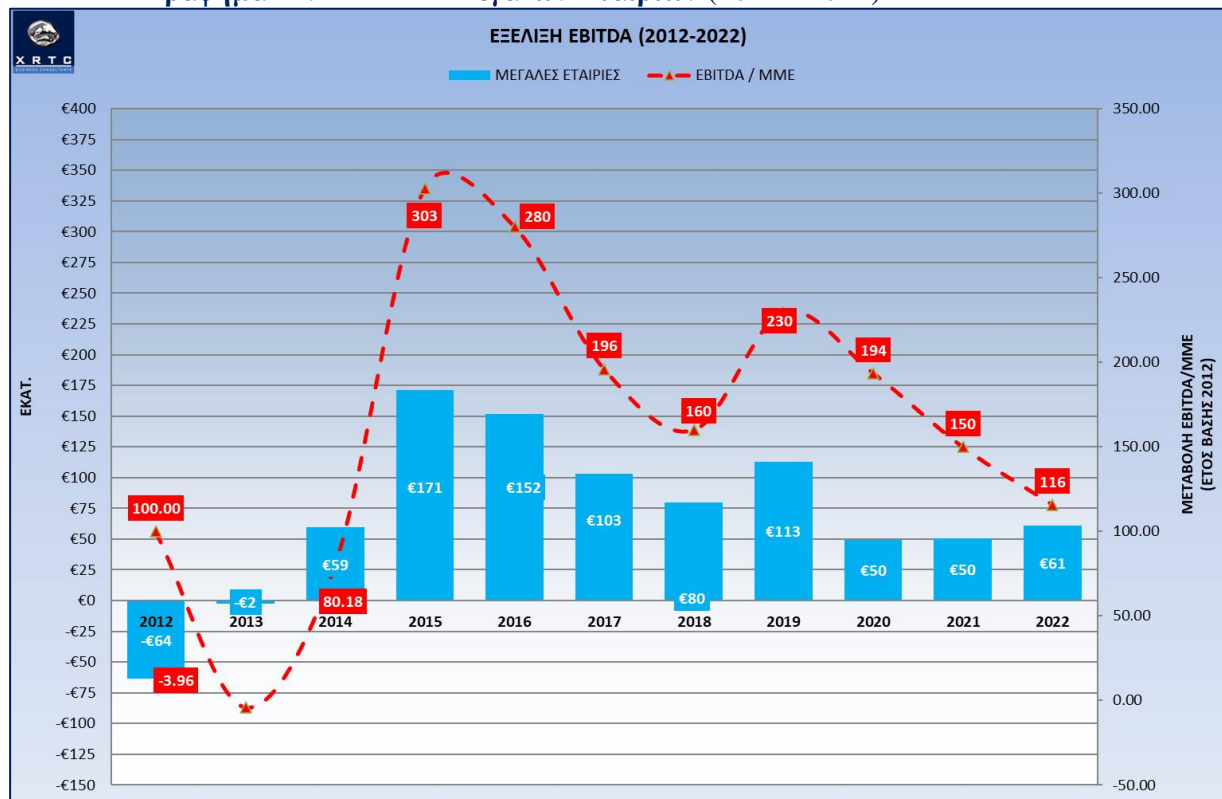
- Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, ο κύκλος εργασιών της χρήσης 2022 ανήλθε σε €522.57 εκατ. έναντι €375.20 εκατ. της χρήσης 2021, παρουσιάζοντας αύξηση 39%.

- Στους Διεθνείς Πλόες, ο κύκλος εργασιών της χρήσης 2022 ανήλθε σε €263.45 εκατ. έναντι €177.84 εκατ. της χρήσης 2021, παρουσιάζοντας αύξηση 48%.

Ανάλυση EBITDA

Τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 21%, παρά την αύξηση της τάξης του 2% στον Κύκλο Εργασιών των εταιριών και την αύξηση στον αριθμό των εισιτηρίων της τάξης του 56% (Γράφημα 14) εξαιτίας της τεράστιας αύξησης των εξόδων εκμετάλλευσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι και οι τρεις εταιρίες παρουσιάζουν θετικό EBITDA.

Γράφημα 14: EBITDA Μεγάλων Εταιριών (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο Γράφημα 14 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος) μειώνεται συνεχώς από το 2019 φτάνοντας στο χαμηλότερο σημείο από το 2015, στις 116 μονάδες παρά την αύξηση του μεταφορικού έργου των εταιριών, ως απόρροια των χαμηλών επιπέδων EBITDA.

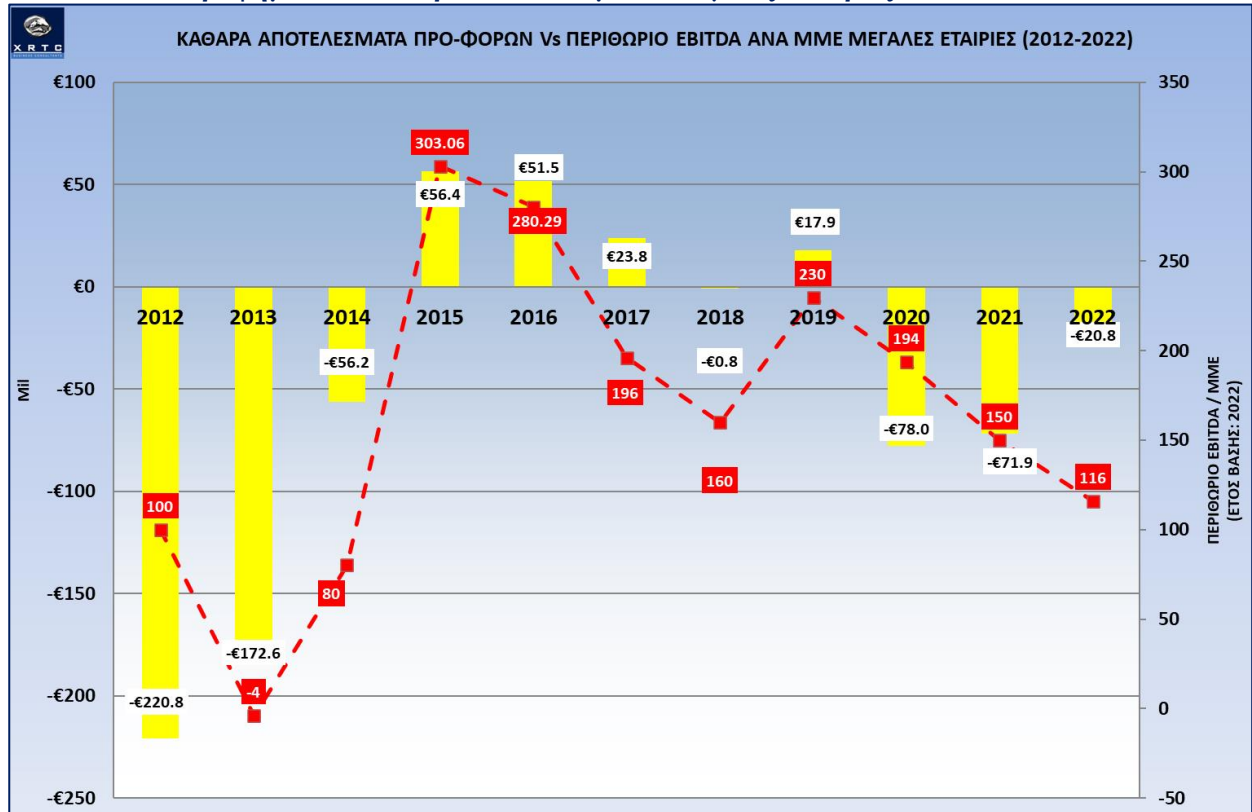
Καθαρά Αποτελέσματα

Ο όμιλος Attica είχε κερδοφόρα Καθαρά Αποτελέσματα για το 2022 ύψους €17,5 εκατ. έναντι ζημιών -€13,1 το 2021. Οι άλλες δύο εταιρίες, έχουν ζημιογόνα Καθαρά Αποτελέσματα προ φόρων, με την ANEK να προσεγγίζουν τα -€20 εκατ. και οι Μινωικές τα -€18,3 εκατ.

Πρέπει όμως να σημειωθεί και η κερδοφορία του ομίλου Attica οφείλεται στην πολιτική hedging για τις τιμές των καυσίμων που εφαρμόζει. Συγκεκριμένα τα Λοιπά Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα ανήλθαν σε κέρδη €26,45 εκατ. που περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο κέρδος ύψους €26,65 εκατ. που

προέκυψε από πράξεις αντιστάθμισης μέρους του κινδύνου μεταβολής των τιμών καυσίμων. Χωρίς τα έσοδα από το hedging ο όμιλος καταγράφει ζημίες ύψους -€9,6 εκατ.

Γράφημα 15: Καθαρά Αποτελέσματα Μεγάλων Εταιριών (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τραπεζικός Δανεισμός

Οι δανειακές υποχρεώσεις το 2022 ανήλθαν σε €742 εκατ. από €683 εκατ. το 2021 παρουσιάζοντας μια αύξηση κατά 9% (Γράφημα 16). Η αύξηση οφείλεται σε μακροπρόθεσμο δάνειο ύψους €55 εκατ. που σύναψε ο όμιλος Attica με τραπεζικό ίδρυμα, διάρκειας 5 ετών και στους ανεξόφλητους τόκους της ANEK.

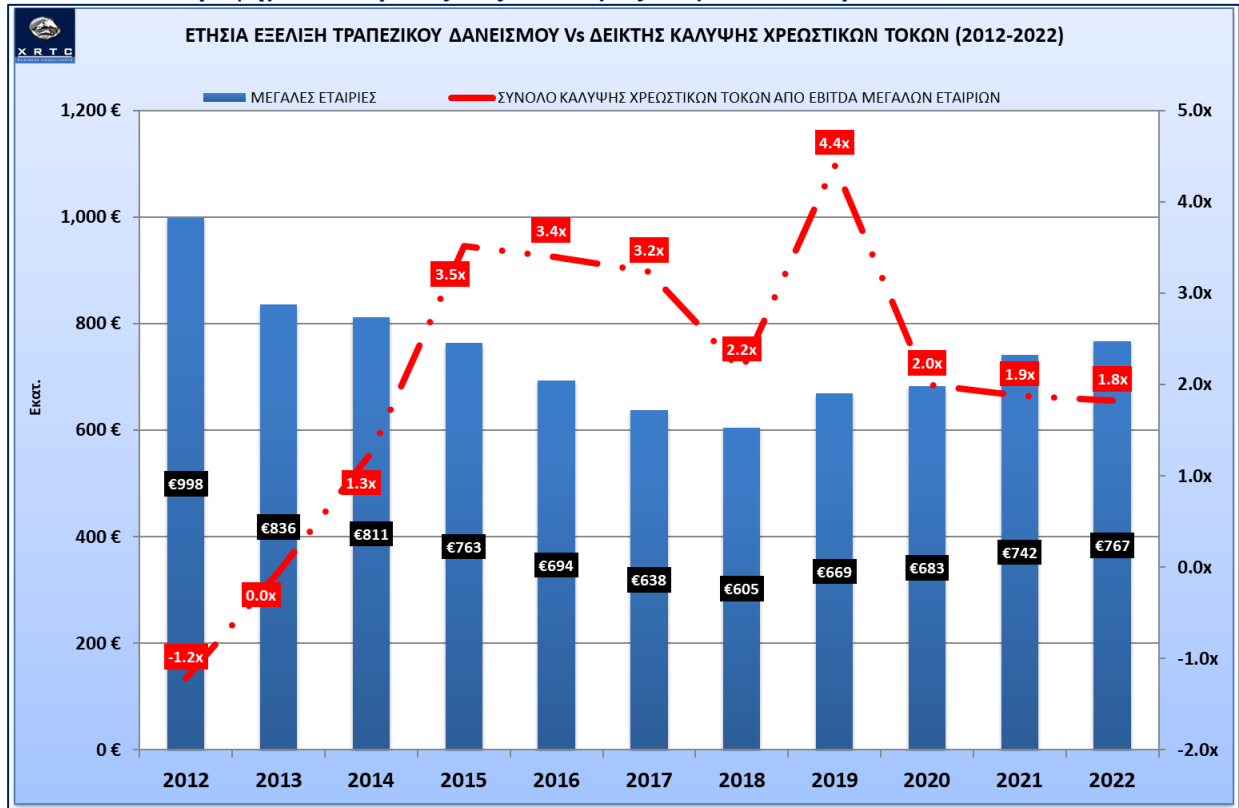
Η ANEK LINES έχει υποχρεωθεί να αναταξινομήσει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της σε βραχυπρόθεσμες από τις 31.12.2018, αφού δεν κατάφερε να εξυπηρετήσει το δανεισμό της και βάσει των σχετικών συμβάσεων, η μη εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων συνιστά μη τήρηση των όρων, γεγονός που συνεπάγεται την υποχρέωση της εταιρίας για πλήρη αποπληρωμή των δανείων. Ως εκ τούτου, οι βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις στις 31.12.2022 ανήλθαν σε € 269,5 εκατ. έναντι € 260,1 εκατ. στις 31.12.2021 και είναι προσαυξημένες με τους ανεξόφλητους τόκους της χρήσης 2022.

Με την αναμενόμενη ολοκλήρωση της συμφωνίας Πειραιώς, Alpha Bank και των πιστωτών της ANEK για την έκταση της απομείωσης των δανειακών υποχρεώσεών της, **η ANEK θα διασωθεί**. Το πλάνο περιλαμβάνει την εξαγορά των δανείων της Alpha Bank προς την ANEK από την Πειραιώς, η οποία κατόπιν, μαζί με τους υπολοίπους πιστωτές, θα αναχρηματοδοτήσει τον εναπομείναντα απομειωμένο δανεισμό και θα τον μεταφέρει στη νέα μεγεθυμένη Attica.

Η υπό συζήτηση συμφωνία προβλέπει σημαντική απομείωση του τραπεζικού δανεισμού, έως και κατά €150 εκατ. και τη διασφάλιση της εξόφλησης των προμηθευτών στο ακέραιο. Ο τραπεζικός

δανεισμός της Attica ανέρχεται σε €497,7 εκατ. το 2022 έναντι €481,6 εκατ. το 2021. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ έχουν €6,992,000.00 βραχυπρόθεσμο τραπεζικό δανεισμό.

Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Μεγάλων Εταιριών (2012 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

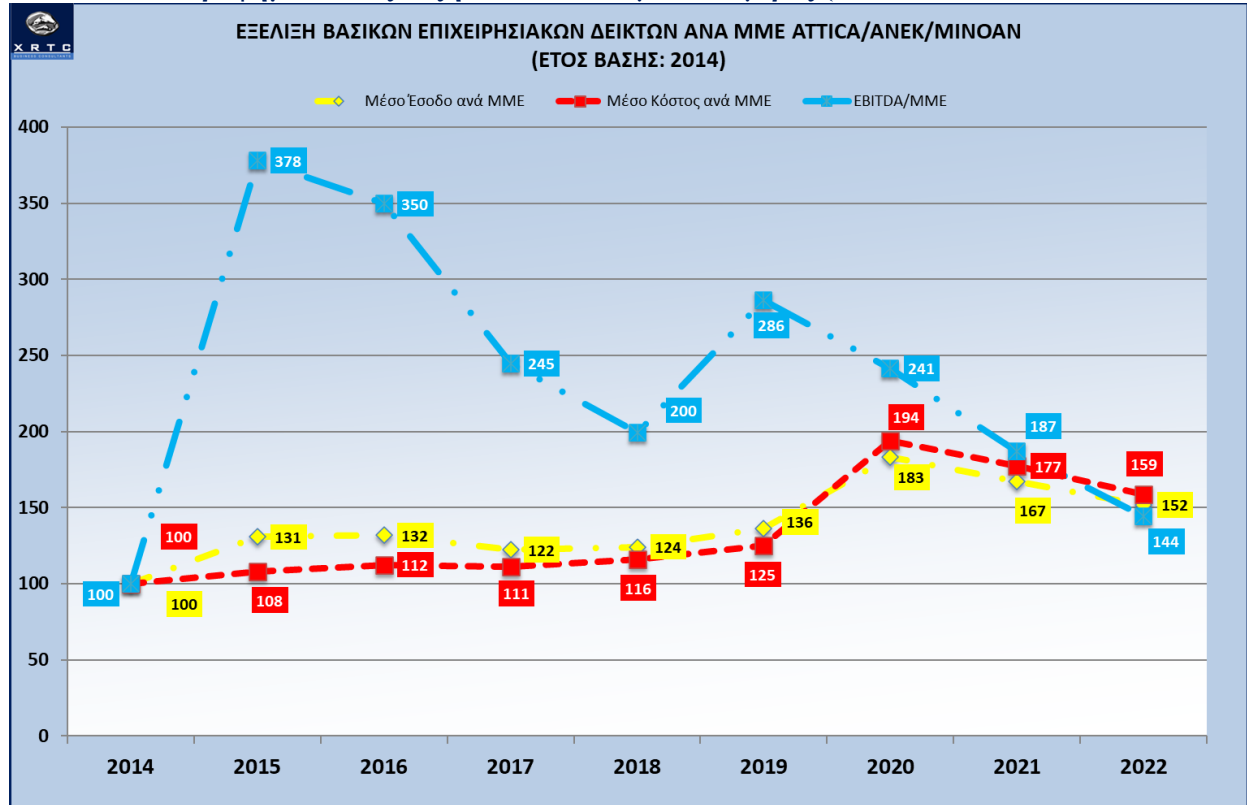
Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

Στο Γράφημα 17 αναλύουμε μια βασική παράμετρο σύγκρισης στη μελέτη μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται: «*Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος*» και ως έτος βάσης χρησιμοποιείται το 2014.

Αναλυτικά οι δείκτες :

- **Μέσο Έσοδο/ΜΜΕ:** εμφανίζεται μειωμένος για το 2022 (152) σε σχέση με το 2021 (167) παρά το γεγονός ότι το μεταφορικό έργο αυξήθηκε. Στα έσοδα των εταιριών συμπεριλαμβάνονται και οι αποζημιώσεις που έλαβαν από το κράτος ενώ δεν υπάρχουν αντίστοιχα εισιτήρια.
- **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ:** εμφανίζεται επίσης μειωμένος για το 2022 (159) σε σχέση με το 2021 (177) αφού μπορεί να αυξήθηκε το μεταφορικό έργο αλλά αυξήθηκε αντίστοιχα και το λειτουργικό κόστος των εταιριών
- **EBITDA/ΜΜΕ:** εμφανίζει σημαντική μείωση για το 2022 (144) σε σχέση με το 2021 (187)

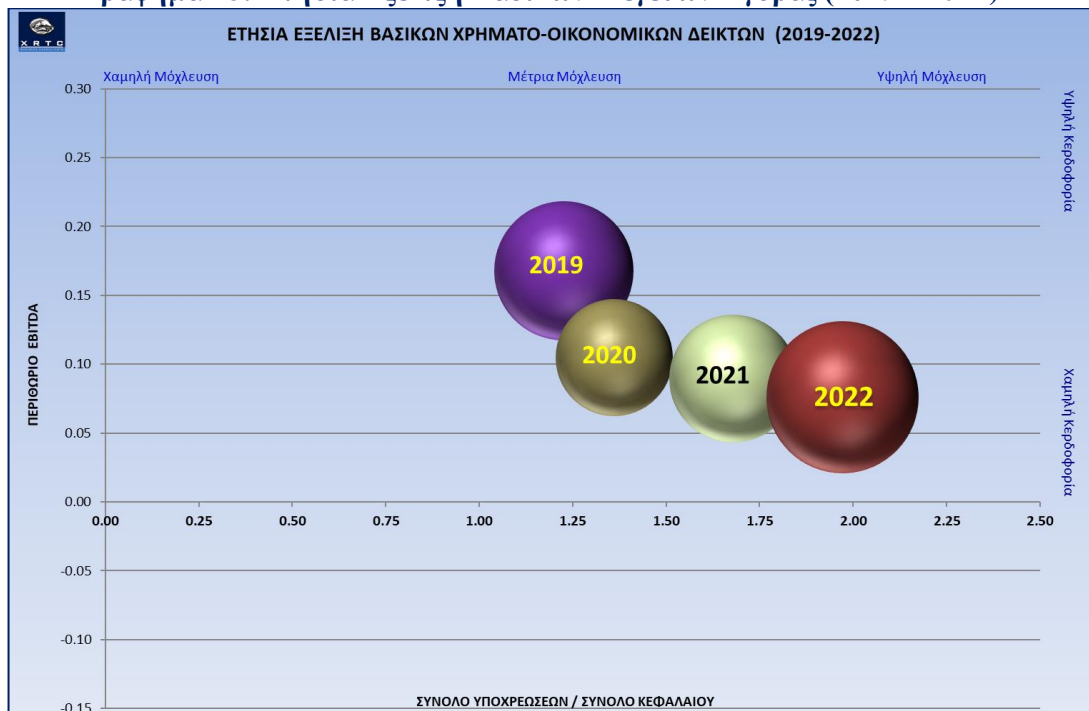
Γράφημα 17: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2014 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης μόγλευσης (Σύνολο Υποχρεώσεων/Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 18, παρουσιάζει αύξηση από το 2021, καθώς το σύνολο των Υποχρεώσεων καλύπτει πλέον, σχεδόν 2X φορές τα Ίδια Κεφάλαια.

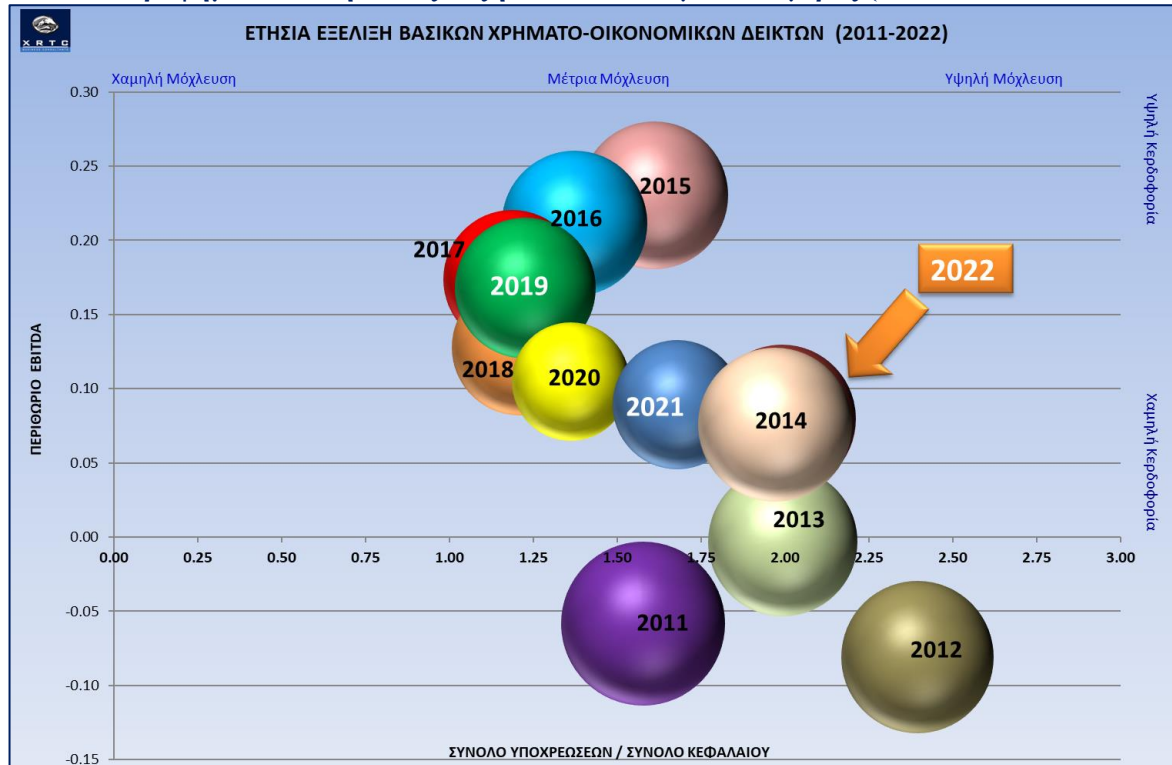
Γράφημα 18: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2019 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αρνητική αυτή αύξηση οφείλεται κυρίως στην περαιτέρω μείωση των Ιδίων Κεφαλαίων του ομίλου ANEK LINES (-€61 εκατ. το 2022 έναντι -€30 εκατ. το 2021). Η αύξηση του κύκλου εργασιών των εταιριών είναι εμφανής σε σχέση με το 2021 (μέγεθος κύκλου). Το περιθώριο EBITDA μειώθηκε το 2022 στο 8% από το 9% το 2021 παραμένοντας σε επίπεδα κάτω του 25%, περιθώριο αναγκαίο για νέες επενδύσεις, δυσκολεύοντας την είσοδο νέων επενδυτών (Γράφημα 19).

Γράφημα 19: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2011 - 2022)



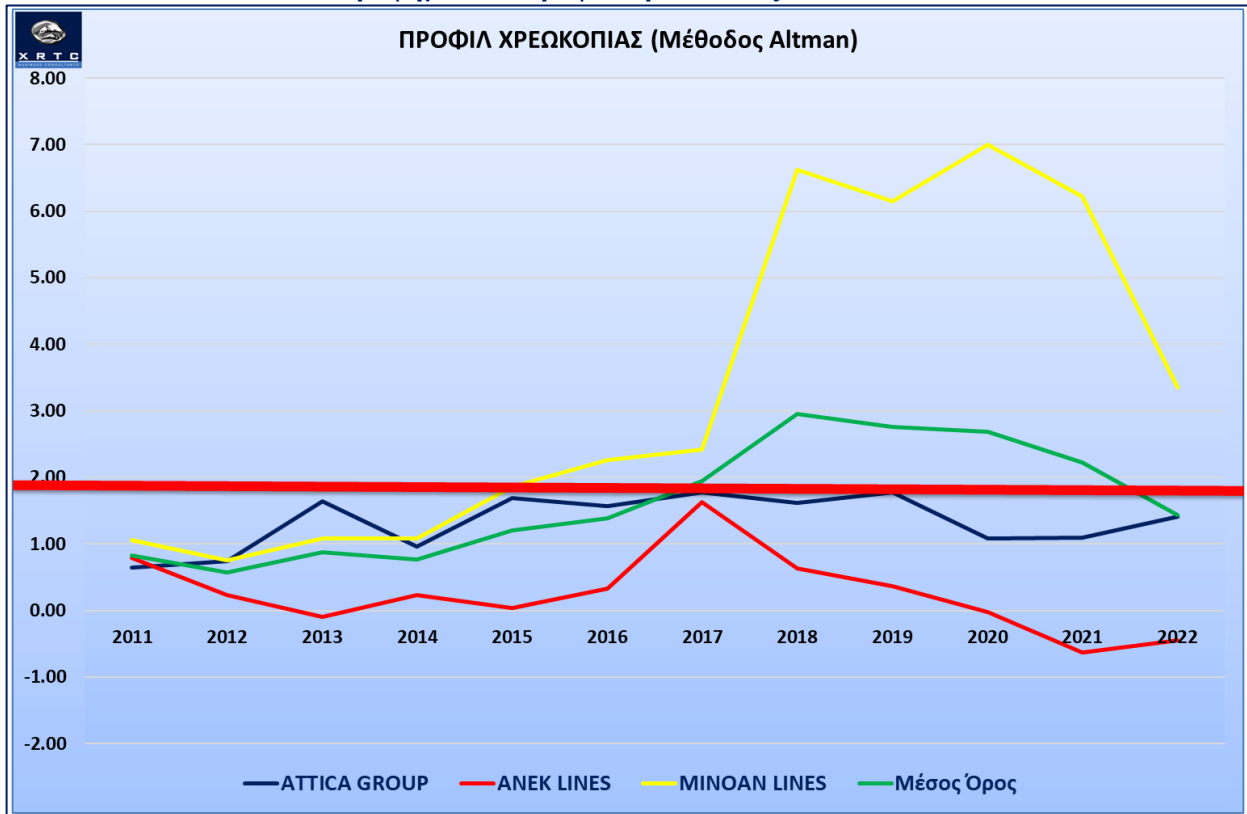
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 20 όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα χρεοκοπίας των Μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιριών συγκρίνοντας τα έτη 2011 έως και 2022 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Συγκεκριμένα:

- Η MINOAN LINES με δείκτη 3,36 (2021:6,23) δείχνει την ευρωστία της, παρά τη μείωση του δείκτη που οφείλεται στη λήψη διαιτητικού δανείου ύψους €23 εκατ. για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της.
- Η ATTICA GROUP με δείκτη 1,41 (2021:1,09) δείχνει τη βελτίωση των οικονομικών της αποτελεσμάτων.
- Η ANEK LINES με δείκτη -0,45 (2021:-0,63) εξακολουθεί να βρίσκεται σε ιδιαίτερα επικίνδυνη θέση.

Η χαμηλή ρευστότητα σε συνδυασμό με τις αδυναμίες εξεύρεσης κεφαλαίων αποτελούν τους κύριους κινδύνους που συντηρούν τον κίνδυνο χρεωκοπίας. Οι εταιρίες είναι αναγκασμένες να συνεχίσουν τις έντονες προσπάθειες που καταβάλλουν εδώ και χρόνια για να εισέλθουν σε ομαλή και αναπτυξιακή πορεία.

Γράφημα 20: Προφίλ Χρεωκοπίας (2011 - 2022)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Μία από τις βασικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος είναι η **γήρανση του στόλου**. Ο μέσος όρος ηλικίας του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου είναι τα 28 έτη ο οποίος είναι όμως μικρότερος από το μέσο όρο ηλικίας του Ευρωπαϊκού Ακτοπλοϊκού Στόλου όπως φαίνεται στον Πίνακα.

Πίνακας 10: Σύγκριση Ευρωπαϊκού/Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	Ευρωπαϊκός	Ελληνικός
Μέσος Όρος ηλικίας Στόλου (έτη)	35	28
Ποσοστό στόλου άνω των 20 ετών	65%	86%
Ποσοστό στόλου άνω των 30 ετών	45%	41%
Ποσοστό στόλου άνω των 40 ετών	25%	16%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ/SIEMENS ENERGY/BELLONA 2022

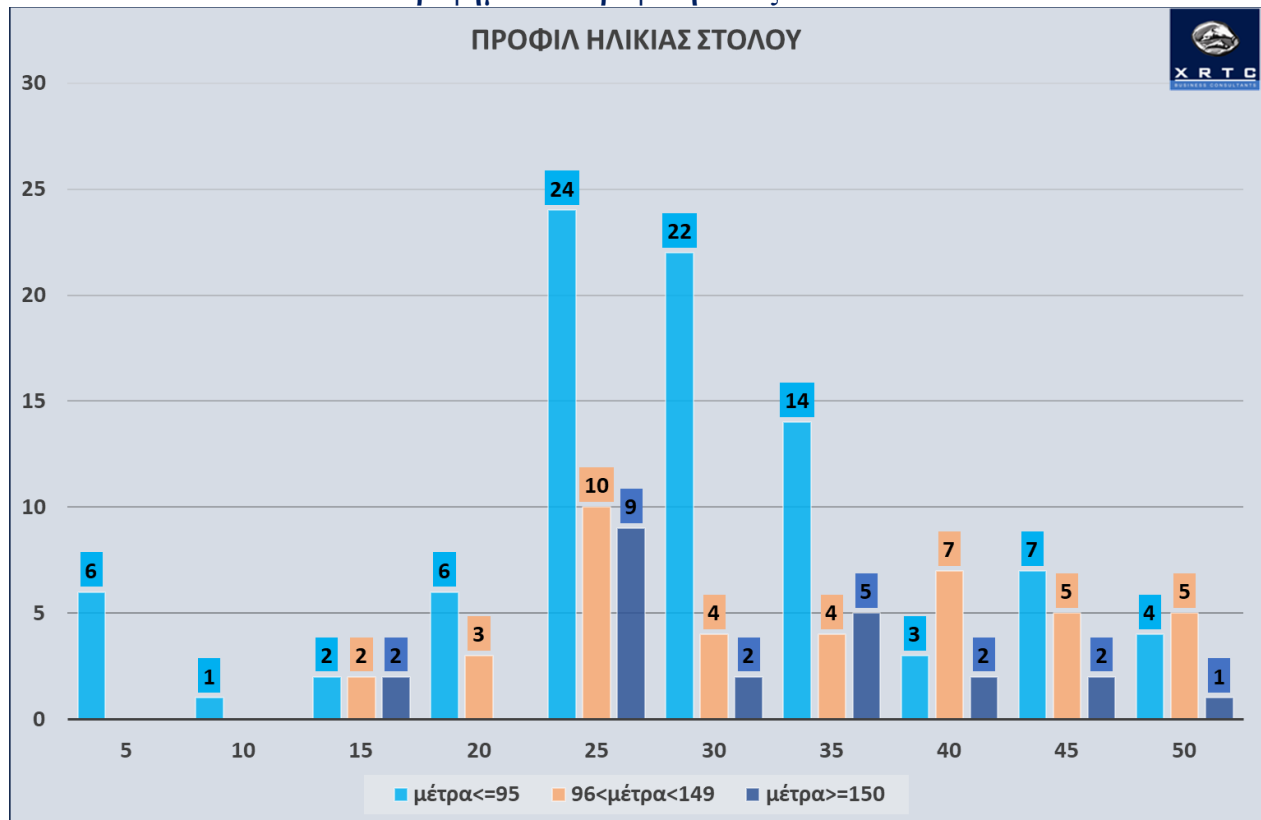
Το ποσοστό του Ελληνικού στόλου άνω των 20 ετών είναι 86%, κατά πολύ μεγαλύτερο από το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό, γεγονός που μας βεβαιώνει πως οι ανάγκες ανανέωσης του στόλου είναι περισσότερο επιτακτικές

Όσον αφορά τα μεγέθη των πλοίων, όπως φαίνεται στο Γράφημα 21, άνω των 20 ετών είναι :

- το 83% των πλοίων με μήκος μέχρι 95 μέτρα
- το 88% των πλοίων με μήκος 96-149 μέτρα

- το 91% των πλοίων με μήκος άνω των 150 μέτρων

Γράφημα 21: Προφίλ ηλικίας στόλου 2023



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η συγκεκριμένη εικόνα περιπλέκεται ελαφρώς από την αβεβαιότητα που προκαλούν οι κάθε είδους περιβαλλοντικοί και άλλοι κανονισμοί που επηρεάζουν στρατηγικού τύπου αποφάσεις, μεταξύ άλλων η επιλογή καυσίμου λειτουργίας των πλοίων. Αντιθέτως βρισκόμαστε πλέον σε μία εποχή όπου η έρευνα και ανάπτυξη εξειδικευμένων εταιριών επιταχύνουν τις μελέτες τους με σκοπό να οδηγηθούμε στα πλοία που θα έχουν ελάχιστο αποτύπωμα άνθρακα και ανταγωνιστικές τιμές κόστους λειτουργίας.

Ο τελευταίος κύκλος ανανέωσης του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 2000. Έκτοτε, όταν παρουσιάστηκαν ανάγκες αντικατάστασης των πλοίων με σκοπό την εξυπηρέτηση των γραμμών λειτουργίας τους δεν προχώρησαν στην κατασκευή νέων πλοίων αλλά εμφανίστηκαν να αντικαθιστούν ή να προσθέτουν στο στόλο τους πλοία μεταχειρισμένα, μεγάλης ηλικίας κατά περίπτωση, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας νέων επενδύσεων λόγω της οικονομικής κρίσης και της έλλειψης χρηματοδότησης. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί όμως που ισχύουν, δε δικαιολογούν πλέον τέτοιου είδους κινήσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε προηγμένα ναυτιλιακά κράτη όπως η Ιαπωνία έχει απαγορευτεί η δρομολόγηση σε πλοία μεγαλύτερα των 10 ετών, σε γραμμές δημοσίου συμφέροντος, ενώ το ίδιο μοντέλο υιοθετεί και η Κίνα.

Η ακτοπλοϊκή αγορά καλείται να βρει τεχνικές λύσεις για τη ναυπήγηση νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον, αλλά και σημαντικά κεφάλαια. Αναμφισβήτητα, τα φιλικά προς το περιβάλλον πλοία μεσαίου και μεγάλου μεγέθους δεν μπορούν να έχουν μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα, αφού δεν έχουν επιτευχθεί τεχνολογικά οι βιώσιμες λύσεις για την αντικατάσταση των καυσίμων τους από ανανεώσιμες πηγές. Επί της ουσίας, όσο διαρκεί η έρευνα και ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων, η

τεχνική απάντηση στην προσφορά φιλικού προς το περιβάλλον πλοίου, αξιοποιεί τις οικονομίες κλίμακος (π.χ. τα νεότευκτα πλοία του ομίλου Grimaldi στην Αδριατική) καθώς επίσης και τη μείωση του βάρους του ίδιου του πλοίου (π.χ. τα πλοία Aero του ομίλου Attica που δρομολογήθηκαν στο Σαρωνικό).

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η XRTC Business Consultants έχει επισημάνει στις ετήσιες έρευνές της ότι η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος. Κι αυτό γιατί ενώ έχουν τεθεί οι προθεσμίες για την επίτευξη της μείωσης των αέριων ρύπων, εντούτοις τεχνολογικά δεν έχουν ακόμα επιτευχθεί οι βιώσιμες λύσεις για την αντικατάστασή τους από ανανεώσιμες πηγές, όπως ο ηλεκτρισμός, τα βιοκαύσιμα, η αμμωνία, η μεθανόλη, το υδρογόνο, κ.ά.

Κι ενώ η Ε.Ε. ασχολείται με την «πράσινη» ανανέωση του στόλου, δεν έχει γίνει αντιληπτό ότι το γεγονός ότι δεν έχουν επιτευχθεί αυτές οι βιώσιμες λύσεις, αποτελεί τροχοπέδη για την ανανέωση του γερασμένου στόλου. Το 86% των Ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων που είναι σήμερα δρομολογημένα είναι άνω των 20 ετών, γεγονός που μας βεβαιώνει πως οι ανάγκες ανανέωσης του στόλου είναι επιτακτικές για όλα τα μεγέθη των πλοίων. Η ανανέωση του στόλου δύναται να συμβεί με νέες κατασκευές και σε κάθε περίπτωση όχι με παλαιά πλοία που θα αγοραστούν από το εξωτερικό. Τα νέα πλοία έχουν εξαρχής χαρακτηριστικά που θα μπορούν να προσαρμοστούν στις τρέχουσες και προδιαγεγραμμένες μελλοντικές προδιαγραφές προσφέροντας ακόμη και υβριδικές λύσεις που θα μπορούν να προσφέρουν εναλλαγή σε διάφορα καύσιμα.

Το νομοθετικό πλαίσιο είναι ξεκάθαρο και επικαιροποιημένο ως προς τους ελέγχους που θα πρέπει να γίνονται στον ακτοπλοϊκό στόλο της χώρας. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες οφείλουν να διασφαλίζουν ότι το κάθε πλοίο διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και πιστοποιητικά κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα. Παράλληλα έλεγχοι γίνονται και για την απαιτούμενη εκπαίδευση των πληρωμάτων αλλά και των ίδιων των αρχών.

Αυτό που τονίζεται ιδιαίτερα όμως είναι, ότι τα Ελληνικά χωρικά ύδατα παρουσιάζουν ιδιαιτερότητα χωροταξικής διαμόρφωσης με πληθώρα νησιών, βραχονησίδων και υφάλων, ενώ η απότομη μεταβολή των καιρικών συνθηκών, φαινόμενο σύνηθες για τις Ελληνικές θάλασσες, σε συνδυασμό με την αυξημένη κυκλοφοριακή πυκνότητα, αποτελούν επικίνδυνες συνθήκες για την πρόκληση ατυχήματος.

Τους καλοκαιρινούς μήνες στις Ελληνικές θάλασσες πλέον γύρω στα 150 ακτοπλοϊκά πλοία ημερησίως που μπορούν να μεταφέρουν έως και 104.000 επιβάτες την ημέρα. Παράλληλα κινούνται 60-70 κρουαζιερόπλοια ημερησίως με μέσο όρο μεταφερόμενων επιβατών τους 1.000 επιβάτες ανά πλοίο, ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό των μεταφερόμενων δια θαλάσσης πληθυσμό σε επίπεδα άνω των 150.000 κάποια συγκεκριμένη στιγμή την ημέρα, κατά την υψηλή περίοδο του καλοκαιριού.

Στην Ελλάδα δεν υφίσταται μηχανισμός επιθαλάσσιας αρωγής, ενός ολοκληρωμένου μηχανισμού διαχείρισης περιστατικών επιθαλάσσιας αρωγής σε πλοία που κινδυνεύουν, ενώ υπάρχει έλλειψη ναυαγοσωστικών ρυμουλκών πλοίων τα οποία θα μπορούσαν να καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες των χωρικών της υδάτων. Η δημιουργία σταθμών κάλυψης του θαλάσσιου χώρου ευθύνης της Ελλάδος πρέπει να πραγματοποιηθεί το συντομότερο δυνατόν. Οι επενδύσεις για τη ναυπήγηση σύγχρονων ρυμουλκών, απορρυπαντικών αλλά και ναυαγοσωστικών τα οποία θα μπορούν να

καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες των χωρικών υδάτων της χώρας είναι ζωτικής σημασίας για την προστασία των θαλασσών μας και βεβαίως της κοινωνίας και της οικονομίας.

Το Προεδρικό Διάταγμα για τις τεχνικές προδιαγραφές για τα Σωστικά και Ναυαγοσωστικά πλωτά μέσα έχει ευτυχώς δρομολογηθεί και αναμένεται η ολοκλήρωσή του, και βεβαίως αυτό που είναι σημαντικό είναι η ανεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων και χρηματοδοτήσεων με σκοπό τη κατασκευή πολλών πλοίων στην Ελλάδα.

Παράλληλα θεωρείται άμεσα αναγκαία η κάλυψη της εγκατάστασης των Ναυαγοσωστικών Σταθμών στις Ελληνικές Θάλασσες από το Ελληνικό κράτος μέσω των αρμοδίων υπουργείων (π.χ. Πολιτικής Προστασίας, Ναυτιλίας, Τουρισμού κλπ.) Η συνυπευθυνότητα στην ομαλότητα των θαλασσιών μεταφορών απαιτείται με σκοπό την ασφάλεια των πολιτών και βεβαίως των πολυπόθητων επισκεπτών και τουριστών όπως και των περιουσιών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Χωρίς να πρέπει να μας απασχολήσει επί μακρόν το καίριο αυτό θέμα της ανάπτυξης του ακτοπλοϊκού στόλου με πλοία νέων περιβαλλοντικών προδιαγραφών, απαιτείται ειδική μνεία στην επανεκκίνηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας και τη δυνατότητα κατασκευών των νέων πλοίων στην Ελλάδα. Αυτό μπορεί να συμβεί αξιοποιώντας αφενός την τεχνογνωσία που έχουν τα Ελληνικά μικρά ναυπηγεία τα οποία παρά το διάστημα της ναυπηγικής ανυπαρξίας, συνεχίζουν να χτίζουν μικρά πλοία και να τα εξάγουν σε ευρωπαϊκά κράτη και αφετέρου τις νέες δυναμικές επενδύσεις στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας όπως του Σκαραμαγκά, της Ελευσίνας και της Σύρου.

Η Ελλάδα προσφέρεται για τη δημιουργία πολλών ακόμα νέων ναυπηγικών μονάδων οι οποίες μπορούν να αναπτυχθούν σεβόμενες τις περιβαλλοντικές και οικολογικές ανάγκες του τόπου. Αυτά τα κύρια χαρακτηριστικά μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον διεθνών ναυπηγικών βιομηχανιών για τη δημιουργία συνεργασιών και κοινών προσπαθειών στην κατασκευή των πλοίων. Αυτό δηλαδή που ουσιαστικά συμβαίνει εδώ και αρκετό χρόνο στην κατασκευή πολεμικών πλοίων ή άλλων εξειδικευμένων πλωτών μέσων. Πρέπει να τονίσουμε ότι το κύριο πρόβλημα της ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη είναι η έλλειψη χώρου και ανθρώπινου δυναμικού. Στην Ελλάδα μπορεί να εξευρεθεί χώρος για την ανάπτυξη ναυπηγείων και καταρτισμένο εργατικό δυναμικό, εφόσον δημιουργηθούν οι απαραίτητες εκπαιδευτικές δομές.

Ένα από τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα του κλάδου είναι πλέον η τεχνολογική του ηγεσία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ιδίως στον τομέα των ελέγχων εκπομπών. Σε παγκόσμιο επίπεδο τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι τα πρώτα που υιοθετούν εναλλακτικές πηγές ενέργειας, όπως ηλεκτρική και αιολική ενέργεια, ή καύση υδρογόνου ή μεθανόλη ή άλλων εναλλακτικών καυσίμων. Η ανάπτυξη των τμημάτων έρευνας και τεχνολογίας των Ελληνικών πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων αλλά και το ισχυρό ενδιαφέρον της ναυτιλιακής συστάδας στην ανεύρεση νέου τρόπου πρόωσης των πλοίων είναι ένα επιπρόσθετο ισχυρό πλεονέκτημα της Ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς που μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη και κατασκευή νέων πλοίων στη χώρα μας.

Το νέο ξεκίνημα της εθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα έχει αίσιο αποτέλεσμα εάν και εφόσον το ίδιο υποστηριχθεί από το Ελληνικό κράτος αμβλύνοντας τα γραφειοκρατικά προβλήματα και αναπτύσσοντας χρηματοδοτικά εργαλεία με σκοπό την επιτάχυνση των κατασκευών πλοίων και πλωτών μέσων.

Είναι βέβαιον ότι η αναγκαιότητα αντικατάστασης του στόλου δεν είναι μόνο εθνική υπόθεση αλλά και Ευρωπαϊκή όσο και παγκόσμια. Αυτό σημαίνει ότι η διάχυση και επικοινωνία της αδιαμφισβήτητης γνώσης της ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας μας, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο θα επιταχύνει την προσέλκυση κεφαλαίων και επενδυτών. Άλλωστε η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη καταρτίσει πρόγραμμα τεράστιων επενδύσεων με στόχο την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η ανάλυση του περιβάλλοντος της αγοράς παρουσιάζεται με την καταγραφή των Δυνάμεων και των Αδυναμιών της όπως και των Ευκαιριών και Απειλών της (SWOT Analysis). Αναμφισβήτητα υπάρχουν παγιωμένα χαρακτηριστικά της αγοράς τα οποία επαναλαμβάνουμε στις ετήσιες αναλύσεις μας ενώ υπάρχουν και άλλα χαρακτηριστικά που εισέρχονται στον Πίνακα 11 ανάλογα με τις τρέχουσες εξελίξεις.

Δυστυχώς ενώ βρισκόμαστε σε μια περίοδο όπου οι επενδύσεις στην ακτοπλοϊκή αγορά είναι επιτακτικές, το οικονομικό μοντέλο και οι χρηματοδοτικές δυνατότητες είναι σε ένα μεγάλο βαθμό αδύναμο για τους πολλούς αν όχι για όλους. Αυτή η αβεβαιότητα στην πρόβλεψη της εκκίνησης των επενδύσεων αναγκάζει τον αναλυτή να καλέσει όλα τα μέρη της αγοράς να αντιμετωπίσουν το περιβάλλον της με ιδιαίτερη προσοχή και ορθολογισμό. Στην παρούσα φάση δεν μπορεί και δεν πρέπει να υπάρχουν ακρότητες πολιτικών ή συντεχνιακών συμφερόντων γιατί πολύ απλά η κοινωνία δεν μπορεί να αντέξει. Ας μην ξεχνάμε ότι τελικά, ο χρήστης είναι αυτός που καλείται να καλύψει το κόστος της οποιασδήποτε επενδύσεις του οποιοδήποτε νεωτερισμού ή καινοτομίας ή ακόμα και ολιγορίας δράσεων.

Πίνακας 11: Ανάλυση Περιβάλλοντος

Δυνάμεις	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> • Η διατήρηση του δικτύου Θαλασσιών μεταφορών είναι Αναγκαία και ανταποκρίνεται στις κοινωνικές απαιτήσεις με ικανοποιητική δυνατότητα προσαρμογής. • Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για την αντιμετώπιση της Κλιματικής αλλαγής • Συνεχής Κρατική Υποστήριξη • Χρηματοδοτική στήριξη από Ευρωπαϊκή Ένωση • Υψηλά επίπεδα τεχνογνωσίας διαχείρισης πλοίων • Ευελιξία στρατηγικών αποφάσεων σε επίπεδο αγοραπωλησιών εκμετάλλευσης πλοίων • Ανάπτυξη διεθνών θαλασσιών συνδέσεων (Κύπρος, Αίγυπτος, Ιταλία, Τουρκία κλπ) • Σταθερή ανάπτυξη μεταφορικού έργου μετά το πέρας της Πανδημίας 	<ul style="list-style-type: none"> • Απειλητική Γήρανση του στόλου • Κατακερματισμός της αγοράς με πολλούς μικρούς ομίλους και ελάχιστους μεγάλους • Αύξηση κόστους προσαρμογής στις νέες περιβαλλοντικές διατάξεις • Έλλειψη νέων επενδυτικών σχημάτων που θα οδηγήσουν την αγορά στο νέο κύκλο επενδύσεων • Παραμονή με υψηλά επίπεδα συμμετοχής τραπεζικών ομίλων στην αγορά αποτρέπουν την είσοδο νέων επενδυτών • Περιορισμένη διαφάνεια των οικονομικών στοιχείων της αγοράς • Ρηχή χρηματιστηριακή αγορά • Αδύναμη επενδυτική δυνατότητα της πλειοψηφίας των εταιριών • Υψηλό κόστος δανεισμού • Νέα κόστη εφαρμογής διαχειριστικού μοντέλου με προσαρμογή σε πρότυπα ESG
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάκτηση Επενδυτικής Βαθμίδας για την Ελλάδα • Κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης μεταφορικού έργου μετά την ελληνική οικονομική κρίση και τον περιορισμό των επιπτώσεων της πανδημίας • Αλματώδης Ανάπτυξη της νησιωτικής οικονομίας μέσω νέων επενδύσεων • Αναγκαιότητα ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του Στόλου • Αξιοποίηση Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης • Τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ε.Ε. για την πράσινη ανάπτυξη προσφέρουν νέα επενδυτικά εργαλεία χαμηλού κόστους για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα ESG. • Οι Ελληνικές τράπεζες οδηγούνται προς αποχώρηση από τις μετοχικές σχέσεις με την ακτοπλοϊκή αγορά καλώντας νέους επενδυτές • Προσαρμογή της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ελλάδας και της Ευρώπης με σκοπό την συμμετοχή στην ανανέωση του στόλου • Οργασμός επενδύσεων στη λιμενική βιομηχανία και συνέχιση της ιδιωτικοποίηση των λιμένων • Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών πλοίων 	<ul style="list-style-type: none"> • Απρόβλεπτοι κίνδυνοι γεωπολιτικού και γεωγραφικού χαρακτήρα • Έκθεση σε επικίνδυνες καταστροφές λόγω της κλιματικής αλλαγής • Ισχυρές πιέσεις του αβέβαιου οικονομικού περιβάλλοντος λόγω Κόστους Ενέργειας, Πληθωρισμού και γεωπολιτικών εξελίξεων • Έλλειψη εξειδικευμένων γνώσεων και επικοινωνίας των αναγκών της αγοράς προς τους χρήστες και ρυθμιστές • Παρατεταμένος κίνδυνος χρεοκοπίας μεμονωμένων εταιριών • Το επίπεδα συγκέντρωσης της αγοράς παραμένουν πολύ υψηλά και έχουν δημιουργήσει ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές συνθήκες σε συγκεκριμένες γραμμές • Δύσκολη έως αδύνατη πρόσβαση των ακτοπλοϊκών εταιριών στην τραπεζική αγορά εκτός των εταιριών που έχουν μέτοχους τις ίδιες τις τράπεζες • Αδύναμη χρηματοοικονομική θέση

Πηγή: XRTC ΕΠΕ



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

**** * * * * *



XRTC Business Consultants, Ακτή Μιαούλη 95, 18538 Πειραιάς GR,
T: +30 210 4291226 F: +30 210 4291230 M: mail@xrtc.gr , W: <http://www.xrtc.gr/>