



20^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2021

« Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΝΑΤΡΟΠΩΝ »



Αύγουστος 2021



Η XRTC Business Consultants Ltd., δραστηριοποιείται από την ίδρυσή της (1999) στη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση και στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η XRTC έχει διατελέσει εμπορικός εκπρόσωπος διεθνών τραπεζικών ομίλων για την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά όπως οι Γαλλικοί τραπεζικοί οργανισμοί Credit Lyonnais και Natixis, σύμβουλος Εθνικών και Διεθνών οργανισμών καθώς και διεθνών ναυτιλιακών εταιριών.

Η εταιρία έχει εξασφαλίσει και οργανώσει με εξαιρετική επιτυχία ένα μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών δανειοδοτήσεων σε διάφορες μορφές μέσω των Διεθνών τραπεζικών ομίλων που συνεργάστηκε από την ίδρυσή της.

Από το 2009, η XRTC συνεργάζεται με κινέζικους τραπεζικούς ομίλους που ενδιαφέρονται να χρηματοδοτήσουν την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά. Η εταιρία κατάφερε να εξασφαλίσει για πρώτη φορά τη χρηματοδότηση ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρίας, απευθείας από το Κινέζικο τραπεζικό όμιλο της China Development Bank.

Η XRTC έχει στελεχωθεί από ανθρώπινο δυναμικό με γνώσεις και εμπειρία διεθνούς εμβέλειας, προσφέροντας υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και παρακολούθηση των συναλλαγών σε όλη τους τη διάρκεια. Το ειδικό τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης που διαθέτει η εταιρία της επιτρέπει να αναλύει σε βάθος και να διαθέτει τεχνογνωσία σε όλα τα θέματα της Διεθνούς Ναυτιλίας. Με την ιδιότητα του συμβούλου Ακτοπλοϊκών Αγορών έχει αναλάβει πολλά έργα στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό τόσο για χρηματοδοτήσεις πλοίων όσο και ανάπτυξη των αγορών. Η XRTC συνεργάζεται με τους μεγαλύτερους οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων στον κόσμο.

Η XRTC έχει τιμηθεί από Διεθνείς και Ελληνικούς οίκους για την προσφορά της στη Ναυτιλιακή και Ακτοπλοϊκή Αγορά. Όπως από τα Lloyds Greek Shipping Awards 2010 ως Χρηματοδότης Ναυτιλίας της Χρονιάς - Shipping Financier of the Year και από το Transport Finance 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
Αναλυτής	Αλέξανδρος Γρηγορίου Αυτιάς	Τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης	alexandrosgrigoriouaftias@gmail.com

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ

Η παρούσα μελέτη (η «Μελέτη») είναι η 20η ετήσια εμπειριστατωμένη μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που εκπονείται και διανέμεται από την XRTC Business Consultants Ltd. και επικεντρώνεται στην οικονομική ανάλυση των 2 Εισηγμένων στο ΧΑΑ εταιριών (ANEK A.E., ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ) («Εισηγμένες») και τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 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 («Υπόλοιπες Εταιρίες»).

Οι πληροφορίες που περιέχονται στη Μελέτη, αναφέρονται με ημερομηνία Ιουνίου 2021 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από στοιχεία που δημοσιεύουν μέσω των ισολογισμών τους, οι Εισηγμένες και οι Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ. Επισημαίνεται ότι τα οικονομικά στοιχεία που αναλύονται στη συγκεκριμένη Μελέτη αφορούν τους Ομίλους ANEK, ΑΤΤΙΚΑ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ και όχι μόνο τις Μητρικές Εταιρίες.

Οι πληροφορίες για τις Υπόλοιπες Εταιρίες που αναφέρονται στο στόλο τους και τα δρομολόγια που πραγματοποιούν προέρχονται από το ΣΕΕΝ και τις ιστοσελίδες τους ενώ διάφορες άλλες πληροφορίες προέρχονται από το διαδίκτυο. 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 1999-2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ	5
Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ	6
1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	7
2. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	7
3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	9
3.1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ.....	9
3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ.....	9
3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	12
3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ	13
4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΜΙΝΩΙΚΩΝ.....	15
4.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	15
4.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	16
4.3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	17
4.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΒΙΤΔΑ	18
4.5. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	19
4.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	19
4.7. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ	20
5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	23
5.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ.....	23
5.1.1. <i>ANEK LINES</i>	23
5.1.2. <i>ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΑΤΤΙCΑ</i>	25
5.1.3. <i>MINOAN LINES</i>	28
5.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	30
5.2.1 ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	30
5.2.2 ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	33
6. ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	33
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.....	35
8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	39
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	40

Πηγές :

- ANEK LINES (2020), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΑΤΤΙCΑ GROUP (2020), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΜΙΝΟΑΝ LINES (2020), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΣΕΕΝ (2021)
- ΧRΤC LTD (2021), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- ΧRΤC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2021

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ανά γραμμή (2019-2020)	8
Πίνακας 2: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ανά γραμμή (2019-2020)	8
Πίνακας 3: Μετοχική συνθεση ANEK (2020)	13
Πίνακας 4: Μετοχική συνθεση ΑΤΤΙCΑ (2020)	14
Πίνακας 5: Κυριες Υπολοιπες Ακτοπλοικες Εταιριες (2020)	30
Πίνακας 6: Μικρότερες Υπολοιπες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (2020)	33
Πίνακας 6: Ανάλυση Περιβάλλοντος.....	39

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2010-2020).....	7
Γράφημα 2: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων στην Ελλάδα 2020	9
Γράφημα 3: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων/MINΩΙΚΩΝ (2010-2020)	10
Γράφημα 4: Μεταφορικό έργο Αδριατικής Εισηγμένων Εταιριών (2010-2020)	11
Γράφημα 5: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & MINΩΙΚΩΝ (2001-2020)	12
Γράφημα 6: Ανάλυση Ακτοπλοϊκού Στόλου ανά Ηλικία	12
Γράφημα 7 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2020.....	13
Γράφημα 8: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους.....	15
Γράφημα 9: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων/Μινωικών (2013 - 2020)	16
Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020).....	16
Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020)	17
Γράφημα 12: EBITDA Εισηγμένων/Μινωικών (2009 - 2020).....	18
Γράφημα 13: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2020).....	19
Γράφημα 14: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020).....	20
Γράφημα 15: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2020)	20
Γράφημα 16: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2010 - 2020).....	21
Γράφημα 17: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2010 - 2020)	23
Γράφημα 18: Σύνολο Στόλου Ομίλου ΑΤΤΙCΑ (2010 - 2020)	25
Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου ΜΙΝΟΑΝ LINES (2010 - 2020).....	28
Γράφημα 20: Ανάλυση ηλικίας ακτοπλοϊκού στόλου 2020	33
Γράφημα 19: Ορια ηλικίας πλοίων Ακτοπλοϊκού Στόλου	35
Γράφημα 22: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου.....	35
Γράφημα 23: Συντελεστής Μεταβλητότητας.....	36
Γράφημα 24: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD.....	37
Γράφημα 25: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας	38
Γράφημα 26: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας	38

Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

Το 2020 η εξάπλωση της πανδημίας COVID-19 επέφερε αρνητικές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία και προκάλεσε αναστολή ή επιβράδυνση των δραστηριοτήτων σημαντικών κλάδων της οικονομίας. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπισή της οδήγησαν σε καθίζηση της οικονομικής δραστηριότητας, ενώ η εφαρμογή έκτακτων μέτρων προκάλεσε περιορισμό των μετακινήσεων και μεγάλες απώλειες εσόδων στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, στον τουρισμό, καθώς και στις υπηρεσίες διαμονής και εστίασης.

Δεδομένου του επείγοντος της κατάστασης, η Ε.Ε. κατάρτισε ένα σχέδιο αντιμετώπισης της κάθετης πτώσης της οικονομίας και δημιούργησε το EU Recovery Plan και τον μηχανισμό Recovery and Resilience Facility. Το λεγόμενο στην Ελλάδα και ως «Ταμείο Ανάκαμψης» συνολικού ποσού €750 δις είχε ως σκοπό να μετριαστούν οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της πανδημίας του κορωνοϊού και να καταστούν οι ευρωπαϊκές οικονομίες και κοινωνίες περισσότερο βιώσιμες, ανθεκτικές και καλύτερα προετοιμασμένες για τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης.

Ειδικότερα, στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, οι αρνητικές συνέπειες της πανδημίας το 2020 ήταν ιδιαίτερα έντονες, επιφέροντας πρωτοφανή απώλεια μεταφορικού έργου και εσόδων. Στην ελληνική ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές από τα τέλη Μαρτίου 2020 έως τα μέσα Μαΐου 2020 και ακολούθησε το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων. Αντίστοιχα, στην Αδριατική θάλασσα τα μέτρα περιλάμβαναν την απαγόρευση διακίνησης επιβατών και οχημάτων από τα μέσα Μαρτίου έως τα τέλη Ιουνίου του 2020.

Ίσως ήταν η πρώτη φορά που έγινε αντιληπτό σε όλους ότι η ακτοπλοΐα επιτελεί τον κρίσιμο ρόλο της εδαφικής συνοχής της χώρας μας και διασφαλίζει μέσω της διατήρησης του δικτύου θαλασσιών μεταφορών, την κανονικότητα στην τροφοδοσία και τη μετακίνηση επιβατών και εργαζομένων.

Τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του κορωνοϊού, οδήγησαν σε κάθετη πτώση της επιβατικής κίνησης τόσο στις γραμμές της Αδριατικής όσο και στην ακτοπλοΐα. Επιπρόσθετα, η αισθητά μειωμένη διάρκεια της τουριστικής περιόδου και η εφαρμογή, κατά τη θερινή περίοδο, μειωμένου πρωτοκόλλου επιβατών στα πλοία μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης, συνέβαλλαν περαιτέρω στη συρρίκνωση του μεταφορικού έργου. Τα κρατικά μέτρα στήριξης, παράλληλα με τον περιορισμό των δαπανών, κάλυψαν ένα μέρος μόνο των λειτουργικών ζημιών που προέκυψαν από την ανάγκη για την απρόσκοπτη εκτέλεση των δρομολογίων των πλοίων.

Οι διεθνείς τιμές αργού πετρελαίου διαμορφώθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 2020 στα χαμηλότερα επίπεδα από το 2003 με τις τιμές Brent να βρίσκονται στα \$30/bbl κατά μέσο όρο υποχωρώντας και κάτω από τα \$20/bbl κατά τη διάρκεια του Απριλίου 2020, έχοντας σημειώσει πτώση \$45/bbl από τις αρχές του έτους. Από το Μάιο κατέγραψαν σταδιακή ανάκαμψη σε συνέχεια της συμφωνίας των κύριων χωρών παραγωγών πετρελαίου παγκοσμίως. Η μείωση ζήτησης των ναυτιλιακών καυσίμων εξαιτίας της μείωσης των δρομολογίων και της ακινησίας των πλοίων έφτασε το 40% το προηγούμενο έτος, γεγονός που σε συνδυασμό με την πτώση της τιμής τους επέφερε λυτρωτική μείωση στα λειτουργικά έξοδα των εταιριών.

Το πιο σημαντικό σημείο που πρέπει να τονιστεί όμως είναι ότι εν μέσω πανδημίας, κανένα νησί μας δεν έμεινε χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση χάρη στην τεράστια προσπάθεια που κατέβαλαν τόσο οι ακτοπλοϊκές εταιρίες όσο και η πολιτεία.

Λόγω της καθίζησης της επιβατικής κίνησης, το 30% του διαθέσιμου στόλου παρέμεινε σε ακινησία, γεγονός που πίεσε σημαντικά τις εταιρίες ως προς τη διατήρηση ναυτολογίων και υψηλού κόστους συντήρησης.

Δεδομένης λοιπόν της μεγάλης πτώσης του τουρισμού το γ' τρίμηνο, αλλά και των νέων περιοριστικών μέτρων λόγω της έξαρσης της πανδημίας το τελευταίο δίμηνο του έτους, η πτώση της επιβατικής κίνησης του κλάδου στις γραμμές εσωτερικού το 2020 ανήλθε σε 53% σε σχέση με το 2019, ενώ στα οχήματα (συνολικά αυτοκίνητα ΙΧ και φορτηγά) η μείωση ήταν 28%. Στην αγορά της Αδριατικής η αρνητική επίδραση ήταν πιο έντονη στην επιβατική κίνηση η οποία παρουσίασε μείωση κατά 69%, σε αντίθεση με την κίνηση των φορτηγών και οχημάτων που παρουσίασε μείωση κατά 8%.

Η κάμψη στην κίνηση επιβατών και οχημάτων επηρέασε σημαντικά τον κύκλο εργασιών των εταιριών του κλάδου, ο οποίος εμφάνισε μείωση κατά 45% στις γραμμές του εσωτερικού και κατά 30% στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας με τα ζημιογόνα αποτελέσματα για το 2020 να ξεπερνούν τα €130.000.000 και τη ρευστότητα των εταιριών να είναι περιορισμένη.

Το κράτος, πλέον των οριζοντίων μέτρων που ίσχυσαν για όλους τους κλάδους που επλήγησαν, όπως πχ οι αναστολές φορολογικών υποχρεώσεων, οι επιστρεπτές προκαταβολές κλπ., επιδότησε τις εργοδοτικές εισφορές των ακτοπλοϊκών εταιριών από 1/7/20 έως 30/9/20, ποσό που ανέρχεται σε €6 εκατ. περίπου και αποζημίωσε ένα μικρό μέρος των ζημιών των δρομολογίων τα οποία έπρεπε να εκτελούνται για την εξυπηρέτηση των νησιών. Οι αποζημιώσεις αυτές για το 2020 ανήλθαν σε €31 εκ. έναντι των €55 εκατ. τα οποία είχαν ανακοινωθεί γιατί το ποσό αυτό συμπεριλαμβάνει το ΦΠΑ, ενώ το 25% αφορούσε τα πορθμεία.

Επιπροσθέτως οι εταιρίες δεν έχουν εισπράξει περισσότερα από €50.000.000 από αποζημιώσεις δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας οι οποίες έχουν τιμολογηθεί ή περισσότερα από €70.000.000 βάσει των εκτελεσθέντων δρομολογίων, ενώ τα προγραμματισμένα δρομολόγια τόσο της Ακτοπλοΐας όσο και των γραμμών Αδριατικής εκτελέστηκαν και εκτελούνται κανονικά. Αξίζει επίσης να τονιστεί ότι τα πλοία υποχρεώθηκαν την 1η Απριλίου 2021 στο διπλασιασμό του ξενοδοχειακού προσωπικού με τις μετακινήσεις να είναι απαγορευμένες πλην εξαιρέσεων.

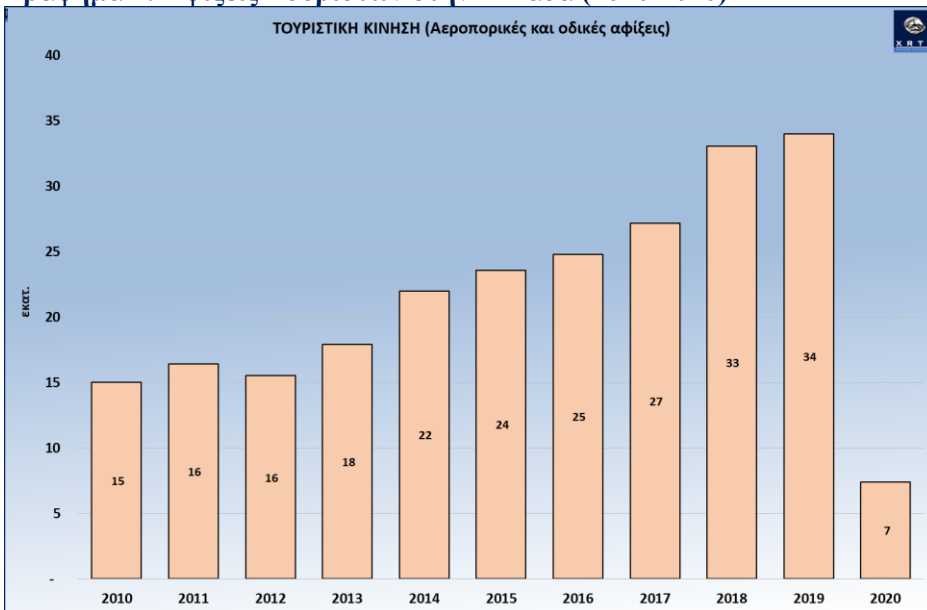
1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Ο τουρισμός πρωτίστως και δευτερευόντως οι μεταφορές επλήγησαν σε μεγάλο βαθμό από την πανδημία, με αποτέλεσμα να ανακοπεί η άνοδος που παρουσίασαν τα τελευταία χρόνια. Η πανδημία κατέδειξε ότι η εξάρτηση της χώρας μας από μεμονωμένους κλάδους την καθιστά ευάλωτη.

Πριν από την εμφάνιση της πανδημίας COVID-19, οι προοπτικές για τον ελληνικό τουρισμό, ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικές αφού η εισερχόμενη τουριστική κίνηση το 2019 έφτασε στο ιστορικό επίπεδο των 34 εκατ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Ε. ο τουρισμός είχε συγκριτικά μεγαλύτερη συμβολή στη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας στις χώρες του ευρωπαϊκού νότου (Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Πορτογαλία).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (UNWTO) το 2020 αποτελεί το χειρότερο έτος για τον παγκόσμιο τουρισμό, με τις διεθνείς αφίξεις να μειώνονται κατά 74% σε σχέση με το 2019. Στην Ελλάδα η εισερχόμενη τουριστική κίνηση μειώθηκε κατά 78% με αποτέλεσμα μόνο 7,4 εκατ. άνθρωποι να επισκεφθούν τη χώρα μας.

Γράφημα 1: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2010-2020)



Σε ό,τι αφορά τις εισπράξεις της Ελλάδας από τον τουρισμό, το 2020 αυτές εμφάνισαν μείωση κατά 76,5% σε σύγκριση με το 2019 και διαμορφώθηκαν στα €4,3 δις. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην πτώση των εισπράξεων από κατοίκους των χωρών της ΕΕ-27 κατά 70,8%, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα €2,8 δις, καθώς και των εισπράξεων από κατοίκους των χωρών εκτός της ΕΕ-27 κατά 82%, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα €1,434 δις.

2. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η ανάπτυξη των νησιών μας στηρίζεται αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα. Από τα 95 νησιά που εξυπηρετούνται, 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ (2019-2020)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2019	2020	δ %
Αργοσαρωνικού	2,437,938	1,252,141	-49%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	54,874	39,238	-28%
Πειραιώς-Κρήτης	1,981,814	1,002,440	-49%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	347,434	68,859	-80%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	800,970	485,860	-39%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	847,704	527,341	-38%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	3,153,328	951,820	-70%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	1,099,416	699,457	-36%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	563,640	294,092	-48%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	518,982	310,198	-40%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	2,494,719	934,050	-63%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	850,238	432,143	-49%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	1,096,001	486,616	-56%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	547,231	296,967	-46%
Λοιπές	2,262,331	1,110,501	-51%
ΣΥΝΟΛΟ	19,056,620	8,891,723	-53%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ (2019-2020)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2019	2020	δ %
Αργοσαρωνικού	320,233	408,812	28%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	14,621	13,256	-9%
Πειραιώς-Κρήτης	554,013	392,252	-29%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	38,258	24,420	-36%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	224,065	177,655	-21%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	143,343	104,269	-27%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	374,626	203,429	-46%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	194,870	176,172	-10%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	144,106	106,083	-26%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	155,123	117,535	-24%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	446,150	277,678	-38%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	179,207	119,339	-33%
Ζακύνθου-Κυλλήνης	318,022	136,078	-57%
Κυλλήνη-Πόρου Κεφαλληνίας	187,924	92,099	-51%
Λοιπές	249,604	212,630	-15%
ΣΥΝΟΛΟ	3,544,165	2,561,707	-28%

Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

Τα στατιστικά στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), επιβεβαιώνουν τη μεγάλη μείωση στη μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων το 2020 σε σχέση με το 2019. Όσον αφορά τους επιβάτες έφτασε το -53% ενώ όσον αφορά τα οχήματα στο σύνολό τους (αυτοκίνητα και φορτηγά) έφτασε στο -28%. (Πίνακας 2). Σημειώνεται ότι η ΕΛΣΤΑΤ δεν έχει δημοσιοποιήσει το διαχωρισμό αυτοκινήτων και φορτηγών. Από τα στοιχεία όμως των Εισηγμένων Ακτοπλοϊκών Εταιρειών και των Μινωικών η μείωση της κίνησης των αυτοκινήτων είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή των φορτηγών αφού διακόπηκε η κίνηση των επιβατών αλλά όχι των εμπορευμάτων.

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

3.1. Περιγραφή Επιχειρηματικών Μοντέλων

Ο Όμιλος της ANEK αποτελείται από:

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

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

Ο όμιλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ αποτελείται από την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ και της θυγατρικής αυτής Minoan Italia S.p.A.

3.2. Ανάλυση Ζήτησης

Δύο είναι πλέον οι Εισηγμένες εταιρίες του κλάδου για το 2020, η ANEK και η ΑΤΤΙΚΑ μετά την έξοδο και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ από το Χρηματιστήριο Αθηνών στις 23 Απριλίου 2019. Στην ανάλυση όμως αυτής της Μελέτης εξετάζουμε και τις 3 μεγάλες εταιρίες ANEK, ΑΤΤΙΚΑ και ΜΙΝΩΙΚΕΣ οι οποίες είναι οι μόνες που δημοσιοποιούν τους Ισολογισμούς τους και τα στοιχεία κίνησής τους.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Αριθμός Εργαζομένων	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	1,412	30	2,588,129	418,805	308,408
Minoan Lines	415	4	541,000	107,000	69,000
ANEK	700	9	497,000	115,000	121,000
Σύνολο 2020	2,527	43	3,626,129	640,805	498,408
Σύνολο 2019	2,449	43	7,543,460	1,041,574	555,241
Ποσοστιαία Μεταβολή			-108%	-63%	-11%

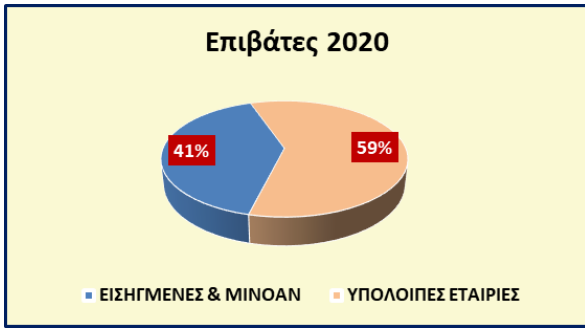
Πηγή: XRTC

Η μείωση στο μεταφορικό φορτίο των ως άνω εταιριών είναι καταφανής. Μόνο η κίνηση των φορτηγών παρουσιάζει τη μικρότερη πτώση -11% και είναι η βασική πηγή εσόδων για το 2020 για τις 3 εταιρίες.

Συγκρίνοντας το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα των Εισηγμένων εταιριών με αυτό των Υπόλοιπων εταιριών παρατηρούμε τη διαρκή συρρίκνωσή του. Έτσι οι Εισηγμένες εταιρίες μετέφεραν το 41% των επιβατών και το 44% των οχημάτων ενώ το υπόλοιπο 59% της κίνησης των επιβατών και το 56% των οχημάτων καλύπτεται από τις Υπόλοιπες Εταιρίες που αναφέρονται στη Μελέτη παρακάτω.

Τα στοιχεία του Γραφήματος 2 προέρχονται από την ΕΛΣΤΑΤ όσον αφορά τη συνολική κίνηση επιβατών και οχημάτων και από τα ετήσια Ενημερωτικά Δελτία των Εισηγμένων και ΜΙΝΩΙΚΩΝ όσον αφορά την κίνηση αυτών των εταιριών. Συνεπαγωγικά η διαφορά που προκύπτει από τη μεταξύ τους αφαίρεση αφορά την κίνηση των Υπολοίπων Εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα.

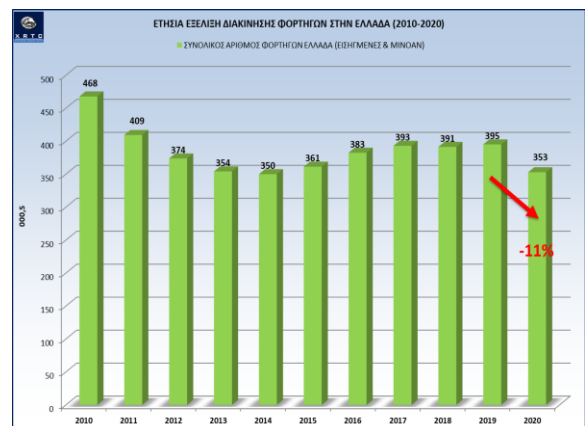
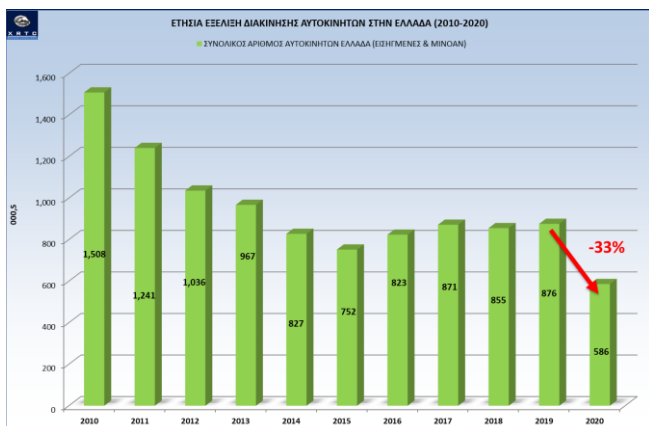
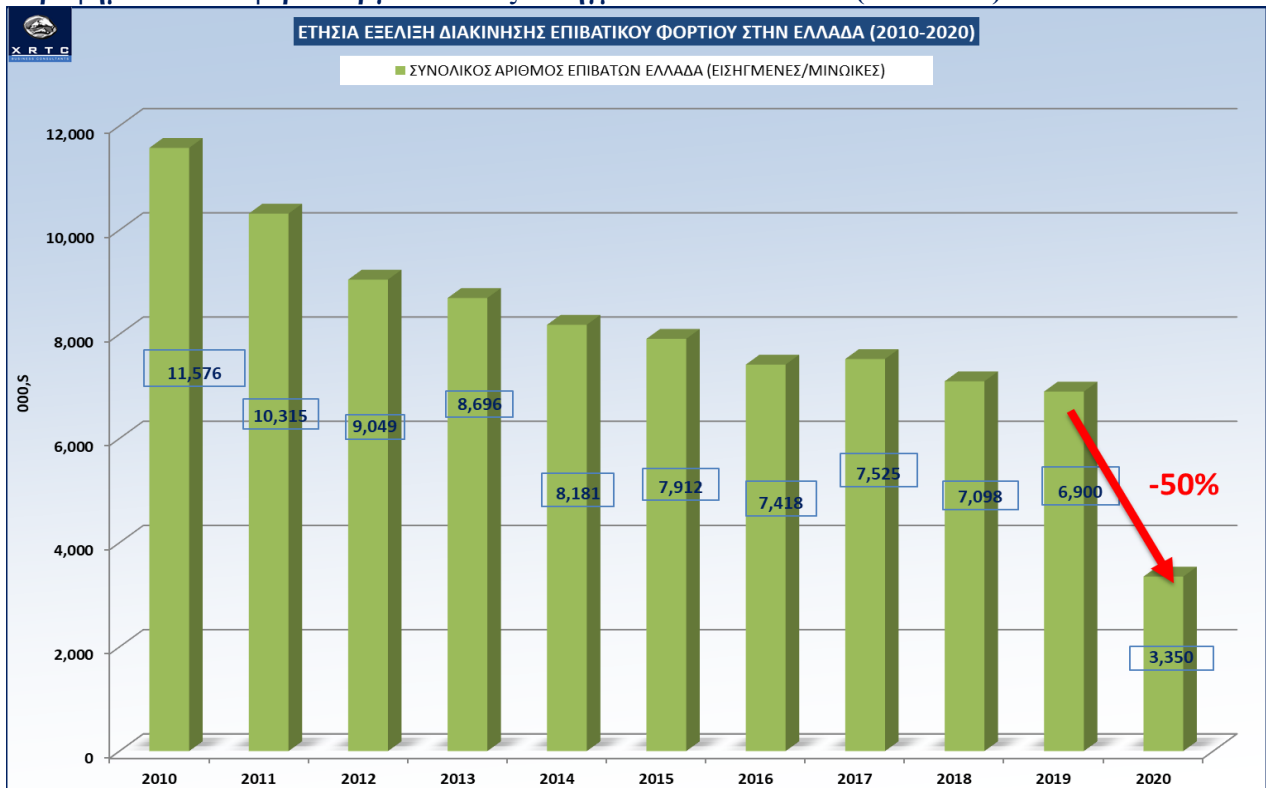
Γράφημα 2: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων στην Ελλάδα 2020



Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ και Εισηγμένες

Αναλυτικά η καθίζηση του μεταφορικού έργου στην Ελλάδα των Εισηγμένων και ΜΙΝΩΙΚΩΝ απεικονίζεται στο Γράφημα 3. Μείωση 50% στους επιβάτες, 33% στα αυτοκίνητα και 11% στα φορτηγά για το 2020 σε σύγκριση με το 2019.

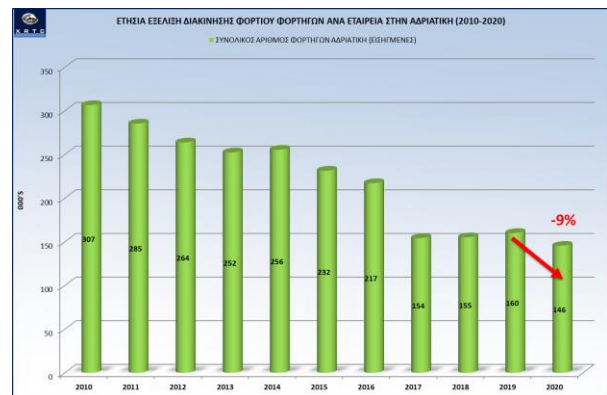
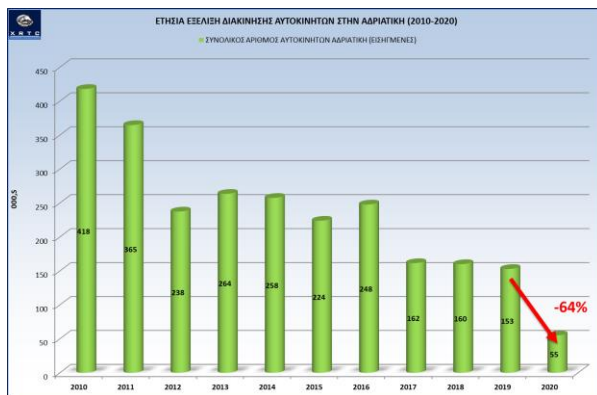
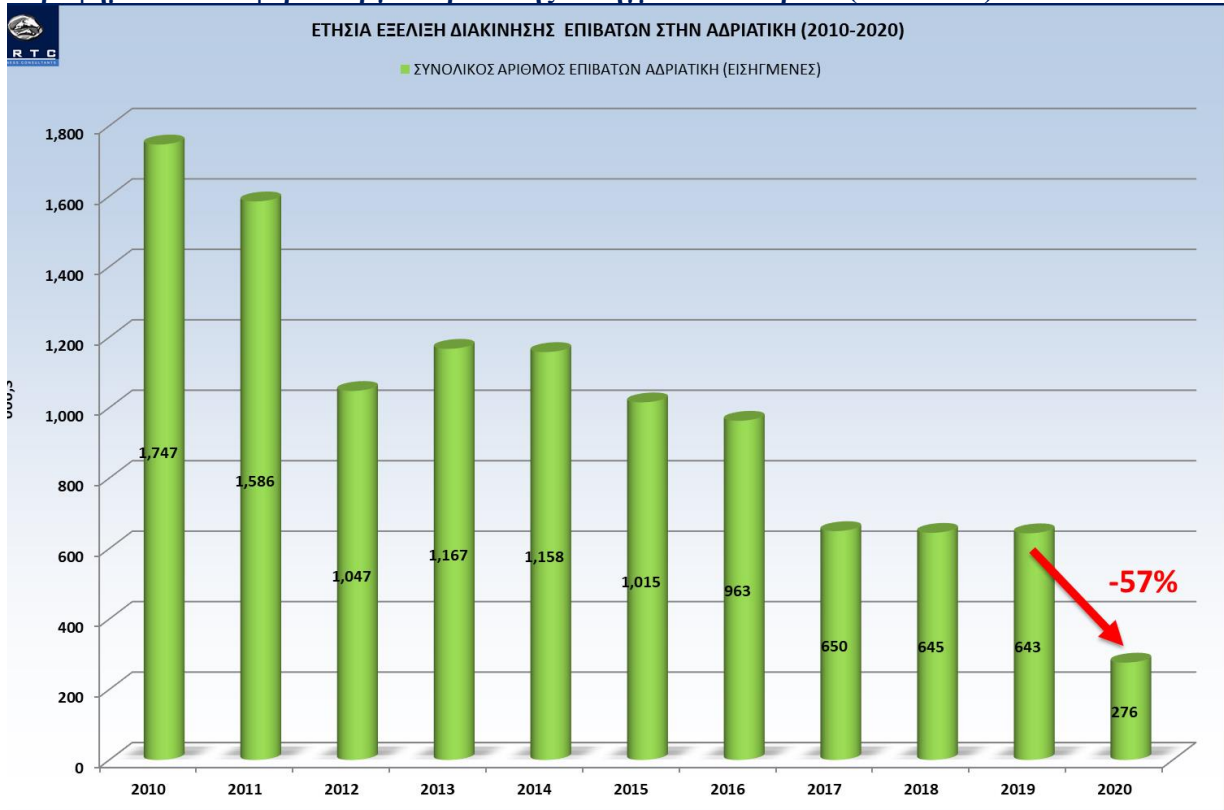
Γράφημα 3: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων/ΜΙΝΩΙΚΩΝ (2010-2020)



Πηγή: ΧΡΤ, ΕΣΥΕ και Λιμενικές Αρχές

Η εξέλιξη του μεταφορικού έργου στην Αδριατική των Εισηγμένων Εταιριών απεικονίζεται στο Γράφημα 4. Τα στοιχεία της κίνησης αφορούν μόνο τις Εισηγμένες εταιρίες ANEK και ΑΤΤΙΚΑ. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ δραστηριοποιούνται μόνο στην Ελλάδα. Η μητρική εταιρία Grimaldi δραστηριοποιείται με δικά της πλοία. Με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία παρατηρείται μείωση κατά 57% στην κίνηση των επιβατών, 64% στα αυτοκίνητα και 9% στα φορτηγά για το 2020 σε σχέση με το 2019.

Γράφημα 4: Μεταφορικό έργο Αδριατικής Εισηγμένων Εταιριών (2010-2020)

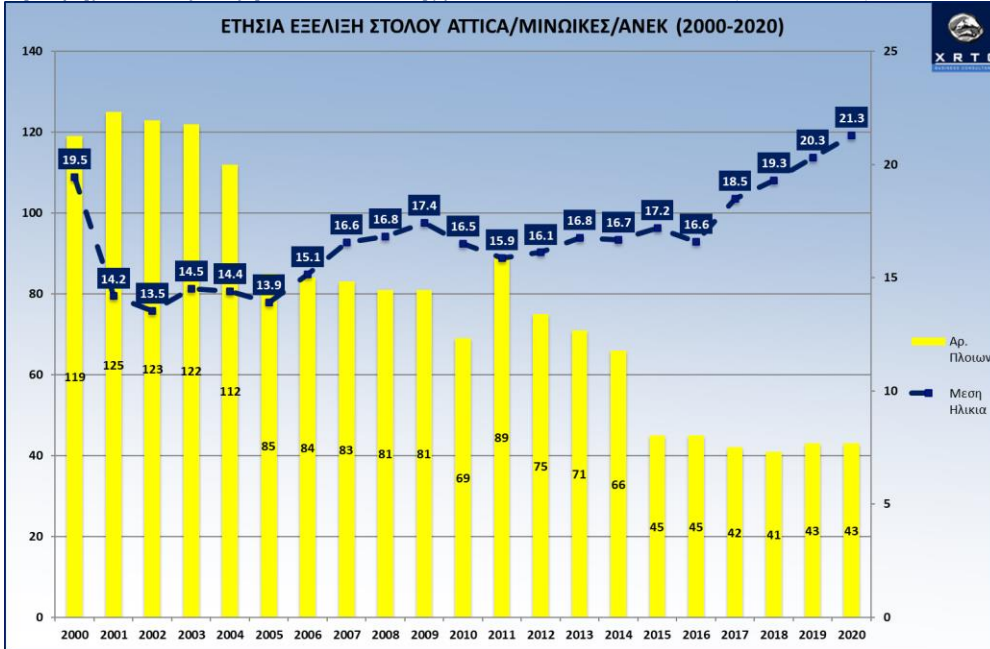


Πηγή: XRTC, ΕΣΥΕ και Λιμενικές Αρχές

3.3. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας

Από το 2011 ο στόλος των Εισηγμένων εταιρειών και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ συρρικνώνεται συνεχώς. Τα τελευταία χρόνια ο στόλος μειώθηκε περισσότερο από το μισό, από τα 89 πλοία του 2011 φτάσαμε στα 43 το 2019 αριθμός που παρέμεινε ίδιος και το 2020.

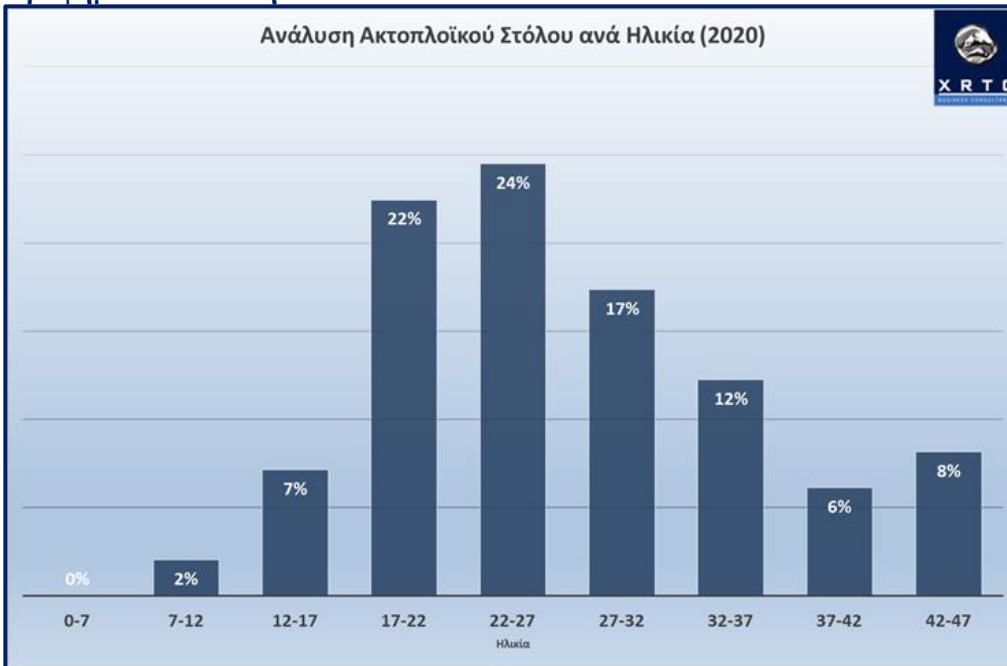
Γράφημα 5: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & ΜΙΝΩΙΚΩΝ (2001-2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο στόλος φαίνεται να είναι ιδιαίτερα «γερασμένος» (Γράφημα 6) με το 67% να είναι άνω των 22 ετών ενώ ένα στα τέσσερα πλοία να είναι άνω των 30 ετών.

Γράφημα 6: Ανάλυση Ακτοπλοϊκού Στόλου ανά Ηλικία



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

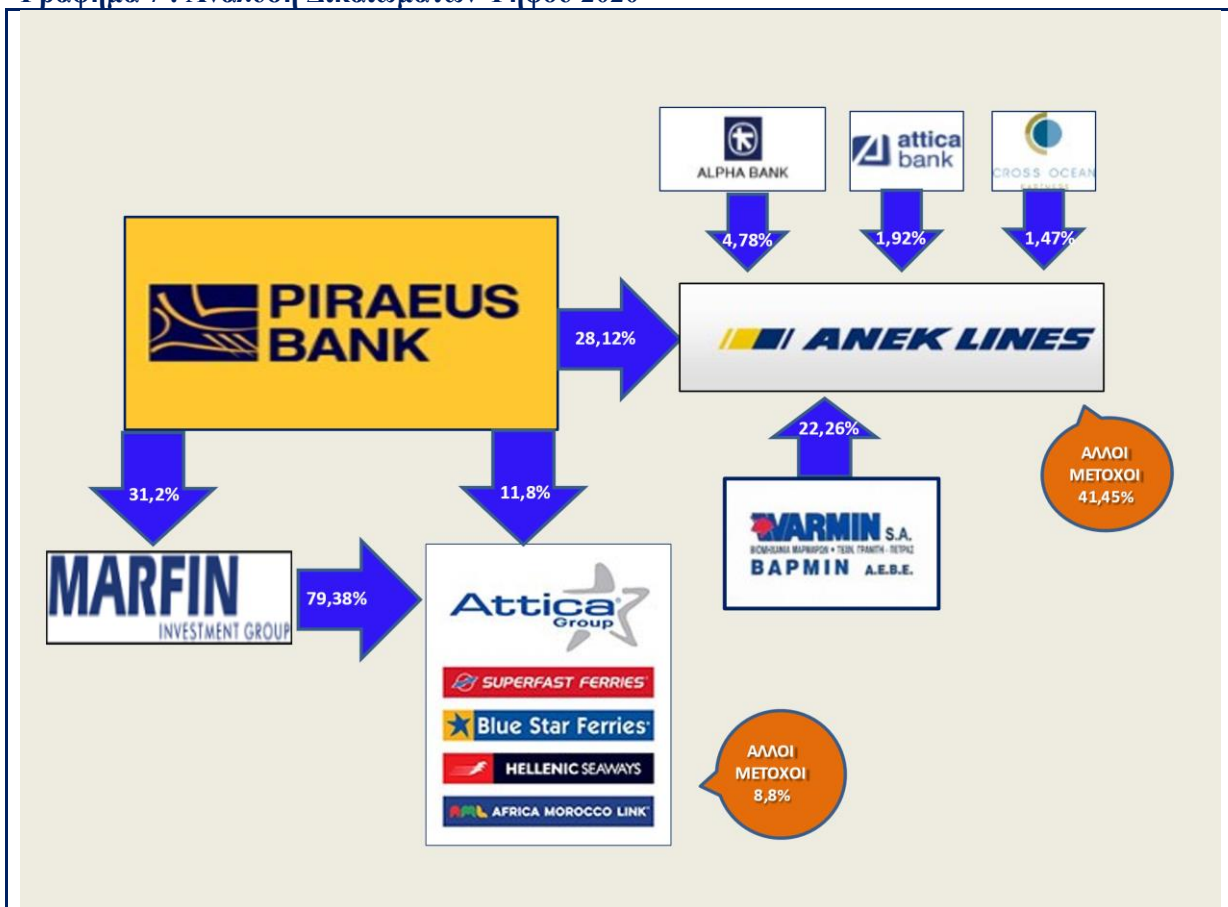
Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 22% των πλοίων είναι μεταξύ 17 και 22 ετών τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μεσήλικα. Η διάμεση ηλικία είναι τα 25 έτη που σημαίνει ότι το 50% των πλοίων είναι μεταξύ 8 και 25 έτη και το 50% των πλοίων μεταξύ 26 και 49 έτη. Αν υποθέσουμε ότι τα πλοία αυτού του τύπου έχουν ένα κύκλο ζωής της τάξης των 35 ετών η διάμεση ηλικία δείχνει ξεκάθαρα την ανάγκη ανανέωσης του στόλου.

3.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύθεσης Κλάδου

Η μετοχική σύθεση των εταιριών ANEK και ΑΤΤΙCΑ παρουσιάζεται στο Γράφημα 7. Οι τρεις πόλοι που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον με την άμεση ή έμμεση συμμετοχή τους στην Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι η Τράπεζα Πειραιώς και η ΜΙG.

Οι δύο ακτοπλοϊκές εταιρίες ANEK και ΑΤΤΙCΑ ανήκουν στις 14 εισηγμένες επιχειρήσεις του Χρηματιστηρίου, στις οποίες, λόγω δανειακών χρεών, οι τράπεζες έχουν θέση βασικού μετόχου, με ελάχιστο ποσοστό 5%.

Γράφημα 7 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2020



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ANEK

Μετά την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου (ΑΜΚ) της εταιρίας και τη μερική μετατροπή ομολόγων σε μετοχές που κατείχαν οι τράπεζες Πειραιώς, Alpha Bank, Τράπεζα Αττικής και το Fund Cross Ocean AGG Company ως διάδοχος της Εθνικής Τράπεζας, η μετοχική σύθεση της εταιρίας έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ANEK (2020)

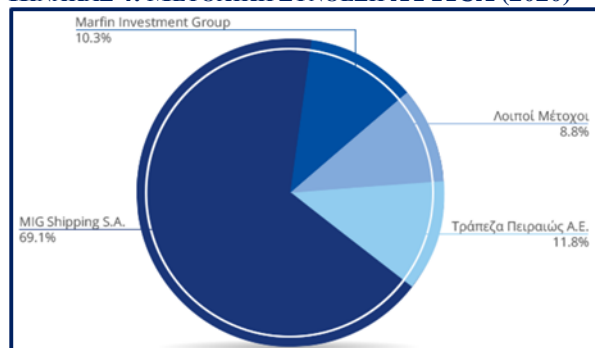
ΜΕΤΟΧΟΙ	Ποσοστό
Τράπεζα Πειραιώς	28.12%
Alpha Bank	4.78%
Τράπεζα Αττικής	1.92%
Cross Ocean AGG Co	1.47%
BAPMIN ΑΕΒΕ	22.26%
Άλλοι Μέτοχοι	41.45%

- Ειδικότερα, η Τράπεζα Πειραιώς κατέχει πλέον 63.236.307 δικαιώματα ψήφου που αντιστοιχούν σε ποσοστό 28,1298% επί των συνολικών δικαιωμάτων ψήφου των μετοχών της ANEK και στα οποία περιλαμβάνονται 1.929.210 δικαιώματα ψήφου τα οποία ασκεί δυνάμει συμβάσεων ενεχυρίασης μετοχών εκδόσεως της εταιρίας.
- Ο δεύτερος μεγαλύτερος μέτοχος της ANEK η BAPMIN ΑΕΒΕ (συμφερόντων Αμαλίας-Αναστασίας Βαρδινογιάννη) μετά τη μετατροπή των ομολογιών σε μετοχές και την απίσχναση (dilution) κατέχει πλέον 22%, ποσοστό που φέρεται να είναι ενεχυριασμένο στην τράπεζα Eurobank έναντι εξασφάλισης τραπεζικών δανείων ύψους €90 εκατ.
- Η Eurobank προσπαθεί να ολοκληρώσει το διαγωνισμό για την πώληση δανείου της BAPMIN ΑΕΒΕ, συμφερόντων της Αμαλίας Σήφη Βαρδινογιάννη, αλλά και δανείων της Sea Star, που φέρουν εγγύηση της BAPMIN. Τα παραπάνω δάνεια μεταφέρθηκαν στην Eurobank από την απορρόφηση της νέας Proton, με σημαντικές προβλέψεις, ενώ η τράπεζα έχει προσημειώσεις επί 14 ακινήτων της BAPMIN (σ.σ. μικρής αξίας αγροτεμάχια και βοσκοτόπια) και ενεχυριασμένες 50 εκατ. μετοχές της ANEK (22,3% της εταιρίας).
- Η ANEK βρίσκεται σε πολύ δύσκολη θέση, αφού έχει τον χειρότερο ισολογισμό από όλο τον κλάδο, με αρνητική καθαρή θέση. Τίποτα δεν αποκλείεται για το μέλλον της ακτοπλοϊκής εταιρίας, είτε να οδηγηθεί σε οικονομικό αδιέξοδο είτε η Τράπεζα Πειραιώς, που ελέγχει το 28,12%, και οι ομολογιούχοι, να πάρουν δραστικές αποφάσεις, πουλώνοντας πλοία της ANEK για να περισώσουν ό,τι είναι δυνατόν να περισωθεί από τα δάνεια που έχουν χορηγήσει στην εταιρία, χωρίς πάντως να αποκλείεται και ένα πιο σύνθετο σχήμα λύσης. Πάντως δεν μπορεί να αποκλειστεί και η περίπτωση πώλησης της εταιρίας.

ΑΤΤΙCΑ

- Η Τράπεζα Πειραιώς κατέχει το 11,8%, ενώ είναι επίσης πιστωτής της εταιρίας και, κυρίως, είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος της Marfin Investment Group (MIG) με ποσοστό 31%, η οποία με τη σειρά της ελέγχει την ΑΤΤΙCΑ.
- Η Τράπεζα Πειραιώς παρείχε στη MIG νέα μετάθεση, ως προς την ημερομηνία αποπληρωμής δανειακών υποχρεώσεων, συνολικού ύψους €253,8 εκατ., με τροποποίηση όρων των δανειακών και εξασφαλιστικών συμβάσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΤΤΙCΑ (2020)



4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΜΙΝΩΙΚΩΝ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τις Εισηγμένες εταιρίες (ANEK LINES, ATTICA GROUP) και τη ΜΙΝΩΙΚΕΣ.

4.1. Ανάλυση λειτουργικού κόστους

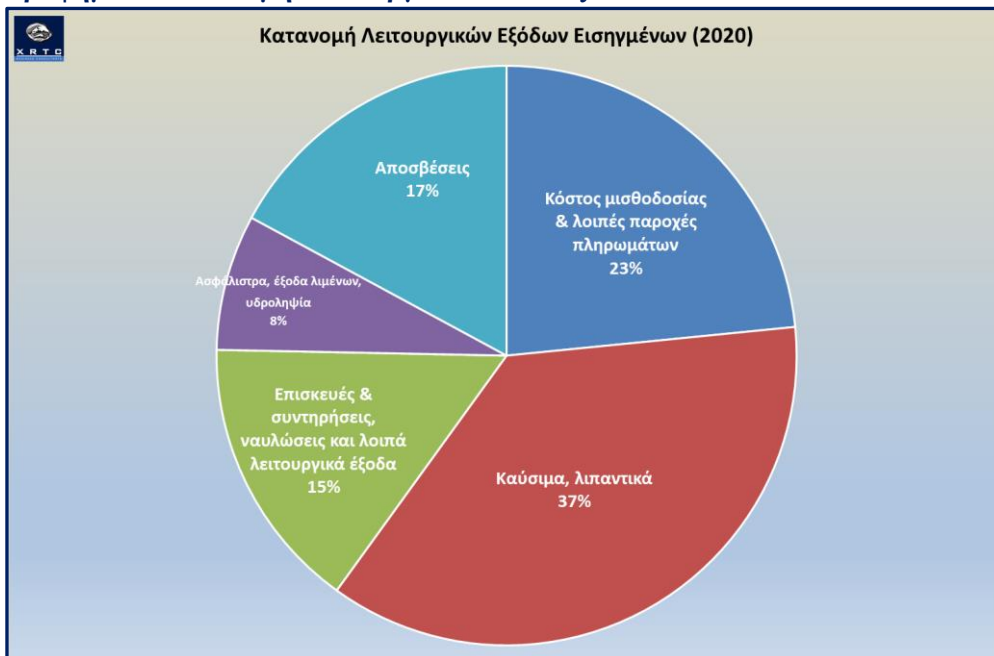
Οι εταιρίες στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της πανδημίας του COVID-19, προχώρησαν σε μείωση και επανασχεδιασμό σημαντικού αριθμού δρομολογίων των πλοίων και έλαβαν σειρά μέτρων για τη μείωση των λειτουργικών εξόδων τους. Παράλληλα, με τη μείωση των δρομολογίων, υπήρξε μείωση σε σημαντικά κονδύλια των λειτουργικών εξόδων, όπως είναι το κόστος των καυσίμων και λιπαντικών, οι προμήθειες επί των πωλήσεων και το κόστος πληρωμάτων.

Εξαιτίας των παραπάνω μέτρων το σύνολο των λειτουργικών εξόδων των τριών εταιριών μειώθηκε κατά 15% από €508 εκατ. το 2019 σε €430 εκατ. το 2020.

Τα καύσιμα είναι το μεγαλύτερο έξοδο των εταιριών αφού αποτελούν το 37% των λειτουργικών εξόδων. Κατά τη χρήση 2020, η μέση τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων που καταναλώθηκαν ήταν κατά 19,7% μειωμένη σε σχέση με την χρήση 2019 γι' αυτό το λόγο το κόστος καυσίμων παρουσιάζει μείωση στην κατανομή του λειτουργικού κόστους (από 42% το 2019 σε 37% το 2020).

Το κόστος μισθοδοσίας ακολουθεί αποτελώντας το 23% ενώ μαζί με το κόστος καυσίμων αποτελούν το 60% των εξόδων. Ακολουθούν οι επισκευές/συντηρήσεις το οποίο σαν κόστος για το 2020 αποτέλεσε το 15% των λειτουργικών εξόδων των Εισηγμένων και των Μινωικών. Η έλλειψη ανανέωσης του στόλου θα αποτελέσει στο μέλλον βασική αιτία ανόδου αυτού του ποσοστού καθώς τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία χρήζουν περισσότερων επισκευών.

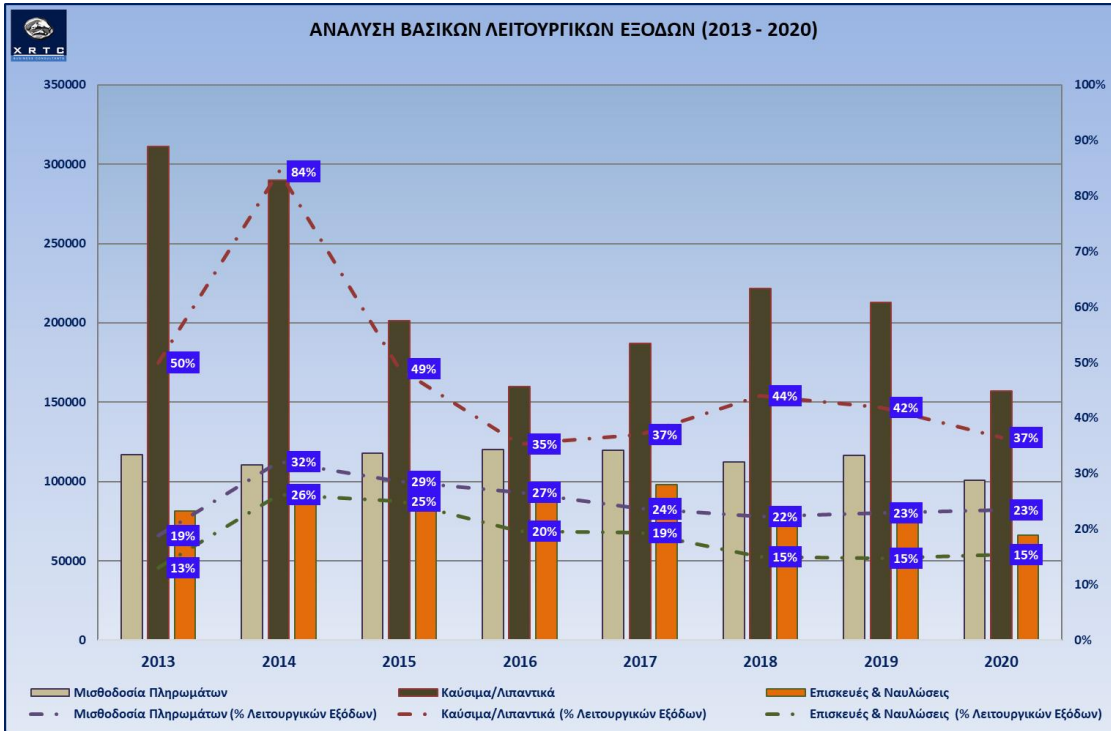
Γράφημα 8: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες επηρεάζονται από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες στο βαθμό που τα ναυτιλιακά καύσιμα που αγοράζουν για τη λειτουργία των πλοίων τους διαπραγματεύονται διεθνώς σε Δολάρια Η.Π.Α.

Γράφημα 9: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων/Μινωικών (2013 - 2020)

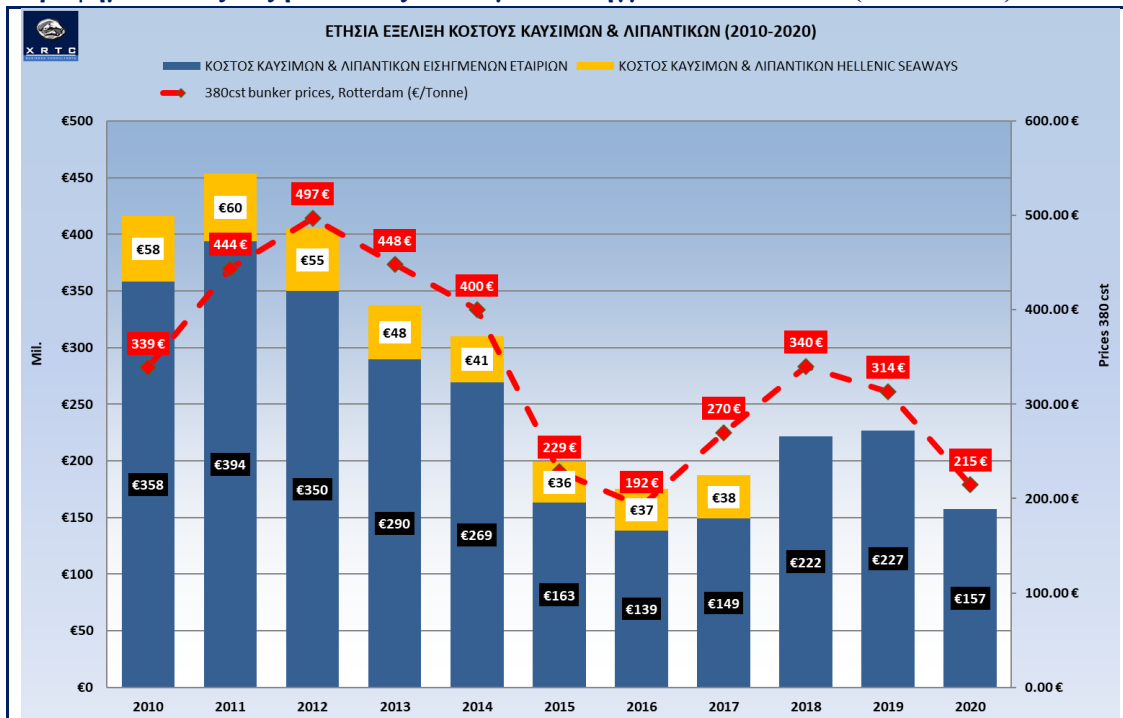


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.2. 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.

Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το Γράφημα 10 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των Εισηγμένων και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ. Οι διεθνείς τιμές πετρελαίου το 2020 κυμάνθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την προηγούμενη χρήση με αποτέλεσμα τη μείωση της μέσης τιμής καυσίμων που καταναλώθηκε το 2020 περίπου κατά €100/τόνο, εξέλιξη που λειτούργησε θετικά στη μείωση του κόστους των εταιριών. Επισημαίνεται ότι ιδίως από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Απρίλιο του 2020 σημειώθηκε μία μεγάλη πτώση στις τιμές των καυσίμων με ακραίες διακυμάνσεις ως συνέπεια της μειωμένης ζήτησης λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 καθώς και της μη επίτευξης εξισορρόπησης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην αγορά των καυσίμων.

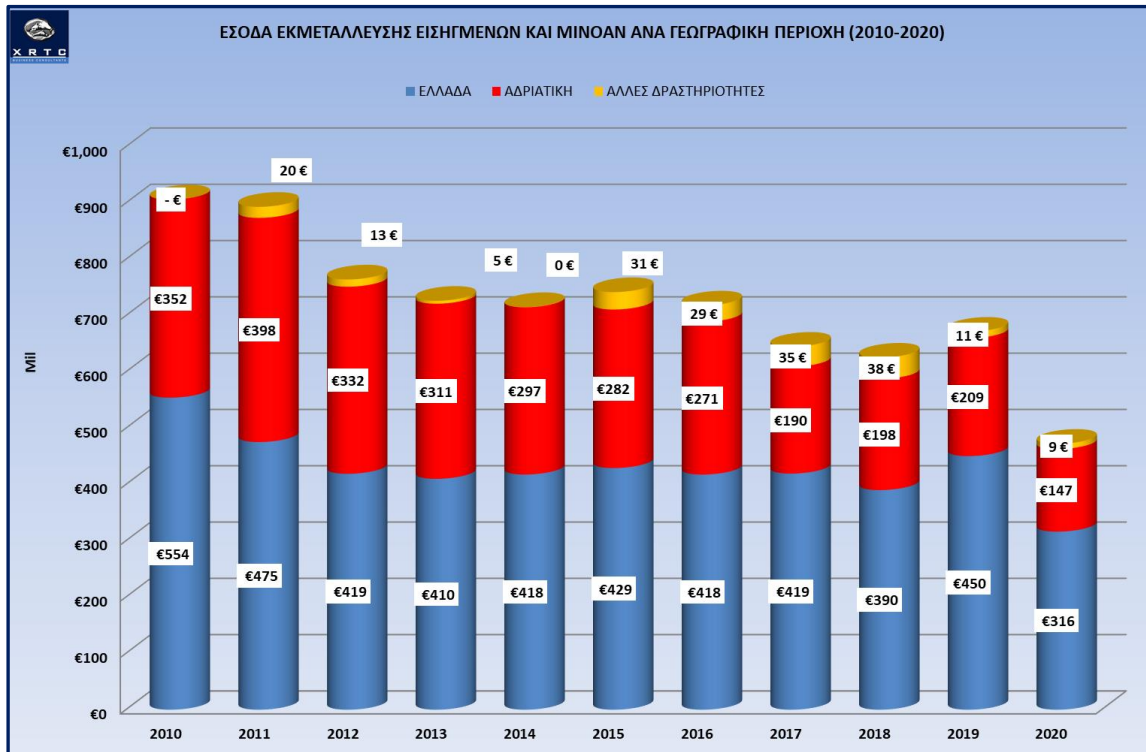
Από την 1η Ιανουαρίου 2020 είναι υποχρεωτική η χρήση ναυτιλιακού καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% για όλα τα πλοία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO. Οι εταιρίες ANEK, ATTICA GROUP και ΜΙΝΩΙΚΕΣ έχουν αποφασίσει τα κάτωθι για τη συμμόρφωσή τους.

- **ANEK:** Όλα τα πλοία του ομίλου χρησιμοποιούν καύσιμο μικτής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, γεγονός που επιβαρύνει το κόστος καυσίμων. Ωστόσο, η μεγάλη υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου έχει οδηγήσει, τουλάχιστον προς το παρόν, τις τιμές των καυσίμων να διαμορφώνονται σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτές του 2019.
- **ATTICA:** Στις 7.7.2020, 28.7.2020 και 18.3.2021, η ATTICA GROUP ανακοίνωσε ότι ολοκλήρωσε την εγκατάσταση ειδικών φίλτρων καυσαερίων (scrubbers) στο Blue Star Patmos, στο Superfast XI και στο Blue Star Delos
- **ΜΙΝΩΙΚΕΣ:** Κατά τη χρήση 2019, η εταιρία ολοκλήρωσε επένδυση συνολικού ύψους €17 εκατ. περίπου για την τοποθέτηση ειδικών φίλτρων καυσαερίων (scrubbers) σε όλα τα συμβατικά της πλοία γεγονός που της επέτρεψε την κατανάλωση φθηνότερων καυσίμων σε σύγκριση με τα καύσιμα που θα πρέπει να καταναλώνουν πλοία που δεν έχουν εγκαταστήσει αντίστοιχα φίλτρα

4.3. Κύκλος Εργασιών

Το σύνολο του Κύκλου Εργασιών των τριών εταιριών μειώθηκε κατά 30% το 2020 και κυμαίνεται στα €472,3 εκατ. από €671,4 εκατ. το 2019 (Γράφημα 11).

Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών της ATTICA GROUP στη χρήση 2020 ανήλθε σε €290,40 εκατ. έναντι κύκλου εργασιών €405,40 εκατ. στη χρήση 2019, επηρεαζόμενος άμεσα, λόγω της πανδημίας του COVID-19, από τα περιοριστικά μέτρα στις μετακινήσεις των επιβατών και την εφαρμογή μειωμένου πρωτοκόλλου επιβατών στα πλοία, που είχαν ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, την εκτέλεση μειωμένου αριθμού δρομολογίων των πλοίων κατά 27% σε σχέση με τη χρήση 2019. Ειδικότερα, λόγω της πανδημίας του COVID-19, ο όμιλος προέβη σε πάνω από 5 χιλ. ακυρώσεις προγραμματισμένων δρομολογίων των πλοίων και σε επανασχεδιασμό πολλών δρομολογίων στο πλαίσιο της καθημερινής διαχείρισης του στόλου, με βασικό κριτήριο την απρόσκοπτη μεταφορά αγαθών στα νησιά και την εξυπηρέτηση των κατοίκων τους.

Στην ελληνική Ακτοπλοΐα, με μειωμένο αριθμό δρομολογίων κατά 29%, ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2020 ανήλθε σε €218,89 εκατ. έναντι €307,38 εκατ. στη χρήση 2019. Στους Διεθνείς Πλόες, με μειωμένο αριθμό δρομολογίων κατά 8%, ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2020 ανήλθε σε €71,51 εκατ. έναντι €98,02 εκατ. στη χρήση 2019.

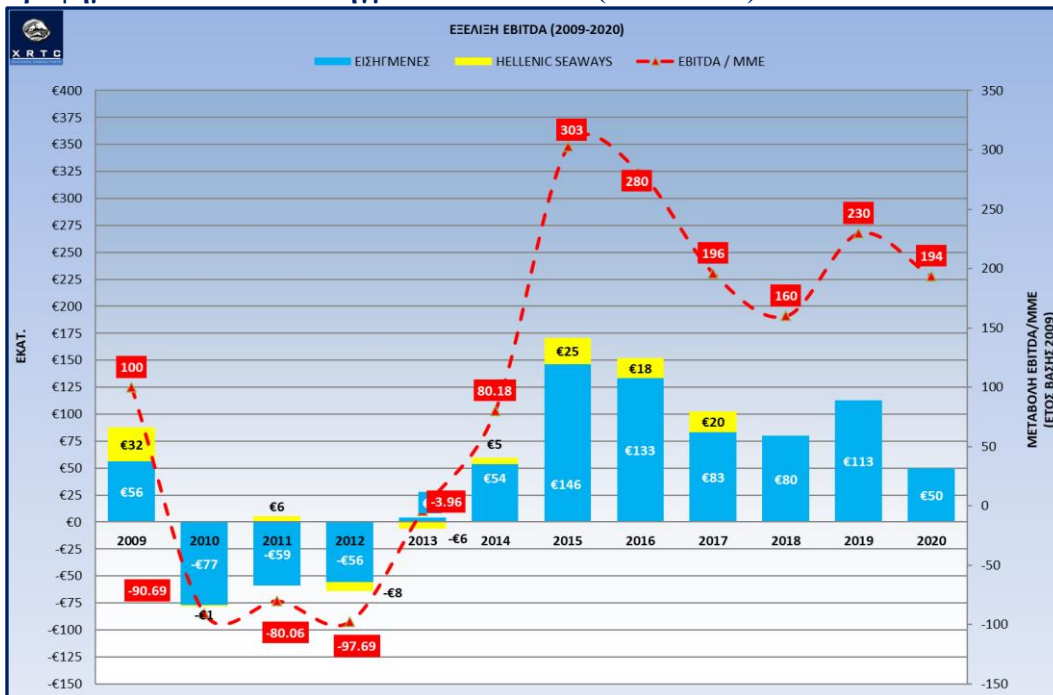
Επισημαίνεται ότι στον κύκλο εργασιών της ATTICA GROUP, και ειδικότερα στο γεωγραφικό τομέα «Ελληνική Ακτοπλοΐα», περιλαμβάνονται αποζημιώσεις α) για εκτέλεση δρομολογίων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας του αρμόδιου Υπουργείου συνολικού ύψους €34,3 εκατ. έναντι €31,4 εκατ. στη χρήση 2019, και β) λόγω COVID-19 ύψους €12 εκατ. για εκτέλεση των ελάχιστων απαιτούμενων δρομολογίων για τη διατήρηση του ακτοπλοϊκού δικτύου. Στον γεωγραφικό τομέα «Διεθνείς Πλόες» περιλαμβάνονται έσοδα από μισθώσεις πλοίων ύψους €7,4 εκατ. στη χρήση 2020 έναντι αντίστοιχων εσόδων €12,4 εκατ. τη χρήση 2019.

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου της ANEK LINES παρουσίασε μείωση κατά €49,4 εκατ. το 2020 ο οποίος ανήλθε σε €124,5 εκατ. έναντι €173,9 εκατ. τη χρήση 2019. Τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εσωτερικού ανήλθαν σε €40,0 εκατ. έναντι €51,0 εκατ. την προηγούμενη χρήση και από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξωτερικού διαμορφώθηκαν σε €75,2 εκατ. έναντι €111,4 εκατ., ενώ τα έσοδα από λοιπές δραστηριότητες ανήλθαν σε €9,3 εκατ. το 2020 έναντι €11,5 εκατ. το 2019.

Στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ο κύκλος εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε μείωση της τάξεως των €34,6 εκατ. και διαμορφώθηκε σε €57,4 εκατ. έναντι €92,1 εκατ. της χρήσης του 2019.

4.4. Ανάλυση EBITDA

Γράφημα 12: EBITDA Εισηγμένων/Μινωικών (2009 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

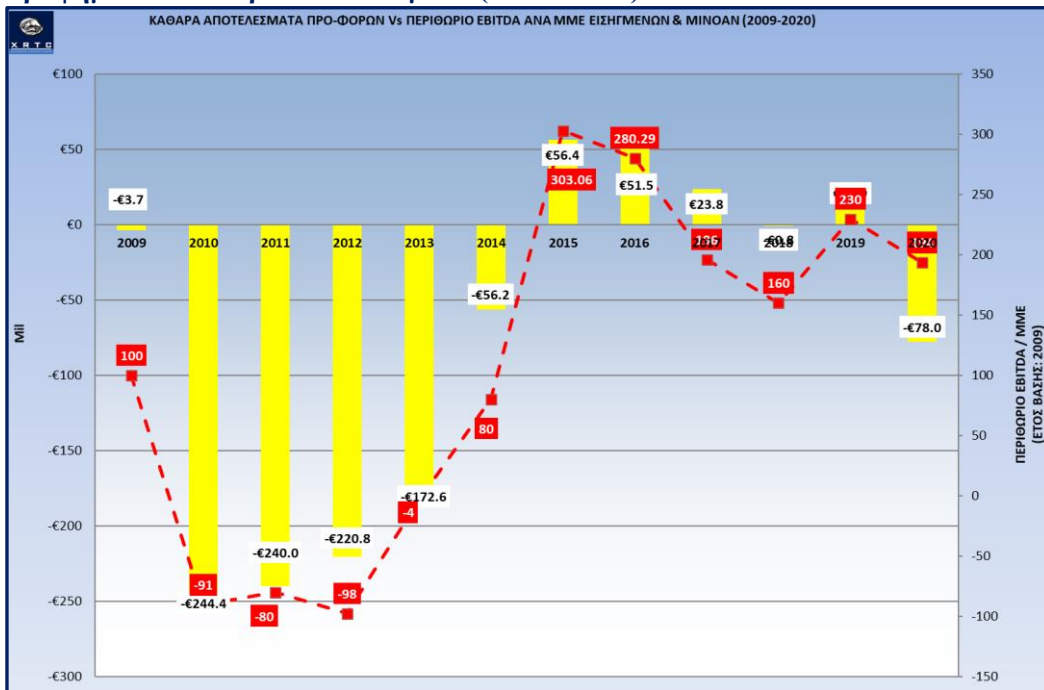
Τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) παρουσιάζουν μεγαλύτερη μείωση από αυτήν του Κύκλου Εργασιών των εταιριών (Γράφημα 12).

Η Μείωση του EBITDA φτάνει το -56% στο σύνολο των εταιριών. Στο Γράφημα 12 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου παρουσιάζει εξίσου μεγάλη μείωση από 230 μονάδες στις 194 ως απόρροια της μείωσης του EBITDA αλλά και του μεταφορικού έργου των εταιριών.

4.5. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα ζημιογόνα Καθαρά Αποτελέσματα προ φόρων των τριών εταιριών για το 2020 ανέρχονται σε ζημιές ύψους -€78 εκατ. έναντι των θετικών αποτελεσμάτων ύψους €17,8 εκατ. για το 2019.

Γράφημα 13: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ εμφανίζει ζημιές προ φόρων στη χρήση 2020 -€49,37 εκατ. έναντι κερδών μετά από φόρους €20,85 εκατ. στη χρήση 2019.

Για την ΑΝΕΚ LINES τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές -€15,1 εκατ. έναντι κερδών €2,6 εκατ. τη χρήση 2019.

Για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους από συνεχιζόμενες δραστηριότητες διαμορφώθηκαν σε ζημιές -€15,4 εκατ. έναντι ζημιών -€7,6 εκατ. την προηγούμενη χρήση.

4.6. Τραπεζικός Δανεισμός

Οι δανειακές υποχρεώσεις το 2020 ανήλθαν σε €683 εκατ. από €669 εκατ. το 2019 παρουσιάζοντας μια μικρή αύξηση κατά 2% (Γράφημα 14). Η αύξηση οφείλεται σε μακροπρόθεσμο δάνειο ύψους €20 εκατ. που σύναψε η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ με τραπεζικό ίδρυμα, διάρκειας 5 ετών.

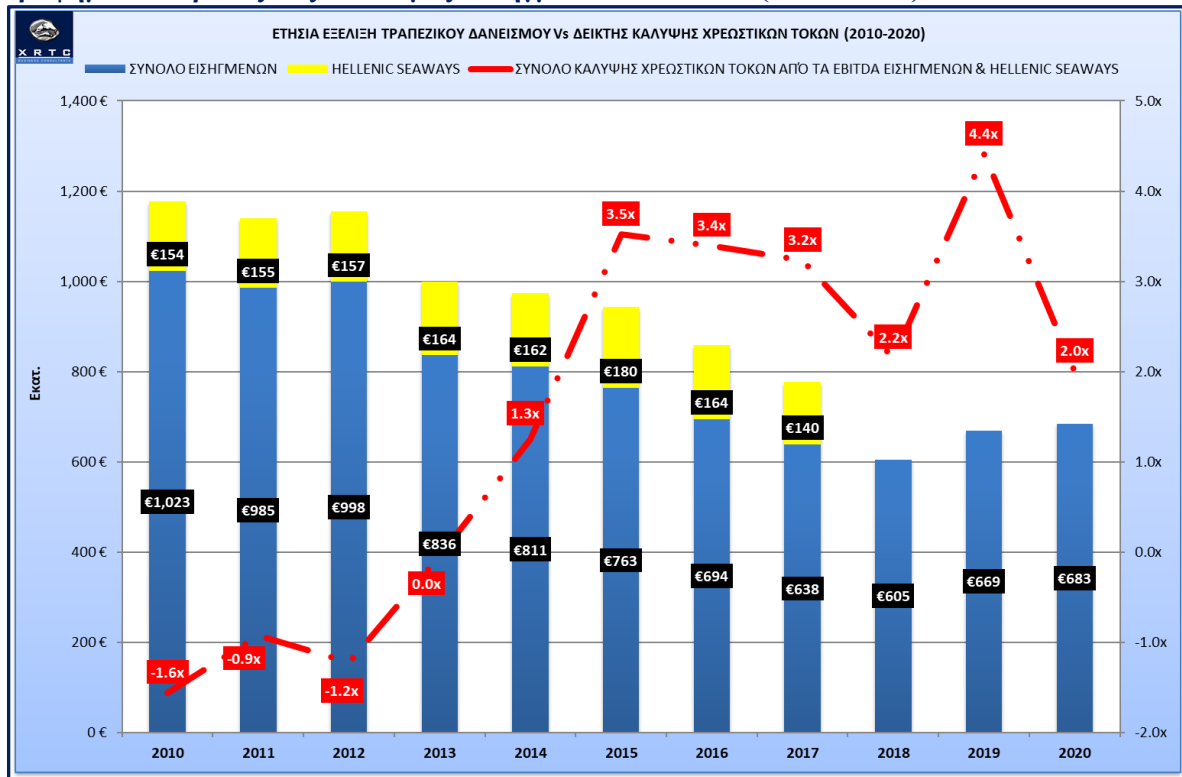
Η ΑΝΕΚ LINES έχει υποχρεωθεί να μετατρέψει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της σε βραχυπρόθεσμες από τις 31.12.2018, αφού δεν κατάφερε να εξυπηρετήσει το δανεισμό της και βάσει των σχετικών συμβάσεων, η μη εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων συνιστά μη τήρηση των όρων, γεγονός που συνεπάγεται την υποχρέωση της εταιρίας για πλήρη αποπληρωμή των δανείων. Τα εν λόγω μακροπρόθεσμα δάνεια της μητρικής, συνολικού αρχικού ποσού €264,5 εκατ., συνάφθηκαν το Μάρτιο του 2017, αναλύονταν ως εξής:

- Ομολογιακό δάνειο με συνασπισμό τραπεζών συνολικού ποσού €219,9 εκατ. (τμήμα του οποίου που ανερχόταν σε €22,0 εκατ. ως μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις).
- Διμερές δάνειο ποσού €44,6 εκατ.

Τον Αύγουστο του 2020 ολοκληρώθηκε η διαδικασία μετατροπής μέρους του ανωτέρω ομολογιακού δανείου σε κοινές μετοχές. Με τη μετατροπή των εν λόγω ομολογίων επήλθε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας κατά το ποσό των €10,8 εκατ. με την έκδοση 36.146.665 νέων κοινών μετά ψήφου μετοχών ονομαστικής αξίας €0,30 η κάθε μία.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ έχουν μηδενικό τραπεζικό δανεισμό μετά την πλήρη εξόφληση του ομολογιακού της δανείου.

Γράφημα 14: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων/Μινωικών (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

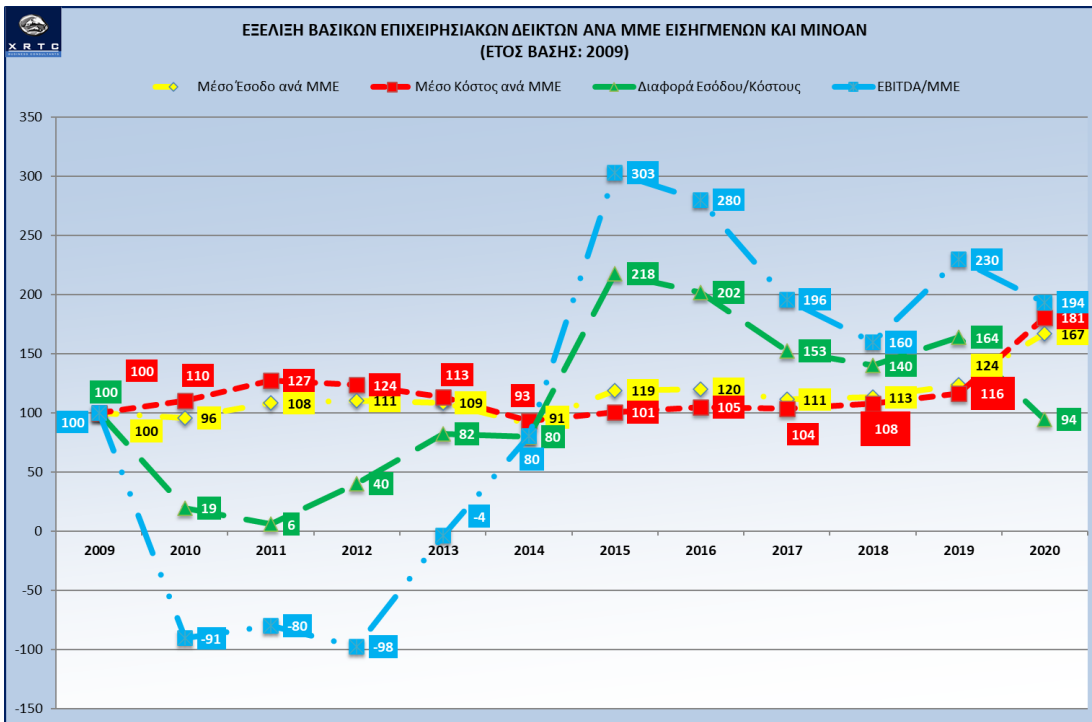
4.7. Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

Στο Γράφημα 15 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*».

Αναλυτικά οι δείκτες :

- **Μέσο Έσοδο/ΜΜΕ:** εμφανίζεται βελτιωμένος για το 2020 (167) σε σχέση με το 2019 (124) παρά το γεγονός ότι το μεταφορικό έργο μειώθηκε. Στα έσοδα των εταιριών συμπεριλαμβάνονται και οι αποζημιώσεις που έλαβαν από το κράτος ενώ δεν υπάρχουν αντίστοιχα εισιτήρια.
- **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ:** εμφανίζεται επίσης αυξημένος για το 2020 (181) σε σχέση με το 2019 (116) αφού μπορεί να μειώθηκε το μεταφορικό έργο αλλά δε μειώθηκε ανάλογα το λειτουργικό κόστος των εταιριών
- **EBITDA/ΜΜΕ:** εμφανίζει σημαντική μείωση για το 2020 (194) σε σχέση με το 2019 (230)
- **Διαφορά Εσόδου/Κόστους:** εμφανίζει ουσιαστική μείωση για το 2020 (94) σε σχέση με το 2019 (164) εξαιτίας της μείωσης των εσόδων η οποία δεν είναι ανάλογη με τη μείωση του κόστους.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης Υποχρεώσεων προς Ίδια Κεφάλαια, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 16, παρουσιάζει αύξηση από το 2019, καθώς το σύνολο των Υποχρεώσεων καλύπτουν πλέον **1,38X** φορές τα Ίδια Κεφάλαια. Η αύξηση αυτή οφείλεται στα Ίδια Κεφάλαια του ομίλου ANEK LINES που είναι αρνητικά κατά - €935,000.

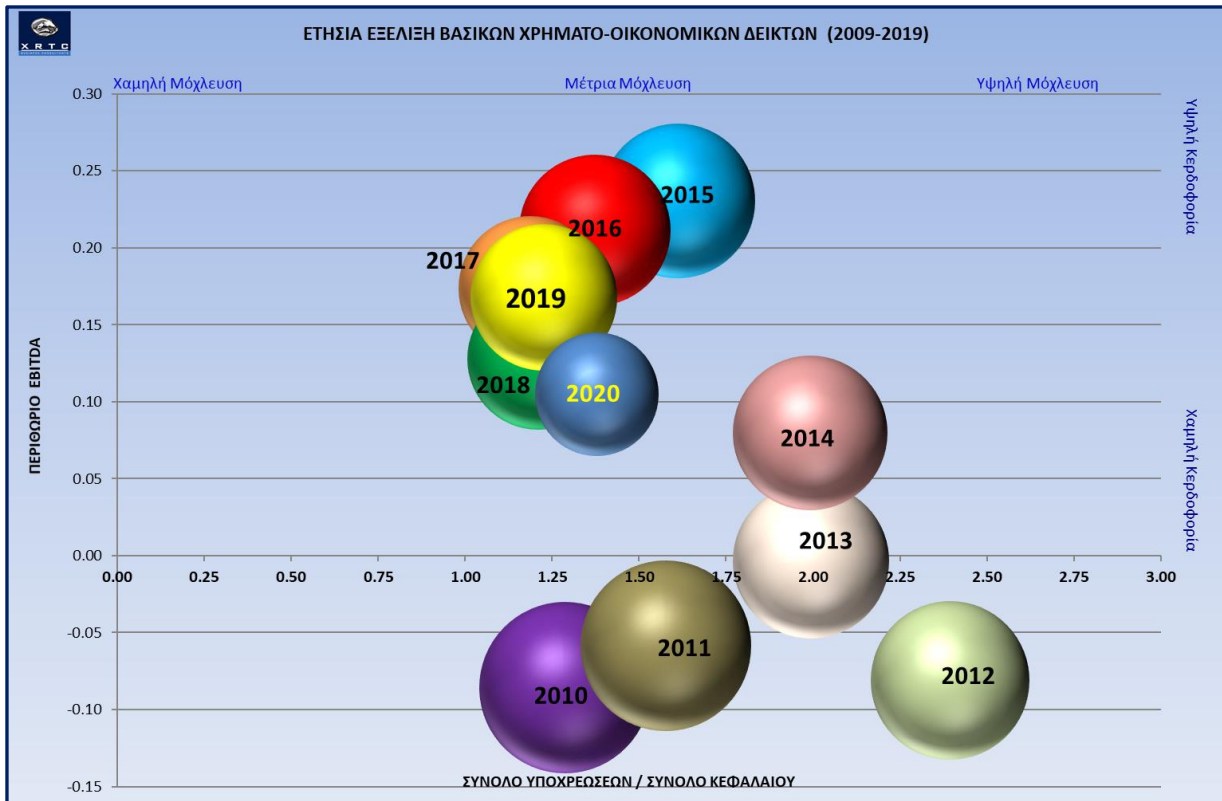
Στη σημείωση 2 επί των εταιρικών και ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων του ομίλου ANEK LINES γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι τα ίδια κεφάλαια της μητρικής εταιρίας έχουν καταστεί αρνητικά και έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/18 βάσει των οποίων το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας υποχρεούται να συγκαλέσει τη γενική συνέλευση, μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης για τη λήψη κατάλληλων μέτρων. Η κεφαλαιακή επάρκεια της Εταιρίας έχει επιδεινωθεί τα τελευταία έτη με αποτέλεσμα τα Ίδια κεφάλαιά στις 31.12.2020 να είναι αρνητικά κατά -€9,9 εκατ. Μετά τη μετατροπή μέρους του ομολογιακού δανείου της Εταιρίας σε κοινές μετοχές τον Αύγουστο του 2020, επήλθε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά το ποσό των €10,8 εκατ. η οποία βελτίωσε την κεφαλαιακή επάρκεια του Ομίλου, ενώ οι ομολογιούχοι δανειστές διατηρούν το δικαίωμα μετατροπής του υπόλοιπου ποσού του μετατρέψιμου δανείου που ανέρχεται σε €11,2 εκατ. Η διοίκηση εκτιμά ότι με την έξοδο από την κρίση της πανδημίας η Εταιρία μπορεί να παραγάγει και εσωτερικό κεφάλαιο βάσει λειτουργικής κερδοφορίας και να αποκαταστήσει σταδιακά την ακεραιότητα των ιδίων κεφαλαίων.

Η προσπάθεια εξυγίανσης των εταιριών ATTICA GROUP και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ που ξεκίνησε το 2010 είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του κύκλου εργασιών τους κατά το ήμισυ, ως αποτέλεσμα της μείωσης του στόλου σε συνδυασμό με τον εξορθολογισμό του δικτύου και των δρομολογίων τους (Γράφημα 16)

Ο δείκτης μόχλευσης (Σύνολο Υποχρεώσεων/Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων) παραμένει περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2010 παρά το γεγονός ότι έχει μειωθεί σημαντικά οι υποχρεώσεις τους.

Το περιθώριο EBITDA μειώθηκε το 2020 στο 10% από το 17% το 2019 παραμένοντας σε επίπεδα κάτω του 25%, περιθώριο αναγκαίο για νέες επενδύσεις, δυσκολεύοντας την είσοδο νέων επενδυτών.

Γράφημα 16: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

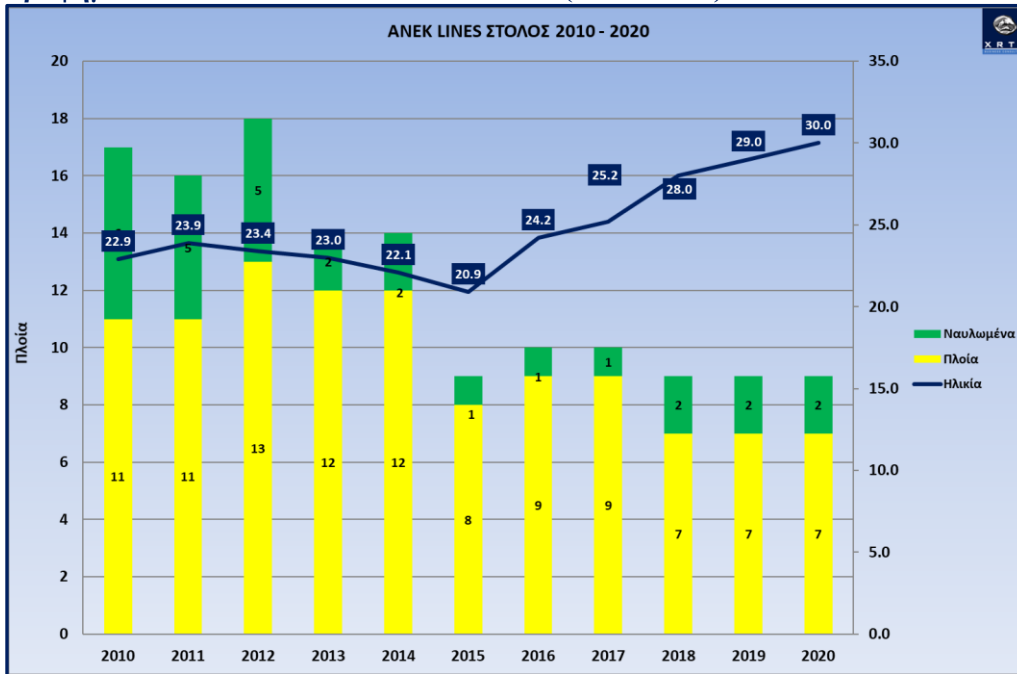
Ένας επιπλέον παράγοντας που ενδυναμώνει τις παραπάνω επισημάνσεις και την αισιοδοξία για το μέλλον είναι ο δείκτης χρεωκοπίας Altman ο οποίος όπως αναλύεται παρακάτω (Κεφάλαιο: Ανάλυση Κινδύνων) παρουσιάζει τις περισσότερες παραδοσιακές εταιρίες να έχουν αποφύγει τα χειρότερα.

5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

5.1. Εισηγμένες

5.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 17: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Ο στόλος της ANEK περιλαμβάνει 7 ιδιόκτητα πλοία και 2 πλοία 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 «ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ», ενώ συνεχίστηκε η εκναύλωση ενός πλοίου στο εξωτερικό. Εκτελώντας 2% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο όμιλος της ANEK LINES το 2020 σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 497 χιλιάδες επιβάτες έναντι 1,044 χιλ. το 2019 (μείωση κατά 52%), 115 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 202 χιλ. (μείωση κατά 43%) και 121 χιλ. φορτηγά έναντι 129 χιλ. (μείωση κατά 7%).

Οικονομικά Αποτελέσματα

Η διοίκηση του ομίλου προσπάθησε να αντισταθμίσει τη σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών του 2020 προχωρώντας σε αναδιάρθρωση δρομολογίων με αντικατάσταση και προσωρινό παροπλισμό πλοίων, εφαρμόζοντας τα κρατικά εργαλεία στήριξης εργαζομένων και επιχειρήσεων (παράταση πληρωμής φόρων και εισφορών, αναστολές συμβάσεων, πρόγραμμα «Συν-εργασία» κ.λπ.) και συγκρατώντας τις λειτουργικές δαπάνες.

Τα παραπάνω μέτρα, σε συνδυασμό με την πτώση των τιμών των καυσίμων και την κρατική ενίσχυση των επιχειρήσεων του κλάδου, περιόρισαν ως ένα βαθμό τη μεγάλη ζημιά που προέκυψε από τη μείωση των εσόδων. Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων, τα οποία θα πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα της σημαντικής επίδρασης της πανδημίας στη δραστηριότητα, το 2020 σε σχέση με το 2019 ο όμιλος της ANEK LINES εμφάνισε σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών και των κερδών προ φόρων, χρηματοδοτικών,

επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA), ενώ παρουσίασε ζημιές μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας έναντι κερδών την προηγούμενη χρήση.

Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης 2020 ανήλθε σε €124,5 εκατ. έναντι €173,9 εκατ. το 2019, τα μικτά κέρδη ανήλθαν σε €14,8 εκατ. έναντι €40,3 εκατ. και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) του ομίλου διαμορφώθηκαν σε €6,9 εκατ. το 2020 έναντι €25,6 εκατ. το 2019. Τέλος, τα ενοποιημένα αποτελέσματα μετά από φόρους ανήλθαν σε ζημιές -€14,1 εκατ. έναντι κερδών €3,8 εκατ. το 2019, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές -€15,1 εκατ. έναντι κερδών -€2,6 εκατ. τη χρήση 2019.

Στα έσοδα από ναύλους εσωτερικού του ομίλου για τη χρήση 2020 περιλαμβάνονται έσοδα από επιδοτήσεις γραμμών δημόσιας υπηρεσίας ποσού €9,3 εκατ. έναντι €6,2 εκατ. το 2019.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2020 και Μεταγενέστερα

Τον Αύγουστο του 2020 ολοκληρώθηκε η διαδικασία μετατροπής μέρους του ομολογιακού δανείου της Μητρικής σε κοινές μετοχές. Με τη μετατροπή των εν λόγω ομολογιών επήλθε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της κατά το ποσό των €10.843.999,50 με την έκδοση 36.146.665 νέων κοινών μετά ψήφου μετοχών.

Το Νοέμβριο του 2020 συμφωνήθηκε η παράταση της διάρκειας της Κοινοπραξίας ANEK LINES–SUPERFAST έως τις 31.10.2021.

Το Δεκέμβριο του 2020 συμφωνήθηκε μεταξύ της ANEK LINES και της πλοιοκτήτριας εταιρίας του ΕΓ/ΟΓ «ΑΣΤΕΡΙΩΝ II» η παράταση έως τις 31.10.2021 της διάρκειας της σύμβασης μακροχρόνιας ναύλωσης με δικαίωμα αγοράς του πλοίου, η οποία έληγε στις 31.03.2021, με αντίστοιχη παράταση της δυνατότητας άσκησης του δικαιώματος αγοράς ανά μήνα έως και τη λήξη της νέας συμβατικής διάρκειας.

Επισημάνσεις

Μετά την άσκηση του δικαιώματος μετατροπής τμήματος του μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου από τους πιστωτές της σε κοινές μετοχές η μετοχική σύνθεση της ANEK έχει διαμορφωθεί όπως αναφέρεται στην Ενότητα 3.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Η τράπεζα Πειραιώς κατέχει πλέον μεγαλύτερο ποσοστό απ' αυτό της BARMIN AEBE (συμφερόντων Αμαλίας-Αναστασίας Βαρδινογιάννη) μετά τη μετατροπή των ομολογιών σε μετοχές και την απίσχναση (dilution). Η BARMIN AEBE κατέχει πλέον 22,26%, ποσοστό που φέρεται να είναι ενεχυριασμένο στην τράπεζα Eurobank έναντι εξασφάλισης τραπεζικών δανείων ύψους €90 εκατ.

Η Έκθεση Ανεξάρτητων Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών στην Ετήσια Οικονομική Έκθεση της χρήσης του 2020 αναφέρει :

Επιστούμε την προσοχή σας στις σημειώσεις 2 και 32 επί των εταιρικών και ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων και ειδικότερα στο γεγονός ότι το κεφάλαιο κίνησης της Εταιρίας και του Ομίλου είναι αρνητικό κατά € 260,0 εκατ. και € 251,2 εκατ. αντίστοιχα, τα ίδια κεφάλαια της Εταιρίας παραμένουν αρνητικά κατά € 9,9 εκατ. ενώ υφίστανται ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις προς πιστωτικά ιδρύματα.

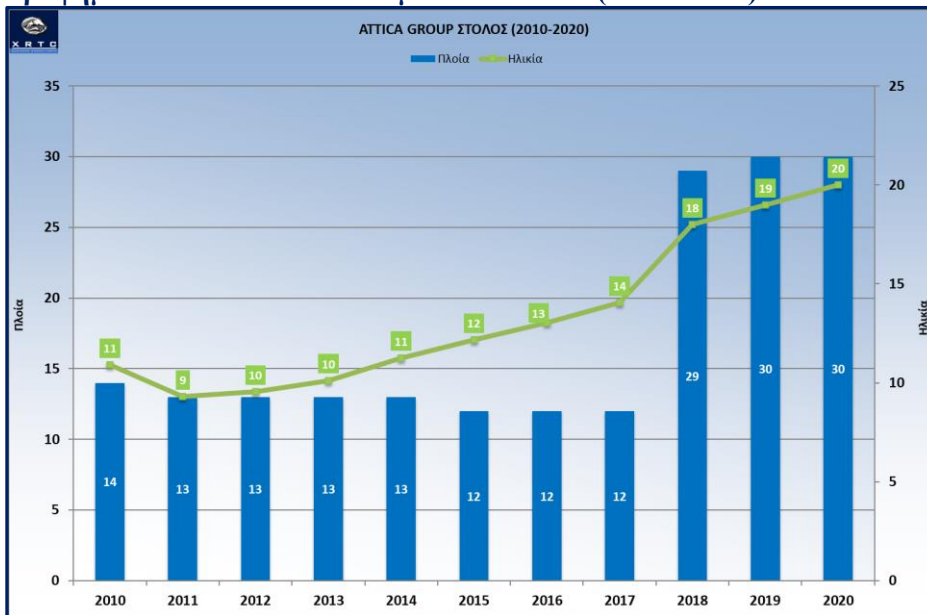
Τα παραπάνω γεγονότα και καταστάσεις σε συνδυασμό με τη σημαντική επίπτωση που συνεχίζει να έχει στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου η κρίση της πανδημίας του νέου κορωνοϊού (COVID-19) όπως αναφέρονται στις σημειώσεις 2 και 32, υποδηλώνουν την ύπαρξη ουσιώδους αβεβαιότητας η οποία ενδεχομένως θα εγείρει σημαντική αμφιβολία σχετικά με τη δυνατότητα της Εταιρίας και του Ομίλου να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους. Στη σημείωση 2 των εταιρικών και ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων αναφέρονται τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή σχεδιαστεί από τη διοίκηση για τη διασφάλιση της ομαλής συνέχισης της δραστηριότητας της Εταιρίας και του Ομίλου. Επιπλέον, οι κυβερνητικές αποφάσεις αναφορικά με τη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της οικονομίας καθώς και την αντιστάθμιση των αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας καθώς και ο υγειονομικός έλεγχος αυτής κυρίως μέσω των προγραμμάτων εμβολιασμού που εφαρμόζονται διεθνώς, αποτελούν κρίσιμες παραμέτρους που επηρεάζουν σημαντικά τη δραστηριότητα και την επιχειρησιακή συνέχεια της Εταιρίας και του Ομίλου. Η γνώμη μας δεν διαφοροποιείται σε σχέση με το θέμα αυτό.

Αναφορικά με τη χρηματοοικονομική κατάσταση του ομίλου, η εκτίμηση της διοίκησης είναι ότι η επίπτωση από την πανδημία στη δραστηριότητά του θα είναι σημαντική και το 2021, τουλάχιστον μέχρι την άρση των περιορισμών στις μετακινήσεις και τα μειωμένα πρωτόκολλα επιβατών στα πλοία. Συμπερασματικά, στην παρούσα φάση δεν είναι εφικτό να γίνουν ασφαλείς προβλέψεις όσον αφορά στην εξέλιξη της πανδημίας και στις οριστικές συνέπειές της στη δραστηριότητα του ομίλου για το 2021. Συνεχίζεται η αρνητική επίδραση στην κίνηση τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στις γραμμές της Αδριατικής για όσο διάστημα θα ισχύσουν οι περιορισμοί. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι το α' τρίμηνο του 2021 η μείωση στην κίνηση των επιβατών και των Ι.Χ., σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιείται ο όμιλος, υπερβαίνει το 67% και το 32% αντίστοιχα.

Παρά τις προσπάθειες της διοίκησης του ομίλου να αντισταθμίσει τη σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών του 2020 προχωρώντας σε αναδιάρθρωση δρομολογίων, εφαρμόζοντας τα κρατικά εργαλεία στήριξης εργαζομένων και επιχειρήσεων και συγκρατώντας τις λειτουργικές δαπάνες η εταιρία βρίσκεται μεταξύ σφύρας και άκμονος.

5.1.2. ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΑΤΤΙCΑ

Γράφημα 18: Σύνολο Στόλου Ομίλου ΑΤΤΙCΑ (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ΑΤΤΙCΑ 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. Είναι από τους πρωτοπόρους στην κατασκευή πλοίων τύπου RO/PAX, με συνολικές επενδύσεις σε αυτού του τύπου πλοίων, ποσού άνω των €1,8 δις. Μετά την εξαγορά της Hellenic Seaways (HSW) δραστηριοποιείται με ένα στόλο 30 πλοίων πραγματοποιώντας δρομολόγια στην Ελλάδα (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Κρήτη, Β.Α. Αιγαίο, Σαρωνικό και Σποράδες) και στις γραμμές σύνδεσης Ελλάδας – Ιταλίας (Διεθνείς πλόες). Όλα τα πλοία του ομίλου είναι ιδιόκτητα πλην ενός (1) επιβατηγού – οχηματαγωγού πλοίου που είναι με μακροχρόνια γυμνή ναύλωση.

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Τα πλοία του ομίλου δραστηριοποιήθηκαν στους κάτωθι γεωγραφικούς τομείς στη χρήση 2020:

1. στους Διεθνείς Πλόες, στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Μπάρι με ενδιάμεση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τους θερινούς μήνες.
2. στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, στις γραμμές Κυκλάδων, Δωδεκανήσων, Πειραιάς - Ηράκλειο Κρήτης, Πειραιάς - Χανιά Κρήτης, Σαρωνικού, Σποράδων, Βορειο-Ανατολικού Αιγαίου.

Στους Διεθνείς Πλόες, καθώς και στις γραμμές Ηρακλείου και Χανίων, τα δρομολόγια των πλοίων του ομίλου εκτελούνται σε κοινοπραξία με την ANEK LINES.

Το μεταφορικό έργο του ομίλου μειώθηκε, στη χρήση 2020 σε σχέση με τη χρήση 2019, κατά 53% στους επιβάτες, κατά 38% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 14% στα φορτηγά οχήματα. Λόγω περιορισμένης ζήτησης, τα δρομολόγια των πλοίων το 2020 μειώθηκαν κατά 27% σε σχέση με τη χρήση 2019, ενώ πολλά δρομολόγια επανασχεδιάστηκαν με βασικό κριτήριο την μεταφορά αγαθών και την εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών.

1. Στους διεθνείς πλόες (γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Μπάρι), το μεταφορικό έργο των πλοίων SUPERFAST μειώθηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά 60% στους επιβάτες, κατά 64% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 12% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων στην Αδριατική μειώθηκαν κατά 8% σε σχέση με τη χρήση 2019.
2. Στην ελληνική ακτοπλοΐα το μεταφορικό έργο των πλοίων μειώθηκε σε σχέση με τη χρήση 2019 κατά 52% στους επιβάτες, κατά 36% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 15% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων μειώθηκαν κατά 28% σε σχέση με τη χρήση 2019.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Η χρήση 2020 χαρακτηρίστηκε από την εμφάνιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19. Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2020 ανήλθε σε €290,40 εκατ. έναντι κύκλου εργασιών €405,40 εκατ. στη χρήση 2019, σημειώνοντας ποσοστιαία μείωση κατά 28,4%. Η μείωση του κύκλου εργασιών, πέραν των προαναφερόμενων περιοριστικών μέτρων, οφείλεται επίσης και στη σημαντική μείωση των δρομολογίων των πλοίων, λόγω μειωμένης ζήτησης, σε ποσοστό 27% σε σχέση με τη χρήση 2019. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) του ομίλου ανήλθαν σε €40,47 εκατ. έναντι €78,02 εκατ. στη χρήση 2019 σημειώνοντας μείωση της τάξεως του 48,1%. Συνολικά, στη χρήση 2020 προέκυψαν ζημίες €49,37 εκατ. έναντι κερδών μετά από φόρους €20,85 εκατ. στη χρήση 2019.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2020

1. Στις 7.7.2020, 28.7.2020 και 18.3.2021, η ATTICA GROUP ανακοίνωσε ότι ολοκλήρωσε την εγκατάσταση ειδικών φίλτρων καυσαερίων (scrubbers) στο Blue Star Patmos, στο Superfast XI και στο Blue Star Delos αντίστοιχα, και ελήφθησαν οι σχετικές πιστοποιήσεις από τον παρακολουθούντα Νηογνώμονα.
2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η απαραίτητη ρευστότητα η οποία καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του ομίλου για τους επόμενους 12 μήνες οι κάτωθι ενέργειες πραγματοποιήθηκαν το 2020:
 - σύναψη σύμβασης δανεισμού κεφαλαίου κίνησης με πιστωτικό ίδρυμα ύψους €20 εκατ.,
 - σύναψη σύμβαση πρακτορείας επιχειρηματικών απαιτήσεων (Factoring) ύψους €15 εκατ.,
 - εισέπραξε από το κράτος επιστρεπτέα προκαταβολή ύψους €1,8 εκατ.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2020

Στις 28.1.2021 η ATTICA GROUP ανακοίνωσε την υπογραφή συμφωνίας με το ναυπηγείο Brødrene Aa της Νορβηγίας για την κατασκευή τριών (3) υπερσύγχρονων πλοίων τύπου Aero Catamaran με παράδοση εντός του πρώτου τετραμήνου του 2022, τα οποία θα δρομολογηθούν στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, αντικαθιστώντας παλαιότερης τεχνολογίας πλοία του ομίλου στους συγκεκριμένους προορισμούς. Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε €21 εκατ. και ο όμιλος ανακοίνωσε την υπογραφή δανειακής σύμβασης με την Alpha Bank και τον οργανισμό εξαγωγικών πιστώσεων της Νορβηγίας Eksportkreditt Norge AS με την εγγύηση της Norwegian Export Credit Guarantee Agency (“GIEK”), για την κάλυψη κοινού ομολογιακού δανείου που θα εκδοθεί από 100% θυγατρική εταιρία του ομίλου, μέχρι του ποσού των €14,7 εκατ., με σκοπό τη χρηματοδότηση έως 70% του συνολικού τιμήματος ναυπήγησης και αγοράς (pre- & post-delivery finance) των τριών αυτών πλοίων.

Επιπροσθέτως, η ATTICA GROUP ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας με την Τράπεζα Πειραιώς για την έκδοση κοινού ομολογιακού δανείου, πενταετούς διάρκειας, ύψους έως €55 εκατ. προκειμένου να ενισχυθεί η διαθέσιμη ρευστότητα του Ομίλου.

Από τον Μάρτιο του 2021 ο όμιλος ανακοίνωσε την έναρξη, της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τα νησιά του Βορείου Αιγαίου και των Κυκλάδων, με ενδιάμεσες προσεγγίσεις στα νησιά Λήμνο, Λέσβο, Χίο, Σάμο, Φούρνοι, Ικαρία, Μύκονο, Σύρο και τελικό προορισμό τον Πειραιά.

Παράλληλα, ο όμιλος ναύλωσε πριν από λίγους μήνες το "Blue Star 1", κατασκευής 2000, στην Irish Ferries για 1+1 χρόνο. Αιτία αυτής της απόφασης ήταν η μείωση της κίνησης λόγω πανδημίας και η μη δραστηριοποίηση του πλοίου. Το τίμημα δεν έγινε γνωστό, αλλά πηγές της εταιρίας διεμήνυσαν ότι η συμφωνία δημιουργεί θετικά αποτελέσματα.

Επισημάνσεις

Η πρωτόγνωρη κατάσταση που έχει δημιουργηθεί λόγω της πανδημίας με την επιβολή περιορισμών, μεταξύ άλλων, στη διακίνηση των επιβατών και την εφαρμογή μειωμένου πρωτοκόλλου επιβατών στα πλοία, έχει επιφέρει σημαντική μείωση στο μεταφορικό έργο του ομίλου, με ποσοστά μείωσης της τάξεως του 74% στους επιβάτες, 51% στα Ι.Χ οχήματα και 13% στα φορτηγά οχήματα κατά τους δύο πρώτους μήνες του έτους 2021 σε σχέση με το αντίστοιχο περυσινό προ COVID-19 διάστημα. Η μείωση αυτή του μεταφορικού έργου ισοδυναμεί με μείωση του κύκλου εργασιών του ομίλου κατά €14,6 εκατ. ή ποσοστό 33% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο κατά την οποία δεν υπήρχαν περιοριστικά μέτρα.

Η πορεία του μεταφορικού έργου στη χρήση 2021 εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων οι οποίοι ενέχουν υψηλό βαθμό αβεβαιότητας, όπως είναι η εξέλιξη της πανδημίας σε συνδυασμό με την πρόοδο του προγράμματος εμβολιασμού, η διατήρηση των υφιστάμενων περιοριστικών μέτρων ή η λήψη νέων μέτρων από την Πολιτεία, τυχόν αλλαγές μονιμότερου χαρακτήρα, λόγω της πανδημίας, στις συνήθειες των επιβατών μας καθώς και ο βαθμός που θα επηρεαστεί το διαθέσιμο εισόδημα των πολιτών και η καταναλωτική δαπάνη από την πανδημία. Ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο για την εξέλιξη του μεταφορικού έργου του ομίλου αποτελεί, λόγω εποχικότητας, η καλοκαιρινή περίοδος όπου κορυφώνεται η κίνηση σε επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα.

Ο όμιλος έκανε χρήση όλων των μέτρων στήριξης (βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων) που εφάρμοσε η Πολιτεία για τις πληττόμενες επιχειρήσεις με στόχο να διασφαλιστεί επαρκής ρευστότητα. Ειδικότερα, στο πλαίσιο αυτών των μέτρων ο όμιλος:

1. μετέφερε την πληρωμή των φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων κατά τα οριζόμενα στις αποφάσεις της Πολιτείας,
2. συμφώνησε με τις ελληνικές δανειστριες τράπεζες για τη μεταφορά πληρωμών κεφαλαίων δανείων σε μελλοντικό χρόνο,
3. αποζημιώθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τα δρομολόγια τα οποία εκτέλεσε με σκοπό τη διασφάλιση της ελάχιστης θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιωτικών περιοχών.

5.1.3.MINOAN LINES

Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2010 - 2020)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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».

Τέλος, 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 2020 διακινήθηκαν με τα πλοία της εταιρίας 541 χιλ. επιβάτες, 107 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 69 χιλ. φορτηγά και επαγγελματικά αυτοκίνητα (1.077 χιλ., 152 χιλ. και 74 χιλ. τα αντίστοιχα το 2019).

Οικονομικά Αποτελέσματα

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες επηρεάστηκαν κυρίως από την έξαρση της πανδημίας και τους περιορισμούς στις μετακινήσεις που τέθηκαν παγκοσμίως, ενώ ταυτόχρονα ο προγραμματισμένος δεξαμενισμός του στόλου του ομίλου οδήγησε σε συρρίκνωση δρομολογίων, με συνέπεια να εμφανιστούν μειωμένα. Πιο αναλυτικά:

- Ο Κύκλος Εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε μείωση της τάξεως των €34,6 εκατ. και διαμορφώθηκε σε €57,4 εκατ. έναντι €92,1 εκατ. της χρήσης του 2019. Η μείωση αυτή οφείλεται όπως αναφέρθηκε παραπάνω κυρίως στην έξαρση της πανδημίας και στους περιορισμούς μετακίνησης που επιβλήθηκαν.
- Το Κόστος Πωληθέντων μειώθηκε κατά €20,7 εκατ. και διαμορφώθηκε σε €61,3 εκατ. έναντι €82,1 εκατ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται αντιστοίχως κυρίως στη πτώση των πωλήσεων, άμεσα συνδεδεμένη ομοίως με την έξαρση της πανδημίας.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν σημαντική πτώση σε σχέση με τη χρήση 2019 ύψους €8,4 εκατ. σε μία συντονισμένη προσπάθεια του ομίλου για περιορισμό των δαπανών ως αντιστάθμισμα για τη μείωση του Κύκλου Εργασιών και διαμορφώθηκαν στα €13,7 εκατ. έναντι €22,1 εκατ. της χρήσης του 2019.

- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες της χρήσης 2020 αν και παρουσιάζουν μείωση κατά €6,8 εκατ., παραμένουν κερδοφόρα ύψους €2,2 εκατ., εξαιτίας των λόγων που αναφέρθηκαν παραπάνω.
- Όλα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω επηρέασαν τα Καθαρά Αποτελέσματα μετά από φόρους της χρήσης από συνεχιζόμενες δραστηριότητες τα οποία διαμορφώθηκαν σε ζημίες -€15,4 εκατ. έναντι ζημιών -€7,6 εκατ. την προηγούμενη χρήση.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2020

- Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας αποφάσισε το Φεβρουάριο 2020 την μετονομασία του πλοίου ΚΥΔΩΝ ΠΑΛΑΣ (πρώην ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ) και την δρομολόγησή του στην γραμμή Σούδα Χανίων – Πειραιάς, καθώς και του πλοίου ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ (πρώην ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΛΑΣ) και τη δρομολόγησή του στην γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς.
- Τον Δεκέμβριο 2020, ολοκληρώθηκε η πώληση του πλοίου ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ στην συνδεδεμένη εταιρία Grimaldi Euromed S.p.A. έναντι ποσού €70.800 χιλ., και η απόκτηση του πλοίου CRUISE BONARIA (το οποίο μετονομάστηκε σε ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ) από τη συνδεδεμένη εταιρία Grimaldi Euromed S.p.A. έναντι ποσού €70.800 χιλ., τιμές πώλησης οι οποίες καθορίστηκαν με βάση τις αγοραίες αξίες των δύο πλοίων κατά την ημερομηνία υπογραφής των αντίστοιχων συμφωνητικών πώλησης.
- Εντός του 2020 κοινοποιήθηκε στην εταιρία η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου του Λονδίνου (London Court of Maritime Arbitration) αναφορικά με υπόθεση εναντίον της ANEK LINES, η οποία είχε ολοκληρωθεί το Φεβρουάριο του 2019 και ήταν σε αναμονή για την έκδοση της τελικής απόφασης. Η εν λόγω απόφαση δικαίωσε την εταιρία για τους χειρισμούς που είχε κάνει σύμφωνα με σχετικό συμφωνητικό που υπήρχε μεταξύ των δύο μερών, παρακρατώντας σε παλιότερο χρονικό σημείο ποσό ύψους €47.500 χιλ. και μάλιστα επιδίκασε υπέρ της εταιρίας την καταβολή από τον αντίδικο δικαστικών εξόδων ύψους περίπου €1,992 χιλ. τα οποία και κατόπιν σχετικής συμφωνίας που έλαβε χώρα τον Οκτώβριο του 2020 κατεβλήθησαν εντός Ιανουαρίου του 2021.

Επισημάνσεις

Ο βαθμός που θα επηρεαστεί η χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρίας και του Ομίλου μέσα στο 2020 από τις γενικευμένες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του κορωνοϊού εξαρτάται από μελλοντικά γεγονότα τα οποία είναι αβέβαια και δεν μπορούν να προβλεφθούν τη δεδομένη χρονική στιγμή. Συνεπώς οποιαδήποτε εκτίμηση την παρούσα χρονική στιγμή δεν μπορεί να γίνει με ασφάλεια και ακρίβεια.

Ο όμιλος έχει περιορίσει σημαντικά τις καταναλώσεις καυσίμων, το κόστος των οποίων αποτελεί το σημαντικότερο λειτουργικό κόστος και αποτελεί τον βασικότερο κίνδυνο έκθεσης όλων των ακτοπλοϊκών εταιριών. Σημαντικό παράγοντα στο επίπεδο των τιμών καυσίμων αποτέλεσε η τοποθέτηση σε όλα τα πλοία του ομίλου ειδικών συστημάτων παρακράτησης επιβλαβών ουσιών στην ατμόσφαιρα/φίλτρων καυσαερίων, πλυντηρίδων (scrubbers) κατά το 2019, τα οποία επέτρεψαν την κατανάλωση φθηνότερων καυσίμων σε σύγκριση με τα καύσιμα που θα πρέπει να καταναλώνουν πλοία που δεν έχουν εγκαταστήσει αντίστοιχα φίλτρα (βάσει σχετικής οδηγίας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO) ήδη από 01/01/2020).

Ο μηδενικός τραπεζικός δανεισμός της εταιρίας και η πρόσβαση στον όμιλο Grimaldi διευκολύνουν κατά πολύ τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της.

Επισημαίνεται το έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον του μητρικού ομίλου Grimaldi για το λιμάνι του Ηρακλείου, που αποτελεί τη βάση των Μινωικών. Η διαγωνιστική διαδικασία προβλέπει την πώληση πλειοψηφικού ποσοστού τουλάχιστον 67% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας λιμένος. Στον ΟΛΗ έχει παραχωρηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης και λειτουργίας των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του λιμένος Ηρακλείου.

Επίσης συμμετέχει στο διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας κόντρα στην ΑΤΤΙCΑ GROUP αλλά κι άλλους Έλληνες ακτοπλόους ενώ αναμένεται το ίδιο να πράξει και για την Πάτρα όταν τελικά το λιμάνι αυτό βγει σε διεθνή διαγωνισμό.

5.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

5.2.1 Κύριες Υπόλοιπες Εταιρίες

Πέραν των Εισηγμένων/Μινωικών η μελέτη μας όπως κάθε χρόνο προσπαθεί να συγκεντρώσει πληροφορίες για τις Υπόλοιπες Εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο τόσο σε κύριες, όσο σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές. Βέβαια κάποιες από αυτές δραστηριοποιούνται μόνο εποχικά στις γραμμές έναντι κάποιων άλλων που εξυπηρετούν τις γραμμές όλο το έτος.

Η αναφορά μας εδώ γίνεται πάντα σε επίπεδο στόλου και μόνο καθώς αυτές οι εταιρίες δεν δημοσιοποιούν οικονομικά ή άλλου είδους στοιχεία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (2020)

ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	ΓΡΑΜΜΕΣ 2020
SEAJETS	2	15	17	Πειραιάς- Λαύριο-Κυκλάδες - Ηράκλειο- Χίος- Λήμνος- Καβάλα, Κύθηρα, Αντικύθηρα, Κίσαμος
GOLDEN STAR FERRIES	2	4	6	Ραφήνα- Άνδρος- Τήνος - Μύκονος- Πάρος
FAST FERRIES	3		3	Ραφήνα- Άνδρος- Τήνος -Μύκονος
LEVANTE FERRIES	4		4	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος- Ιθάκη , Πάτρα- Κεφαλλονιά-Ιθάκη
ANMEZ AE (ZANTE FERRIES)	2		2	Πειραιάς - Κυκλάδες, Αλεξανδρούπολη- Σαμοθράκη- Λήμνος
DODEKANISSOS SEAWAYS	1	2	3	Δωδεκάνησα/Ανατολικό Αιγαίο
ΣΥΝΟΛΟ	14	21	35	

Πηγή: ΣΕΕΝ

SEAJETS

Η εταιρία Seajets συμφερόντων Μάριου Ηλιόπουλου αποτελεί τη μεγαλύτερη ιδιωτική Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία με στόλο 17 πλοίων (15 ταχύπλοα και 2 συμβατικά). Διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο ταχυπλόων στο Αιγαίο και εξυπηρετεί 33 νησιά στις Κυκλάδες με σύνδεση από Πειραιά, Λαύριο, Κρήτη, Θεσσαλονίκη με συνολική χωρητικότητα 20.000 επιβατών και 3.500 αυτοκινήτων.

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 υψηλή περίοδο. Τα συμβατικά της πλοία για το 2021 όπως και το 2020, έχουν δρομολογηθεί το μεν Aqua Blue στην γραμμή από Λαύριο για Χίο, Μυτιλήνη, Λήμνο Καβάλα ενώ το Aqua Jewel στην γραμμή από Πειραιά για Κύθηρα, Αντικύθηρα, Γύθειο, Κίσαμος. Οι νέες γραμμές που έχει δρομολογήσει τα πλοία της για το 2021 είναι η γραμμή Θεσσαλονίκη- Σποράδες- Εύβοια, η γραμμή Σητεία Δωδεκάνησα και η γραμμή Ρέθυμνο- Θήρα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Απρίλιο του 2021 η Seajets αγόρασε τέσσερα πλοία από την Golden Star Ferries των αδελφών Στεφάνου, τα τρία ταχύπλοα Superrunner, Super Speed & Super Cat καθώς και το συμβατικό SuperFerry II που θα παραδοθεί το φθινόπωρο 2021 ενώ αγόρασε και το ALSALMY 4 (πρώην ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΠΙΝΗ) το οποίο επιστρέφει στην Ελλάδα από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και θα ονομαστεί Aqua Myth. Άλλο ένα πλοίο για το στόλο της εταιρίας είναι το «Azores Express» το οποίο θα μετονομαστεί Aqua Star. Με αυτές τις κινήσεις της ενισχύεται ακόμα περισσότερο η θέση της εταιρίας στο Αιγαίο και διευρύνει το στόλο της και σε συμβατικά πλοία.

Μία εξίσου σημαντική εξέλιξη είναι ότι η εταιρία από το Μάρτιο του 2021 δεν αποτελεί πλέον μέλος της ΣΕΕΝ, καθώς η εταιρία αποχώρησε από τον Σύνδεσμο.

Οι δραστηριότητες του ομίλου επεκτείνονται και σε άλλες αγορές. Ο όμιλος του κ. Ηλιόπουλου προχώρησε στο 2020/2021 στην εξαγορά 7 κρουαζιερόπλοιων, σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές εφόσον η κρουαζιέρα βρέθηκε στο ναδίρ, με όλα τα πλοία δεμένα, εξαιτίας της πανδημίας. Πρόκειται για τα εξής πλοία που αγοράστηκαν από τις Carnival και Royal Caribbean Cruises:

- Oceana ναυπηγήσεως 2000
- Veendam ναυπηγήσεως 1996
- Maasdam ναυπηγήσεως 1993
- Pacific Aria ναυπηγήσεως το 1994
- Majesty of the Seas, ναυπηγήσεως 1992

Τα υπόλοιπα δύο, το «Columbus», κατασκευής 1989 και το «Magellan» ναυπηγημένο το 1985 τα οποία ανήκαν στην βρετανικών συμφερόντων με έδρα στην Ελλάδα Cruise & Maritime Voyages η οποία κατέρρευσε τον περασμένο Ιούλιο τα απέκτησε μέσω δημοπρασίας. Τα πλοία ήδη έχουν πουληθεί για scrap από τον όμιλο.

GOLDEN STAR FERRIES

Η εταιρία Golden Star Ferries, ξεκίνησε την ενασχόληση με την ακτοπλοΐα το 2011. Η εταιρία είναι συμφερόντων Γιώργου και Δημήτρη Στεφάνου οι οποίοι τις τελευταίες 10ετίες δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Ξεκινώντας σαν ναυτικοί, κάπου στα μέσα της δεκαετίας του '90 τα δύο αδέρφια ιδρύουν τη ναυτιλιακή Bright Maritime και σήμερα ελέγχουν ένα στόλο επτά φορτηγών πλοίων.

Το 2020 ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 6 πλοία, 2 συμβατικά και 4 ταχύπλοα. Σήμερα ύστερα από την αγορά των 4 τεσσάρων πλοίων της από την Seajet, δραστηριοποιείται με 3 πλοία, τα συμβατικά SuperFerry, Superferry II και το ταχύπλοο Superexpress. Το SuperFerry II θα παραδοθεί στη Seajets το φθινόπωρο. Τα πλοία εκτελούν σήμερα δρομολόγια από Ραφήνα για Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο Νάξο, Ίο και Θήρα.

FAST FERRIES

Η Fast Ferries ιδρύθηκε από τους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη και δραστηριοποιείται σήμερα με 3 συμβατικά πλοία και ένα ταχύπλοο (Fast Ferries Andros, Θεολόγος Π, Αικατερίνη Π και Thunder). Η εταιρία παρέχει ακτοπλοϊκές υπηρεσίες από το 1989, αρχικά στις γραμμές Ηγουμενίτσας- Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας-Παξών-Κέρκυρας, ενώ από το 2007 στρέφεται στη γραμμή Ραφήνα – Άνδρος- Τήνος- Μύκονος. Από το 2018 στην γραμμή προστίθεται και η Νάξος. Το 2021 ενώ παραμένει στην γραμμή της Ραφήνας για Άνδρο- Τήνο – Μύκονο- Νάξο προστίθεται και το Κουφονήσι, και δρομολογεί για πρώτη φορά το Thunder από Πειραιά στη γραμμή Πειραιά, Σύρο, Τήνο, Μύκονο, Νάξο καθημερινά.

Με αυτές τις κινήσεις η εταιρία προσδοκά να διατηρήσει και να ενισχύσει την παρουσία της στο Αιγαίο.

ZANTE FERRIES (ANMEZ AE)

Η ναυτιλιακή εταιρία Zante Ferries ιδρύθηκε το 1991 στη Ζάκυνθο. Στην αρχή από την αντίδραση στο τότε μονοπώλιο και την ανάγκη των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων να εξυπηρετήσουν τις εργασίες τους και τους Ζακυνθινούς επαγγελματίες.

Το 1991 αγόρασε το πρώτο πλοίο της το “Άγιος Διονύσιος” το οποίο μετέφερε μόνο φορτηγά αυτοκίνητα και μπήκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή Κυλλήνης-Ζακύνθου. Η εταιρία το 2002 προχώρησε στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Ανδρέας Κάλβος» και το 2007 στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Αδαμάντιος Κοραΐς», που δρομολογήθηκε το 2008 στις Δυτικές Κυκλάδες έως την Σαντορίνη. Το 2018 η εταιρία πούλησε το «Ανδρέας Κάλβος» στην Kefalonia Lines αποχωρώντας από την γραμμή Κυλλήνης -Ζακύνθου και παραμένοντας μόνο στην γραμμή Πειραιά – Κυκλάδων. Ο στόλος της απαρτίζεται από δύο συμβατικά πλοία το «Διονύσιος Σολωμός» και το «Αδαμάντιος Κοραΐς».

Αξίζει να σημειώσουμε είναι η μόνη εταιρία που δραστηριοποιείται στις Δυτικές Κυκλάδες μέχρι την Θήρα για το σύνολο του έτους και εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη γραμμή τόσο σε επιβάτες όσο σε ΙΧ και φορτηγά. Από το 2020 εξυπηρετεί και την γραμμή Αλεξανδρούπολη- Σαμοθράκη- Λήμνος.

DODEKANISOS SEAWAYS

Η εταιρία Dodekanisos Seaways ιδρύθηκε το 1999 με πρωτοβουλία των αδερφών Γιώργου και Γιάννη Σπανού, ιδιοκτητών σούπερ-μάρκετ. Το 2002 οι επαγγελματικοί δρόμοι των δυο αδελφών χωρίζουν. Ο Γιώργος Σπανός αναλαμβάνει τη ναυτιλιακή εταιρία και ο Γιάννης Σπανός τα σούπερ-μάρκετ. Το 2019 κι ενώ η εταιρία γιορτάζει την 20ετή πορεία της στο χώρο, ο Γιώργος Σπανός φεύγει από την ζωή αφήνοντας στα ηνία της εταιρίας το γιό του, Χρήστο Σπανό.

Ο στόλος της απαρτίζεται από 3 πλοία. Καθημερινά, 12 μήνες το χρόνο μεταφέρει με ασφάλεια, ταχύτητα και συνέπεια τους επιβάτες της σε 17 προορισμούς των Δωδεκανήσων και του Β.Α. Αιγαίου. Την φετινή χρονιά το πλοίο Dodekanisos Pride ολοκλήρωσε τόσο την ετήσια συντήρησή του όσο και περαιτέρω αναβαθμίσεις στα συστήματά του και νέα βαφή που να συμβαδίζει με το ανανεωμένο brand της εταιρίας. Βασική επιδίωξη της εταιρίας για το 2021 είναι να δρομολογηθεί ξανά το Παναγία Σκιαδενή για Σύμη και Πανορμίτη αλλά και η ναυπήγηση ενός νέου ταχύπλοου σκάφους για την ενίσχυση και την αναβάθμιση του στόλου της εταιρίας.

LEVANTE FERRIES

Η Levante Ferries με ιδρυτή τον Γιώργο Θεοδόση έχει σήμερα 4 πλοία στο στόλο της (for Di Levante, Mare Di Levante, Ανδρέας Κάλβος και Κεφαλονιά) στο στόλο και είναι η μόνη εταιρία που δραστηριοποιείται στη γραμμή Πάτρας/Κυλλήνης – Ζακύνθου-Κεφαλονιάς, Ιθάκης. Το 2019 η εταιρία αγοράζει το πλοίο Korpernik και το μετονομάζει σε Σμύρνα μετά την μετασκευή του αναμένεται να δρομολογηθεί στην σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τη Σμύρνη. Το 2018 το πλοίο της «Fior di Levante», ήταν το πρώτο πλοίο που χρησιμοποίησε στο λιμάνι της Κυλλήνης, το σύστημα για την ηλεκτροδότηση των πλοίων στα λιμάνια, γνωστό ως “cold-ironing” στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος ELEMED (Electrification in the Eastern Mediterranean) ενώ φιλοδοξεί να βάλει το ίδιο σύστημα και στα υπόλοιπα πλοία της

5.2.2 Μικρότερες Υπόλοιπες Εταιρίες

Αναφορικά με τις υπόλοιπες μικρότερες εταιρίες πρέπει να αναφέρουμε ότι το 2021 η εταιρία Aegean Speed Lines δρομολογεί το πλοίο της εκτός από την γραμμή Σερίφου, Σίφνου, Μήλου και στη γραμμή Πειραιά Πάρου. Η εταιρία η Sea Speed Lines για το 2021 δρομολογεί το πλοίο της στην γραμμή Πειραιά, Σίφνου, Μήλου, Σαντορίνης και Θηρασιά, είναι η πρώτη φορά που η Θηρασιά έχει απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά. Μία νέα εταιρία εμφανίζεται το 2021, η Alpha Lines συμφερόντων Αντώνη Αγαπητού η οποία δρομολογεί στην γραμμή Πειραιά, Πόρου, Ύδρας, Σπετσών το πλοίο της Speed Cat I. Το πλοίο είναι 43 μέτρα και μεταφέρει 300 επιβάτες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (2020)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	ΓΡΑΜΜΕΣ 2020
1	TWOWAY FERRIES	3		3	Σαρωνικός
2	ANES FERRIES	4		4	Πειραιάς -Αίγινα/ Βολος -Ευβοια- Σποράδες
3	ANE ΚΑΛΥΜΝΟΥ	2		2	Κάλυμνος-Κως-Λέρος-Πάτμος-Αστυπάλαια-Λειψοί-Σάμος-Αγαθονήσι
4	Aegean Flying Dolphins		3	3	Πειραιάς- Αίγινα- Αγκίστρι, Βόλος - Σποράδες
5	AEGEAN SPEED LINES		1	1	Πειραιάς- Σέριφος-Σίφνος- Μήλος
6	GOUTOS LINES - ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
7	ΑΒΛΕΜΩΝ /Triton Ferries	2		2	Νεάπολη- Κύθηρα, Λαύριο- Κέα- Κύθνος
8	NOVA FERRIES	1		1	Σαρωνικός
9	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ ΝΕ	1		1	Ψαρά- Χίος
10	SEA GEM MARITIME	1		1	Φούρνοι- Ικαρία- Σάμος
11	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΝΕ	1		1	Αστακός-Κεφαλονιά - Ιθάκη- Λευκάδα- Ζάκυνθος
12	ΚΑΡΥΣΤΙΑ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
13	ΚΑΤΕΡΟΣ	1		1	Νίσυρος- Κως, Τήλος- Ρόδος
14	ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1		1	Αμοργός- Κουφονήσια- Νάξος
15	Sea Speed Ferries	1		1	Μήλος- Θήρα- Ρέθυμνο
16	ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ	1		1	Κύμη- Σκύρος-Σκόπελος -Αλόνησος
	ΣΥΝΟΛΟ	21	4	25	

Πηγή: ΣΕΕΝ

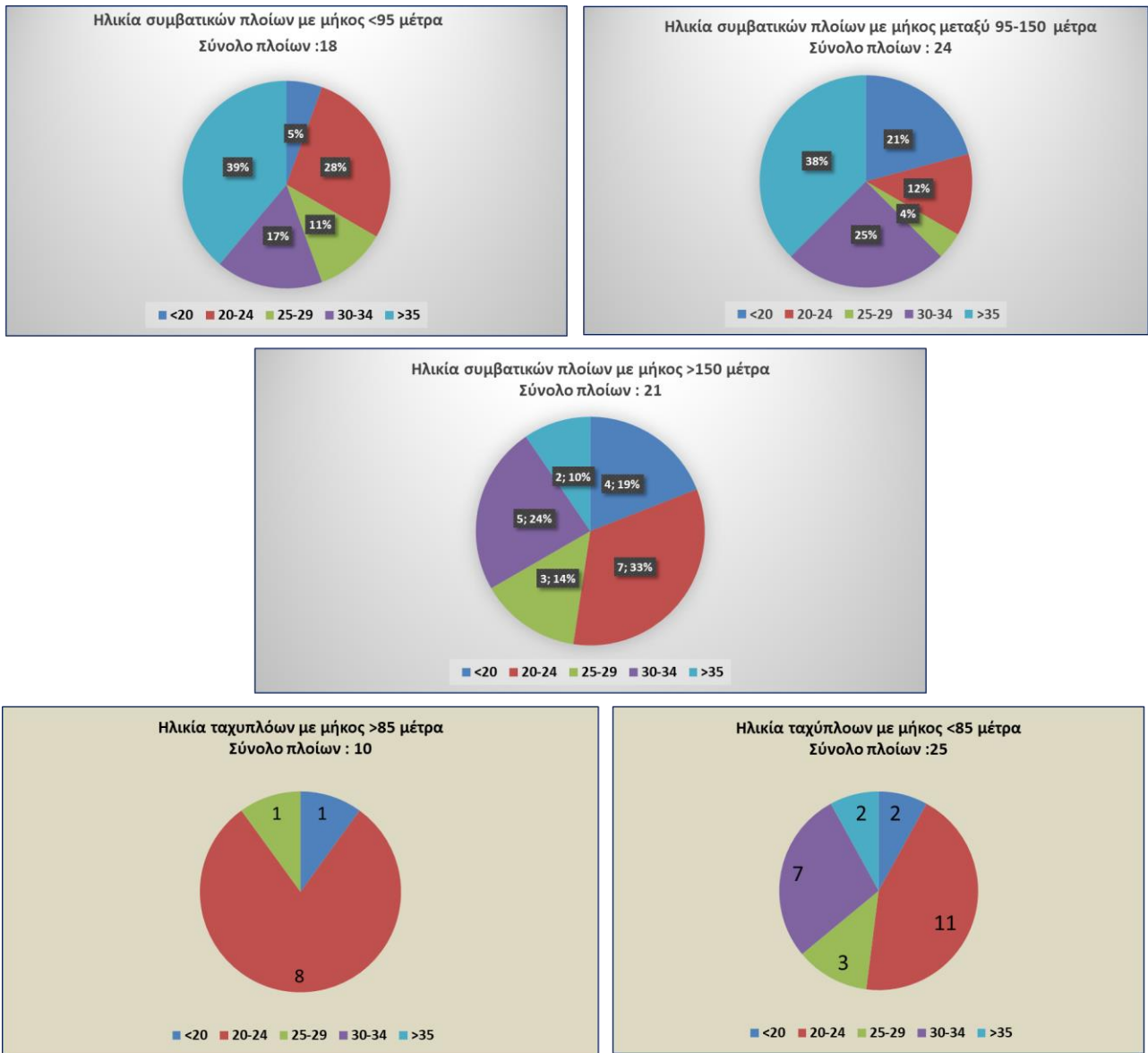
Πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές από τις παραπάνω εταιρίες πάρα το γεγονός ότι έχουν τοπικό χαρακτήρα παρουσιάζουν καινοτόμες διαχειριστικές δομές, υιοθετούν προγράμματα καρτών προνομίων, κρατήσεις on line, Web check in, e-tickets όπως οι μεγαλύτερες εταιρίες και εξελίσσουν το προϊόν της ακτοπλοΐας. Επίσης 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.

Οι παραπάνω εταιρίες (Πίνακες 5-6) συμπληρώνουν το 100% της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και καλύπτουν περίπου το 50% της αγοράς τόσο σε επίπεδο κίνησης όσο και σε επίπεδο στόλου.

6. ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος έχει κάνει ήδη το μεγαλύτερο μέρος ενός κύκλου ο οποίος ξεκίνησε από τα μέσα προς τέλη της δεκαετίας του 90 με τις συνεχιζόμενες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων που είχαν γίνει ποτέ όχι μόνο σε εθνικό αλλά σε Ευρωπαϊκό ή ακόμη και σε παγκόσμιο επίπεδο. Εντός μιας 10ετίας μεταξύ 1995-2005 ο στόλος ανανεώθηκε κατά 90% σε επίπεδο χωρητικότητας και η ηλικία του μειώθηκε από ένα μέσο όρο άνω των 30 ετών σε ένα μέσο όρο σχεδόν 5 ετών. Για να συμβεί αυτό υπήρξε μια ευχάριστη συγκυρία που ξεκινούσε από την προβλεπόμενη είσοδο της χώρας στην ΟΝΕ και το ενιαίο νόμισμα, την ανάληψη των Ολυμπιακών αγώνων και την άνθηση του μικρού συνήθως ισχνού Ελληνικού χρηματιστηρίου από το οποίο αντλήθηκαν σημαντικά κεφάλαια για το νέο αυτό ιστορικό κύκλο επενδύσεων στην Ελληνική Ακτοπλοΐα.

Γράφημα 20: Ανάλυση ηλικίας ακτοπλοϊκού στόλου 2020



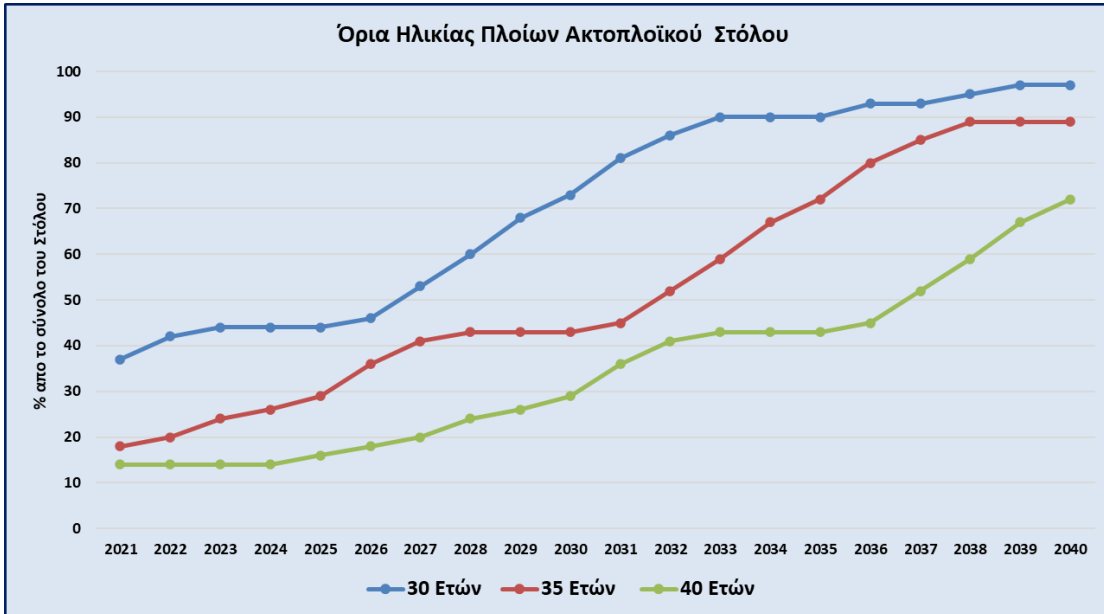
Ο παραπάνω συνδυασμός καθώς επίσης και η άρση του cabotage με την εφαρμογή ως νόμο του κράτους της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 1932 που έφερε την απελευθέρωση της εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών πλοίων προσέδρασε το ενδιαφέρον επενδυτών της θαλάσσιας οικονομίας και της ναυτιλίας που για πρώτη φορά επένδυσαν στην εσωτερική ναυτιλιακή αγορά δίπλα στα παραδοσιακά ονόματα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.

Η μετέπειτα πορεία του κλάδου δεν επέτρεψε δυστυχώς την αναγκαία συνεχιζόμενη ανανέωσή του. Τα φτωχά αποτελέσματα ως απόρροια του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των εταιριών αλλά κυρίως το ξέσπασμα της διεθνούς οικονομικής κρίσης του 2008 και κατ' επέκταση η ελληνική κρίση χρέους οδήγησαν την αγορά σε κινήσεις από επένδυσης μείωση του στόλου και αναπόφευκτη γήρανση. Αυτή την διαπιστώνουμε τόσο στα συμβατικά όσο και στα ταχύπλοα πλοία.

Η εικόνα γήρανσης που παρουσιάζεται επιτρέπει στον αναλυτή να είναι αισιόδοξος για την έναρξη ενός νέου επενδυτικού κύκλου στην αγορά είτε με την κατασκευή νέων πλοίων ή αγορά σύγχρονων μεταχειρισμένων πλοίων. Στην τάση αυτή οδηγούμαστε όχι μόνο λόγω της αναγκαιότητας ανανέωσης αλλά και από την αναγκαιότητα συμμόρφωσης της ίδιας της αγοράς με τους νέους περιβαλλοντικούς κανόνες και οδηγίες. Η αγορά καλείται να βρει το συντομότερο δυνατό τις τεχνικές λύσεις για την κατασκευή νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον και κεφάλαια για τις προβλεπόμενες νέες επενδύσεις. Κι όλα αυτά θα πρέπει να προγραμματιστούν άμεσα, γιατί όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα στο τέλος του 2021 το 60%

του στόλου είναι εντός του ορίου ηλικίας των 30 ετών ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 2030 θα είναι 26% μόνο με το 74% του στόλου να είναι πάνω από 30 ετών.

Γράφημα 21: Όρια ηλικίας πλοίων Ακτοπλοϊκού Στόλου



Αναμφισβήτητα εισερχόμαστε σε ένα νέο κύκλο ανανέωσης του στόλου που θα απαιτήσει επενδύσεις της τάξεως των €2.5 δις έως €3 δις αν αποφασίσουμε να ανανεώσουμε όλα τα υπάρχοντα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας που είναι άνω των 25 ετών (34 συμβατικά και 13 ταχύπλοα). Αντιστοίχως νέες επενδύσεις χρειάζονται για την τεχνολογική αναβάθμιση του νεότερου μέρους ακτοπλοϊκού στόλου κάτω των 20 ετών (20 συμβατικών και 22 ταχυπλόων) που εξυπηρετούν γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας. Με μία απλή εκτίμηση το κόστος αυτό των επενδύσεων ξεπερνά τα €100 – 150 εκ.. Η παρούσα εικόνα μπορεί να εκληφθεί ως μία ευκαιρία για είσοδο νέων επενδυτών εάν συνδυαστεί με την προβλεπόμενη σταδιακή άρση των μέτρων της πανδημίας την επόμενη διετία και την εκτόξευση του τουριστικού προϊόντος και της οικονομίας της Ελλάδος.

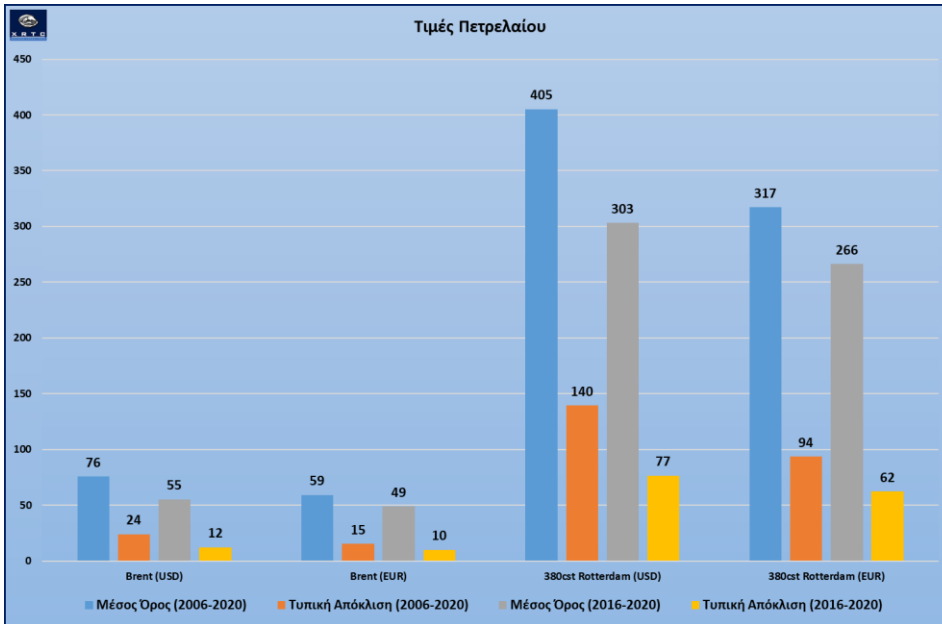
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η Μελέτη εστιάζει στην εξέταση τριών βασικών κινδύνων οι οποίοι επηρεάζουν τη χρηματοοικονομική εικόνα των εταιριών:

- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων
- Κίνδυνος συναλλαγματικών διακυμάνσεων
- Κίνδυνος χρεωκοπίας

Οι διακυμάνσεις της τιμής των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα το λειτουργικό κόστος των εταιριών και συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη κερδοφόρων ή ζημιολογικών αποτελεσμάτων. Όπως παρατηρείται στο Γράφημα 22, η μέση τιμή του πετρελαίου τόσο σε Brent όσο και σε 380cst Rotterdam παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις με τη διαφορά τιμών μεταξύ της τελευταίας 5ετίας (2016 – 2020) και δεκαπενταετίας (2006 – 2020) να είναι στα \$24 και \$15 για το Brent και 380cst αντίστοιχα.

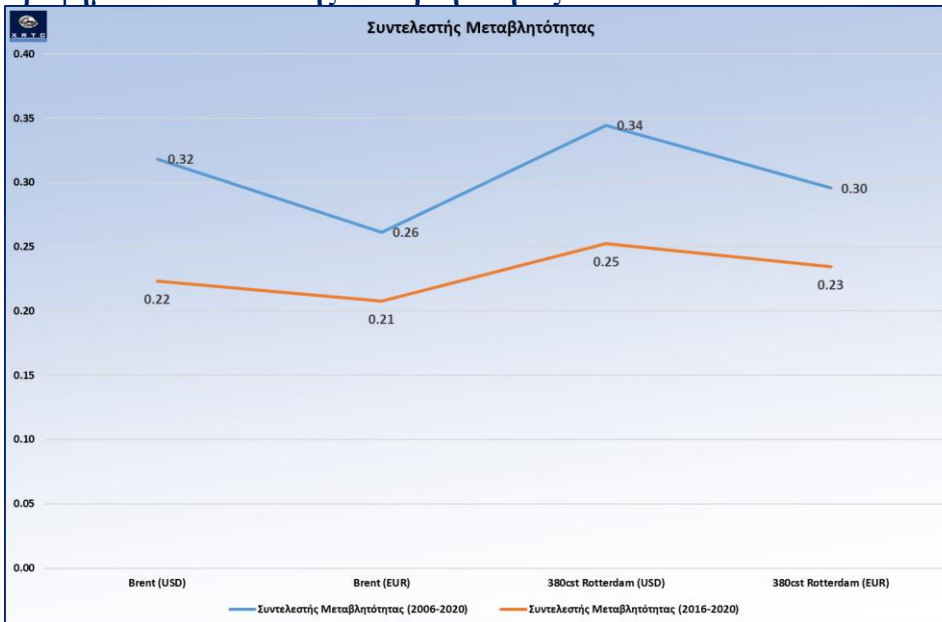
Γράφημα 22: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα αποτελέσματα του συντελεστή μεταβλητότητας. Όπως καταγράφεται στο Γράφημα 23, όπου παρουσιάζονται τα επίπεδα διακυμάνσεων μεταξύ των δύο υπό εξέταση περιόδων (5ετία και 15ετία), τα επίπεδα μεταβλητότητας αρχίζουν να έχουν μια πιο φυσιολογική συμπεριφορά σε σχέση με τα παρελθόντα έτη, με τις τιμές της 5ετίας να εμφανίζουν χαμηλότερες διακυμάνσεις.

Γράφημα 23: Συντελεστής Μεταβλητότητας

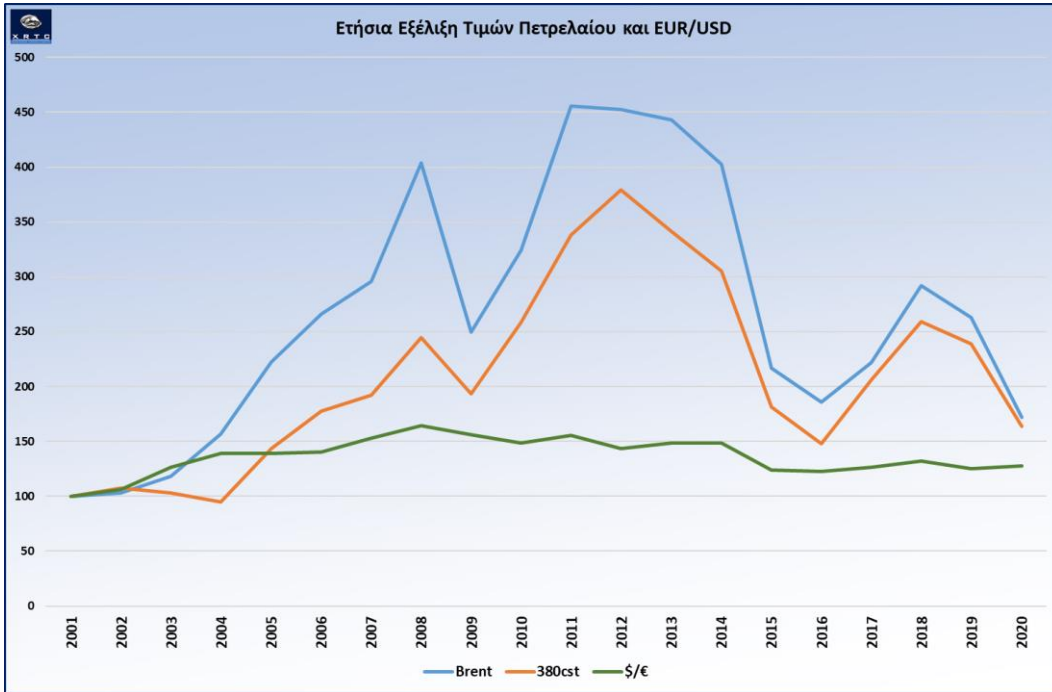


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Παράλληλα με το κόστος καυσίμων, η συναλλαγματική ισοτιμία €/€ αποτελεί εξίσου σημαντικό κίνδυνο για τον κλάδο δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές των καυσίμων ορίζονται σε δολάρια ΗΠΑ. Δεδομένου ότι τα έσοδα του ακτοπλοϊκού κλάδου είναι κυρίως σε Ευρώ και μεγάλο ποσοστό των εξόδων σε Δολάρια ΗΠΑ, είναι προφανές ότι η εφαρμογή τεχνικών και προϊόντων διαχείρισης της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/€ είναι επιβεβλημένη. Για μεγάλη περίοδο η ισοτιμία €/€ επιδρούσε θετικά στις λειτουργικές δαπάνες των εταιριών καθώς το Ευρώ ήταν ιδιαίτερα ανατιμημένο σε σχέση με το Δολάριο απορροφώντας σημαντικό μέρος των ανατιμήσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου

Εξετάζοντας σε μεγαλύτερο βάθος την τάση στα επίπεδα τιμών των δύο αυτών κινδύνων κατά τη περίοδο 2001-2020 παρατηρούμε ότι οι τιμές του πετρελαίου για το 2020 κυμαίνονται στα επίπεδα της περιόδου 2007 και 2017 με το ρόλο της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/S ως εργαλείο αντιστάθμισης κινδύνου να έχει περιοριστεί σημαντικά (Γράφημα 24).

Γράφημα 24: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα των Γραφημάτων 25 και 26 όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών συγκρίνοντας τα έτη 2010 έως και 2020 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman.

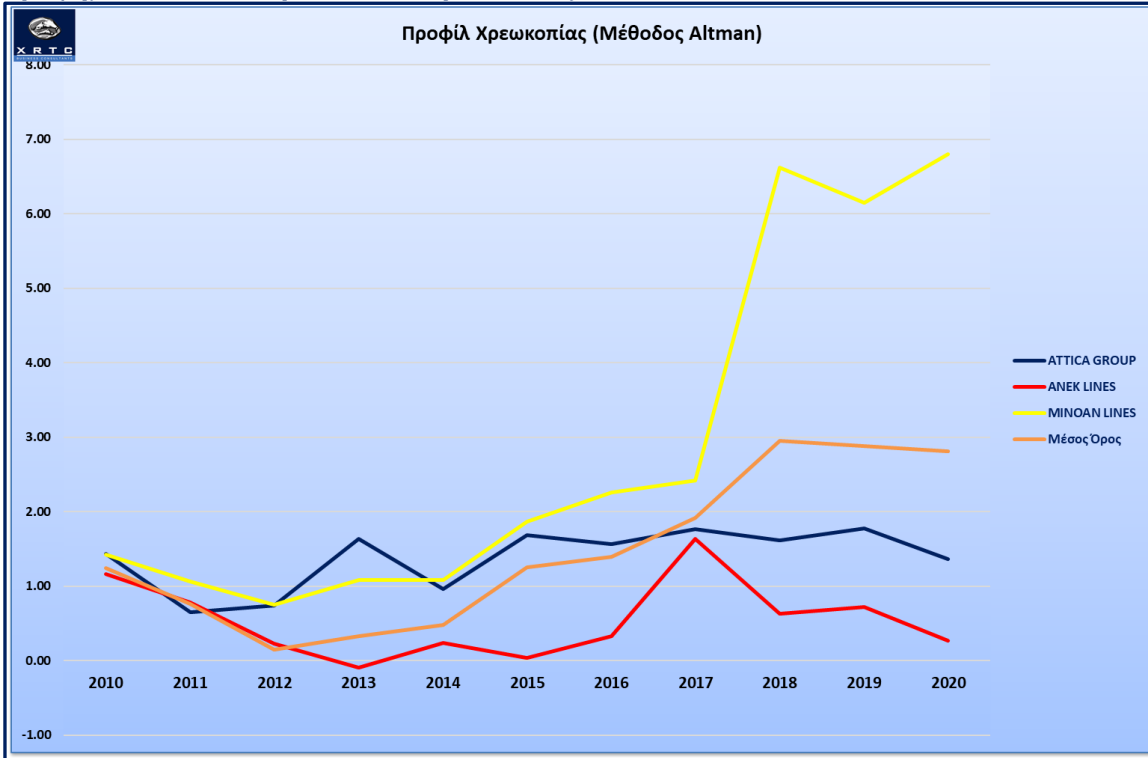
Η MINOAN LINES με δείκτη 6,81 (2019:6,15) δείχνει την ευρωστία της.

Η ATTICA GROUP με δείκτη 1,37 (2019:1,78) αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις της πανδημίας

Η ANEK LINES με δείκτη 0,27 (2019:1,72) 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 πρέπει να συνεχίσουν τις έντονες προσπάθειες που καταβάλλουν εδώ και χρόνια για να εισέλθουν σε ομαλή και αναπτυξιακή πορεία.

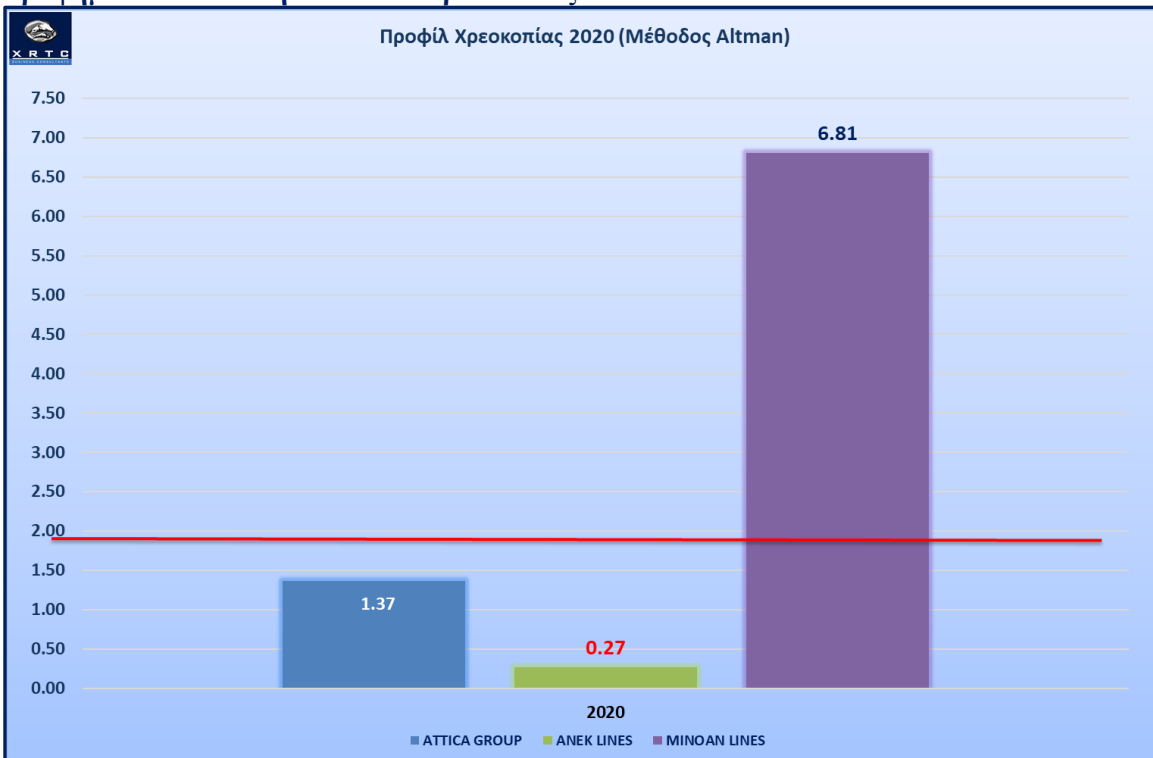
Γράφημα 25: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας



Υψηλή πιθανότητα Χρεωκοπίας: $Z < 1,81$ Μέτρια κατάσταση: $1,81 < Z < 2,99$ Καλή κατάσταση: $Z > 2,99$

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 26: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας



Υψηλή πιθανότητα Χρεωκοπίας: $Z < 1,81$ Μέτρια κατάσταση: $1,81 < Z < 2,99$ Καλή κατάσταση: $Z > 2,99$

8. 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. Αναμφισβήτητα υπάρχουν παγιωμένα χαρακτηριστικά της αγοράς τα οποία επαναλαμβάνουμε στις ετήσιες αναλύσεις μας ενώ υπάρχουν και άλλα χαρακτηριστικά που εισέρχονται στον παρακάτω πίνακα ανάλογα με τις τρέχουσες εξελίξεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> • Αναπόσπαστος κρίκος συνοχής του Ελληνικού κράτους και της Ε.Ε. • Δημιουργία ευέλικτων διοικητικών δομών ακτοπλοϊκών εταιριών. • Εποικοδομητική συνεργασία μεταξύ κράτους και εταιριών. • Ομαλές εργασιακές σχέσεις 	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλά επίπεδα συμμετοχής τραπεζικών ομίλων στην αγορά από μετατροπή ομολογιακών δανείων • Αδιαφάνεια οικονομικών στοιχείων της αγοράς • Δυσκολία προσέγκυσης επενδυτών λόγω αυξημένου επενδυτικού κινδύνου του κλάδου • Έλλειψη βάθους χρηματιστηριακής αγοράς. • Γήρανση του στόλου • Αδύναμη χρηματοοικονομική θέση της πλειοψηφίας των εταιριών
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Νέα Εθνική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο. • Τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ε.Ε. για την πράσινη ανάπτυξη προσφέρουν νέα επενδυτικά εργαλεία χαμηλού κόστους. • Ένταξη του κλάδου σε αειφόρες εφοδιαστικές αλυσίδες και υποχρέωση προσαρμογής των Ελληνικών εταιριών. • Αναγκαιότητα ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του Στόλου • Προσαρμογή μοντέλου διοίκησης σε ESG πρότυπα και αναμόρφωση του διαχειριστικού μοντέλου • Ιδιωτικοποίηση των λιμένων θα αποτελέσει πυλώνα νέων επενδυτικών μοντέλων και μεταφορικών απαιτήσεων 	<ul style="list-style-type: none"> • Συνέχιση του αβέβαιου οικονομικού περιβάλλοντος λόγω πανδημίας • Αυξημένος κίνδυνος χρεοκοπίας μεμονωμένων εταιριών • Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης της αγοράς – Κίνδυνος μονοπωλιακών επιπτώσεων • Σημαντική έκθεση σε μη εξυπηρετούμενα δάνεια αρκετών εταιριών • Δύσκολη πρόσβαση των ακτοπλοϊκών εταιριών στην τραπεζική αγορά. • Αυξημένη συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο ακτοπλοϊκών εταιριών από τραπεζικούς ομίλους • Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες μπορούν να αποτελέσουν στόχο επιθετικών εξαγορών • Υψηλό κόστος δανεισμού • Αυξημένος ανταγωνισμός από την αεροπλοΐα

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η 20^η μελέτη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας βρίσκει τον κλάδο σε μία ιδιαίτερα κρίσιμη καμπή η οποία απαιτεί από το σύνολο των ενδιαφερομένων μερών υπευθυνότητα, κατανόηση της κατάστασης, στην οποία βρίσκεται, ανάλυση και πρόβλεψη των μελλοντικών συνθηκών οι οποίες θα επικρατήσουν και τέλος, λήψη αποφάσεων που θα καθορίσουν τις συνθήκες βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών εταιρειών άμεσα. Η κρισιμότητα της κατάστασης οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην πανδημία η οποία λειτούργησε καταλυτικά στην εμφάνιση των χρόνιων οικονομικών κυρίως προβλημάτων του, τα οποία σκίαζε η θετική δυναμική που είχε δημιουργήσει η σταθερά ανοδική πορεία της ζήτησης την τετραετία 2016-2019. Χαρακτηριστικά, η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση το 2019, διαμορφώθηκε σχεδόν στα 19 εκατ. (εγχώριο δίκτυο), εξέλιξη που είχε ως αποτέλεσμα να επανέλθει στο επίπεδο του 2009. Αντίστοιχα, στις γραμμές της Αδριατικής οι διακινηθέντες επιβάτες από ελληνικά λιμάνια διαμορφώθηκαν σε 1,5 εκατ. το 2019. Η ανοδική πορεία του μεταφορικού έργου με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες οφειλόταν κυρίως στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό αλλά και την καλύτερευση της ψυχολογίας των Ελλήνων χρηστών με την σταδιακή καλύτερευση τ .

Ωστόσο, όλα ανατράπηκαν το 2020. Ο κλάδος των μεταφορών και κυρίως, των επιβατικών, ήταν εκείνος που βρέθηκε αντιμέτωπος με μια πρωτοφανή κατάσταση, αυτήν της καθήλωσης του στόλου. Στον αντίποδα, οι εμπορευματικές μεταφορές συνέχισαν να παράγουν έργο συνεχίζοντας την εύρυθμη τροφοδοσία της αγοράς. Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου από τα τέλη Μαρτίου 2020 έως τα μέσα Μαΐου 2020 και ακολούθησε το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία μετά στην άρση των περιοριστικών μέτρων. Αντίστοιχα, στην Αδριατική θάλασσα τα μέτρα περιλάμβαναν την απαγόρευση διακίνησης επιβατών και οχημάτων από τα μέσα Μαρτίου έως τα τέλη Ιουνίου του 2020.

Την άμεση λήψη μέτρων ενίσχυσης και αποζημίωσης του κλάδου των επιβατηγών πλοίων για τη ζημία που υπέστησαν λόγω της μειωμένης επιβατικής κίνησης σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών των καυσίμων, καθώς και με τις οφειλές των €50 εκατ. για την εκτέλεση δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας, κυρίως για την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της χώρας, ζήτησε με επιστολή του προς τον υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ). Όπως επισημαίνεται στην επιστολή, η επιβατική κίνηση το πρώτο εξάμηνο του 2021 θα είναι μικρότερη αυτής του 2020, τόσο στις ακτοπλοϊκές γραμμές όσο και στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας.

Σε ότι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα σημειώνουμε για το 2021 την αύξηση των τιμών των καυσίμων η οποία θα επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα του 2021. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μέσος όρος της τιμής του 380cst/Rotterdam για το πρώτο εξάμηνο του 2021 έχει αυξηθεί κατά 64% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2020. Μάλιστα, εκτιμάται πως στο τέλος του χρόνου, η μέση τιμή θα είναι αυξημένη κατά 60%-70% σε σχέση με το 2020, επιβαρύνοντας σημαντικά τις ήδη πληγείσες εταιρείες λόγω της πανδημίας. Το παροδικό ευχάριστο κλίμα της αυξημένης θερινής κίνησης ίσως να μην είναι αρκετό για να καλύψει τα συνδυαστικά αυξανόμενα κόστη του έτους που διανύουμε.

380cst bunker prices, Rotterdam	
	US\$/Tonne
1ο εξάμηνο 2020	\$226.09
1ο εξάμηνο 2021	\$369.98
Διαφορά (%)	64%

Από την πλευρά της η πολιτεία υλοποίησε κάποιες σημαντικές νομοθετικές παρεμβάσεις, όπως το σχέδιο νόμου «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο νησιωτικό χώρο». Σύμφωνα με το Υπουργείο πρόκειται για μια ολιστική στρατηγική προσέγγιση με συγκεκριμένα αναπτυξιακά χρηματοδοτικά εργαλεία. Αυτά αναμένει με αγωνία η ίδια η αγορά η οποία είναι υποχρεωμένη να οδηγηθεί σε νέες επενδύσεις.

Ο νόμος 4770/2021 προβλέπει την κατάρτιση έως τον Αύγουστο του 2021, της Εθνικής Στρατηγικής για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο, αποτελώντας τον «οδικό χάρτη» της χώρας για τις αναγκαίες πολιτικές και χρηματοδοτήσεις προς το νησιωτικό χώρο. Επιπλέον προβλέπει τη δημιουργία τριών

στοχευμένων χρηματοδοτικών εργαλείων μόνιμου χαρακτήρα που θα αφορούν τη διασφάλιση χρηματοδότησης κρίσιμων δημοσίων υποδομών και λειτουργιών (λιμάνια, διαχείριση νερού, ακτοπλοϊκές συνδέσεις κα) είτε τη διάθεση ειδικών προγραμμάτων για παροχή κινήτρων διατήρησης λειτουργίας μικρών -κυρίως οικογενειακών- επιχειρήσεων στα νησιά της χώρας.

Παράλληλα, το νέο πλαίσιο επενδύει σημαντικά στη λεγόμενη «συμμετοχική» διακυβέρνηση, δίνοντας κίνητρα στο δημόσιο διάλογο των φορέων των νησιών και την προαγωγή συνεργασιών, μέσω της σύστασης του Εθνικού Μητρώου Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας.

Όπως αποδεικνύεται από την οικονομική ανάλυση που περιλαμβάνεται στη Μελέτη, η απώλεια του μεταφορικού έργου επιβατών μετριάστηκε από τη μεταφορική κίνηση των εμπορευμάτων. Η εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics αντιμετώπισαν πολλές προκλήσεις την περίοδο της πανδημίας για την εύρυθμη τροφοδοσία και λειτουργία της αγοράς. Οι κλάδοι αυτοί έπρεπε να ανταποκριθούν επαρκώς στις ανάγκες κάτω από τις συγκεκριμένες εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες.

Καταδεικνύεται ότι προκειμένου να λειτουργήσει η εφοδιαστική αλυσίδα, η εγχώρια λιμενική βιομηχανία οφείλει να ανταποκριθεί. Η εκκίνηση των διαγωνισμών αξιοποίησης των περιφερειακών λιμένων αποτελεί το σπουδαιότερο γεγονός. Μετά τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, σε ιδιώτες οδηγούνται τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης (πώληση του 67%), της Καβάλας (υπο-παραχώρηση τμήματος του λιμένα Φίλιππος Β' για 40 χρόνια) και της Ηγουμενίτσας (πώληση του 67%) τα οποία προσελκύουν αξιοσημείωτο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος αποτελεί η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού στόλου. Σύμφωνα με σχετική μελέτη του NEE και του ΣΕΕΝ, το 2030 η ηλικία του 32,7% του Ακτοπλοϊκού στόλου θα είναι μεγαλύτερη των 40 ετών, με 18 πλοία να είναι μεγαλύτερης ηλικίας των 50 ετών. Χαρακτηριστικό της γήρανσης του στόλου είναι ότι το σύνολο του στόλου είναι άνω των 7 ετών με διάμεση ηλικία τα 25 έτη. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι στα επόμενα 10 χρόνια θα πρέπει να αντικατασταθεί το 50% του υφιστάμενου στόλου με την υπόθεση ότι το κόστος συντήρησης για πλοία άνω των 35 ετών αυξάνει απαγορευτικά. Δεδομένου ότι στη Διεθνή αγορά δεν διατίθενται προς πώληση πλοία μικρότερης ηλικίας και κατάλληλα για τις Ακτοπλοϊκές μας γραμμές, η μόνη λύση για την ανανέωση του στόλου είναι η κατασκευή νέων πλοίων το κόστος των οποίων είναι υψηλό κυρίως λόγω των νέων περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ενώ ο χρόνος κατασκευής ξεπερνά τα 2-3 χρόνια. Στο σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης υπάρχει πρόβλεψη €1 εκατ. για την ολοκλήρωση της μελέτης στην οποία θα αποτυπώνονται και οι συνολικές ανάγκες αλλά και οι δυνατότητες χρηματοδότησης των ναυπηγήσεων.

Με βάση αναλύσεις της XRTC Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, τα απαιτούμενα κεφάλια της ανανέωσης και αναβάθμισης του στόλου την επόμενη δεκαετία κυμαίνονται μεταξύ €2,6 με €3 δις ευρώ ενώ επιπρόσθετα χρειάζονται άνω των €100 εκατ. για την αναβάθμιση του στόλου στα νεότερα πλοία. Αυτά τα ποσά είναι από μόνα τους μεγάλα και αποτελούν πρόκληση για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία η οποία έχει αποκτήσει μια αναπτυξιακή δυναμική με την επενδυτική είσοδο πεπειραμένων ναυτιλιακών επενδυτών. Η αναγκαιότητα των νέων κατασκευών αλλά και η προτίμηση των Ελλήνων ακτοπλόων στην κατασκευή και επισκευή πλοίων στη χώρα μας θα ωθήσει και θα επιταχύνει την έναρξη της ναυπηγικής δραστηριότητας με πρόβλεψη να ξεκινήσουν νέες κατασκευές εντός 3ετίας. Διατρέχουμε λοιπόν μία δεκαετία η οποία ξεκίνησε με τα οδυνηρά προβλήματα της πανδημίας χωρίς αυτά να έχουν λυθεί ακόμα κι άλλα πολύ σοβαρά προβλήματα για τα οποία πρέπει άμεσα να βρεθούν λύσεις.

Η δεκαετία αυτή, που έχει ορίζοντα το 2030 αποτελεί ένα διάστημα ευκαιριών για τις εταιρίες του κλάδου ώστε να προσαρμοστούν στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον. Οι ευκαιρίες αυτές προκύπτουν από τα χρηματοδοτικά εργαλεία που παρέχει η Ε.Ε. στα πλαίσια της πολιτικής της αναφορικά με το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη καθώς και με τη διάθεση της Ελληνικής Πολιτείας να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια διατήρησης της συνοχής του νησιωτικού χώρου με την ηπειρωτική Ελλάδα. Άλλη μια ευκαιρία αποτελούν τα νέα πρότυπα ESG τα οποία στο άμεσο μέλλον θα επιβάλλουν την αλλαγή κουλτούρας λειτουργίας και νέων μοντέλων διοίκησης των εταιριών. Η εξοικείωση και συμμόρφωση με τις νέες αυτές πρακτικές σε μεγάλο βαθμό θα καθορίσει και τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών καθώς μεταξύ άλλων θα επηρεάζεται η πρόσβαση σε κεφάλαια και το κόστος αυτών.

Η Ελληνική Ακτοπλοΐα βρίσκεται πλέον σε ένα περιβάλλον ανατροπών. Τεχνολογικά όλοι προσπαθούν να προβλέψουν τα «ιδανικά» καύσιμα που θα τους επιτρέπουν τη λειτουργία του στόλου τις επόμενες δεκαετίες, διαχειριστικά οι εταιρίες είναι υποχρεωμένες να στραφούν σε νέες μορφές διαχείρισης σεβόμενες την αειφόρα ανάπτυξη, τη διαφάνεια και την κοινωνική ευθύνη και οικονομικά οφείλουν να κοιτάζουν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον νέων επενδυτών, ικανών να αντιληφθούν τις πολλές ευκαιρίες που αναμένεται να παρουσιαστούν με τη λήξη της πανδημίας. Η προβλεπόμενη αναγκαιότητα της πιστωτικής στήριξης της αγοράς σε επίπεδο όχι μόνο εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό προσδίδει μία νέα αισιοδοξία.

Σε αυτό το περιβάλλον δεν μπορούν να συγχωρεθούν λάθη αφού υπάρχουν εχέγγυα επιτυχίας που ξεκινούν από την ίδια την επιτυχημένη ιστορία του κλάδου και της συνεχούς προσφοράς του στο κοινωνικό σύνολο. Από εκεί αντλείται και η υποχρέωση της πολιτείας για την στήριξή του.



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/>