



24^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα

«Ελληνική Ακτοπλοΐα 2025: Εκκολάπτοντας τις σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές»



Αύγουστος 2025



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 πλειάδας ναυτιλιακών εταιριών εισηγμένων και ιδιωτικών που δραστηριοποιούνται τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο 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 24η ετήσια εμπεριστατωμένη μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που εκπονείται και διανέμεται από την XRTC Business Consultants Ltd., και επικεντρώνεται στην οικονομική ανάλυση των εταιριών ΑΤΤΙΚΑ 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 2025 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από στοιχεία που δημοσιεύουν μέσω των ισολογισμών τους για το έτος 2024, οι Μεγάλες Εταιρίες. Επισημαίνεται ότι τα οικονομικά στοιχεία που αναλύονται στη συγκεκριμένη Μελέτη αφορούν τους Ομίλους ΑΤΤΙΚΑ 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 δεν 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 1999-2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	5
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
II. ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	7
III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	8
1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	8
2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ.....	9
3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	9
4. ΤΑΜΕΙΟ ΕΞΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ.....	9
5. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ).....	10
6. ΚΑΥΣΙΜΑ.....	11
7. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ -FUEL EU MARITIME.....	11
7.1. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ EU ETS.....	11
7.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ FUEL EU.....	12
7.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΈΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.....	12
7.4. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΤΕΛΟΣ.....	12
8. ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	12
9. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	14
IV. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	15
1. ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	15
1.1. ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	15
1.2. ΜΕΣΑΙΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	17
1.3. ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	18
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ.....	20
V. ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (ΑΤΤΙΚΑ/MINOAN).....	23
1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	23
1.1. ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΑΤΤΙΚΑ.....	23
1.2. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.....	27
2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	29
2.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	30
2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	30
2.3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	31
2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΒΙΤΔΑ.....	32
2.5. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	33
2.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ.....	34
2.7. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ.....	35
VI. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	37
VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	38

Πηγές :

- ΑΤΤΙΚΑ GROUP (2024), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΜΙΝΩΑΝ LINES (2024), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΣΕΕΝ (2024)
- XRTC LTD (2001-25), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- XRTC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2024

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Βασικά Οικονομικά Στοιχεία Μεγάλων Εταιριών 2024.....	9
Πίνακας 2: Μέση Τιμή Καυσίμων VLSFO (2020-2024).....	11
Πίνακας 3: ATTICA/MINOAN (Στόλος & Κίνηση).....	16
Πίνακας 4: Μεσαίες Εταιρίες (2024).....	17
Πίνακας 5: Μικρότερες Εταιρίες (2024).....	18
Πίνακας 6: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών Ανά Γραμμή (2023 -2024).....	20
Πίνακας 7 : Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Οχημάτων Ανά Γραμμή (2023 -2024).....	20
Πίνακας 8 : Σύγκριση Κατάστασης Αποτελεσμάτων ATTICA 2023-2024.....	26
Πίνακας 9: Σύγκριση Λειτουργικού Κόστους Μεγάλων Εταιριών (2023-2024).....	30
Πίνακας 10: Ανάλυση Περιβάλλοντος	37
Πίνακας 11: Κριτήρια Κατηγοριοποίησης εταιριών	38

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Εξέλιξη μεταφερομένων επιβατών με επιβατηγά πλοία (Κόσμος/Ελλάδα)	8
Γράφημα 2: Εξέλιξη επιδοτήσεων άγονων γραμμών (2019-2025).....	10
Γράφημα 3: Προφίλ ηλικίας στόλου 2024.....	13
Γράφημα 4: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2014-2024).....	14
Γράφημα 5: Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά	15
Γράφημα 6: Οι 10 Μεγαλύτερες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες	16
Γράφημα 7: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Επιβατών στην Ελλάδα (2014-2024).....	21
Γράφημα 8: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Οχημάτων στην Ελλάδα (2014-2024).....	21
Γράφημα 9: Σύγκριση κίνησης Επιβατών ανά γραμμή (2024)	22
Γράφημα 10: Σύγκριση Κίνησης Οχημάτων ανά γραμμή (2024).....	22
Γράφημα 11: Εξέλιξη Στόλου ομίλου ATTICA (2014 - 2024).....	24
Γράφημα 12: Εξέλιξη Στόλου MINOAN LINES (2014 - 2024).....	27
Γράφημα 13: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους.....	30
Γράφημα 14: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024).....	31
Γράφημα 15: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή (2014 - 2024).....	31
Γράφημα 16: EBITDA Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024).....	32
Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα Μεγάλες Εταιρίες (2014 - 2024).....	33
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024).....	34
Γράφημα 19: Εξέλιξη τραπεζικού Δανεισμού ομίλου ATTICA (2014 - 2024).....	35
Γράφημα 20: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2014 - 2024).....	35
Γράφημα 21: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2019 - 2024).....	36

Ι. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ακτοπλοϊκός στόλος της χώρας, με 153 πλοία που εξυπηρετούν 115 νησιά, ανήκει σε 33 επιχειρήσεις. Πολλά από τα πλοία βρίσκονται κοντά στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθιστώντας επιτακτική την αναδιάρθρωση του στόλου, ώστε να ανταποκρίνεται στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς της Ε.Ε.

Η ακτοπλοΐα συνδέει τα περίπου 120 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα σχεδόν σε καθημερινή βάση, εκ των οποίων τα 89 αποκλειστικά καθώς μόνο τα 26 διαθέτουν αεροδρόμιο. Ταυτόχρονα, εξυπηρετεί τη μεταφορά 9 εκατ. τόνων αγαθών, που αντιστοιχούν στο 82% των εμπορευματικών μεταφορών και της τροφοδοσίας των νησιών μας, διευκολύνοντας τον αγροτικό τομέα, τη μεταποίηση και το εμπόριο. Συνεπώς η ομαλή λειτουργία της έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις για τη χώρα.

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου, η εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων για την ναυπήγηση και αγορά «πράσινων» πλοίων, η εναρμόνιση με τις νέες ρυθμίσεις για τη χρήση καυσίμων, η συμπίεση του κόστους λειτουργίας των πλοίων, η υποχρεωτική συμμετοχή στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών, είναι τα κυριότερα θέματα που απασχολούν τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Ο μέσος όρος ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων σήμερα αγγίζει τα 30 έτη, ενώ μόνο το 17% του Ελληνικού στόλου είναι κάτω των 20 ετών.

Τόσο ο όμιλος Attica όσο και οι Μινωικές, μέσω του ομίλου Grimaldi, διαθέτοντας ισχυρή κεφαλαιακή διάρθρωση και ικανοποιητική ρευστότητα προχωρούν σε επενδυτικά προγράμματα για την ενεργειακή και περιβαλλοντική αναβάθμιση των στόλων τους. Η Seajets και οι άλλες εταιρίες περιορίζονται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, τα οποία εκσυγχρονίζουν.

Η κυβέρνηση ανακοίνωσε την Ενεργοποίηση Ταμείου Εκσυγχρονισμού με στόχο την πράσινη μετάβαση της Ελληνικής ακτοπλοΐας και την ανανέωση του γερασμένου στόλου. Σύμφωνα με τις εξαγγελίες πρόκειται για ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο ύψους €300 εκατ., το οποίο θα δώσει ώθηση σε επενδύσεις που εκτιμάται ότι θα ξεπεράσουν τα €3 δις μέσω της μόχλευσης ιδιωτικών και τραπεζικών κεφαλαίων. Η ανακοίνωση αυτή φέρεται ως συνέχεια των προηγούμενων σχεδιασμών των πακέτων των €500 εκατ. που δεν προχώρησε.

Η Κρήτη που αποτελεί τη μεγαλύτερη γραμμή σε επίπεδο απόστασης και κίνησης οχημάτων και από τις μεγαλύτερες σε κίνηση επιβατών, εξυπηρετείται από τους στόλους της Attica (43 πλοία) και τις Μινωικές (3 πλοία). Οι δύο αυτές εταιρίες εξυπηρετούν και τις γραμμές της Αδριατικής. Η Seajets με 29 πλοία εξυπηρετεί κατά τη διάρκεια κυρίως της υψηλής τουριστικής περιόδου τις πιο δημοφιλείς νησιωτικές διαδρομές. Τους μη τουριστικούς μήνες, οι ανάγκες των μικρότερων και λιγότερο δημοφιλών νησιών είναι μεγαλύτερες αφού τα δρομολόγια είναι αραιά ή ανύπαρκτα. Πολλά από αυτά τα νησιά, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα προσβασιμότητας και εξαρτώνται από την προκήρυξη των άγονων γραμμών, το κόστος των οποίων είναι διαρκώς αυξανόμενο. Σύμφωνα με τη ΣΕΕΝ επιβάλλεται να ανοίξει η συζήτηση για προσαρμογή της νομοθεσίας που διέπει την δρομολόγηση πλοίων στα νέα δεδομένα της ακτοπλοϊκής αγοράς μετά την αλλαγή του μείγματος δρομολόγησης ταχυπλόων πλοίων σε σχέση με τα συμβατικά.

II. ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

1. Ο μέσος όρος ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων σήμερα αγγίζει τα 30 έτη έναντι των 24 ετών του Ευρωπαϊκού ακτοπλοϊκού στόλου. Τα 45 από τα 153 πλοία, το 29% δηλαδή του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού στόλου είναι ηλικίας 40 ετών και άνω.
2. Οι Attica και οι Μινωικές έχουν προχωρήσει στο σχεδιασμό κατασκευής νέων πλοίων και βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταχειρισμένων πλοίων με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη διαχείριση κοινωνικών, περιβαλλοντικών και θεμάτων διακυβέρνησης (Environmental, Social, Governance Issues - ESG).
3. Πραγματοποιήθηκαν 10 αγορές μεταχειρισμένων πλοίων στην ακτοπλοϊκή αγορά το 2024.
4. Άλλη μία εταιρία λαϊκής βάσης, η ZANTE Ferries (ANMEZ) έχει τεθεί σε εκκαθάριση μετά και την πώληση των δύο τελευταίων πλοίων της στη Fast Ferries. Η ίδρυση της εταιρείας έγινε το 1991 από αυτοκινητιστές που ήθελαν να εξυπηρετηθούν τα φορτηγά τους από την Κυλλήνη στη Ζάκυνθο.
5. Η ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί έναν κλάδο με έντονη εποχικότητα στους επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, με υψηλότερη κίνηση τους μήνες Ιούλιο με Σεπτέμβριο και χαμηλότερη τους μήνες Νοέμβριο με Φεβρουάριο. Αντίθετα η κίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζεται κατανομημένη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με πολύ μικρότερη εποχικότητα.
6. Αύξηση στη μεταφορική κίνηση επιβατών (4%) και οχημάτων (3%) το 2024 σε σχέση με το 2023. Παρόλα αυτά το ποσοστό της αύξησης είναι κατά πολύ μικρότερο σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Να επισημανθεί ότι το 2024 από 15 ακτοπλοϊκές γραμμές, στις 12 αυξήθηκε η κίνηση, ενώ μόνο σε 3 έγινε μείωση της κίνησης.
7. Η υποχρεωτική συμμετοχή των εταιριών στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ-EU/ ETS) στις ναυτιλιακές μεταφορές έως το 2026, καθώς και η ανακήρυξη της Μεσογείου ως SECA - Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών Θείου αυξάνουν κατά πολύ τα λειτουργικά κόστος των εταιριών και κατά συνέπεια και των εισιτηρίων.
8. Η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εισάγεται σταδιακά κατά την περίοδο 2024-2026.
 - i. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν πιστοποιητικά και να τα καταθέτουν για το 40% το 2024, το 70% το 2025, και το 100% των εξακριβωμένων εκπομπών τους βάσει του MRV κανονισμού από το 2026 και μετά
 - ii. Από την υποχρέωση αυτή μπορούν να εξαιρεθούν μέχρι το 2030 πλόες που αφορούν στη σύνδεση νησιών, με πληθυσμό μικρότερο από 200 χιλιάδες μόνιμους κατοίκους, με άλλα λιμάνια εντός της ίδιας χώρας που ανήκει το εν λόγω νησί.
 - iii. Οπότε, στην Ελλάδα η υποχρέωση αφορά στις πλόες προς/από Κρήτη και Αδριατική.
9. Το κόστος των εισιτηρίων έχει αυξηθεί δεδομένων των ανωτέρω δαπανών οι οποίες μαζί με τα άλλα λειτουργικά έξοδα (ανταλλακτικών, επισκευών και συντήρησης, μισθοδοσίας, ασφάλισης, αποπληρωμής δανείων κ.ά.) δημιουργούν αυξητικές πιέσεις.
10. Η μείωση των εκπομπών των ρύπων, προϋποθέτει επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες τόσο στον στόλο όσο και στα λιμάνια. Απαιτούνται πολιτικές για υποστήριξη της πράσινης μετάβασης της ακτοπλοϊκής αγοράς για την εναρμόνιση με τις νέες ρυθμίσεις για τη χρήση καυσίμων.
11. Δυστοκία στην εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων, η οποία αποτελεί πανάκεια για την ναυπήγηση και αγορά πράσινων πλοίων.
12. Οι 24 Μικρές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο, κυρίως σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές, δεν μπορούν να αντλήσουν χρηματοδότηση εξαιτίας των περιορισμένων ιδίων κεφαλαίων και της έλλειψης εταιρικής διαφάνειας.
13. Οι μεγάλες εταιρίες Attica και Μινωικές παρουσιάζουν μείωση της μεταφορικής τους κίνησης καθώς και μείωση του EBITDA και των Καθαρών Αποτελεσμάτων.
14. Οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών ανέρχονται σε €148 εκατ. για το 2025.
15. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κατοχυρώνει διαγωνισμούς για επιδοτούμενες άγονες γραμμές σε εταιρίες χωρίς να ελέγχει τα οικονομικά τους στοιχεία, γιατί δεν είναι υποχρεωτικό(!)
16. Το νέο ξεκίνημα της εθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας χρειάζεται υποστήριξη από το Ελληνικό κράτος αμβλύνοντας τα γραφειοκρατικά προβλήματα και αναπτύσσοντας χρηματοδοτικά εργαλεία της ΕΕ και των Αναπτυξιακών τραπεζών με σκοπό την επιτάχυνση των κατασκευών πλοίων και πλωτών μέσων.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

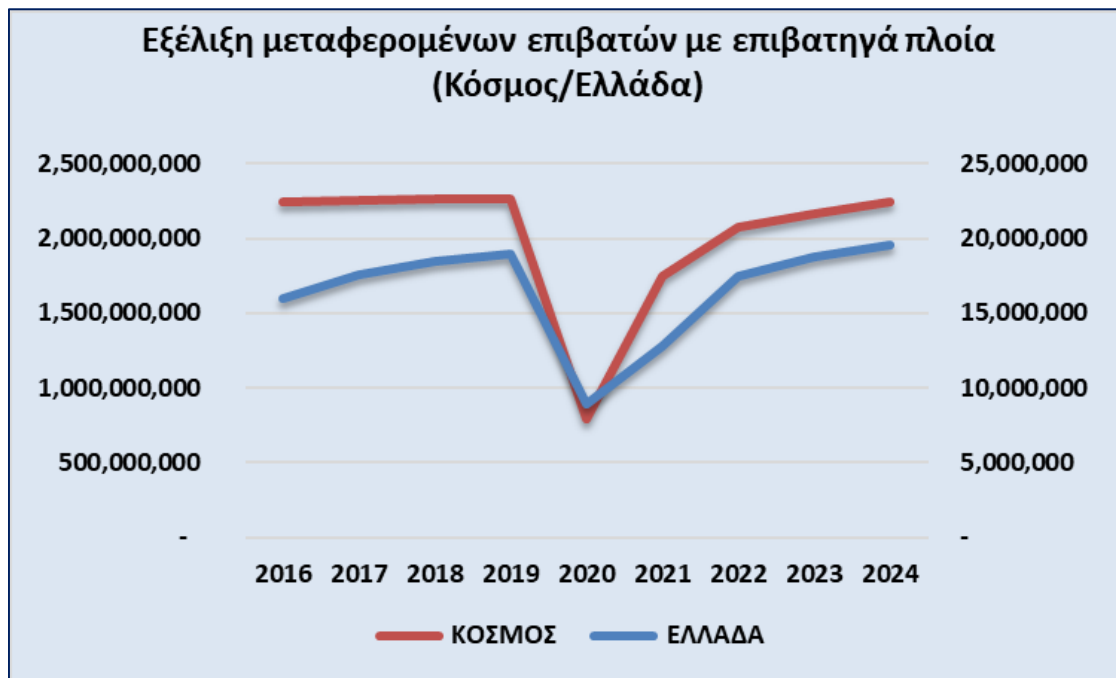
1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η διεθνής ακτοπλοϊκή αγορά αντιμετωπίζει σχεδόν τις ίδιες προκλήσεις με την εγχώρια. Υψηλή εξάρτηση από την τουριστική περίοδο, υψηλό λειτουργικό κόστος, γήρανση του στόλου, ανταγωνισμό από άλλα μέσα, κυρίως τα αεροπλάνα, περιβαλλοντικούς κανονισμούς και γεωπολιτικές εντάσεις. Το βασικό της όμως χαρακτηριστικό, όπως άλλωστε και της Ελληνικής ακτοπλοΐας, είναι η δημιουργία μεγάλων εταιρικών σχημάτων.

Η γήρανση του στόλου οδηγεί τις ακτοπλοϊκές εταιρίες σε αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων. Τη μερίδα του λέοντος στις παραγγελίες για κατασκευή νέων πλοίων την έχουν τα Κινέζικα ναυπηγεία. Εξαιτίας όμως του υψηλού κόστους κατασκευής των νέων πλοίων, μόνο οι μεγάλες διεθνείς εταιρίες έχουν τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων για τέτοιες επενδύσεις. Η έλλειψη διαθεσιμότητας ναυπηγείων στην Ευρώπη και την Ιαπωνία, οι οποία ήταν παραδοσιακοί κατασκευαστές ακτοπλοϊκών πλοίων, περιορίζουν τις επιλογές των εταιριών για τις νέες παραγγελίες με αποτέλεσμα να οδηγούνται στα μεγάλα ναυπηγεία της Κίνας και της Ασίας. Ένα νέο «προϊόν» δίνει τη δυνατότητα σε μικρότερες εταιρίες να ναυλώσουν πλοία τα οποία κατασκευάζουν οι μεγάλες διεθνείς εταιρίες.

Η Stena RoRo ανέλαβε την κατασκευή σειράς πλοίων τύπου Stena E-Flexer στα ναυπηγεία CMI Jinling στη Weihai της Κίνας. Η Brittany Ferries μισθώνει με σύμβαση γυμνής ναύλωσης τουλάχιστον πέντε E-Flexer από τη Stena RoRo, διάρκειας 10 ετών και δικαίωμα αγοράς μετά από 4 χρόνια. Η Attica επίσης χρησιμοποίησε αυτό το «προϊόν» για τη μίσθωση με σύμβαση γυμνής ναύλωσης δύο E-Flexer, διάρκειας 10 ετών και δικαίωμα αγοράς μετά το τέλος του 5ου έτους ναύλωσης.

Γράφημα 1: Εξέλιξη μεταφερομένων επιβατών με επιβατηγά πλοία (Κόσμος/Ελλάδα)



Πηγή : ShippaxMarket

Όσον αφορά τη εξέλιξη μεταφερομένων επιβατών με επιβατηγά πλοία, στο Γράφημα 1 φαίνεται η άμεση συσχέτιση της παγκόσμιας αγοράς σε σύγκριση με την Ελλάδα. Η κίνηση με τα επιβατηγά πλοία διαρκώς αυξάνεται καθώς νέες αγορές δημιουργούνται παγκοσμίως ενώ στην Ελλάδα η

ακτοπλοϊκή κίνηση αποτελεί κρίσιμο τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής ιδιομορφίας της χώρας.

2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ

Η συνολική μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων το 2024 σε σχέση με το 2023 συνεχίζει να παρουσιάζει αύξηση. Παρόλα αυτά το ποσοστό της αύξησης είναι κατά πολύ μικρότερο σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Όσον αφορά τους επιβάτες η αύξηση έφτασε το 4% το 2024, έναντι 7% το 2023 σε σχέση με το 2022, ενώ όσον αφορά τα οχήματα στο σύνολό τους (αυτοκίνητα και φορτηγά) έφτασε στο 3% το 2024, έναντι 4% το 2023 σε σχέση με το 2022. Οι Μεγάλες Εταιρίες μεταφέρουν το 42% των επιβατών και το 53% των οχημάτων της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής κίνησης.

3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η οικονομική κατάσταση των δύο Μεγάλων Εταιριών για το έτος 2024 αποτυπώνεται στον Πίνακα 1 με τα βασικά οικονομικά στοιχεία τους.

Πίνακας 1: Βασικά Οικονομικά Στοιχεία Μεγάλων Εταιριών 2024

ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ			ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ			ΕΒΙΤΔΑ			ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ		
	2023	2024	δ	2023	2024	δ	2023	2024	δ	2023	2024	δ
ΑΤΤΙΚΑ	588,306,000 €	747,811,000 €	27%	441,799,000 €	624,029,000 €	41%	126,383,000 €	96,285,000 €	-31%	61,345,000 €	17,485,329 €	-251%
ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ	113,055,000 €	110,355,000 €	-2%	89,027,000 €	91,783,000 €	3%	26,116,000 €	19,527,000 €	-34%	5,044,000 €	832,000 €	-506%
ΑΝΕΚ	173,635,000 €			150,131,000 €			10,820,000 €			-11,375,000 €		
ΣΥΝΟΛΟ	701,361,000 €	858,166,000 €	22%	680,957,000 €	715,812,000 €	5%	163,319,000 €	115,812,000 €	-29%	55,014,000 €	18,317,329 €	-200%

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις

Παρά το γεγονός ότι τα Έσοδα Εκμετάλλευσης της Attica παρουσιάζει μεγάλη αύξηση της τάξης του 27%, η ταυτόχρονη αύξηση των εξόδων της τάξης του 41% οδηγεί σε αρνητικά αποτελέσματα. Αρνητικά αποτελέσματα παρουσιάζουν και οι Μινωικές. Ανάλυση των οικονομικών στοιχείων των δύο μεγάλων εταιρειών ακολουθεί στο τμήμα της Μελέτης «Ανάλυση Μεγάλων Εταιριών».

4. ΤΑΜΕΙΟ ΕΞΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Εκσυγχρονισμού (ΤΕ) το οποίο ιδρύθηκε το 2018 για την περίοδο 2021-2030 συγκεντρώνει πόρους από τη δημοπράτηση δικαιωμάτων εκπομπών του ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) προκειμένου να χρηματοδοτήσει επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των ενεργειακών συστημάτων στα οικονομικά ασθενέστερα κράτη μέλη. Λειτουργεί από την έναρξη της 4ης φάσης του ΣΕΔΕ το 2021 και αφορά 10 κράτη μέλη (Πολωνία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία, Κροατία). Ωστόσο με την τελευταία αναθεώρηση της οδηγίας για το ΣΕΔΕ που ολοκληρώθηκε το 2023 δημιουργήθηκε δεύτερο ΤΕ, από το οποίο λαμβάνουν πόρους για την περίοδο 2024-2030 και τρία επιπλέον κράτη μέλη (Σλοβενία, Πορτογαλία, Ελλάδα).

Ως τώρα (περίοδος 2021-2024) έχουν εκταμιευτεί περίπου €15 δις για όλα τα επιλέξιμα κράτη μέλη, ενώ το μερίδιο της Ελλάδας από το δεύτερο Ταμείο Εκσυγχρονισμού πλησιάζει τα 20 εκατομμύρια δικαιώματα, τα οποία για μέση τιμή άνθρακα 75 €/τόνο, θα αποδώσουν έσοδα €1.5 δις συνολικά για την περίοδο. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον Μάρτιο του 2025 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ενέκρινε τις 4 πρώτες επενδυτικές προτάσεις της Ελλάδας ύψους € 208 εκατ., οι δύο πρώτες προτάσεις για ηλεκτρικά λεωφορεία και λεωφορεία υδρογόνου, και οι άλλες δύο προτάσεις για αντλίες θερμότητας σε θερμοκήπια και δημοτικά κολυμβητήρια. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί περίπου στα έσοδα της Ελλάδας από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού για το 2024, του πρώτου έτους της περιόδου για το οποίο η χώρα είναι επιλέξιμη για χρηματοδότηση από το νέο ταμείο.

Οι δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού οργανώνονται σε τρεις βασικούς πυλώνες:

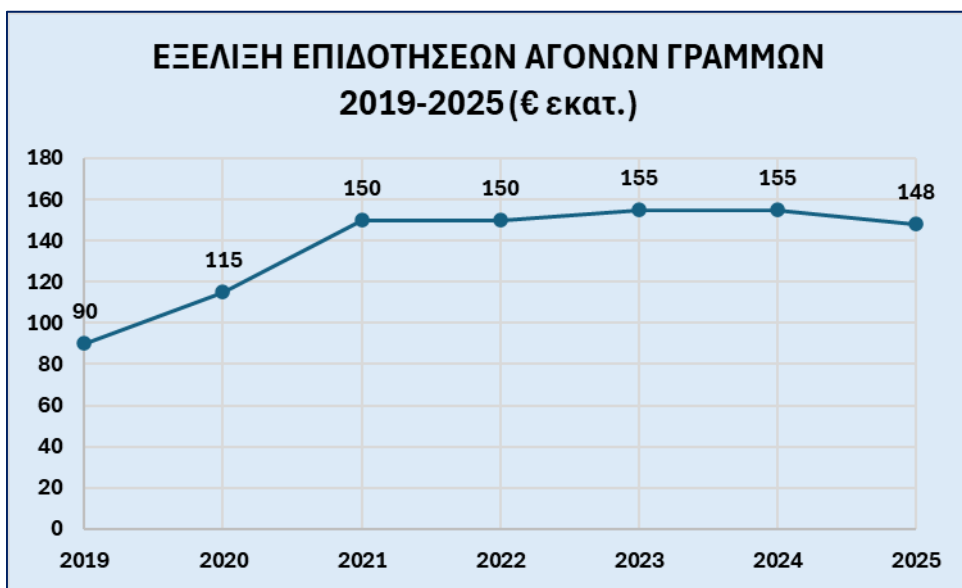
- Ναυπήγηση και αναβάθμιση πλοίων: Στόχος είναι η ενίσχυση του στόλου με νέα ή εκσυγχρονισμένα επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία, εξοπλισμένα με κινητήρες διπλού εναλλακτικού καυσίμου ή ακόμα και αμιγώς ηλεκτρικά, μειώνοντας τις εκπομπές CO₂.
- Ενεργειακή βελτίωση υφιστάμενων πλοίων: Περιλαμβάνει την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης ενέργειας για την αύξηση της αποδοτικότητας, χωρίς μεταβολή των χαρακτηριστικών του πλοίου.
- Αντικατάσταση παλαιών μηχανών: Προβλέπεται η αλλαγή κύριων μηχανών με σύγχρονες, φιλικότερες προς το περιβάλλον, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής απανθρακοποίησης.

5. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ)

Οι λεγόμενες «άγονες γραμμές» είναι ακτοπλοϊκές διαδρομές που εξυπηρετούν μικρά ή απομακρυσμένα νησιά με περιορισμένη εμπορική ζήτηση. Αυτές οι γραμμές καλύπτονται μέσω συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας (public service obligations), που επιδοτούνται από το κράτος.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 57 πλοία χρηματοδοτούνται ετησίως για να εξυπηρετήσουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους 73 γραμμές (22 με την ηπειρωτική χώρα, 51 ενδονησιωτικές). Μέχρι το 2019, ο ετήσιος προϋπολογισμός ήταν περίπου €90–91 εκατ., ενώ από το 2021 έως και σήμερα, η χρηματοδότηση έχει διαμορφωθεί γύρω στα €150 εκατ. ετησίως.

Γράφημα 2: Εξέλιξη επιδοτήσεων άγονων γραμμών (2019-2025)



Πηγή : Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει εισαγάγει κίνητρα έως +45% στην επιδότηση για εταιρείες που προσφέρουν νέα πλοία ηλικίας έως 6 ετών στις άγονες γραμμές. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό του στόλου και στη μείωση των εκπομπών ρύπων

6. ΚΑΥΣΙΜΑ

Το κόστος καυσίμων αποτέλεσε κατά το 2024 κατά μέσο όρο το 41% των λειτουργικών δαπανών των πλοίων (για τις Μεγάλες Εταιρίες).

Τα συμβατικά πλοία χρησιμοποιούν δύο ειδών καύσιμα:

- Τα συμβατικά πλοία στα οποία δεν έχουν τοποθετηθεί scrubbers, χρησιμοποιούν καύσιμο με 0,5% σε περιεκτικότητα θείου (VLSFO). Το 2024 η μέση τιμή τους στην αγορά του Rotterdam ήταν στα \$555 ο τόνος έναντι \$570 το 2023, ενώ για το 8μηνο του 2025 είναι \$500.
- Τα συμβατικά πλοία στα οποία έχουν τοποθετηθεί scrubbers χρησιμοποιούν καύσιμα με περιεκτικότητα 3,5% σε θείο (HSFO). Η μέση τιμή ανά τόνο το 2024 ήταν στα €436 ευρώ ο τόνος έναντι €512 το 2023.

Πίνακας 2: Μέση Τιμή Καυσίμων VLSFO (2020-2024)

ΕΤΟΣ	VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Rotterdam \$/Tonne	Δ%
2020	\$328	
2021	\$506	54%
2022	\$729	44%
2023	\$570	-22%
2024	\$555	-3%
2025 (*)	\$500	

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με χρήση διαφόρων πηγών

Από 01/05/2025 βάσει των κανονισμών, που αναλύονται στην επόμενη ενότητα, θεσπίζεται ως υποχρεωτική η χρήση καυσίμων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1%, κάτι που θα οδηγήσει πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες που δεν χρησιμοποιούν scrubbers στα πλοία τους **να αγοράζουν καύσιμα σε υψηλότερη τιμή**.

7. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ -FUEL EU MARITIME

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας δέχεται αυξανόμενη πίεση να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του και να επιτύχει τους στόχους καθαρών μηδενικών εκπομπών έως το 2050. Οι παρακάτω κανονισμοί πιστεύεται ότι μειώνουν σημαντικά τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα και στα παράκτια κράτη της Μεσογείου, με οφέλη για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

7.1. Κανονισμός EU ETS

Από τον Ιανουάριο του 2024 υιοθετήθηκε η Α φάση εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (EU ETS) για να καλύψει τις εκπομπές CO₂ από όλα τα μεγάλα πλοία που δραστηριοποιούνται σε λιμάνια της ΕΕ ενώ το 2025 εισερχόμαστε στη Β φάση.

Η Οδηγία υποχρεώνει όλες τις Ναυτιλιακές Εταιρίες να αντισταθμίζουν τις εκπομπές τους σε CO₂ αγοράζοντας δικαιώματα μονάδων εκπομπών στη ρυθμιζόμενη αγορά EUA (European Union Allowance) που ισοδυναμεί με 1 τόνο CO₂ που εκπέμπεται.

Η εφαρμογή του κανονισμού EU ETS προβλέπει την υποχρέωση πληρωμής EUA από όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες με σταδιακή εισαγωγή ως εξής:

- 40% των εκπομπών ρύπων που παράγονται από 01/01/2024 Α' ΦΑΣΗ
- 70% των εκπομπών ρύπων που παράγονται από **01/01/2025 Β' ΦΑΣΗ**
- 100% των εκπομπών ρύπων που παράγονται από 01/01/2026 Γ' ΦΑΣΗ

7.2. Κανονισμός FUEL EU

Από την 1^η Ιανουαρίου 2025, τέθηκε επίσης σε ισχύ ο κανονισμός Fuel EU Maritime Regulation που επιβάλλει, σε όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες τη σταδιακή μείωση έντασης των αερίων θερμοκηπίου που παράγονται από τα ναυτιλιακά καύσιμα που χρησιμοποιούν.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρία για να μειώσει την ένταση των αερίων θερμοκηπίου θα είναι υποχρεωμένη είτε να αγοράσει βιοκαύσιμα που είναι σημαντικά ακριβότερα από τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σήμερα είτε να πληρώσει πρόστιμο για τη μη χρήση τους.

7.3. Υποχρέωση από την Ένταξη της Μεσογείου σε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών

Από την 1^η Μαΐου 2025, η Μεσόγειος Θάλασσα θα γίνει ουσιαστικά Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών (Emission Control Area-ECA) για τα οξείδια του θείου (Sox) σύμφωνα με τη Marpol.

Για πλοία που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο Θάλασσα, η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,10% οπότε και οι ναυτιλιακές εταιρίες θα υποχρεούνται να καταναλώνουν σημαντικά ακριβότερα καύσιμα.

7.4. Μεσογειακό Περιβαλλοντικό Τέλος

Συνολικά περιλαμβάνει :

- i. Το EU ETS (φάση του 70%)
- ii. Την αξία του FUEL EU MARITIME (για το επιπλέον κόστος αγοράς βιοκαυσίμων)
- iii. Την υποχρέωση που προκαλεί η ένταξη της Μεσογείου ως περιοχής καυσίμων χαμηλότερης περιεκτικότητας θείου 0,1%

Η δαπάνη αυτή χωρίς να λαμβάνονται άλλα λειτουργικά έξοδα (ανταλλακτικών, επισκευών και συντήρησης, μισθοδοσίας, ασφάλισης, αποπληρωμής δανείων κ.ά.) θα οδηγήσουν σε σταδιακά στην αύξηση των τιμών των ναύλων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι 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. Μπορούμε ασφαλώς να τονίσουμε ότι αυτός που επιβαρύνεται είναι ο ίδιος ο χρήστης των πλοίων ως ο «επιμέρους ναυλωτής» είτε είναι επιβάτης, είτε μεταφορέας, είτε αποστολέας αγαθών.

8. ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

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.

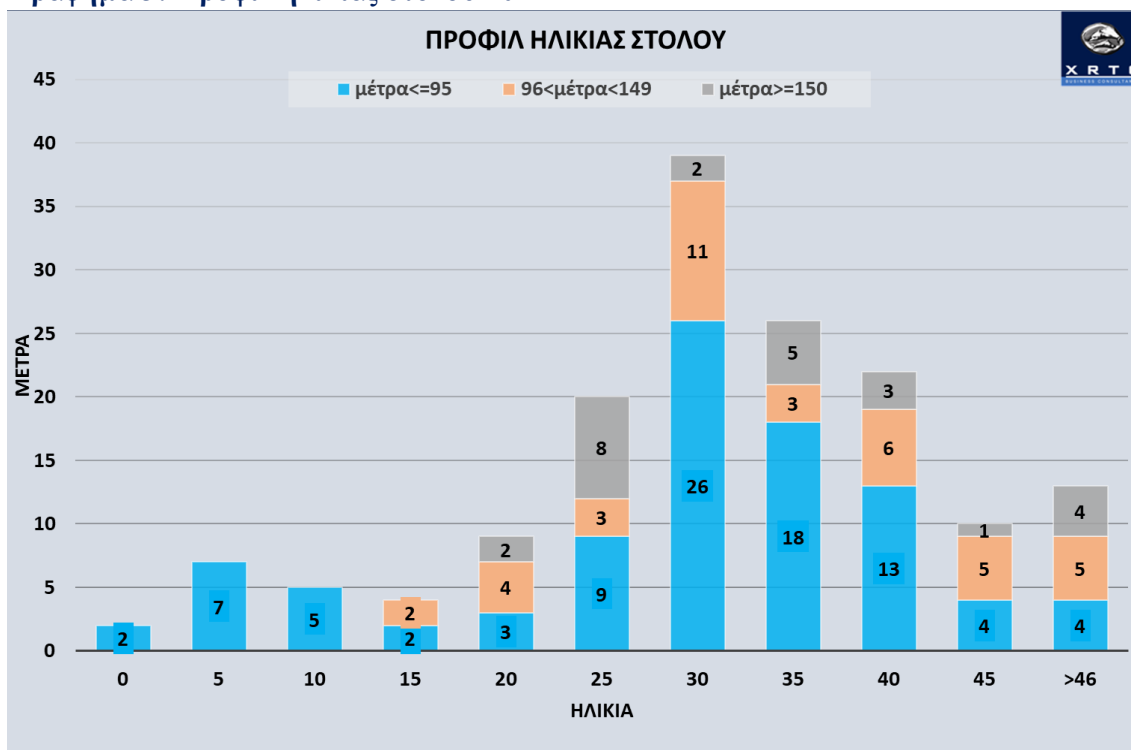
Μόνο το 17% του Ελληνικού στόλου είναι κάτω των 20 ετών, γεγονός που μας βεβαιώνει πως οι ανάγκες ανανέωσης του στόλου είναι περισσότερο επιτακτικές από ποτέ. Όσον αφορά τα μεγέθη των πλοίων, όπως φαίνεται στο Γράφημα 3, άνω των 20 ετών είναι :

- το 80% των πλοίων με μήκος μέχρι 95 μέτρα
- το 85% των πλοίων με μήκος 96-149 μέτρα
- το 92% των πλοίων με μήκος άνω των 150 μέτρων

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.

Γράφημα 3: Προφίλ ηλικίας στόλου 2024



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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.

Η αντικατάσταση των πλοίων παλιάς τεχνολογίας αποτελεί μονόδρομο. Οι μεγάλες εταιρίες όπως η Attica και οι Μινωικές έχουν προχωρήσει στο σχεδιασμό κατασκευής νέων πλοίων ενώ οι μικρότερες εταιρίες αντιμετωπίζουν μεγάλη δυστοκία λόγω της απροθυμίας των τραπεζών να τις χρηματοδοτήσουν εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους και την έλλειψης εταιρικής διακυβέρνησης.

Η Attica έχει προχωρήσει σε συμφωνία με τη Stena RoRo για τη μακροχρόνια ναύλωση δύο πλοίων μήκους 200 μέτρων το καθένα τα οποία θα ναυπηγηθούν στην Κίνα. Επίσης έχει υπογράψει Μνημόνιο Συνεργασίας με την ONEX για τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Ο όμιλος Grimaldi έχει προχωρήσει σε νέο ναυπηγικό πρόγραμμα του ομίλου, σύμφωνα με το οποίο δύο πλοία προορίζονται για τις Μινωικές Γραμμές. Τον Ιούλιο 2025, ο όμιλος παρέλαβε το πρώτο από τα δέκα σκάφη νέας γενιάς τύπου Pure Car & Truck Carrier (PCTC), από τα ναυπηγεία China Merchants Heavy Industries (Jiangsu, Κίνα). Με χωρητικότητα 9.000 CEU (Car Equivalent Units), το «Grande Shanghai» αποτελεί το πρώτο πλοίο του ομίλου που είναι έτοιμο και για χρήση αμμωνίας.

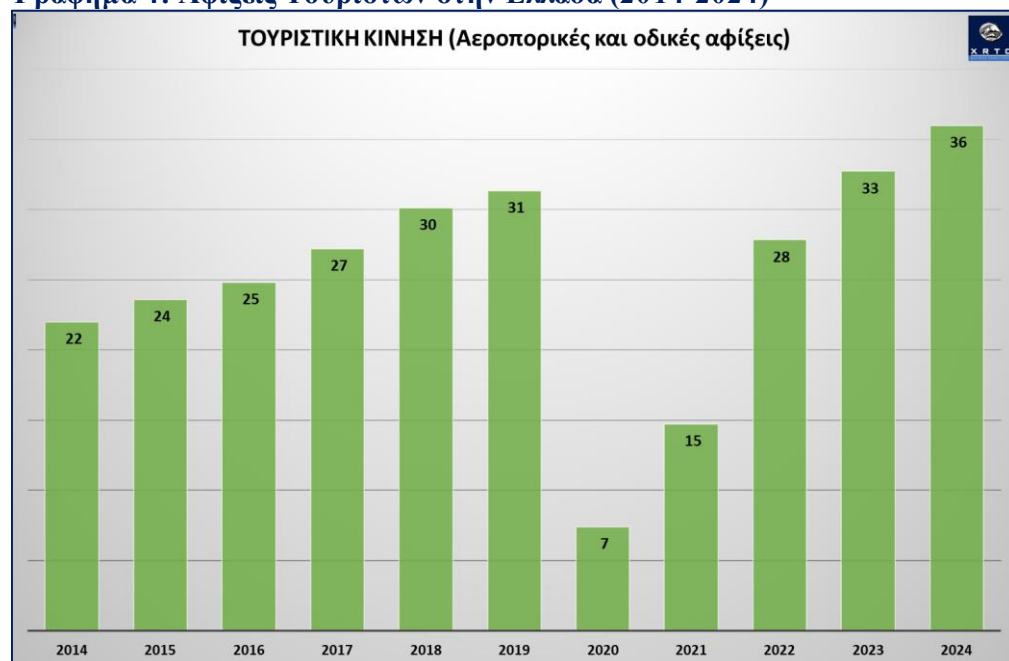
Η ακτοπλοϊκή αγορά καλείται να βρει τεχνικές λύσεις για τη ναυπήγηση νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον, αλλά και σημαντικά κεφάλαια. Αναμφισβήτητα, τα φιλικά προς το περιβάλλον πλοία μεσαίου και μεγάλου μεγέθους δεν μπορούν να έχουν μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα, αφού δεν έχουν επιτευχθεί τεχνολογικά 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).

9. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Τα τουριστικά μεγέθη του 2024, που πλέον αποτελεί το νέο έτος αναφοράς για τις επιδόσεις του ελληνικού τουρισμού. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ελληνικός τουρισμός είχε συγκριτικά μια ιδιαίτερα δυναμική πορεία με τις διεθνείς αφίξεις τουριστών (εξαιρουμένων των επιβατών κρουαζιέρας) το 2024 να ανέρχονται σε 36 εκατ., αυξημένες κατά 9,8% σε σχέση με το 2023 και κατά 6% σε σύγκριση με το 2019.

Γράφημα 4: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2014-2024)



Πηγή: Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ)

Ταυτόχρονα, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις (χωρίς κρουαζιέρα) αυξήθηκαν κατά 4,3% και ανήλθαν σε €20,6 δις. Τα έσοδα από κρουαζιέρα σημείωσαν πολύ μεγάλη αύξηση 31,2% και ανήλθαν σε €1,1 δις. Έτσι, το σύνολο των εσόδων, συνυπολογιζόμενων και αυτών από την κρουαζιέρα αυξήθηκαν κατά 5,4% και ανήλθαν σε €21,7 δις.

Όσον αφορά τον εσωτερικό τουρισμό, καταγράφηκαν 9,7 εκατ. αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού έναντι €9,0 εκατ. το 2023 σημειώνοντας αύξηση 7,1%.

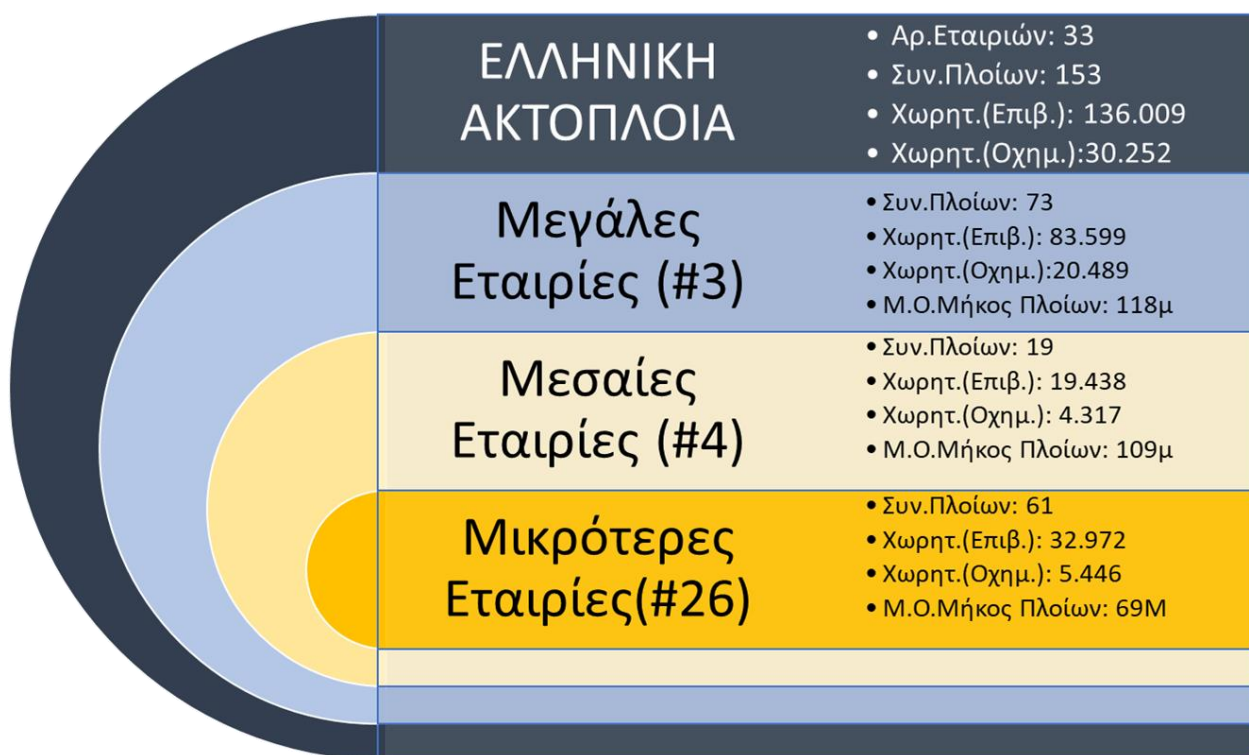
Ως προς την κίνηση της ακτοπλοΐας, ο αριθμός των επιβατών ανέρχεται σε €19,5 εκατ. έναντι €18,8 εκατ. το 2023 σημειώνοντας αύξηση 3%.

IV. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

1. ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Το καλοκαίρι του 2024, 153 ακτοπλοϊκά πλοία εξυπηρέτησαν καθημερινά 115 νησιά της χώρας, είτε συνδέοντάς τα με την ενδοχώρα είτε πραγματοποιώντας συνδέσεις μεταξύ τους. Κατηγοριοποιήσαμε τις 33 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος του στόλου τους, το είδος των πλοίων τους και τα χαρακτηριστικά τους (Γράφημα 5).

Γράφημα 5: Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Διευκρινίζουμε ότι στο παραπάνω Γράφημα στις Μεγάλες Εταιρίες έχουμε συμπεριλάβει και τη Seajets του κ. Μάριου Ηλιόπουλου εξαιτίας του μεγέθους του στόλου της. Παρόλα αυτά δεν συμπεριλαμβάνεται στις Μεγάλες Εταιρίες στην οικονομική ανάλυση που ακολουθεί αφού δε δημοσιοποιεί ούτε τα οικονομικά της στοιχεία ούτε στοιχεία κίνησης των πλοίων της, γεγονός που καθιστά αδύνατη οποιαδήποτε ανάλυση.

1.1.ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται η ΑΤΤΙΚΑ, και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ, μέρος του ιταλικού ομίλου Grimaldi, οι οποίες δημοσιοποιούν τα οικονομικά τους στοιχεία τα οποία χρησιμεύουν στην εις βάθος ανάλυσή τους αυτής της Μελέτης.

Ο όμιλος Attica μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης με απορρόφηση της ANEK, σύμφωνα με την από 04.12.2023 απόφαση του Υπουργείου Ανάπτυξης έχει έναν στόλο ο οποίος περιλαμβάνει τα εμπορικά σήματα «Superfast Ferries», «Blue Star Ferries», «Hellenic Seaways» και «Anek Lines». Ο ακτοπλοϊκός της στόλος αριθμεί πλέον 43 πλοία, από τα οποία τα 28 είναι συμβατικά επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, τα 13 είναι ταχύπλοα. Επίσης διαθέτει και 2 φορτηγά/οχηματαγωγά πλοία. Ο

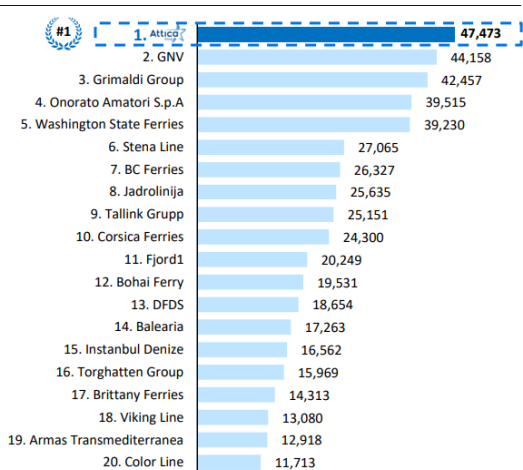
στόλος της μεταφέρει το 37% των επιβατών και το 46% των οχημάτων της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής κίνησης.

Ο όμιλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ αποτελείται από την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ και της θυγατρικής αυτής Minoan Italia S.p.A. και ανήκει στον Ιταλικό όμιλο Grimaldi. Ο στόλος που δραστηριοποιείται στη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη αποτελείται από 3 συμβατικά επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία.

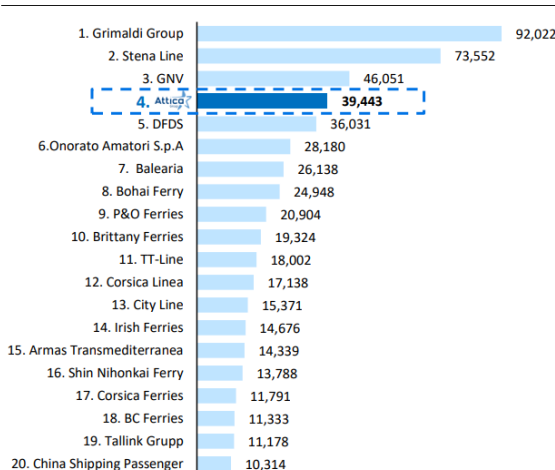
Οι Attica και η Minoan Lines που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα ανήκουν σε δύο από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς ομίλους παγκοσμίως, (Γράφημα 6) που καταλαμβάνουν την πρώτη και την τρίτη θέση αντίστοιχα στους 10 μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς ομίλους διαχείρισης συμβατικών επιβατικών/οχηματαγωγών πλοίων παγκοσμίως σε επίπεδο μεταφορικής ικανότητας επιβατών ακτοπλοΐας ενώ αντίστροφα ο όμιλος Grimaldi και ο όμιλος Attica καταλαμβάνουν την πρώτη και την τέταρτη θέση παγκοσμίως με επίπεδο μεταφορικής ικανότητας οχημάτων.

Γράφημα 6: Οι 10 Μεγαλύτερες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες

Fleet passenger capacities



Fleet freight lane metres capacities²



Πηγή: Attica Group

Πίνακας 3: ATTICA/MINOAN (Στόλος & Κίνηση)

ATTICA/MINOAN	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	43	7,290,000	1,300,000	530,000
Minoan Lines	3	933,000	165,000	105,000
Σύνολο 2024	46	8,223,000	1,465,000	635,000
Σύνολο 2023	46	8,405,630	1,409,440	646,600
Ποσοστιαία Μεταβολή		-2%	4%	-2%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα 46 πλοία των Attica και Μινωικών, 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 144μ.

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 50 νησιά στο Αιγαίο με 400 διασυνδέσεις

μεταξύ λιμανιών των νησιών του. Η Seajets χρησιμοποιεί τα περισσότερα ταχύπλοα πλοία της μόνο κατά την υψηλή τουριστική περίοδο, προσαρμόζοντας τα δρομολόγιά της. Απολαμβάνει λοιπόν τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα των ταχυπλόων που δραστηριοποιούνται μόνο την περίοδο υψηλής ζήτησης. Εκ των αναφερθέντων χαρακτηριστικών δίνεται η δυνατότητα στην εταιρία να σχεδιάζει εγκαίρως τα δρομολόγια των ταχυπλόων πλοίων της και παράλληλα να δημιουργεί νέες γραμμές.

Αγορές Μεταχειρισμένων Πλοίων

Η εταιρία το 2024 προχώρησε στις κάτωθι αγορές πλοίων:

1. Τα αδελφά πλοία «Osman Gazi 1» και «Orhan Gazi 1» που ναυπηγήθηκαν στην Austal (Henderson) της Αυστραλίας το 2007 για λογαριασμό της Τουρκικής Istanbul Deniz Otobusleri (IDO) τα οποία μετονομάστηκαν «Jumbo Jet 1» και «Jumbo Jet 2»
2. Τα ταχύπλοα «Superrunner Jet 2» (1999) και «Champion Jet 3» (1997),
3. Το «Eurochampion Jet» (ex HSC Natchan Rera) που κατασκευάστηκε το 2007 στην Αυστραλία από την Incat.
4. Το συμβατικό πλοία «Super Star II» (1986)
5. Το «Tera Jet 2» μεταφορικής ικανότητας 1,350 επιβατών και 400 οχημάτων
6. Το συμβατικό πλοίο «Express Skiathos» (1996) από τον όμιλο Attica το οποίο δραστηριοποιείται στις Σποράδες έναντι συνολικού τιμήματος €9 εκατ.

Άλλες επιχειρηματικές κινήσεις

1. Η εταιρία προχώρησε στην 5ετή ναύλωση του «Santorini Palace» από τις Μινωικές Γραμμές. Το High-Speed catamaran πλοίο που μετονομάστηκε «Olympic Champion Jet», έχει ναυπηγηθεί το 2005 και θα αγοραστεί από τη Seajets μετά το πέρας της περιόδου ναύλωσης.
2. Ναύλωσε το πλοίο της «Caldera Vista» στην εταιρία Africa Morocco το οποίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Ταγγέρη-Αλχεθίρα.

Εκτός από την Seajets, ο κ. Μάριος Ηλιόπουλος έχει δημιουργήσει την εταιρία κρουαζιέρας Neonyx Cruises, ενώ έχει επίσης αγοράσει στο παρελθόν τα κρουαζιερόπλοια: Aegean Majesty (ex Veendam) το Queen of Oceans (ex P&O Oceana) και το Majesty of Oceans (ex Majesty of the Seas).

1.2. ΜΕΣΑΙΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Σε αυτήν την κατηγορία εντάξαμε τέσσερις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο τόσο σε κύριες, όσο και σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές.

Οι εταιρίες Fast Ferries, Levante Ferries, Golden Star Ferries και Dodekanisos Ferries δραστηριοποιούνται με 19 πλοία (15 συμβατικά και 4 ταχύπλοα) καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Στον ακόλουθο πίνακα αναγράφονται όλα τα πλοία των εταιριών και όχι μόνο τα δρομολογημένα.

Πίνακας 4: Μεσαίες Εταιρίες (2024)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ	ΤΑΧΥΠΛΟΑ	Μ/Ο ΗΛΙΚΙΑΣ
1	LEVANTE FERRIES	6	6		39
2	FAST FERRIES	5	5		34
3	GOLDEN STAR FERRIES	5	3	2	24
4	DODEKANISOS SEAWAYS	3	1	2	28
	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	19	15	4	31

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.

FAST FERRIES

Η Fast Ferries ιδρύθηκε από τους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη το 1989. Η εταιρία πούλησε το πλοίο «Thunder» στον όμιλο Attica έναντι συνολικού τιμήματος €17.75 εκατ. ενώ προχώρησε στην αγορά των δύο πλοίων της ANMEZ, το «Διονύσιο Σολωμό» και το «Αδαμάντιο Κοραή». Τα δύο αυτά πλοία προστέθηκαν στο στόλο της εταιρίας ο οποίος πλέον αποτελείται από 5 συμβατικά πλοία.

LEVANTE FERRIES

Η Levante Ferries, συμφερόντων κ. Γιώργου Θεοδόση δημιουργήθηκε το 2015 με την ένωση 3 ακτοπλοϊκών εταιριών των Levante, Ionissos και Zante Ferries. Έχει 6 συμβατικά πλοία, τα «Fior de Levante», «Mare di Levante», «Ανδρέας Κάλβος», «Κεφαλονιά», «Smyrna di Levante» και «Contessa di Levante» εκ των οποίων τα 4 είναι δρομολογημένα στις γραμμές Πάτρας/Κυλλήνης – Ζακύνθου-Κεφαλλονιάς-Ιθάκης .

GOLDEN STAR FERRIES

Η εταιρία έχει 5 πλοία, εκ των οποίων τα 3 είναι συμβατικά («Superferry», «Andros Queen» και «Andros King») και 2 ταχύπλοα «HSC Superexpress» και το «HSC Golden Princess». Η εταιρία το 2024 αγόρασε το «Andros King» (ex. Volcan de Taburiente) ναυπηγημένο το 2006 στην Ισπανία, που διαθέτει χωρητικότητα 1.500 επιβατών και 310 οχημάτων, ενώ η μέγιστη ταχύτητά του φτάνει τους 22,5 κόμβους. Το που αγοράστηκε το 2024 δεν έχει ακόμα ολοκληρώσει τις εργασίες μετασκευής του και δεν έχει ακόμα δρομολογηθεί.

DODEKANISOS SEAWAYS

Η Dodekanisos Seaways της οικογενείας Σπανού δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες συγκοινωνίες στα Δωδεκάνησα και στα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Διαθέτει δύο ταχύπλοα καταμαράν, το Dodekanisos Express και το Dodekanisos Pride καθώς και το Ε/Γ - Ο/Γ Παναγία Σκιαδενή, τα οποία καλύπτουν 18 νησιωτικούς προορισμούς.

1.3.ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Σε αυτήν την κατηγορία εντάξαμε 26 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο κυρίως σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές. Το σύνολο του στόλου αυτών των εταιριών είναι 61 πλοία εκ των οποίων μόνο τα 3 είναι ταχύπλοα. 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.

Πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές από αυτές τις 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.

Πίνακας 5: Μικρότερες Εταιρίες (2024)

A/A	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ	ΤΑΧΥΠΛΟΑ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
1	AEGEAN FLYING DOLPHINS	2		2	34
2	AEGEAN SEA LINES	1	1		45
3	ALPHA LINES	1		1	23
4	ANEM FERRIES	1	1		2
5	ANE KALYMNOU	1	1		37
6	ANENDYK	2	2		36
7	ANES FERRIES	2	2		41
8	GOUTOS LINES	1	1		53
9	IONION P.LINES	1	1		36
10	IONIAN SEA FERRIES	5	5		28
11	KARYSTIA	1	1		40
12	KERKYRA LINES	8	8		32
13	KERKYRA SEAWAYS	5	5		33
14	LAFASI	2	2		19
15	MAGIC SEA FERRIES	4	4		9
16	OLYMPIAN FERRIES	2	2		42
17	SAN LORENZO FERRIES	1	1		51
18	SAOS FERRIES	2	2		28
19	SARONIC FERRIES	5	5		27
20	SEBECO LINES	2	2		7
21	SEA DREAMS	1	1		36
22	SKYROS N.E.	1	1		38
23	SMALL CYCLADES LINES	1	1		39
24	STAR GEM	5	5		24
25	TRITON FERRIES	2	2		38
26	VENTOURIS FERRIES	2	2		38
	Σύνολο	61	58	3	32

Πηγή: XRTC ΕΠΕ από δημοσιεύματα/Ιστοσελίδες Εταιριών

Magic Sea Ferries

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για την Magic Sea Ferries, των κ.κ. Γιώργου και Μάριου Γιαλόζογλου, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Προχώρησαν στην αγορά των Magic 1 και Magic 2. Τα δύο ταχύπλοα καταμαράν πλοία που ναυπηγήθηκαν το 2023 και 2024 αντίστοιχα (Cahaya Samudra Shipyard) για λογαριασμό της Majestic Fast Ferries της Σιγκαπούρης, έχουν χωρητικότητα 343 επιβάτες το καθένα. Δρομολογήθηκαν το 2025 μαζί με το τρίτο πλοίο της εταιρίας «HSC Cat 1» (1994) στον Αργοσαρωνικό.

Saronic Ferries

Η εταιρία των κ.κ. Γιώργου Παπαϊωαννίδη, Ιωσήφ Λεφάκη και Παρασκευά Τσάγκαρη δρομολογεί πέντε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία “Απόλλων”, “Αχαιός”, “Ποσειδών Ελλάς”, “Φοίβος” και “Αντιγόνη” στον Αργοσαρωνικό με μεταφορική ικανότητα 6.980 επιβατών και 530 αυτοκινήτων.

Η Saronic Ferries έχει ήδη αγοράσει και επισκευάζει το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο Yabousa, το οποίο θα δρομολογήσει προς το τέλος του τρέχοντος έτους. Το πλοίο ανήκε στην Seikan Ferries, το οποίο είναι κατασκευασμένο το 2000 (Hakodate Dock Co Ltd-Ιαπωνία), έχει μήκος 100,50 μέτρα.

Επίσης η Saronic Ferries, έχει σχεδιάσει ένα πλοίο που θα κινείται με ηλεκτρική ενέργεια αποθηκευμένη σε μπαταρίες. Τα στελέχη της ήδη αναζητούν ναυπηγείο και χρηματοδότηση προκειμένου να υλοποιήσουν το μεγαλεπήβολο επενδυτικό τους πλάνο.

2. 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 τη συνεχιζόμενη αύξηση στη μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων το 2024 σε σχέση με το 2023.

Παρόλα αυτά το ποσοστό της αύξησης είναι κατά πολύ μικρότερο σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Όσον αφορά τους επιβάτες η αύξηση έφτασε το 4% το 2024, έναντι 7% το 2023 σε σχέση με το 2022, ενώ όσον αφορά τα οχήματα στο σύνολό τους (αυτοκίνητα και φορτηγά) έφτασε στο 3% το 2024, έναντι 4% το 2023 σε σχέση με το 2022 (Πίνακες 6&7). Σημειώνεται ότι η ΕΛΣΤΑΤ δεν έχει δημοσιοποιήσει το διαχωρισμό αυτοκινήτων και φορτηγών.

Πίνακας 6: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών Ανά Γραμμή (2023-2024)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2023	%	2024	%	Δ%
Αργοσαρωνικού	2,897,284	15%	3,042,202	16%	5%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	2,650,405	14%	2,853,690	15%	8%
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	2,213,798	12%	2,249,938	12%	2%
Λοιπές	1,941,502	10%	1,950,717	10%	0%
Πειραιώς-Κρήτης	1,764,425	9%	1,870,172	10%	6%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	1,299,259	7%	1,313,603	7%	1%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	1,057,688	6%	1,107,622	6%	5%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	992,233	5%	1,001,927	5%	1%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	979,185	5%	943,126	5%	-4%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	662,658	4%	766,291	4%	16%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	651,966	3%	687,700	4%	5%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	595,124	3%	668,792	3%	12%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	487,594	3%	543,031	3%	11%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	510,345	3%	492,505	3%	-3%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	84,505	0%	66,319	0%	-22%
ΣΥΝΟΛΟ	18,787,971	100%	19,557,635	100%	4%

Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

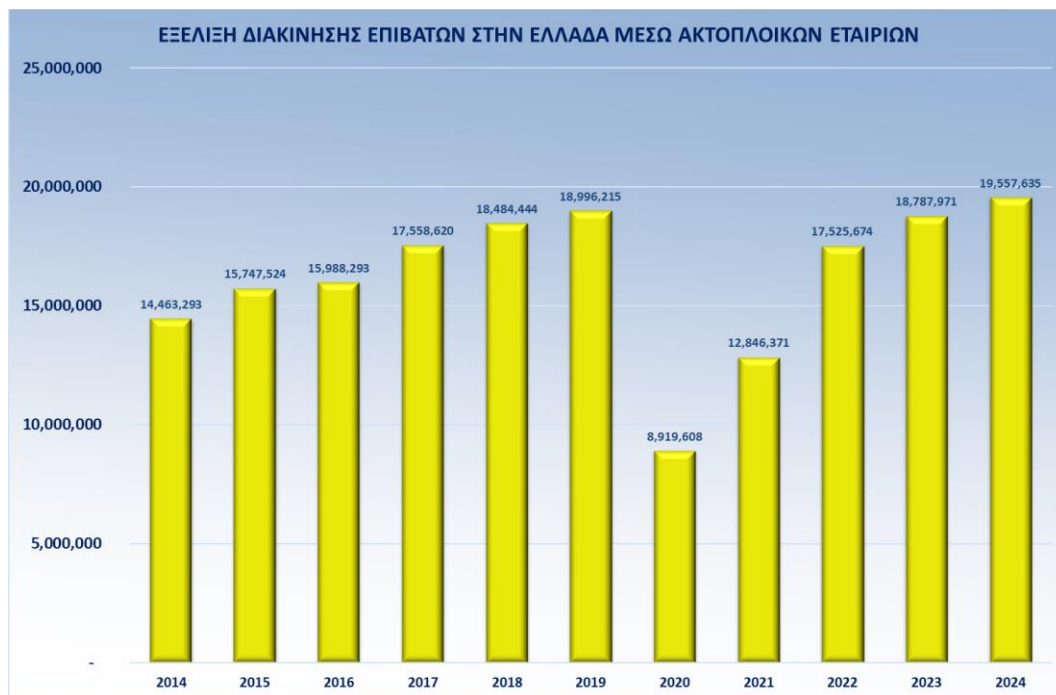
Πίνακας 7 : Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Οχημάτων Ανά Γραμμή (2023-2024)

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	2023	%	2024	%	Δ%
Πειραιώς-Κρήτης	567,528	15%	598,905	15%	6%
Ραφήνας-Ευβοίας-Ύδρου-Τήνου	477,358	13%	483,745	12%	1%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	351,344	9%	365,382	9%	4%
Αργοσαρωνικού	358,956	9%	359,125	9%	0%
Λοιπές	361,617	9%	356,039	9%	-2%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	317,150	8%	335,354	8%	6%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	226,322	6%	232,682	6%	3%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	190,563	5%	205,862	5%	8%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	178,941	5%	198,337	5%	11%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	189,288	5%	190,326	5%	1%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	171,120	4%	184,178	5%	8%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	145,527	4%	166,342	4%	14%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	163,825	4%	152,752	4%	-7%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	92,739	2%	99,685	3%	7%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	25,244	1%	22,307	1%	-12%
ΣΥΝΟΛΟ	3,817,522	100%	3,951,021	100%	3%

Πηγή: XRTC βάση 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. Από το 2023 και μετά, η κίνηση των επιβατών έφτασε το επίπεδο ρεκόρ του έτους 2019 ενώ η κίνηση στα αυτοκίνητα ξεπέρασε το αντίστοιχο επίπεδο.

Γράφημα 7: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Επιβατών στην Ελλάδα (2014-2024)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

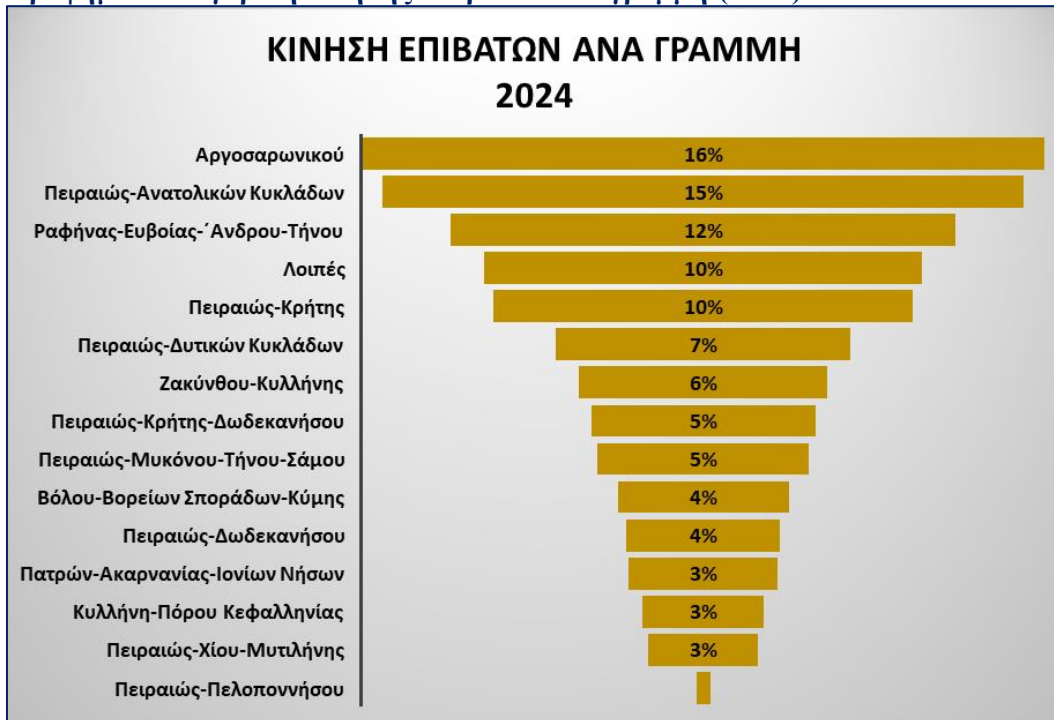
Γράφημα 8: Εξέλιξη Μεταφορικού έργου Οχημάτων στην Ελλάδα (2014-2024)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

Στο Γράφημα 9 και 10 έχουμε αναλύσει τη μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων αντίστοιχα ανά γραμμή. Η γραμμή του Αργοσαρωνικού παρά το γεγονός ότι είναι μικρή σε απόσταση, έχει τη μεγαλύτερη μεταφορική κίνηση. Οι γραμμές Πειραιώς-Ανατολικές Κυκλάδες (στην οποία περιλαμβάνεται η Μύκονος και η Σαντορίνη) και Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος που ακολουθούν, παρουσιάζουν μεγάλη εποχικότητα.

Γράφημα 9: Σύγκριση κίνησης Επιβατών ανά γραμμή (2024)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

Γράφημα 10: Σύγκριση Κίνησης Οχημάτων ανά γραμμή (2024)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

V. ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (ATTICA/MINOAN)

1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

1.1. ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΑΤΤΙΚΑ

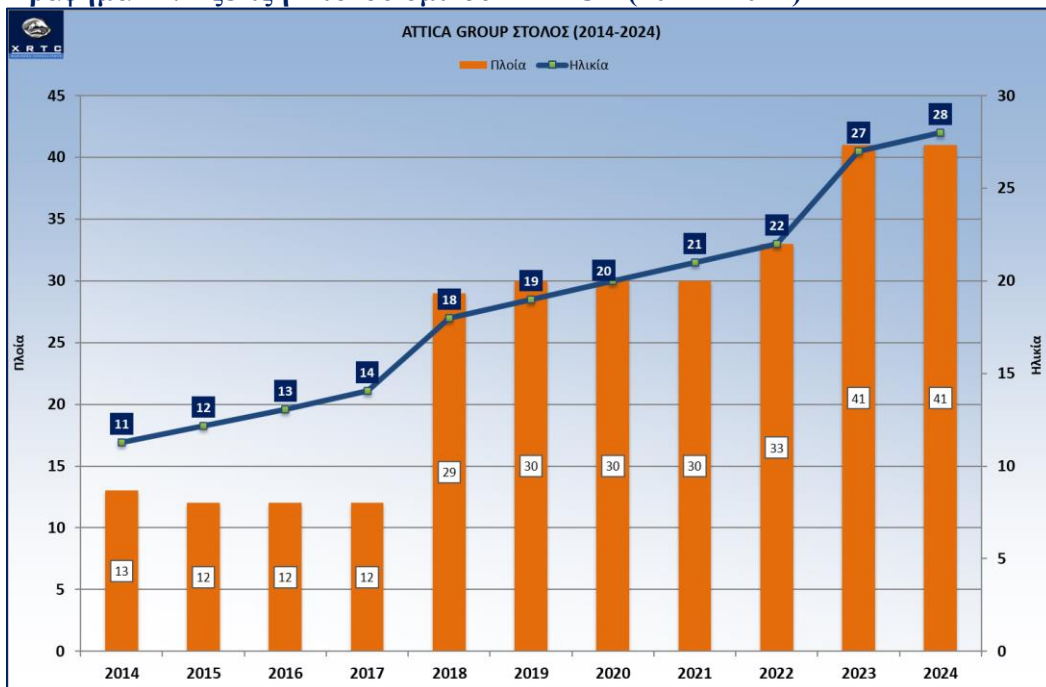
Η Attica Group είναι ο μεγαλύτερος Ελληνικός όμιλος επιβατηγού ναυτιλίας, ενώ κατέχει την 1η θέση παγκοσμίως στη μεταφορική ικανότητα επιβατών, με τη δραστηριοποίηση 43 πλοίων σε 4 χώρες, 63 προορισμούς και 79 λιμάνια. Επίσης έχει ιδρύσει μια θυγατρική με την επωνυμία «Attica Blue Hospitality» η οποία κατέχει και λειτουργεί τα 3 τουριστικά θέρετρα, Naxos Resort Beach Hotel, Tinos Beach Hotel και Galaxy Hotel στην Ελλάδα.

Η STRIX Holdings L.P. είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος της Attica Group, κατέχοντας άμεσα το 25,4% και έμμεσα το 61,3% μέσω της θυγατρικής της MIG Shipping S.A., και ελέγχεται μέσω αλυσίδας επιχειρήσεων, από την BLANTYRE CAPITAL (CAYMAN) LTD. Η Strix Holdings ανήκει στην Blantyre Capital, η οποία λειτουργεί με την υποστήριξη της Τράπεζας Πειραιώς.

Ο στόλος αριθμεί πλέον 43 πλοία, από τα οποία τα 28 είναι συμβατικά επιβατηγά/οχηματαγωγά, τα 13 είναι ταχύπλοα και 2 είναι φορτηγά/ οχηματαγωγά. Όλα τα πλοία του ομίλου είναι ιδιόκτητα πλην 2 επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων που είναι με μακροχρόνια γυμνή ναύλωση.

Παράλληλα, η δραστηριότητα της Attica Group επεκτείνεται σε έναν συμπληρωματικό τομέα, τον ξενοδοχειακό, με στόχο την αξιοποίηση της ισχυρής δυναμικής της στον Ελληνικό τουρισμό. Η στρατηγική αυτή υλοποιείται σταδιακά από το 2021 με την αγορά ξενοδοχειακών συγκροτημάτων σε νησιά που δραστηριοποιούνται τα πλοία του Ομίλου. Στο πλαίσιο αυτό και σε συνέχεια των δυο προηγούμενων εξαγορών της, εντός του 2024 εξαγόρασε, μέσω 100% θυγατρικής της εταιρίας, την ιδιοκτήτρια εταιρία του ξενοδοχείου Galaxy Hotel, στη Νάξο.

Γράφημα 11: Εξέλιξη Στόλου ομίλου ATTICA (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Τα πλοία του Ομίλου δραστηριοποιήθηκαν στη χρήση 2024 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, καθώς και στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα – Βενετία.

β) στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, κυρίως στις γραμμές Πειραιάς - Κυκλάδες, Πειραιάς - Βόρειο-Ανατολικό Αιγαίο, Πειραιάς - Κρήτη, Πειραιάς- νησιά Σαρωνικού, Πειραιάς- Δωδεκάνησα.

Το μεταφορικό της έργο το 2024 ανήλθε σε 7,29 εκατ. επιβάτες (6,49 εκατ. επιβάτες το 2023), 1,30 εκατ. Ι.Χ. οχήματα (1,04 εκατ. Ι.Χ. οχήματα το 2023) και 0,53 εκατ. φορτηγά οχήματα (0,42 εκατ. φορτηγά οχήματα το 2023). Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 6,2% σε σχέση με τη χρήση του 2023.

Η εξέλιξη του μεταφορικού έργου ανά γεωγραφικό τομέα έχει ως ακολούθως:

- Στους διεθνείς πλόες, το μεταφορικό έργο των πλοίων αυξήθηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά 42,3 % στους επιβάτες, κατά 51,6% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 27,4% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 46,9% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.
- Το μεταφορικό έργο των πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα αυξήθηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά 9,8% στους επιβάτες, κατά 21% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 25% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 3,1% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Η συγχώνευση της ANEK με την ATTICA πραγματοποιήθηκε στις 4.12.2023. Για σκοπούς συγκρισιμότητας, χρησιμοποιούμε τα pro-forma αποτελέσματα της περιόδου 1.1 –31.12.2023 που

παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της ATTICA εάν η συγχώνευση είχε πραγματοποιηθεί από την 1.1.2023.

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου μειώθηκε για τη χρήση 2024 σε €747,81 εκατ. έναντι κύκλου εργασιών €760,685 εκατ. στη χρήση 2023 (**pro-forma αποτέλεσμα**).

Τα λειτουργικά έξοδα του ομίλου στη χρήση 2024 ανήλθαν σε €624,03 εκατ. από €590,674 εκατ. τη χρήση 2023 (**pro-forma αποτέλεσμα**). Η αύξηση αυτή οφείλεται στους κάτωθι λόγους:

- στη λειτουργική ενσωμάτωση της ANEK, καθώς και σε μη επαναλαμβανόμενα έξοδα που σχετίζονται με τη συγχώνευση.
- στην αύξηση κατά 27,7% των μετρικών τόνων καυσίμων που καταναλώθηκαν, σε σχέση με τη χρήση 2023.
- στην επιβάρυνση με το κόστος δικαιωμάτων εκπομπών αερίων ρύπων (σύμφωνα με το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης) €18,9 εκατ. (μηδενικό κόστος στη χρήση 2023).

Η αύξηση των Λειτουργικών Εξόδων είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των μικτών κερδών σε €123,78 εκατ. από €170 εκατ. (**pro-forma αποτέλεσμα**) στη χρήση 2023.

Τα Έξοδα Διοίκησης του ομίλου ανήλθαν σε €61,51 εκατ. έναντι €50,7 εκατ. (**pro-forma αποτέλεσμα**) στη χρήση 2023. Η αύξηση προέρχεται κατά κύριο λόγο από την αύξηση των αμοιβών και λοιπών παροχών στους εργαζομένους λόγω του προγράμματος εθελουσίας εξόδου που εφάρμοσε ο όμιλος ποσού €11,2 εκατ. Επίσης, επηρεάστηκαν από την αύξηση του αριθμού των εργαζομένων λόγω της συγχώνευσης της ANEK από τον όμιλο.

Τα Έξοδα Διάθεσης ανήλθαν σε €47,92 εκατ. έναντι €47,12 εκατ. (**pro-forma αποτέλεσμα**) στη χρήση 2023. Η αύξηση προέρχεται κυρίως από την αύξηση των εξόδων προμηθειών πωλήσεων, λόγω της αύξησης των πωλήσεων σε σχέση με τη χρήση 2023.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, κατά τη χρήση 2024, καταγράφηκαν ενοποιημένα κέρδη προ Φόρων, Χρηματοδοτικών, Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) €96,29 εκατ. έναντι κερδών €137,2 εκατ. (**pro-forma αποτέλεσμα**) τη χρήση 2023.

Ο όμιλος έχει προβεί σε συνολικές επενδυτικές ταμειακές εκροές Ευρώ 161,29 εκατ. στη χρήση 2024, περιλαμβανομένων της προκαταβολής για την μακροχρόνια ναύλωση με δικαίωμα αγοράς 2 πλοίων τύπου E-Flexer υπό ναυπήγηση, την απόκτηση του επιβατηγού – οχηματαγωγού (E/Γ-Ο/Γ) ταχυπλόου πλοίου «Highspeed 3» (ex. «Thunder»), την άσκηση του σχετικού δικαιώματος εξαγοράς των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων «Κίσσαμος» και «Κύδων», την αγορά του νέου ξενοδοχειακού συγκροτήματος στη Νάξο, τις εργασίες ανακαίνισης του ξενοδοχείου στην Τήνο, εκτεταμένα έργα ψηφιοποίησης, καθώς και τις περιβαλλοντικές αναβαθμίσεις και συντηρήσεις των πλοίων του Ομίλου.

Το 2024 πωλήθηκε η συμμετοχή του Ομίλου της συγγενούς εταιρίας Africa Morocco Links (AML) στη Stena RoRo. Ως εκ τούτου, στο αποτέλεσμα της χρήσης που αφορά διακοπείσες δραστηριότητες περιλαμβάνονται οι λειτουργικές ζημιές της AML ύψους €3,50 εκατ., το κέρδος από την πώληση της συμμετοχής της και του E/Γ – Ο/Γ πλοίου Morocco Star, συνολικού ύψους €22,63 εκατ. Επίσης συμπεριλαμβάνεται το κέρδος από την πώληση του E/Γ – Ο/Γ Morocco Express 1 (ex. Highspeed 3) €1,15 εκατ.

Συνολικά, στη χρήση 2024, προέκυψαν ενοποιημένα κέρδη μετά από φόρους ύψους €17,5 εκατ. έναντι κερδών €49,47 εκατ. (**pro-forma αποτέλεσμα**) την χρήση 2023.

Πίνακας 8 : Σύγκριση Κατάστασης Αποτελεσμάτων ΑΤΤΙCΑ 2023-2024

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	2024	2023*
Έσοδα Εκμετάλλευσης	747,811	760,685
Κόστος Πωληθέντων	(624,029)	(590,674)
Μικτό Κέρδος	123,782	170,011
Έξοδα Διοίκησης	(61,505)	(50,668)
Έξοδα Διάθεσης	(47,922)	(47,125)
Λοιπά έσοδα	2,035	2,009
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	16,390	74,227
Κέρδη από συγχώνευση εταιρίας	-	22,825
Φόρος εισοδήματος	(673)	(496)
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους από διακοπείσες δραστηριότητες	20,159	
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους	17,488	49,474
EBITDA	96,285	137,203
2023* (pro-forma αποτελέσματα της περιόδου 1/1 –31/12/2023 εάν η συγχώνευση είχε πραγματοποιηθεί από την 1/1/2023)		

Πηγή: ΑΤΤΙCΑ ΕΤΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2024

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2024

- Στις 28.06.2024 η Εταιρία ανακοίνωσε ότι προχώρησε στην υπογραφή συμφωνίας με τη Stena RoRo για τη μακροχρόνια ναύλωση 2 πλοίων με δικαίωμα αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, η συμφωνία προβλέπει τη ναυπήγηση από τη Stena RoRo δύο πλοίων τύπου E-Flexer, για λογαριασμό της Attica με σύμβαση γυμνής ναύλωσης, για διάστημα 10 ετών και δικαίωμα αγοράς των πλοίων από το τέλος του 5ου έτους ναύλωσης. Τα πλοία θα ναυπηγηθούν από τη Stena RoRo στο ναυπηγείο CMI Jinling Weihai της Κίνας και η παραλαβή τους έχει προγραμματιστεί για τον Απρίλιο και τον Αύγουστο του 2027. Με μήκος που φτάνει τα 240m, τα 2 νέα πλοία της Attica αποτελούν τα μεγαλύτερα που έχουν παραγγελθεί ποτέ από ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία. Η μεταφορική ικανότητα 1.500 επιβατών και 3.320 γραμμικών μέτρων γκαράζ (περίπου 200 φορτηγά) ανά πλοίο για την εξυπηρέτηση ΙΧ, φορτηγών και ρυμουλκούμενων οχημάτων, θα ενισχύσει σημαντικά τη συνολική μεταφορική ικανότητα του Ομίλου στις γραμμές της Αδριατικής που θα δραστηριοποιηθούν. Τα νέα πλοία θα είναι πιστοποιημένα methanol και battery ready, με μηχανές οι οποίες είναι σχεδιασμένες ώστε να λειτουργούν με 3 διαφορετικούς τύπους καυσίμου και είναι εξοπλισμένα με τεχνολογία αιχμής ώστε να μειωθούν οι εκπομπές αερίων ρύπων κατά 60% ανά μεταφορικό έργο, συγκριτικά με τα υφιστάμενα πλοία.
- Στις 1.8.2024, η εταιρία ανακοίνωσε ότι προέβη στην εξαγορά των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων «Κίσσαμος» και «Κύδων», τα οποία ήταν ήδη ενταγμένα στον στόλο του ομίλου με συμφωνίες μακροχρόνιας ναύλωσης γυμνού πλοίου (bareboat charter agreements). Η απόκτηση των δύο πλοίων προέκυψε από την άσκηση του σχετικού δικαιώματος εξαγοράς που προβλεπόταν στις συμφωνίες μακροχρόνιας ναύλωσης, έναντι συνολικού τιμήματος €4,4 εκατ. και €4,5 εκατ. αντίστοιχα.
- Ολοκληρώθηκε η πώληση του επιβατηγού/οχηματαγωγού πλοίου «Express Skiathos» σε εταιρία συμφερόντων του κ. Μάριου Ηλιόπουλου, έναντι συνολικού τιμήματος €9 εκατ.
- Στις 25.9.2024, η εταιρία αγόρασε το επιβατηγό/οχηματαγωγό ταχυπλόου πλοίου «Highspeed 3» (ex. «Thunder») από την εταιρία Fast Ferries, έναντι συνολικού τιμήματος €17.75 εκατ.
- Ολοκληρώθηκε η πώληση της εταιρικής συμμετοχής ποσοστού 49% της Africa Morocco Links (AML) στη Stena Line Holding BV. Η συμφωνία προέβλεπε και την ταυτόχρονη

πώληση των πλοίων Morocco Star και Morocco Express 1 (ex. Highspeed 3), τα οποία συνδέονται με την εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης αγοράς. Το συνολικό κέρδος της συναλλαγής ανήλθε σε €24 εκατ. Η AML ιδρύθηκε το 2016 από την Attica και την Bank of Africa, μία από τις μεγαλύτερες τράπεζες του Μαρόκου.

- Ολοκληρώθηκε η απόσχιση του κλάδου θαλασσίων μεταφορών με τη μεταφορά στη θυγατρική Blue Star των δραστηριοτήτων και των περιουσιακών στοιχείων της απορροφηθείσας ANEK. Με την ολοκλήρωση της απόσχισης, η οποία αναμένεται εντός του τρέχοντος έτους, πέραν των συμμετοχών και ακινήτων που έχει στην κυριότητά της η Attica θα εξακολουθήσει να παρέχει διοικητικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες στις εταιρίες του ομίλου της.

Σημαντικά Γεγονότα της τρέχουσας Χρήσης 2025

- Η εταιρία ναύλωσε το επιβατηγό/οχηματαγωγό πλοίο «ΕΛ. BENIZEΛΟΣ» στην εταιρία Algerie Ferries. Η διάρκεια της γυμνής ναύλωσης ορίστηκε σε πέντε έτη, με συμβατική υποχρέωση της αντισυμβαλλόμενης εταιρίας να εξαγοράσει το πλοίο μετά την ολοκλήρωση της περιόδου ναύλωσης.
- Ο όμιλος Attica, ενίσχυσε την παρουσία του με ταχύπλοα στη σύνδεση των Κυκλάδων από και προς Πειραιά με την προσθήκη των «Hellenic Highspeed» και «Highspeed 3» δημιουργώντας νέες συνδέσεις από Ηράκλειο για Κυκλάδες.
- Τον Μάρτιο και τον Μάιο του 2025, η εταιρία πούλησε για scrap τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία «Κρήτη II» και «Κρήτη I» στην Τουρκία. Το τίμημα της πώλησης ανήλθε σε \$3,6 εκατ. για το κάθε πλοίο και ενίσχυσε τα ταμειακά διαθέσιμα του ομίλου. Από τις συναλλαγές αυτές προέκυψε κέρδος €0,4 εκατ.
- Το Φεβρουάριο 2025 η διοίκηση μέσω της παρουσίασης του ομίλου και των προοπτικών του σε περίπου 50 διαχειριστές κεφαλαίων στο Λονδίνο, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες για τη διάθεση τουλάχιστον του 20% του μετοχικού της κεφαλαίου. Με αυτόν τον τρόπο θα διευρυνθεί η μετοχική της βάση και παράλληλα θα προσαρμοστεί στον νέο κανονισμό του ΧΑ περί επαρκούς διασποράς (15%). Σήμερα η Strix Holdings ελέγχει το 86,7% του μετοχικού κεφαλαίου της Attica και 13,3% είναι η διασπορά.

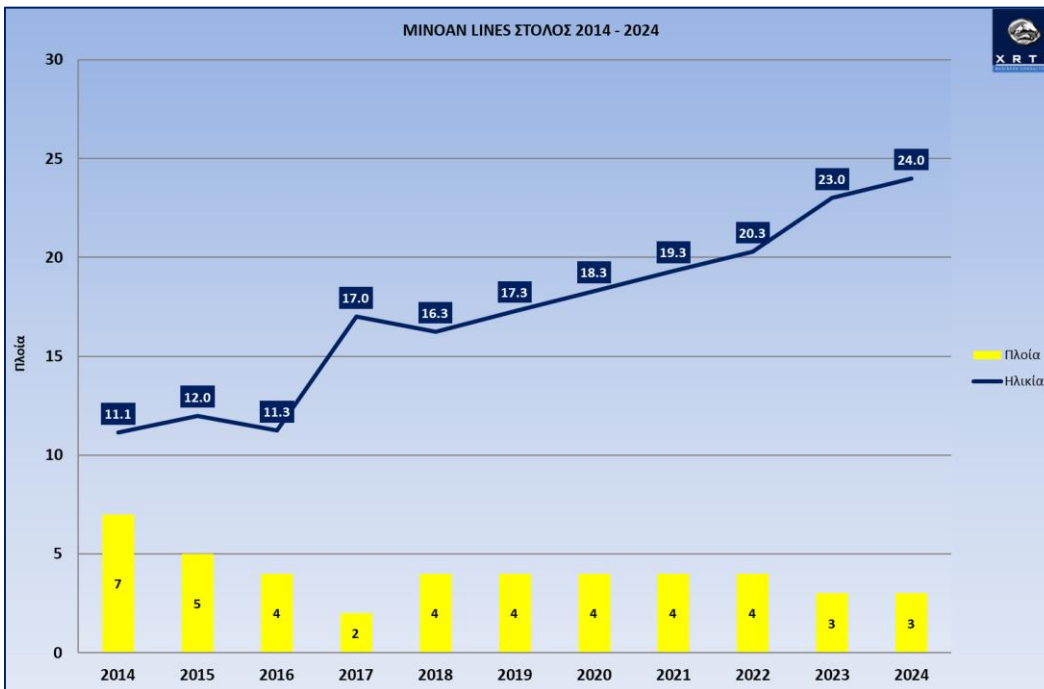
1.2. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά 2024

Η εταιρία για ολόκληρη τη χρήση δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιάς– Ηράκλειο, ενώ από τον Φεβρουάριο του 2024 εκτελεί το εν λόγω δρομολόγιο με ενδιάμεσο σταθμό το λιμάνι της Μήλου. Παράλληλα συνέχισε τη δραστηριοποίησή της στο εξωτερικό στη γραμμή Ηγουμενίτσα – Πρίντεζι.

Από την δραστηριοποίηση στις παραπάνω γραμμές το 2024 διακινήθηκαν με τα πλοία της εταιρίας 933 χιλ. επιβάτες, 165 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 105 χιλ. φορτηγά.

Γράφημα 12: Εξέλιξη Στόλου MINOAN LINES (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οικονομικά Αποτελέσματα

Τα οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσιάζονται συνοπτικά κατωτέρω. Πιο συγκεκριμένα:

- Ο Κύκλος Εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε μείωση της τάξεως των € 2.7 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 110.4 εκατ. έναντι € 113 εκατ. της χρήσης του 2023. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στην επιβράδυνση της τουριστικής κίνησης κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους και στα μειωμένα έσοδα από τη διακοπή εκμετάλλευσης της γραμμής των Κυκλάδων, σύμφωνα με την εταιρία.
- Το Κόστος Πωληθέντων αυξήθηκε κατά € 2.7 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 91.8 εκατ. έναντι € 89 εκατ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην αύξηση των τιμών των καυσίμων, σύμφωνα με την εταιρία.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν μείωση για τη χρήση 2024 ύψους € 1.3 εκατ. γεγονός που οφείλεται κατά μέρος από τον περιορισμό των προμηθειών αλλά και των ενεργειών που γίνονται για την περιστολή γενικότερα των εν λόγω λειτουργικών εξόδων. Τα έξοδα αυτά διαμορφώθηκαν στα € 18.2 εκατ. έναντι € 19.52 εκατ. της χρήσης του 2023.
- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες της χρήσης 2024 παρουσιάζουν μείωση κατά € 6.6 εκατ. και διαμορφώθηκαν στο ποσό των € 19.56 εκατ.
- Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης από συνεχιζόμενες δραστηριότητες τα οποία διαμορφώθηκαν σε κέρδη € 0,8 εκατ. έναντι € 5.044 εκατ. το 2023.

Επισημάνσεις

Παρά τις συνεχιζόμενες ζημιές, 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.

Κατόπιν της εξόφλησης των δανειακών υποχρεώσεων του ομίλου εντός του 2018 η έκθεση στον κίνδυνο επιτοκίων έχει σχεδόν εξαλειφθεί και υφίσταται μόνο για τα Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα που διαθέτει. Επιπρόσθετα υφίστανται μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς τον όμιλο Grimaldi ύψους €42 εκατ. που εμφανίζονται στις οικονομικές καταστάσεις κατά την 31/12/2024, με σταθερό επιτόκιο. Τα εν λόγω δύο δάνεια (εκ των οποίων το ένα ομολογιακό) έχουν ημερομηνία λήξης 31/12/2031 και 28/02/2031. Εντός Φεβρουαρίου του 2024, λήφθηκε ομολογιακό δάνειο ύψους €15 εκατ. από τον Όμιλο Grimaldi, με σταθερό επιτόκιο, που όπως προαναφέρθηκε λήγει το 2031. Κατά την 31/12/2024 είχε ήδη αποπληρωθεί ποσό ύψους €5 εκατ. εκ του συνόλου και το υπόλοιπο περιλαμβάνεται στις οικονομικές καταστάσεις, ταξινομημένο ως μακροπρόθεσμη υποχρέωση.

Η εταιρία ως ναυτιλιακή βάσει Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, από 01/01/2024 πλέον συμπεριλαμβάνεται στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών διοξειδίων του άνθρακα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η εταιρεία να υποχρεούται στην αγορά δικαιωμάτων για τις εκπομπές αερίων που παράγονται από τη κατανάλωση καυσίμων από τα πλοία. Επισημαίνεται ότι η Κρήτη, νησί που δραστηριοποιείται η εταιρεία στο εσωτερικό, αποτελεί τη μόνη κύρια γραμμή της ακτοπλοΐας η οποία επιβαρύνεται με το αντίστοιχο τέλος. Για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου από τον Φεβρουάριο του 2024 αποφασίστηκε η εκτέλεση των δρομολογίων της γραμμής που καλύπτεται από την εταιρία (Πειραιάς-Ηράκλειο) να εκτελείται με ενδιάμεσο σταθμό τη Μήλο. Αυτή η απόφαση, αν και επιβαρύνει λόγω παράκαμψης με επιπλέον κόστος καυσίμου, εντούτοις ταυτόχρονα περιορίζει σημαντικά τις επιπτώσεις από την επιβολή του τέλους αυτού. Παράλληλα εξυπηρετεί με απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά για όλο το χρόνο ένα σημαντικό νησί των Κυκλάδων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξή του, ενώ βελτιώνει ταυτόχρονα τον κύκλο εργασιών της εταιρίας. Για την γραμμή του εξωτερικού που δραστηριοποιείται η εταιρία και για την κάλυψη του εν λόγω κόστους έχει επιβληθεί επίνευλος στα εισιτήρια του πλοίου που εξυπηρετεί αυτή τη γραμμή.

Σημαντικά γεγονότα κατά τη Χρήση του 2024

1. Η χρήση 2024 η εταιρία ναύλωσε το ιδιόκτητο ταχύπλοο (catamaran) «Santorini Palace» στην εταιρία Seajets για διάρκεια 5 ετών με υποχρέωση αγοράς στο τέλος της.
2. Ο όμιλος Grimaldi συμμετέχοντας σε σχήμα εταιριών απέκτησε το 67% του λιμανιού στο Ηράκλειο Κρήτης μέσω του διαγωνισμού του ΤΑΙΠΕΔ με προσφορά €80 εκατ. Ο ιταλικός όμιλος που είχε αποκτήσει και το λιμάνι Ηγουμενίτσας προσφέροντας €84 εκατ., διαχειρίζεται ήδη πάνω από 20 λιμάνια παγκοσμίως και έχει επιδείξει μεγάλη ανάπτυξη σε όσα από αυτά ασχολείται και σε όλες τις δραστηριότητες που μπορούν να προσφέρουν.
3. Παράλληλα έχει τεθεί σε ισχύ το νέο ναυπηγικό πρόγραμμα του ομίλου, ύψους €1 δις που θα αφορά 9 συνολικά Ro-Pax εκ των οποίων τέσσερα προορίζονται για τον όμιλο Grimaldi, τρία για την Finnlines και δύο για τις Μινωικές Γραμμές.

2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τους όμιλους ΑΤΤΙΚΑ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ.

2.1.ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Τα λειτουργικά έξοδα της Attica παρουσιάζουν μία μεγάλη αύξηση της τάξης του 41% σε σχέση με το 2023. Η αύξηση οφείλεται κατά κύριο λόγο στη λειτουργική ενσωμάτωση της ANEK, καθώς και σε μη επαναλαμβανόμενα έξοδα που σχετίζονται με τη συγχώνευση. Επιπρόσθετα, στη χρήση 2024, τα λειτουργικά έξοδα επιβαρύνθηκαν με το κόστος δικαιωμάτων εκπομπών αερίων ρύπων (σύμφωνα με το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης)

Το κόστος των καυσίμων των δύο εταιριών, το οποίο αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα επηρεασμού των αποτελεσμάτων παρουσιάζει μία μικρή μείωση της τάξης του 3% ήτοι €9 εκατ. σε σύγκριση με το αντίστοιχο ποσό του 2023.

Αρκετά μεγάλη αύξηση όμως, της τάξης του 9% ήτοι €12,3 εκατ. παρουσιάζει το κόστος μισθοδοσίας και οι λοιπές παροχές πληρωμάτων. Η αύξηση αυτή αφορά την αύξηση των αμοιβών των εργαζομένων των δύο ομίλων αλλά το μεγαλύτερο ποσοστό της αύξησης του εν λόγω κόστους αφορά το πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου που εφάρμοσε ο όμιλος Attica μετά την απορρόφηση της ANEK.

Πίνακας 9: Σύγκριση Λειτουργικού Κόστους Μεγάλων Εταιριών (2023-2024)

Λειτουργικά Έξοδα	2023	2024	Δ%
Κόστος μισθοδοσίας & λοιπές παροχές πληρωμάτων	€135,830	€148,108	9%
Καύσιμα, λιπαντικά	€302,113	€294,030	-3%
Επισκευές & συντηρήσεις, ναυλώσεις και λοιπά λειτουργικά έξοδα	€136,779	€128,129	-6%
Ασφάλιστρα, έξοδα λιμένων, υδροληψία	€44,756	€49,996	12%
Αποσβέσεις	€80,209	€95,549	19%
ΣΥΝΟΛΟ	€699,687	€715,812	2%

Πηγή: XRTC/Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις

Η κατανομή των άλλων επιμέρους εξόδων στο λειτουργικό κόστος των εταιριών έχει μεταβληθεί το 2024 σε σχέση με το 2023, αφού τα καύσιμα αποτέλεσαν το 41% (43% το 2023), οι επισκευές το 18% (20% το 2022) τα ασφάλιστρα το 7% (6% το 2023) και οι αποσβέσεις το 21% (23% το 2023).

Γράφημα 13: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

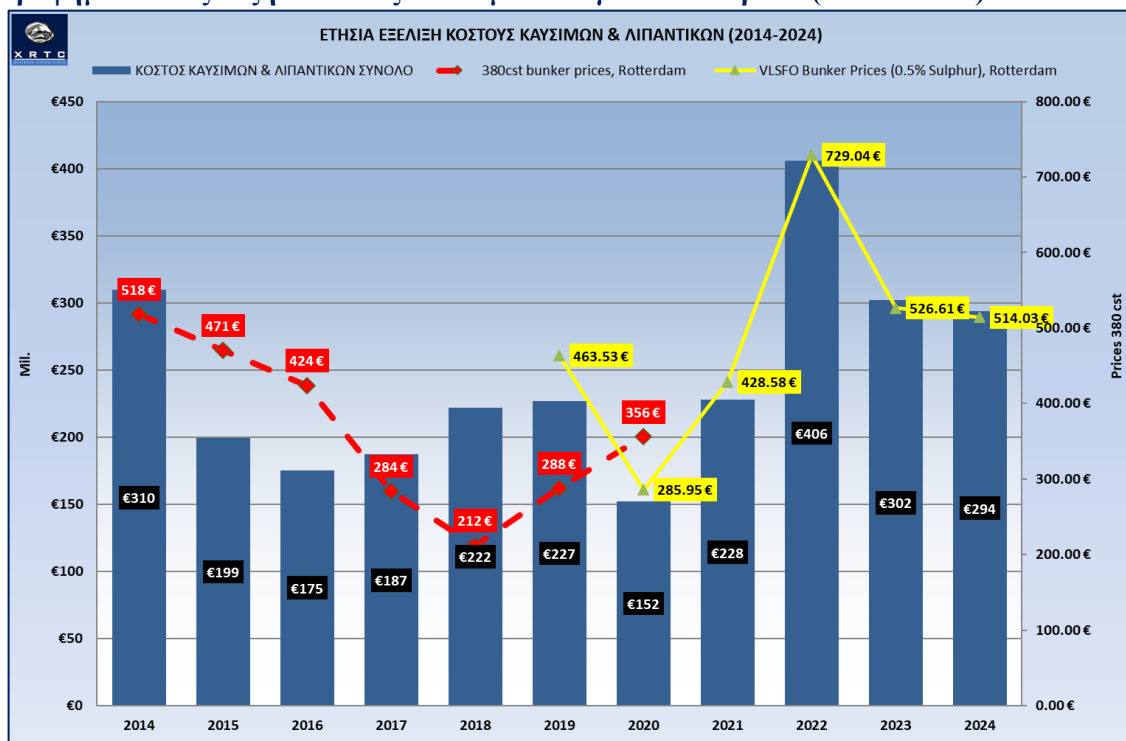
Το κόστος καυσίμων αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Η δυσκολία της διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους οφείλεται στο γεγονός ότι είναι εκτεθειμένο

σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων.

Όπως έχει προαναφερθεί, 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 περιεκτικότητας σε θείο μέχρι 0,5% είναι σημαντικά υψηλότερη της τιμής των καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο 3,5% και 1%.

Το Γράφημα 14 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των Μεγάλων Εταιριών. Όπως φαίνεται η μέση τιμή VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Rotterdam διατηρήθηκε σε σχεδόν ίδια επίπεδο με το 2023 παρουσιάζοντας μικρή μείωση από €526,61 σε €514,03 το 2024.

Γράφημα 14: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024)



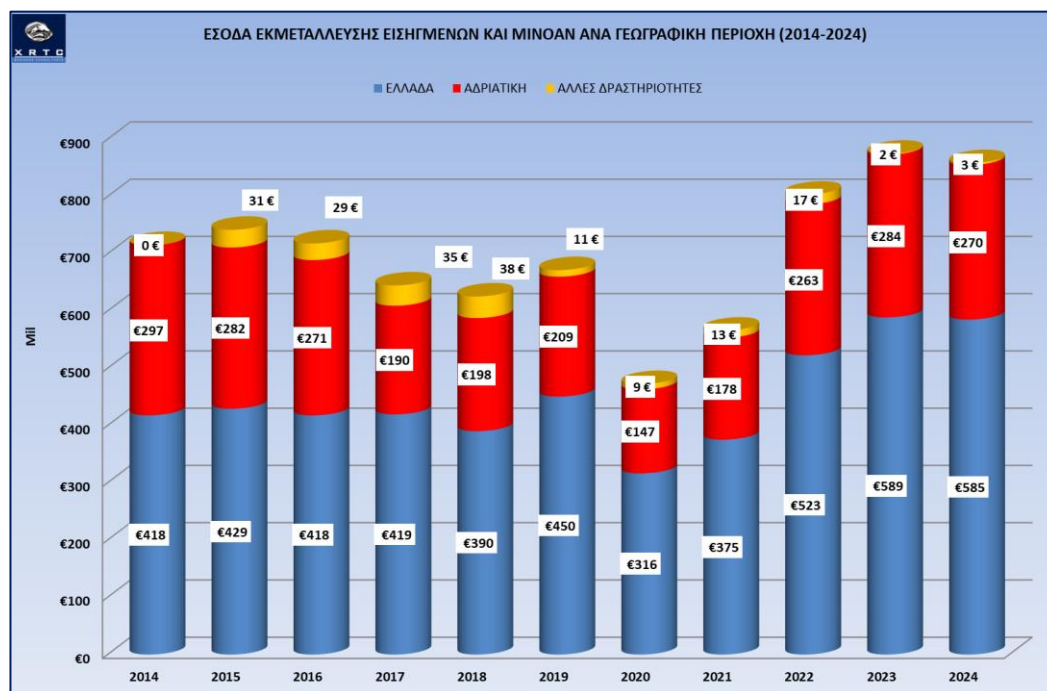
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.3.ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Το σύνολο του Κύκλου Εργασιών των Μεγάλων Εταιριών παρουσιάζει μία μικρή μείωση της τάξης του 2% και κυμαίνεται στα €858,1 εκατ. από €874,6 εκατ. το 2023 (Γράφημα 15).

Όσον αφορά την Attica, η σύγκριση με το 2023 δεν είναι απόλυτα ακριβής και εφικτή καθώς η απορρόφηση της ANEK πραγματοποιήθηκε στις 4/12/2023. Για σκοπούς συγκρισιμότητας, χρησιμοποιούμε τα pro-forma αποτελέσματα της περιόδου 1.1 –31.12.2023 που παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της ΑΤΤΙCΑ εάν η συγχώνευση είχε πραγματοποιηθεί από την 1.1.2023.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όσον αφορά τις Μινωικές, όπως αναφέρθηκε στην προαναφερθείσα οικονομική ανάλυση, η μείωση οφείλεται κυρίως στην επιβράδυνση της τουριστικής κίνησης κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους και στα μειωμένα έσοδα από τη διακοπή εκμετάλλευσης της γραμμής των Κυκλάδων, σύμφωνα με την εταιρία.

2.4.ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA

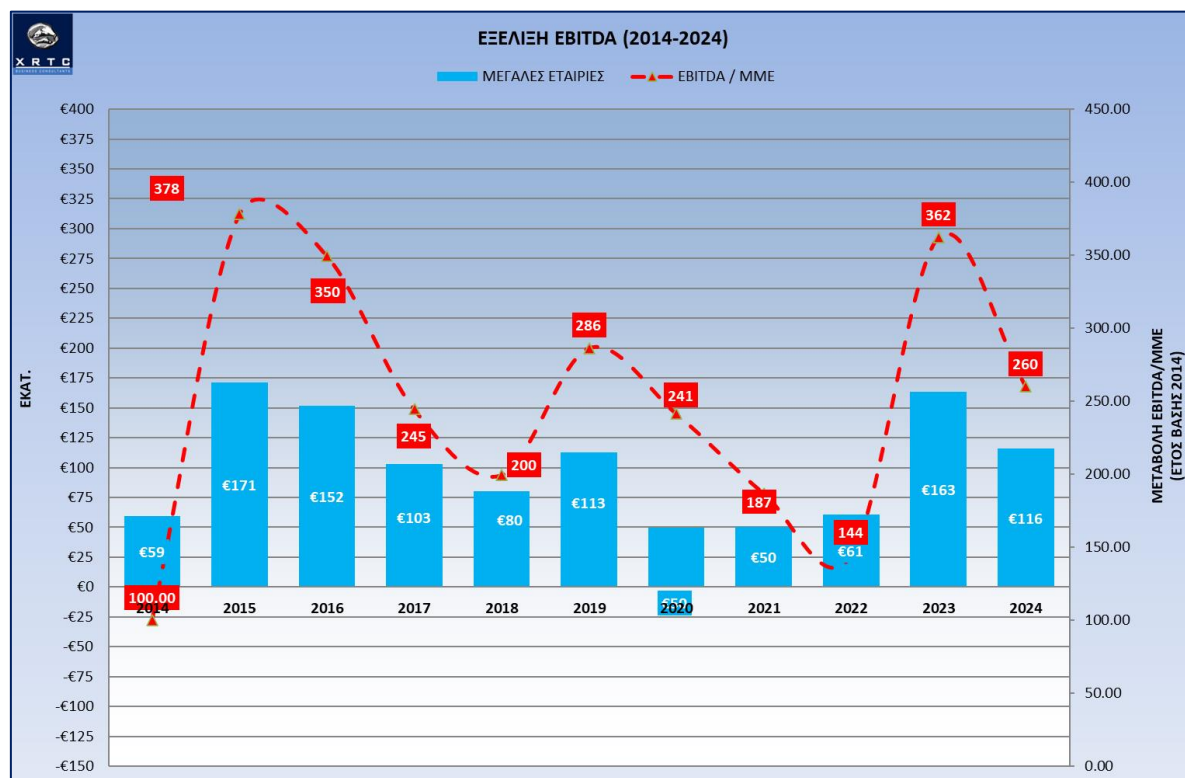
Τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) συνολικά των εταιριών παρουσιάζουν μεγάλη μείωση της τάξης του 41%, από €163,4 σε €115,8 (Γράφημα 16).

Όσον αφορά την Attica, η σύγκριση με το 2023 δεν είναι απόλυτα ακριβής και εφικτή καθώς η απορρόφηση της ANEK πραγματοποιήθηκε στις 4/12/2023. Για σκοπούς συγκρισιμότητας, χρησιμοποιούμε τα pro-forma αποτελέσματα της περιόδου 1.1 –31.12.2023 που παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της ΑΤΤΙCΑ εάν η συγχώνευση είχε πραγματοποιηθεί από την 1.1.2023.

Οι κάτωθι παράγοντες επηρέασαν τη μεγάλη αύξηση των λειτουργικών εξόδων της Attica που οδηγούν στη μείωση του EBITDA της:

- στη λειτουργική ενσωμάτωση της ANEK, καθώς και σε μη επαναλαμβανόμενα έξοδα που σχετίζονται με τη συγχώνευση
- στην αύξηση κατά 27,7% των μετρικών τόνων καυσίμων που καταναλώθηκαν, σε σχέση με τη χρήση 2023
- στην επιβάρυνση με το κόστος δικαιωμάτων εκπομπών αερίων ρύπων (σύμφωνα με το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης) €18,9 εκατ. (μηδενικό κόστος στη χρήση 2023)
- στην αύξηση των εξόδων διοίκησης λόγω της αύξησης των αμοιβών και λοιπών παροχών στους εργαζομένους λόγω του προγράμματος εθελουσίας εξόδου

Γράφημα 16: EBITDA Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όσον αφορά τις Μινωικές η μείωση του EBITDA της οφείλεται στην μείωση των εσόδων πωλήσεων και την αύξηση του κόστους πωληθέντων.

Στο Γράφημα 16 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος) να παρουσιάζει μεγάλη μείωση φτάνοντας τις 260 μονάδες (μείωση 28%) ως απόρροια των χαμηλών επιπέδων EBITDA.

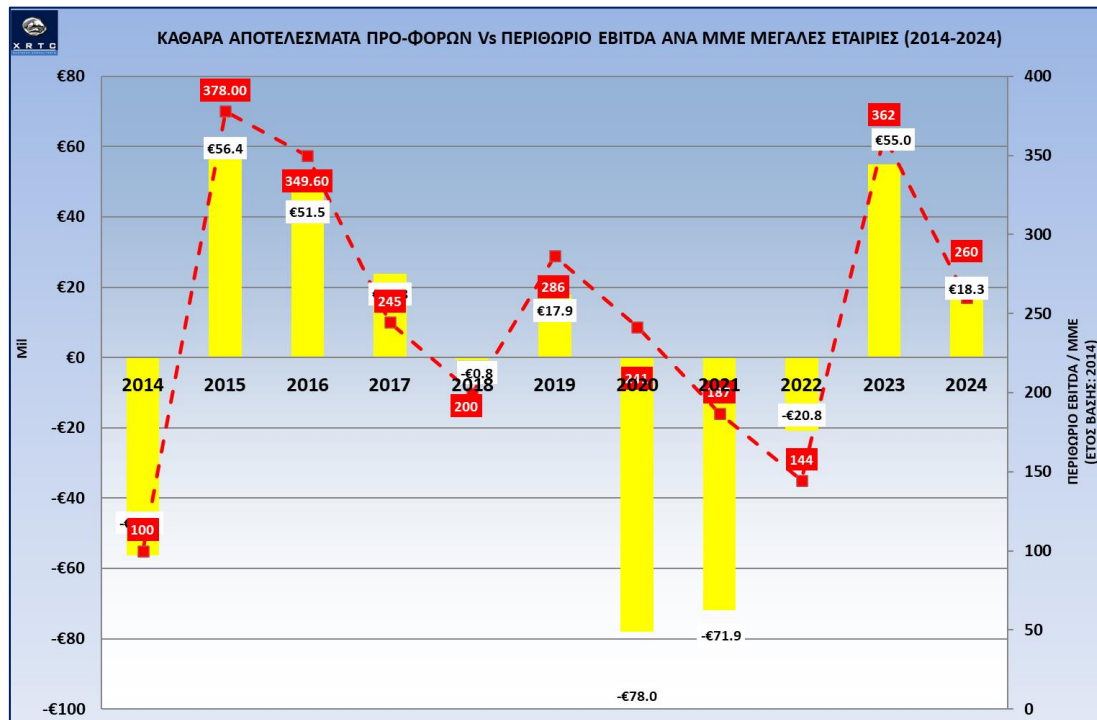
Γεγονός είναι ότι στη δεκαετία 2014-2024 παρουσιάζεται μεγάλη διακύμανση των αποτελεσμάτων EBITDA και σε ένα βαθμό μια κυκλικότητα όπου ανά πενταετία έχουμε κορύφωση των εσόδων. Είναι διαφορετικοί οι λόγοι που μπορούν να δικαιολογήσουν αυτή την αυξομείωση αλλά μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι η πορεία της Ελληνικής οικονομίας, η κρίση λόγω πανδημίας Covid-19 και η ενεργειακή κρίση αποτέλεσαν κύριοι λόγοι των αποτελεσμάτων της δεκαετίας. Αξίζει επίσης να τονιστεί ότι τα οικονομικά αποτελέσματα των Μεγάλων εταιριών ακολουθούν τα στοιχειώδη σημεία που επηρεάζουν την παγκόσμια ακτοπλοϊκή αγορά.

2.5.ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ως φυσικό επακόλουθο τα καθαρά αποτελέσματα των Μεγάλων εταιριών ακολουθούν την πτωτική πορεία των αποτελεσμάτων EBITDA.

Ο όμιλος Attica είχε κερδοφόρα Καθαρά Αποτελέσματα για το 2024 ύψους €17,5 εκατ. έναντι κερδών €61,22 εκατ. την χρήση 2023. ενώ οι Μινωικές επίσης έχουν κέρδη ύψους €0,8 εκατ. έναντι 5,046 εκατ. το 2023.

Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα Μεγάλες Εταιρίες (2014 - 2024)

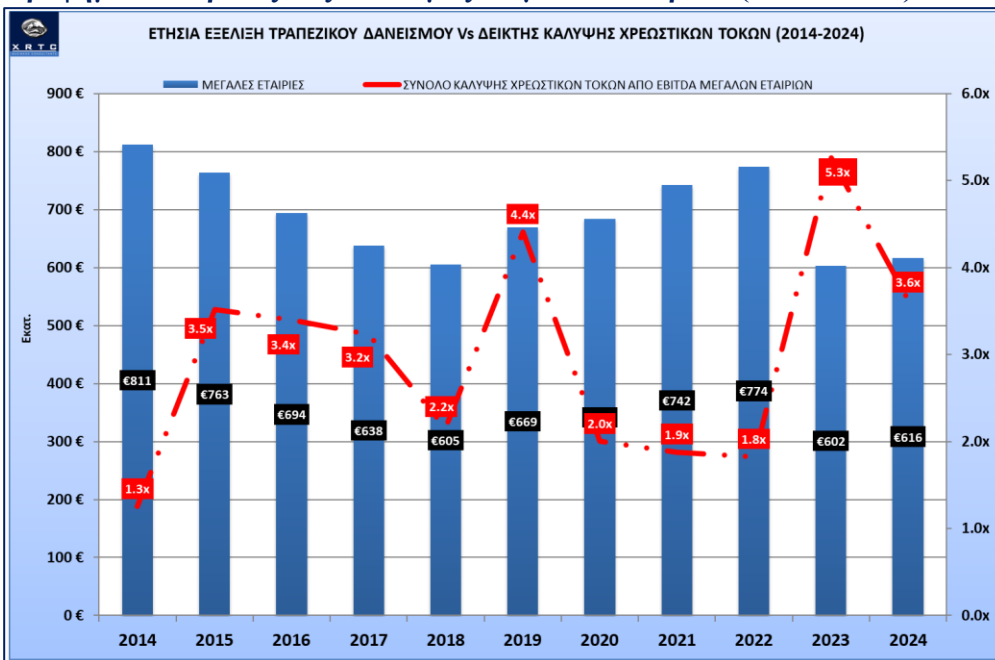


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ

Οι Μινωικές δεν έχουν τραπεζικό δανεισμό από το 2018. Υφίστανται μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις προς τον όμιλο Grimaldi ύψους € 42.000 που εμφανίζονται στις οικονομικές καταστάσεις κατά την 31/12/2024, με σταθερό επιτόκιο. Τα εν λόγω δύο δάνεια (εκ των οποίων το ένα ομολογιακό) έχουν ημερομηνία λήξης 31/12/2031 και 28/02/2031.

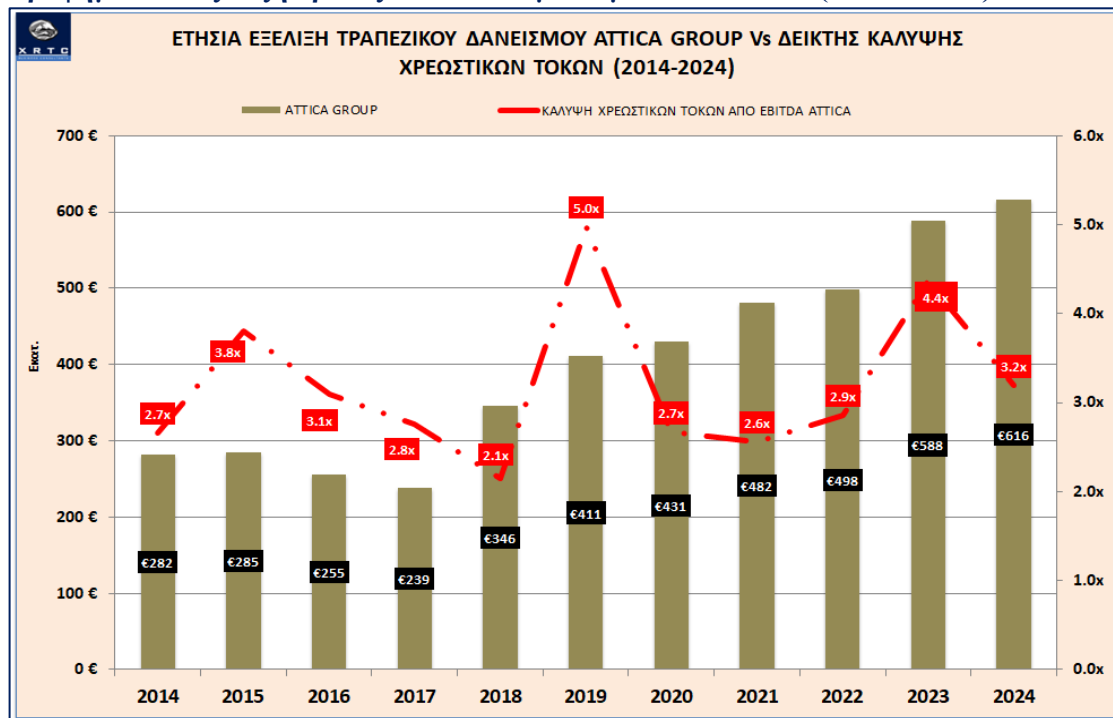
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Μεγάλων Εταιριών (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο τραπεζικός δανεισμός της Attica ανέρχεται στα €616 εκατ. ενώ οι χρεωστικοί τόκοι καλύπτονται 3,2 φορές από το ΕΒΙΤΔΑ του ομίλου.

Γράφημα 19: Εξέλιξη τραπεζικού Δανεισμού ομίλου ATTICA (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ενδιαφέρον στοιχείο στην ανάλυσή μας είναι η διαπίστωση μικρού ενδιαφέροντος αρκετών Ελληνικών τραπεζών να στηρίζουν τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν εγγυήσεις πέραν των αξιών των ιδίων των ακτοπλοϊκών πλοίων που χρηματοδοτούνται.

2.7.ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

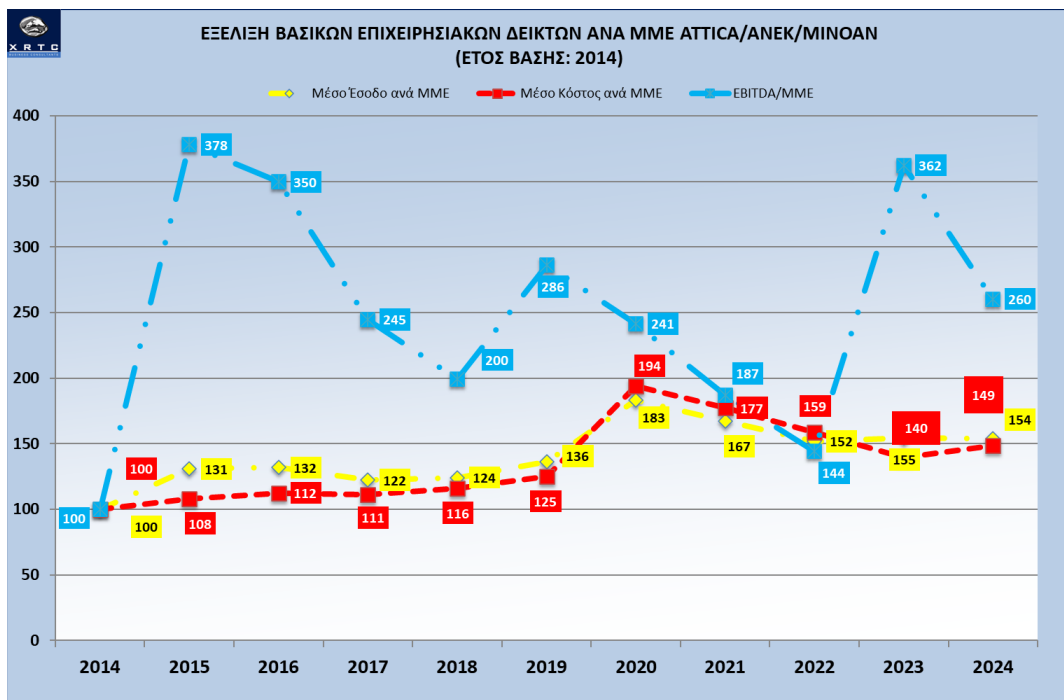
Στο Γράφημα 20 αναλύουμε μια βασική παράμετρο σύγκρισης στη μελέτη μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA.

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 σχεδόν στα ίδια επίπεδα για το 2024 (154) σε σχέση με το 2023 (155) μετά την αύξηση των εσόδων και του μεταφορικού έργου. Στα έσοδα των εταιριών συμπεριλαμβάνονται και οι αποζημιώσεις που έλαβαν από το κράτος ενώ δεν υπάρχουν αντίστοιχα εισιτήρια.
- **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ:** εμφανίζεται αυξημένος για το 2024 (149) σε σχέση με το 2023 (140) ακολουθώντας την αύξηση του λειτουργικού κόστους των εταιριών
- **EBITDA/ΜΜΕ:** εμφανίζει μεγάλη πτώση για το 2024 (260) σε σχέση με το 2023 (362) αφού το EBITDA των εταιριών παρουσίασε μείωση της τάξης του 41%.

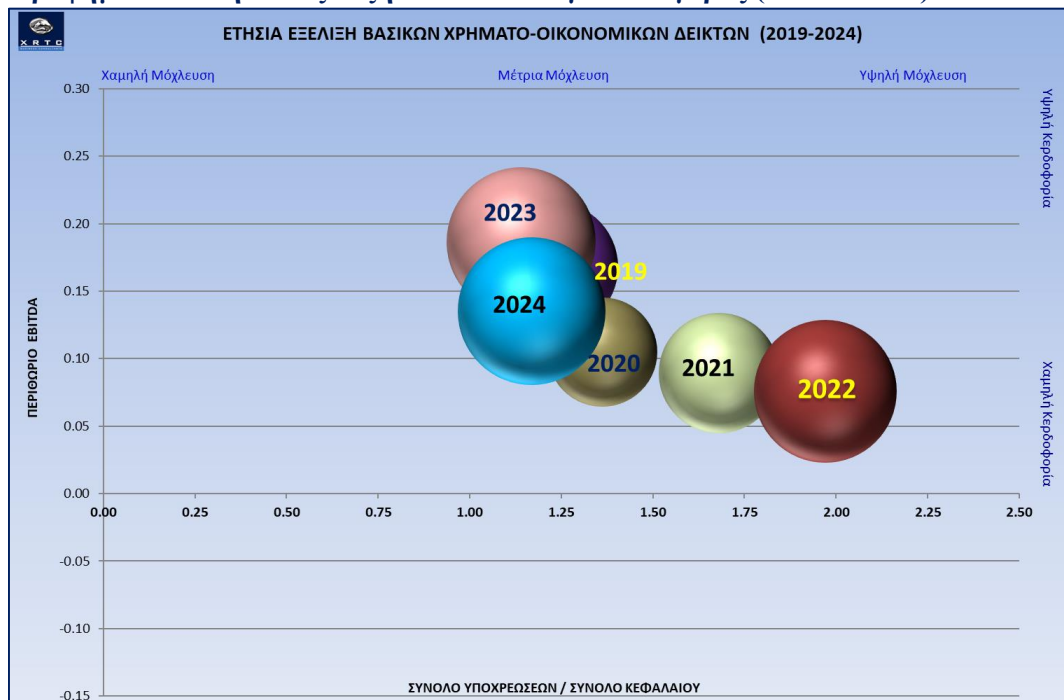
Γράφημα 20: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2014 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης μόχλευσης (Σύνολο Υποχρεώσεων/Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 21, παρουσιάζει μικρή αύξηση από το 2023, καθώς αυξήθηκε το σύνολο των Υποχρεώσεων. Η αύξηση του κύκλου εργασιών των εταιριών είναι εμφανής σε σχέση με το 2023 (μέγεθος κύκλου). Το περιθώριο EBITDA μειώθηκε το 2024 φτάνοντας στα επίπεδα του 13% έναντι 19% το 2023. (Γράφημα 21).

Γράφημα 21: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2019 - 2024)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

VI. 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 10 ανάλογα με τις τρέχουσες εξελίξεις.

Πίνακας 10: Ανάλυση Περιβάλλοντος

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Σταθερότητα της αγοράς με ικανοποιητικό ρυθμό ανάπτυξης • Διαμόρφωση νέου χάρτη ενδονησιωτικών ακτοπλοϊκών επικοινωνιών δημιουργεί νέες υπηρεσίες και αυξάνει τις απαιτήσεις της αγοράς • Αυξημένη ζήτηση ανεξάρτητη του ύψους ανταγωνισμού από τις αεροπορικές μεταφορές. • Τεχνολογική και διαχειριστική επάρκεια ικανή να επιταχύνει την μετάβαση στις πράσινες μεταφορές • Ικανοποιητική οικονομική υποστήριξη μέσω των επιδοτήσεων άγονων γραμμών	• Καθυστέρηση στην ανανέωση του στόλου • Συγκεχυμένη κυβερνητική και Ευρωπαϊκή πολιτική προκαλεί καθυστερήσεις στην υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων. • Αντιδεοντολογική αδιαφάνεια των οικονομικών στοιχείων των περισσοτέρων ναυτιλιακών εταιριών, ακόμη κι αυτών που επιδοτούνται. • Αυξητικές τάσεις στα κόστη διαχείρισης εξαιτίας πληθωριστικών πιέσεων και κόστους προσαρμογής στις νέες περιβαλλοντικές διατάξεις • Έλλειψη νέων επενδυτικών σχημάτων • Αδυναμία αξιοποίησης της τεχνολογικής και διαχειριστικής επάρκειας λόγω έλλειψης πόρων
Ευκαιρίες	Απειλές
• Ανάγκη ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του στόλου • Αξιοποίηση Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα ESG. • Δημιουργία νέου μεταφορικού έργου λόγω νέων επενδύσεων στα νησιά • Ευκαιρία ανάπτυξης της Ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας • Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών πλοίων	• Γεωπολιτικοί κίνδυνοι • Υψηλές τιμές εισιτηρίων • Η εφαρμογή περιβαλλοντικών φόρων θα οδηγήσει στην αύξηση των λειτουργικών εξόδων και κατ' επέκταση των εισιτηρίων • Περιορισμένες δυνατότητες πρόσληψης, κατάρτισης και διατήρησης πληρωμάτων. • Έντονες ολιγοπωλιακές η ακόμη και μονοπωλιακές συνθήκες σε συγκεκριμένες γραμμές. • Έκθεση σε επικίνδυνες καταστροφές λόγω της κλιματικής αλλαγής • Προβληματικός εθνικός σχεδιασμός ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας • Καθυστέρηση δημιουργίας νέων λιμενικών υποδομών

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η καταγραφή των κύριων σημείων του περιβάλλοντος αφορά όλα τα μέρη της αγοράς συμπεριλαμβανομένων του ίδιου του ρυθμιστή δηλαδή του ελληνικού κράτους και σε κάποιο βαθμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και των οργανισμών λιμένων της χώρας καθώς επίσης και τους χρήστες είτε αυτοί είναι επιβάτες είτε μεταφορείς. Η πολυπλοκότητα της ανάλυσης της αγοράς έγκειται κυρίως στο σημείο των πολλών διαφορετικών επιχειρηματικών σχημάτων μεταξύ μεγάλων, μεσαίων και μικρών εταιρειών. Γεγονός αδιαπραγμάτευστο όμως είναι πως όλα τα μέρη της ακτοπλοϊκής αγοράς καλούνται να κινηθούν τάχιστα προς μια βιώσιμη λύση υιοθετώντας ένα επιχειρηματικό μοντέλο που θα επιταχύνει τη συμμόρφωση στους νέους

περιβαλλοντικούς κανόνες οι οποίοι ουσιαστικά θέτουν και το πλαίσιο των ευκαιριών ανάπτυξης της αγοράς παγκοσμίως αλλά και στην Ελληνική αγορά.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Συμπληρώνοντας το ένα τέταρτο του αιώνα συνεχούς ενασχόλησης με την ανάλυση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας ολοκληρώνεται ένας μεγάλος κύκλος της εταιρίας μας στην διερεύνηση της πάλαι ποτέ εσωστρεφούς αγοράς της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου, τολμήσαμε μαζί με ιστορικά στελέχη της αγοράς να διεθνοποιήσουμε την χρηματοδότησή της, να στηρίξουμε νέους επενδυτές, Έλληνες και ξένους, να αξιοποιήσουμε τα κεφάλαια που αντλήθηκαν κατά την άνθηση του χρηματιστηρίου αλλά και να συμμετέχουμε ενεργά στην ανάπτυξη ενός νέου μοντέλου της διαχείρισης του στόλου μέσω της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και της απελευθέρωσης της αγοράς μετά το τραγικό συμβάν του Εξπρές Σάμινα, καθώς η αγορά παρέμενε μέχρι τότε σε αμιγώς προστατευτικό περιβάλλον.

Η απελευθέρωση απαίτησε σκληρή εργασία από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της αγοράς αλλά πέτυχε κάτι μοναδικό στα παγκόσμια χρονικά της αγοράς της επιβατηγού ναυτιλίας. Σε λιγότερο από μία δεκαετία ο Ελληνικός στόλος έγινε ο νεότερος στόλος στο παγκόσμιο στερέωμα μειώνοντας τον μέσο όρο ηλικίας του κατά 17 έτη. Αυτό συνέβη γιατί επενδύθηκαν περί τα €3 δις και εκποιήθηκαν ή αποσύρθηκαν δεκάδες παλιά πλοία. Η αγορά διογκωνόταν σε αριθμό μεταφερόμενου έργου τόσο σε επιβάτες όσο και σε οχήματα ή αγαθά εξαιτίας διαφόρων παραγόντων συμπεριλαμβανομένων της ένταξης της χώρας στην οικονομική ζώνη του Ευρώ και των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Το περιβάλλον που δημιουργήθηκε ήταν ικανό να προσελκύσει τόσο το ενδιαφέρον επιτυχημένων επιχειρηματιών (Παναγόπουλος, Λασκαρίδης, Βαρδινογιάννης κ.α.) που συνεργάστηκαν με τους έμπειρους ακτοπλόους της εποχής (Στρίντζης, Αγαπητός κ.α.) όσο και δεκάδων Ελληνικών και ξένων τραπεζών που χρηματοδότησαν τα νέα εγχειρήματα.

Τις επόμενες δεκαετίες η ακτοπλοΐα πέρασε από τις συμπληγάδες πέτρες της κρίσης χρέους της χώρας από το 2009, την πολιτική αναστάτωση της δεκαετίας του 2010 καθώς επίσης και την υγειονομική κρίση της δεκαετίας του 2020.

Το πρόσωπο της σύγχρονης Ελληνικής Ακτοπλοΐας διαφέρει πλήρως σε σύγκριση με αυτό που είχε στην εκκίνηση του κύκλου που περιγράψαμε. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα πλέον δεν έχει καμία εταιρία Λαϊκής Βάσης, οι οποίες αποτέλεσαν ισχυρό πεδίο ανάπτυξης επενδύσεων, αλλά έχει εταιρίες που συμμετέχουν στην παγκόσμια κατάταξη των μεγαλύτερων εταιριών, γεγονός που τα παλιά χρόνια δεν υπήρχε καν αναφορά για καμία Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία σε αυτές τις λίστες.

Τα τελευταία χρόνια η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται ως μια αγορά πολλών κατηγοριών και πολλών διαφορετικών ταχυτήτων. Οι εταιρίες που απαρτίζουν την αγορά κατηγοριοποιούνται στις διαφορετικές ταχύτητες με βάση μια σειρά κριτηρίων όπως φαίνονται στο παρακάτω Πίνακα 11.

Πίνακας 11: Κριτήρια Κατηγοριοποίησης εταιριών



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως είναι εμφανές, υπάρχουν έξι κύρια κριτήρια το κάθε ένα εκ των οποίων προσφέρει τρείς επιλογές. Επί της ουσίας λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια αυτά η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά δυνητικά απαρτίζεται από εταιρίες διαφορετικών κατηγοριών προσδίδοντάς στην αγορά το χαρακτηριστικό της ποικιλομορφίας διαχειριστικών μοντέλων. Αναμφισβήτητα αυτό το χαρακτηριστικό μπορεί να δημιουργεί συνεχιζόμενα προβλήματα στην διαμόρφωση ενός κοινώς αποδεκτού δικτύου θαλασσίων μεταφορών ή τιμολογιακών πολιτικών. Έτσι δημιουργούνται συνεχιζόμενες ασάφειες είτε για τον τρόπο διαμόρφωσης του εισιτηρίου είτε για τον τρόπο αντιμετώπισης διαφόρων τύπων πλοίων από το νομοθέτη.

Ο αριθμός των πιθανών συνδυασμών δημιουργεί μια αγορά πολλών ταχυτήτων και παράλληλα πολλαπλών προκλήσεων τόσο σε επίπεδο επιχειρηματικής δραστηριότητας όσο και σε επίπεδο άσκησης ναυτιλιακής και νησιωτικής πολιτικής. Οι προκλήσεις αυτές σε επίπεδο επιχειρηματικής δραστηριότητας εστιάζουν σε προβλήματα που σχετίζονται μεταξύ άλλων, με το κόστος λειτουργίας, ανταγωνισμού, διαθεσιμότητας ικανών στελεχών, προσβασιμότητας σε χρηματοδότηση και διαθεσιμότητας πλοίων και νέων τεχνολογιών.

Αναφορικά με τις προκλήσεις σε επίπεδο πολιτικής, αυτές εστιάζουν μεταξύ άλλων στη δημιουργία συνθηκών για την παροχή κινήτρων προς τις εταιρίες που επιθυμούν να παρέχουν ακτοπλοϊκό έργο σύγχρονων προδιαγραφών. Αυτό θα συμβεί λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική γεωγραφία της χώρας και τις κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Δυσκολία βεβαίως παρουσιάζει και η εναρμόνιση αυτού του εθνικού θεσμικού πλαισίου με το Ευρωπαϊκό αλλά και το Διεθνές δίκαιο.

Όπως γίνεται αντιληπτό ο συγχρονισμός και συντονισμός των εν λόγω προκλήσεων απαιτεί καταρχήν μια Εθνική στρατηγική κάτω από την οποία θα συνταχθεί το σύνολο των εμπλεκόμενων μερών έτσι ώστε η ακτοπλοϊκή αγορά των επόμενων 30 ετών να παρουσιάσει το νέο της πρόσωπο, το οποίο θα είναι ικανό να προσελκύσει, εκ νέου, δυνατούς επενδυτές και χρηματοδότες που θα την οδηγήσουν στην πλήρη αναδιοργάνωση ώστε να ξεκινήσει με επιτυχία ο νέος της κύκλος.

Η χρονιά που πέρασε επιβεβαίωσε την πλήρη αναστάτωση που διέρχονται οι θαλάσσιες μεταφορές λόγω της αναγκαιότητας της συμμόρφωσης του στόλου στην περιβαλλοντική Ευρωπαϊκή και όχι μόνο νομοθεσία. Η υποχρεωτική συμμετοχή των εταιριών στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών καθώς και η ανακήρυξη της Μεσογείου ως Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών Θείου (SECA) είναι γεγονότα που αναγκάζουν όλα τα μέρη που απαρτίζουν την αγορά να επιταχύνουν τις ενέργειες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση των νέων κανονισμών και την αποφυγή των επιπρόσθετων εξόδων που αποφέρουν τεράστιες αυξήσεις στο κόστος μεταφοράς άρα και στα επίπεδα των εισιτηρίων.

Δυστυχώς, επιπρόσθετοι λόγοι όπως οι διακυμάνσεις των τιμών πετρελαίου, καθώς και οι πληθωριστικές πιέσεις σε ό,τι έχει να κάνει με την λειτουργία του πλοίου και την εξυπηρέτηση των επιβατών και οχημάτων, αυξάνουν τα κόστη και δημιουργούν μεγάλες τιμολογιακές δυσκολίες στην αγορά. Υπό το πρίσμα αυτό απαιτείται ταχύτατη εκκίνηση του νέου κύκλου ανανέωσης της αγοράς με πλοία νέων τεχνολογιών που θα μπορούσαν να ναυπηγηθούν είτε στο εξωτερικό είτε στην Ελλάδα. Η ανάπτυξη των διεθνών εφοδιαστικών αλυσίδων δημιουργεί τεράστιες δυνατότητες στη ναυπήγηση πλοίων σε διαφορετικά σημεία χωρίς να αυξάνει δραματικά το κόστος ναυπήγησης. Αναμφισβήτητα οι ανάγκες της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς στην πορεία προς την ανανέωση του στόλου μπορεί να δικαιολογήσει οποιοδήποτε μοντέλο ναυπήγησης πλοίων.

Η πορεία ανάκαμψης της αγοράς την τελευταία πενταετία της δίνει θετικά πρόσημα παρά τις διακυμάνσεις της κερδοφορίας. Παράλληλα, οι δείκτες της Ελληνικής οικονομίας βρίσκονται στο υψηλότερο σημείο της εικοσαετίας αποκτώντας πιστοληπτική δυνατότητα ικανή να προσελκύσει νέες επενδύσεις. Το θετικό περιβάλλον συμπληρώνεται με τη ραγδαία και συνεχώς ανοδική πορεία της τουριστικής κίνησης.

Θα έλεγε κανείς πως βρισκόμαστε σε μία περίοδο όπου **εκκολάπτεται το σύγχρονο περιβάλλον για την ανάπτυξη των νέων θαλασσιών μεταφορών**, ως εκ τούτου όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της αγοράς προετοιμάζονται να αξιοποιήσουν τα νέα δεδομένα που προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Πακέτο Πράσινης Ανάπτυξης και το περίφημο Πράσινο Ταμείο. Ένα τέτοιο περιβάλλον μπορεί να προσελκύσει νέους επενδυτές οι οποίοι καλούνται να συμμετάσχουν σε μία αγορά, τα παγκόσμια χαρακτηριστικά της οποίας είναι πασιφανώς θετικά.

Σε αυτό το θετικό περιβάλλον πρέπει να προσθέσουμε την επιθυμία του Κράτους για το σχεδιασμό ενός ορθολογιστικού δικτύου μεταφορών, την διατήρηση ήρεμου κλίματος εργασιακών σχέσεων και την ανάπτυξη της εκπαίδευσης των ναυτικών και στελεχών. Στο ίδιο περιβάλλον οι ναυτιλιακές εταιρίες καλούνται να αναπτύξουν τα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και εταιρικής διακυβέρνησης κριτήρια (ESG-Environmental, Social, Governance Issues) καθώς επίσης και να αναπτύξουν τη διαχείριση μέσω της ψηφιοποίησης και άλλων τεχνολογικών εργαλείων. Το τελικό βήμα θα είναι η δημιουργία παραγωγικών σχέσεων με διεθνή και Ελληνικά ναυπηγεία με σκοπό την κατασκευή νέου στόλου αφού μόνο έτσι είναι δυνατόν να επέλθει η πολυπόθητη ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

**** * * * *



**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/>**