

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Λογιστική και
Χρηματοοικονομική**



**Master of Science (M.Sc)
in Accounting and Finance**

Μεταπτυχιακή Διατριβή

**«ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ
COVID 19 ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ 14
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ
FRAPORT GREECE»**

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ: ΚΑΨΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

A.M. 8083202002022

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΡ ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΑΓΟΡΑΚΗ

Διατριβή υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου. Η παρούσα διατριβή αποτελεί μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική

Καλαμάτα, Αύγουστος 2022

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Λογιστική και
Χρηματοοικονομική**



**Master of Science (M.Sc)
in Accounting and Finance**

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Δρ Μαρία-Ελένη Αγοράκη
Επίκουρος Καθηγήτρια, Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής,
Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Δρ Ηλίας Μακρής
Καθηγητής, Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής, Πανεπιστήμιο
Πελοποννήσου

Δρ Βασίλειος Γιαννόπουλος
Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής,
Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Ο Καψής Βασίλειος

δηλώνω υπεύθυνα ότι:

- 1)** Είμαι ο κάτοχος των πνευματικών δικαιωμάτων της πρωτότυπης αυτής εργασίας και από όσο γνωρίζω η εργασία μου δε συκοφαντεί πρόσωπα, ούτε προσβάλλει τα πνευματικά δικαιώματα τρίτων.

- 2)** Αποδέχομαι ότι το Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής μπορεί, χωρίς να αλλάξει το περιεχόμενο της εργασίας μου, να τη διαθέσει σε ηλεκτρονική μορφή μέσα από τη ψηφιακή Βιβλιοθήκη του Ιδρύματος, να την αντιγράψει σε οποιοδήποτε μέσο ή/και σε οποιοδήποτε μορφότυπο καθώς και να κρατά περισσότερα από ένα αντίγραφα για λόγους συντήρησης και ασφάλειας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν και με παρότρυναν να ολοκληρώσω τη Διπλωματική μου Εργασία στα πλαίσια των σπουδών μου στο ΠΜΣ «Λογιστική και Χρηματοοικονομική» του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοίκησης του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

Κατ' αρχήν, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα καθηγήτριά μου Δρ Μαρία – Ελένη Αγοράκη για την καθοδήγηση κατά τη διάρκεια της συγγραφής της Διπλωματικής μου. Με βοήθησε και με κατεύθυνε σε σωστές εκτιμήσεις. Μέσα από τις γνώσεις που μου μετέδωσε και τις πολύτιμες επισημάνσεις της κατάφερα πραγματικά να εξελιχθώ. Είναι τιμή μου που συνεργαστήκαμε.

Επίσης, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους διδάσκοντες καθηγητές μου Δρ Οδυσσέα Σπηλιόπουλο, Δρ Στέφανο Γιακουμάτο, Δρ Σταύρο Σταυρόγιαννη, Δρ Ηλία Μακρή, Δρ Βασίλη Μπαμπαλό, Δρ Βασίλη Γιαννόπουλο, Δρ Αδαμάντιο Συρμαλόγλου και Δρ Γεώργιο Μαυριδόγλου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν στα μαθήματα. Οι γνώσεις που αποκόμισα αποτελούν σπουδαίο κεφάλαιο. Θα ήθελα να συγχαρώ το ήθος τους και την άψογη παρουσία τους κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στη σύζυγό μου Πένυ, στους γονείς μου Λεωνίδα και Ουρανία και στα αδέρφια μου Γεωργία και Χρήστο για τη στήριξη που μου παρείχαν και την παρότρυνσή τους να συνεχίσω παρ' όλες τις δυσκολίες. Σας ευχαριστώ ολόψυχα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
ABSTRACT.....	10
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ / ΠΙΝΑΚΩΝ.....	12
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	13
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ.....	14
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Ο ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ.....	17
1.1 Εισαγωγικά στοιχεία.....	17
1.2 Ιστορική εξέλιξη των αερομεταφορών.....	18
1.3 Ο αεροπορικός τομέας προ πανδημίας COVID 19.....	19
1.4 Ο αεροπορικός κλάδος στην Ελλάδα	20
1.4.1 Ιστορικό υπόβαθρο.....	20
1.4.2 Το ελληνικό κύκλωμα αεροδρομίων	22
1.4.3 Η κίνηση στα ελληνικά αεροδρόμια προ πανδημίας COVID 19.....	23
1.5 Ερευνητικά ερωτήματα- στόχοι.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ FRAPORT GREECE.....	26
2.1 Ιδιωτικοποίηση αεροπορικού κλάδου στην Ελλάδα.....	26
2.2 Προφίλ Fraport AG.....	28
2.3 Κοινοπραξία Fraport Greece.....	29
2.4 PEST Ανάλυση.....	30
2.5 Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια.....	32
2.6 Ερευνητικά ερωτήματα - στόχοι.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	40
3.1 Είδη πρωτογενών ερευνών.....	40
3.2 Πρώτο σκέλος έρευνας – δευτερογενής ποιοτική έρευνα.....	41
3.3 Δεύτερο σκέλος έρευνας – χρηματοοικονομική ανάλυση.....	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Ο ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID

19	46
4.1 Επιπτώσεις σε διεθνές επίπεδο.....	46
4.1.1 Μείωση πτήσεων.....	46
4.1.2 Οικονομικές επιπτώσεις.....	47
4.2 Αναληφθέντα μέτρα.....	50
4.2.1 Κυβερνητικά μέτρα.....	50
4.2.2 Πρωτοβουλίες αεροπορικών εταιρειών.....	51
4.3 Επιπτώσεις στην Ελλάδα.....	53
4.3.1 Ελάττωση αεροπορικής κίνησης.....	53
4.3.2 Οικονομικό αντίκτυπο.....	54
4.3.3 Πρωτοβουλίες αντιμετώπισης.....	55
4.4 Η μετά COVID 19 εποχή στις αερομεταφορές.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ FRAPORT GREECE.....58

5.1 Εισαγωγικά στοιχεία.....	58
5.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	60
5.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας.....	60
5.2.2 Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης.....	62
5.2.3 Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας.....	64
5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	66
5.3.1 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού.....	66
5.3.2 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων.....	69
5.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας.....	72
5.4.1 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού.....	72
5.4.2 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων.....	74
5.4.3 Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους.....	77
5.5 Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας.....	80
5.5.1 Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης.....	80

5.5.2	Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας ή Ολικής Ικανότητας Δανεισμού.....	83
5.2.3	Αριθμοδείκτης Μόχλευσης ή Δανειακής Επιβάρυνσης.....	85
5.6	Συνολική χρηματοοικονομική αποτίμηση.....	87
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	89
6.1	Αερομεταφορές την περίοδο της πανδημίας Covid 19.....	89
6.2	Χρηματοοικονομική ανάλυση της Κοινοπραξίας Fraport Greece.....	91
6.3	Περιορισμοί της μελέτης.....	92
6.4	Προτάσεις για μελλοντική έρευνα.....	93
6.5	Επίλογος.....	94
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Λογιστική και Χρηματοοικονομική» του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομική της Σχολής Διοίκησης του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου και προσεγγίζει το ζήτημα των συνεπειών της πανδημίας Covid 19 στον κλάδο των αερομεταφορών σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, διερευνά τη χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας Fraport Greece σχετικά με τη διαχείριση 14 Περιφερειακών Ελληνικών Αεροδρομίων. Αρχικά, γίνεται προσπάθεια να μελετηθεί το ζήτημα των αερομεταφορών σε ότι αφορά τους προσδιοριστικούς παράγοντες, το ιστορικό υπόβαθρο, την αεροπορική βιομηχανία, και τη διάρθρωση της αεροπορικής αγοράς στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια, αναλύεται εκτενώς το προφίλ της Κοινοπραξίας Fraport Greece. Πρώτα πρώτα, γίνεται αναφορά στα χαρακτηριστικά και το ιστορικό υπόβαθρο της ιδιωτικοποίησης του αεροπορικού κλάδου στην Ελλάδα. Έπειτα, πραγματοποιείται αναλυτική παρουσίαση της μητρικής εταιρείας Fraport AG. Η Κοινοπραξία Fraport Greece αποτελείται από τρεις Εταιρείες. Οι δύο έχουν ως σκοπό τη διαχείριση των παραχωρημένων Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων και η τρίτη αποτελεί ουσιαστικά την εταιρεία υποστήριξής τους. Επιπλέον, παρουσιάζονται αναλυτικά τα 14 Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα οποία έχουν παραχωρηθεί από το Ελληνικό Κράτος στην Κοινοπραξία.

Σχετικά με το πρώτο σκέλος του ζητήματος που διερευνά η συγκεκριμένη μελέτη, κατ' αρχήν καταγράφονται οι επιπτώσεις της πανδημίας Covid 19 για τον κλάδο των αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο. Αναπτύσσονται εκτενώς οι συνέπειες τόσο στον αριθμό των πτήσεων, όσο και το οικονομικό αντίκτυπο και αναλύονται διεξοδικά τα αναληφθέντα μέτρα των κυβερνήσεων και των αεροπορικών εταιρειών διεθνώς για την καταπολέμηση των αρνητικών αποτελεσμάτων. Έπειτα, προσεγγίζεται το συγκεκριμένο

ζήτημα σε εθνικό επίπεδο. Τονίζεται η ελάττωση της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα και γίνεται εκτενή αναφορά στις οικονομικές επιπτώσεις για τον εγχώριο αεροπορικό κλάδο. Επιπρόσθετα, αναπτύσσονται λεπτομερώς οι πρωτοβουλίες τις οποίες ανέλαβε η Ελληνική Κυβέρνηση για την ενδυνάμωση του ελληνικού αεροπορικού τομέα. Τέλος, επιχειρείται η καταγραφή μελλοντικών προβλέψεων για την εξέλιξη των αερομεταφορών τα επόμενα χρόνια.

Το δεύτερο σκέλος της συγκεκριμένης μελέτης ασχολείται με την χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας Fraport Greece. Η εξεταζόμενη περίοδος αφορά τα χρόνια από την έναρξη της λειτουργίας της έως σήμερα, συμπεριλαμβανομένων των ετών της πανδημίας Covid 19. Επιλέγονται συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες, οι οποίοι υπολογίζονται χρησιμοποιώντας δεδομένα από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς της Κοινοπραξίας. Τα αποτελέσματα απεικονίζονται διαγραμματικά και εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα. Κλείνοντας τη συγκεκριμένη μελέτη, καταγράφονται τα σπουδαιότερα αποτελέσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και παραθέτονται προτάσεις βελτίωσης της χρηματοοικονομικής της εικόνας.

Σε ότι αφορά τη μεθοδολογία της έρευνας για το πρώτο σκέλος της μελέτης, ακολουθήθηκε δευτερογενή ποιοτική έρευνα σχετικά με την πορεία του αεροπορικού κλάδου κατά την περίοδο της πανδημίας Covid 19. Πραγματοποιήθηκε εκτενής βιβλιογραφική έρευνα τόσο σε ελληνική όσο και σε διεθνή βιβλιογραφία. Σχετικά με την χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας Fraport Greece, η μέθοδος που επιλέγεται είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση με τη χρήση αριθμοδεικτών. Υπολογίζονται και μελετούνται για την εξαγωγή συμπερασμάτων αριθμοδείκτες ρευστότητας, δραστηριότητας, αποδοτικότητας και διάρθρωσης κεφαλαίων.

Λέξεις κλειδιά : Αερομεταφορές, Πανδημία COVID 19, Περιφερειακά Αεροδρόμια, Χρηματοοικονομική Ανάλυση, Κοινοπραξία Fraport Greece.

ABSTRACT

This Master's Dissertation is devised for the Master Educational Program "Accounting and Finance" of the Department "Accounting and Finance" of University of the Peloponnese and deals with the issue of the consequences of Pandemic COVID 19 in the air transport. Moreover, this dissertation investigates the financial analysis of Consortium Fraport Greece in regard to the management of 14 Regional Greek Airports. Firstly, is attempted to be considered the issue of air transport regarding the attributive factors, the historical background and the Greek air industry.

Furthermore, is getting analyzed the profile of Consortium Fraport Greece. Initially, are being reported the characteristics and the historical background of privatization of air transport in Greece. Moreover, is getting place an analytic presentation of mother company Fraport AG. The Consortium Fraport Greece consists of three companies. Two of them deal with the management of the Greek Regional Airports, and the other one is the company which supports the other two.

In regard to the first stage of the issues that this dissertation investigates, first of all are getting written down the consequences of Pandemic COVID 19 for the air transport globally. Consequences in the number of flights and in the economic growth are getting analyzed. Moreover, are getting wide analysis the government's and air companies' measures for treatment of pandemic's negative results globally. Afterwards, this issue is getting approached regarding Greek air transport. The decrease of air transportation in Greece and the economic consequences of pandemic COVID 19 are written down. Furthermore, the Greek government's measures to deal with the negative results of pandemic COVID 19 in air transport are being analyzed. Finally, future expectations about air transport are getting drawn.

The second stage of the issues that this dissertation investigates, deals with the financial analysis of Consortium Fraport Greece. The period that is getting investigated is from the inception of the Consortium until today. This period includes the years of pandemic COVID 19. For the financial analysis, specific economic factors are selected, which are counted using the annual balance sheets of the Consortium. The results are getting represented through graphs and useful conclusions are being reached. Finishing this dissertation, the most important results of the financial analysis are written down and suggestions for improvement of the financial status of the Consortium are proposed.

In respect to the investigation methodology of the first stage of this dissertation, secondary quality investigation was used in regards to the progression of air transport during the period of pandemic COVID 19. Wide bibliographic investigation in global and Greek bibliography is accomplished. Regarding the financial analysis of Consortium Fraport Greece, financial analysis using financial factors is chosen. Financial factors of volatility, activity, efficiency and capital structure are counted and investigated.

Keywords: Air Transport, Pandemic COVID 19, Regional Airports, Financial Analysis, Consortium Fraport Greece.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ / ΠΙΝΑΚΩΝ

Εικόνα 1: Ελληνικά Αεροδρόμια.....	23
Εικόνα 2: Οι παραχωρημένοι Κρατικοί Αερολιμένες.....	33
Εικόνα 3: Σύγκριση πτήσεων 1-1-20 και 30-4-20.....	47
Πίνακας 1: Αεροδρόμια παραχωρημένα στη Fraport Greece.....	33
Πίνακας 2: Σενάρια εξέλιξης RPK.....	57
Πίνακας 3: Σενάρια εξέλιξης FTK.....	58
Πίνακας 4: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας 2016-2020.....	60
Πίνακας 5: Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης 2016-2020.....	63
Πίνακας 6: Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας 2016-2020.....	65
Πίνακας 7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού 2016-2020.....	67
Πίνακας 8: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων 2016-2020.....	70
Πίνακας 9: Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2016-2020.....	72
Πίνακας 10: Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2016-2020.....	75
Πίνακας 11: Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους 2016-2020.....	78
Πίνακας 12: Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης 2016-2020.....	81
Πίνακας 13: Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας 2016-2020.....	83
Πίνακας 14: Αριθμοδείκτης Μόχλευσης 2016-2020.....	86

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις ανά μήνα 2016-2017.....	24
Διάγραμμα 2: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις 2017.....	25
Διάγραμμα 3: Η αεροπορική κίνηση διαχρονικά.....	48
Διάγραμμα 4: Η μείωση πτήσεων από 1-1-20 έως 30-11-20.....	49
Διάγραμμα 5: Σύγκριση επιβατικών πτήσεων και πτήσεων Cargo 1-11-19 έως 1-5-20..	52
Διάγραμμα 6: Γενική Ρευστότητα 2016-2020.....	61
Διάγραμμα 7: Κεφάλαιο Κίνησης 2016-2020.....	63
Διάγραμμα 8: Ειδική Ρευστότητα 2016-2020.....	65
Διάγραμμα 9: Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ενεργητικού 2016-2020.....	68
Διάγραμμα 10: Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων 2016-2020.....	70
Διάγραμμα 11: Αποδοτικότητα Ενεργητικού 2016-2020.....	73
Διάγραμμα 12: Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων 2016-2020.....	76
Διάγραμμα 13: Καθαρό Περιθώριο Κέρδους 2016-2020.....	79
Διάγραμμα 14: Κεφαλαιακή Διάρθρωση 2016-2020.....	81
Διάγραμμα 15: Φερεγγυότητα 2016-2020.....	84
Διάγραμμα 16: Μόχλευση 2016-2020.....	86

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

Ελληνικά

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΔΑΑ	Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
ΑΠΑ	Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας
ΤΑΙΠΕΔ	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
ΣΕΤΕ	Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΙΝΣΕΤΕ	Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΣΔΙΤ	Σύμπραξη Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα

Διεθνή

GDP	Gross Domestic Product
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
LCC	Low Cost Carrier
FIR	Flight Information Region
ECAC	European Civil Aviation Conference
WTO	World Tourism Organization
ERA	European Region Airlines Association

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος των αερομεταφορών προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα σε μία περιοχή σε ότι αφορά την ευημερία της, εφόσον τη συνδέει με άλλες περιοχές τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού με το ταχύτερο και ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς. Οι αερομεταφορές αποτελούν δυναμικό τομέα της οικονομικής ανάπτυξης μίας περιοχής και διεθνώς διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην εν γένει οικονομική ανάπτυξη. Παγκοσμίως έχει αναπτυχθεί ένα τεράστιο δίκτυο αεροδρομίων το οποίο συνδέει κάθε περιοχή του πλανήτη με τον υπόλοιπο κόσμο. Ιδίως στη χώρα μας είναι ουσιαστικά αδύνατο, λόγω γεωγραφικού ανάγλυφου, να υπάρξει οδική σύνδεση με μεγάλο αριθμό χωρών του εξωτερικού. Επομένως, η ύπαρξη αεροπορικής σύνδεσης σε μία περιοχή αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την πολυεπίπεδη ανάπτυξή της (Doganis, 2010).

Η εμφάνιση της πανδημίας Covid 19, όμως, προξένησε σοβαρό πλήγμα στις αερομεταφορές διεθνώς. Από τους πρώτους μήνες του 2020 ξεκίνησαν τα κράτη ανά την υφήλιο να λαμβάνουν μέτρα αποστασιοποίησης των πολιτών με στόχο την καταπολέμηση της πανδημίας. Ελήφθησαν αυστηροί ταξιδιωτικοί περιορισμοί σε παγκόσμιο επίπεδο, πράγμα που οδήγησε στην αισθητή μείωση των πτήσεων. Χαρακτηριστικό είναι ότι η συνολική μείωση των αεροπορικών μετακινήσεων ανήλθε στο 60% σε σχέση με το 2019 (ICAO, 2022). Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αισθητή μείωση των εσόδων των αεροπορικών εταιρειών. Οι περισσότερες εταιρείες του κλάδου βρέθηκαν σε δυσμενή θέση και οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο ανέλαβαν μέτρα για την υποστήριξη τους.

Στη χώρα μας η επιρροή των ταξιδιωτικών περιορισμών κατέστη σφοδρότερη λόγω και του σημαντικού αριθμού επιβατών, οι οποίοι επισκέπτονται τη χώρα για τουρισμό. Ο εγχώριος αεροπορικός τομέας υπέστη σοβαρές επιπτώσεις από την ισχυρή ελάττωση των αεροπορικών μετακινήσεων στα Ελληνικά Αεροδρόμια. Σύμφωνα με την ΥΠΑ (2021), η συνολική αεροπορική επιβατική κίνηση (εσωτερικού – εξωτερικού) στην Ελλάδα το 2020 κυμάνθηκε στα 19,7 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας πτώση 69,3% σε σχέση με το 2019. Ουσιαστικά τα επίπεδα διακίνησης επιβατών επέστρεψαν σε

αριθμούς προ 30ετίας. Επιπλέον, οι εγχώριες εταιρείες αερομεταφορών βρέθηκε σε δεινή θέση, ενώ η Ελληνική Κυβέρνηση έλαβε μέτρα ενδυνάμωσης των αεροπορικών εταιρειών και εν γένει του αεροπορικού κλάδου.

Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι αφενός να ασχοληθεί με τη διερεύνηση των οικονομικών συνεπειών και του αντίκτυπου της πανδημίας COVID 19 στις αερομεταφορές. Είναι σημαντικό να μελετηθεί ποσοτικά σε ποιο βαθμό επηρεάστηκαν οι εταιρείες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών και η λειτουργία των αεροδρομίων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID 19, από το Νοέμβριο 2019 έως σήμερα. Ακόμη, είναι ενδιαφέρον να καταγραφούν τα μέτρα που έλαβαν κατά κύριο λόγο οι κυβερνήσεις ανά τον κόσμο για τον περιορισμό των αρνητικών οικονομικών συνεπειών και πως διαχειρίστηκαν το γεγονός οι μεγάλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες διεθνώς, αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Εκτός των άλλων, η συγκεκριμένη μελέτη καλείται να καταγράψει πως αναμένεται να επηρεαστεί ο αεροπορικός κλάδος στο μέλλον σύμφωνα με τις προβλέψεις των διεθνών αεροπορικών φορέων για την εξέλιξη του αεροπορικού κλάδου μετά το πέρας της πανδημίας COVID 19.

Το δεύτερο σκέλος της έρευνας της συγκεκριμένης μελέτης στοχεύει στη χρηματοοικονομική αποτίμηση μίας εταιρείας του εγχώριου αεροπορικού κλάδου: της Κοινοπραξίας Fraport Greece. Αρχικά, είναι σημαντικό να ερευνηθεί μέσω στατιστικών δεδομένων πως εξελίχθηκε η αεροπορική κίνηση στα 14 Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η Κοινοπραξία. Εξάλλου, είναι ενδιαφέρον να αναλυθεί η αεροπορική κίνηση την τελευταία διετία λόγω των αεροπορικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Μέσω της επεξεργασίας των οικονομικών καταστάσεων της Κοινοπραξίας επιχειρείται χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων της. Επιλέγονται και αναλύονται συγκεκριμένοι οικονομικοί αριθμοδείκτες της όπως αριθμοδείκτες ρευστότητας, δραστηριότητας, αποδοτικότητας και διαρθρώσεως κεφαλαίου – βιωσιμότητας για την περίοδο 2016-2020.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ο ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ

1.1 Εισαγωγικά στοιχεία

Αναμφισβήτητα, σε όλες τις φάσεις εξέλιξης του ανθρωπίνου είδους, η εξέλιξη των μεταφορών διαδραμάτισε ρόλο υψίστης σπουδαιότητας. Συνέβαλαν αρχικά στην εξυπηρέτηση των βασικών αναγκών για την επιβίωση, ενώ έπειτα αποτέλεσαν σημαντική παράμετρος για την εξέλιξη της βιομηχανίας και την παραγωγική ανάπτυξη της οικονομίας (Κασσίμη, 2018). Επιπλέον, η σπουδαιότητα των μεταφορών επιτελεί σημαντικό ρόλο στην οικονομική άνθιση των κρατών μετά τη λήξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Εκείνη την περίοδο εξελίχθηκε σε εργαλείο ελάττωσης των ανισοτήτων, τόσο κοινωνικών όσο και περιφερειακών. Επιπρόσθετα, η ισχυρή ανάπτυξη της οικονομίας των τελευταίων δεκαετιών διεθνώς, ειδικά στις αναπτυγμένες χώρες, προώθησε τη βελτίωση της ποιότητας και την εξέλιξη των μεταφορικών μέσων. Σε αυτό έπαιξε ρόλο και η εξέλιξη της τεχνολογίας κατά το δεύτερο μισό του προηγούμενου αιώνα (Doganis, 2010).

Είναι γεγονός ότι ο αεροπορικός κλάδος και οι αερομεταφορές αποτελούν τον τρόπο μεταφοράς ο οποίος αναπτύσσεται ταχύτερα από τους υπόλοιπους. Η ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας αυξάνεται με κατά μέσο όρο διπλάσιο ρυθμό σε σχέση με το Παγκόσμιο ΑΕΠ (GDP) (Doganis, 2005). Εκτός των άλλων, ο αεροπορικός τομέας καθίσταται σημαντική παράμετρο επιρροής τόσο του κλάδου του τουρισμού όσο και του εμπορίου (Song & Yeo, 2017). Η ανάπτυξή τους σχετίζεται άμεσα με την ανάπτυξη του αεροπορικού κλάδου. Ιδίως στη χώρα μας, λόγω γεωγραφικής θέσης και του γεγονότος ότι ο κλάδος του τουρισμού αποτελεί σημαντικό τομέα της συνολικής οικονομικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων από και προς το εξωτερικό γίνεται κατά κύριο λόγο με εναέρια μέσα (Σίδερη, 2003).

Σε αυτή την ενότητα θα επιχειρηθεί να αναλυθεί εκτενώς ο αεροπορικός κλάδος. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει αναφορά στο ιστορικό υπόβαθρο και την εξέλιξη των αερομεταφορών διαχρονικά. Στη συνέχεια, αναλύονται η δομή και η διάρθρωση της

αεροπορικής βιομηχανίας, οι αρχές διαχείρισης και οι κανονισμοί οι οποίοι ρυθμίζουν τον κλάδο των αερομεταφορών. Τέλος, γίνεται εκτενής αναφορά στον τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα και καταγράφονται τα ερευνητικά ερωτήματα – στόχοι της συγκεκριμένης μελέτης σχετικά με τον αεροπορικό κλάδο.

1.2 Ιστορική εξέλιξη των αερομεταφορών

Από την αρχαιότητα καταγράφονται προσπάθειες του ανθρώπου να ξεκολλήσει από το έδαφος και να πετάξει. Στην αρχαιοελληνική μυθολογία κυριαρχεί ο μύθος του Ίκαρου και του Δαίδαλου. Ο Δαίδαλος και ο γιός του ο Ίκαρος κατασκεύασαν φτερά από κερί με στόχο να δραπετεύσουν από τα Μινωικά ανάκτορα στην Κρήτη. Με αυτό τον τρόπο κατάφεραν να πετάξουν πάνω από το Αιγαίο Πέλαγος και να κερδίσουν την ελευθερία τους (Αβραμόπουλος, 2011). Έπειτα, η πιο σημαντική προσπάθεια δημιουργίας ιπτάμενου μέσου πραγματοποιήθηκε από τον Αρχύτα τον Ταραντίνο. Ο Αρχύτας κατάφερε στον Τάραντα της Κάτω Ιταλίας το 405 π.Χ., να κατασκευάσει ιστορικά την πρώτη ιπτάμενη μηχανή. Ιπτάμενη περιστερά την ονόμασε, ενώ το μειονέκτημά της ήταν ότι όταν έπεφτε στο έδαφος δεν είχε τη δυνατότητα να ξαναπετάξει.

Το 1496, πολλά χρόνια αργότερα, ο Leonardo da Vinci, σημαντικός ζωγράφος και μηχανικός, κατασκευάζει ένα μοντέλο ιπτάμενης μηχανής. Όμως, κατά τη δοκιμή του, παρότι απογειώνεται, καταρρέει έπειτα από κάποιες εκατοντάδες μέτρα. Μεταγενέστερα, στις αρχές του 1800, πραγματοποιήθηκαν πολλές προσπάθειες κατασκευής ιπτάμενων μέσων, όπως από το Βρετανό μηχανικό Sir George Cayley, οι οποίες απέτυχαν λόγω της αδυναμίας κατασκευής ισχυρών μηχανικά μοντέλων. Οφείλεται να καταγραφεί ότι ο Γάλλος μηχανικός πραγματοποίησε την πιο επιτυχημένη προσπάθεια, αφού το 1890 με ένα ιδιότυπο ελικοφόρο μονοπλάνο κατόρθωσε να επιτύχει μία μερικών δεκάδων μέτρων υποτυπώδης πτήση (Encyclopaedia Britannica, 2018).

Αναμφισβήτητα, το σπουδαιότερο έργο στην προσπάθεια του ανθρώπου να πετάξει επιτέλεσαν οι αδερφοί Wright. Στις αρχές του 1900 πειραματίστηκαν πάνω σε ιπτάμενες κατασκευές τύπου χαρταετών και σε επανδρωμένα ανεμόπτερα. Έπειτα, κατασκεύασαν

έναν ελαφρύ κινητήρα με δύο έλικες, τον οποίο ενσωμάτωσαν σε ένα δίπλανο και το ονόμασαν “Flyer 1”. Με το συγκεκριμένο αεροσκάφος στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 αρχικά ο Orville Wright και ύστερα αδερφός του Wilbur πραγματοποίησαν στο Kitty Hawk της Βόρειας Καρολίνας τέσσερις πτήσεις διάρκειας δώδεκα, δεκατριών, δεκαπέντε και πενήντα εννέα δευτερολέπτων. Η μέγιστη διανυόμενη απόσταση ανήλθε στα 260 μέτρα κατά τη διάρκεια της τελευταίας πτήσης (Jakab, 1990). Ουσιαστικά, οι τέσσερις αυτές πτήσεις καθίστανται οι πρώτες πραγματικά ελεγχόμενες πτήσεις με κινητήρα στην ιστορία της αεροπορίας.

Μεταγενέστερα, με το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου πραγματοποιείται ισχυρή ανάπτυξη των μετακινήσεων μέσω αεροπλάνων διεθνώς, ιδιαίτερα στη Δυτική Ευρώπη για σκοπούς εμπορικών συναλλαγών και τροφοδοσίας. Λόγω των εξελίξεων στις αεροπορικές μεταφορές κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου, το 1939 καθιερώνεται η υπερατλαντική αεροπορική σύνδεση της Δυτικής Ευρώπης με τις ΗΠΑ και αναπτύσσεται ένα τακτικό δίκτυο αεροπορικών δρομολογίων (Jonsson, 1981). Με τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το 1949 εμφανίζεται το πρώτο αεριωθούμενο αεροσκάφος. Από εκείνη τη στιγμή έχει καταγραφεί αύξηση της χρήσης του αεροπλάνου για εμπορικούς σκοπούς πάνω από 70 φορές έως σήμερα. Στις μέρες μας ο αεροπορικός κλάδος σε συνδυασμό με τον τουριστικό τομέα αποτελεί, μετά το εμπόριο πετρελαίου, το δεύτερο ισχυρότερο τομέα της οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2016 μεταφέρθηκαν 3,7 δισεκατομμύρια επιβάτες μέσω αεροπορικών δρομολογίων διεθνώς, συνεισφέροντας σε υψηλό βαθμό στην άνθιση εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων (IATA Review, 2017).

1.3 Ο αεροπορικός τομέας προ πανδημίας COVID 19

Είναι γεγονός ότι ο αεροπορικός κλάδος πριν την εμφάνιση της πανδημίας COVID 19 παρουσίαζε ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και είχε ισχυρές προοπτικές για μελλοντική επέκταση. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2016 σύμφωνα με ετήσια έκθεση της IATA, μεταφέρθηκαν από την αεροπορική βιομηχανία 3,8 δισεκατομμύρια επιβάτες σε

παγκόσμιο επίπεδο. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία άμεσων εσόδων ύψους 650 δισεκατομμυρίων \$. Εξάλλου, υπολογίζεται ότι την εποχή εκείνη η απασχόληση στον αεροπορικό κλάδο ανήλθε στους 67,7 εκατομμύρια εργαζομένους. Το συνολικό οικονομικό αντίκτυπο στη διεθνή οικονομία άγγιξε τα 3 τρισεκατομμύρια \$. Επιπλέον, ο αριθμός των επιβατών προβλεπόταν να έχει ισχυρή αύξηση της τάξης του 30% κατά τα επόμενα 20 χρόνια (IATA Review, 2017). Επομένως, είναι κατανοητό ότι το οικονομικό αντίκτυπο των αερομεταφορών ήταν σε οικονομική έξαρση και παρουσίαζε σπουδαίες προοπτικές εξέλιξης έως την εμφάνιση της πανδημίας COVID 19.

Επιπρόσθετα, σε ότι αφορά τις εταιρείες του αεροπορικού τομέα, η ανάπτυξη των αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2010 έχει επεκτείνει τον κύκλο εργασιών τους. Η ανάπτυξη είναι ραγδαία και ενισχύεται και από την τάση εξάπλωσης των ταξιδιών σε όλο τον κόσμο. Ειδικά στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Μέσης Ανατολής οι απαιτήσεις για περαιτέρω ανάπτυξη καθίστανται ισχυρές ακόμη και σήμερα παρόλο το αρνητικό αντίκτυπο της πανδημίας COVID 19. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι αεροπορικές εταιρείες προβλεπόταν ότι θα απαιτηθούν 637.000 νέοι πιλότοι, 648.000 τεχνικοί και 839.000 αεροσυννοδοί κατά την περίοδο 2017-2036, σύμφωνα με έκθεση της εταιρείας κατασκευής αεροσκαφών Boeing. Μόνο στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού προβλεπόταν να χρειαστούν περίπου 13.000 νέα αεροσκάφη έως το 2035 (Euronews, 2017). Βεβαίως, οι παραπάνω προβλέψεις αναθεωρήθηκαν λόγω της πανδημίας COVID 19, όπως θα καταγραφεί παρακάτω στη συγκεκριμένη μελέτη.

1.4 Ο αεροπορικός κλάδος στην Ελλάδα

1.4.1 Ιστορικό υπόβαθρο

Στην Ελλάδα η έναρξη του αεροπορικού κλάδου τοποθετείται στο 1931. Πρώτη αεροπορική ελληνική εταιρεία αποτελεί η Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Παρείχε αεροπορικές υπηρεσίες από την 1^η Ιουλίου 1931 έως την 27^η Οκτωβρίου 1940, έως δηλαδή την είσοδο της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μετά

το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις) αναπτύσσει εμπορικές πτήσεις εμπορικού με απαρχή τη 3^η Σεπτεμβρίου του 1946. Το 1947 ιδρύονται τρεις νέες αεροπορικές εταιρείες η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία), η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος) και η Δαίδαλος. Η Δαίδαλος θα σταματήσει τη λειτουργία της το 1950. Από την άλλη, τον Ιούλιο του 1951 οι Τ.Α.Ε., ΕΛΛ.Α.Σ. και Α.Μ.Ε. θα συγχωνευτούν δημιουργώντας την Εθνικά Αεροπορικά Γραμμαί – Τ.Α.Ε. (Λαϊνός, 1999). Σημαντικό ορόσημο για τη μετέπειτα εξέλιξη του αεροπορικού τομέα στην Ελλάδα αποτελεί η 6^η Απριλίου 1957 με την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ο.Α.) από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Η περίοδος που θα ακολουθήσει θα αποδειχτεί ιδιαίτερα επιτυχημένη για την Ο.Α., η οποία θα περιέλθει σε κρατικό έλεγχο το 1975. Η λειτουργία της θα συνεχιστεί σε προνομιακό πλαίσιο έως το 1992.

Έπειτα, η Ευρωπαϊκή Ένωση θεσπίζει την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών ουρανών και η χώρα μας, ως οφείλει, συμμορφώνεται στους νέους κανονισμούς. Πραγματοποιείται η ίδρυση των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών οι οποίες είναι η Αεροπλοΐα Αιγαίου (Aegean Airlines) και η S.E.E.A. (South East European Airlines). Η Ο.Α. έπειτα από μία περίοδο συνεχόμενων ελλειμμάτων και χρεών, θα μετονομαστεί σε Olympic Air και στις 3 Οκτωβρίου 2013 εξαγοράζεται από την Aegean Airlines, η οποία πλέον είναι κυρίαρχη στον ελληνικό αεροπορικό τομέα. Σήμερα, ενεργές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες είναι οι: Aegean Airlines (διαχειρίζεται και τις πτήσεις της Olympic Air), Air Mediterranean, Astra Airlines, Bluebird Airways, Ellinair, Gainjet Aviation, Hermes Airlines, K2 Smartjets, Minoan Air, Olympus Airways, Sky Express και Skygreece Airlines (Airliners, 2018). Ουσιαστικά, εκτός της Aegean Airlines, ανερχόμενη αεροπορική εταιρεία αποτελεί η Sky Express. Πρόσφατα βραβεύτηκε ως η Ταχύτερα Αναπτυσσόμενη Αεροπορική Εταιρεία από τον ευρωπαϊκό σύνδεσμο περιφερειακών αερομεταφορέων (European Regional Airlines Association) (Παπάζογλου, 2017). Ακόμη, υψηλή τροχιά ανάπτυξης παρουσιάζει η Ellinair, η οποία συνδέει αεροπορικά ελληνικές πόλεις κυρίως με χώρες τις Ανατολικής Ευρώπης.

1.4.2 Το ελληνικό κύκλωμα αερολιμένων

Βασική αρμοδιότητα της ΥΠΑ είναι η ίδρυση, η λειτουργία και η μέριμνα για την ανάπτυξη των ελληνικών πολιτικών αεροδρομίων. (Λαγός, 2007). Η Ελλάδα διαθέτει 63 αεροδρόμια με επιστρωμένους διαδρόμους προσαπογείωσης. Στις μέρες μας, 39 λειτουργούν για την πολιτική αεροπορία. Το γεγονός αυτό προσδίδει στη χώρα μας ένα σχετικά υψηλό αριθμό αερολιμένων σε σχέση με τη συνολική έκτασή της. Η κάλυψη των αεροπορικών εγκαταστάσεων αποτελεί το 0,5% της συνολικής γεωγραφικής έκτασης, ενώ η χώρα έρχεται δεύτερη στα Βαλκάνια μετά την Κροατία (0,9%). Επιπρόσθετα, η ανεπτυγμένη αεροπορική υποδομή της Ελλάδας οφείλεται στο δεδομένο ότι το γεωγραφικό ανάγλυφο σε αρκετές περιοχές δεν ευνοεί τις χερσαίες μετακινήσεις, ειδικά στην περίπτωση των νησιών. Επομένως, η ύπαρξη αεροδρομίων αποτελεί τόσο ζήτημα εξυπηρέτησης απομονωμένων περιοχών, όσο και θέμα εθνικής ασφάλειας (Skayannis, 2001).

Στη χώρα μας λειτουργούν 15 διεθνή αεροδρόμια, 26 κρατικά αεροδρόμια εσωτερικών συγκοινωνιών και 4 δημοτικά (ΥΠΑ 2, 2018). Οφείλει να καταγραφεί ότι ο ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος» λειτουργεί υπό τη διαχείριση μίας ιδιωτικής κοινοπραξίας με το δημόσιο τομέα. Επιπρόσθετα, κάποια αεροδρόμια είναι μικτά, εφόσον παρέχουν τόσο πολιτική όσο και στρατιωτική χρήση. Σημαντικό ορόσημο για τον ελληνικό αεροπορικό κλάδο αποτελεί η 14^η Δεκεμβρίου 2015, όταν η Κοινοπραξία Fraport Greece, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και το Ελληνικό Δημόσιο υπέγραψαν συμβάσεις παραχώρησης 40ετούς διάρκειας για τη λειτουργία, τη διαχείριση, την ανάπτυξη και τη συντήρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα (Fraport, 2022). Πλέον, η διαχείριση και η λειτουργία κάποιων αερολιμένων στην Ελλάδα δύναται να αναληφθεί από ιδιωτική πρωτοβουλία όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια της συγκεκριμένη μελέτης.

Εικόνα 1 : Ελληνικά Αεροδρόμια



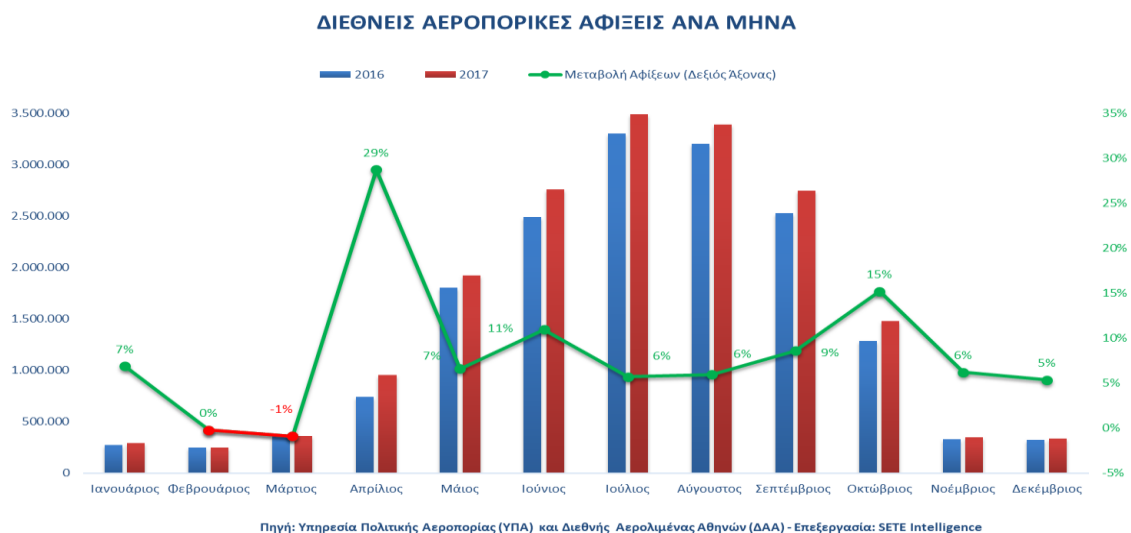
Πηγή: ΥΠΑ 2 (2018)

1.4.3 Η κίνηση στα ελληνικά αεροδρόμια προ πανδημίας COVID 19

Κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου του 2017 σύμφωνα στατιστικό δελτίο του ΙΝΣΕΤΕ (2018) παρουσιάστηκε αύξηση της τάξης του 8,6% των διεθνών αεροπορικών αφίξεων σε σχέση με το 2016. Πιο συγκεκριμένα, το 2017 καταγράφηκαν 18,3 εκατομμύρια αεροπορικές αφίξεις έναντι 16,9 εκατομμυρίων το 2016. Εξάλλου, όπως αναμενόταν το μεγαλύτερο ποσοστό των αεροπορικών αφίξεων καταγράφηκε λόγω των τουριστικών αφίξεων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (Διάγραμμα 1). Ενθαρρυντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι όλα τα αεροδρόμια πραγματοποίησαν αύξηση των

αφίξεων εκτός του αεροδρόμιου Καρπάθου, το οποίο κινήθηκε στα επίπεδα του 2016. Όπως καταγράφεται στο Διάγραμμα 2, η πόλη των Αθηνών παρουσιάζει αύξηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καταγράφοντας 4,8 εκατομμύρια αφίξεις και άνοδο 6%, ενώ τα υπόλοιπα αεροδρόμια υποδέχθηκαν 13,5 εκατομμύρια αφίξεις και συνολική αύξηση 9,5%. Εκτός της Αθήνας, τα πέντε πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια της Ελλάδας για το 2017 ήταν τα αεροδρόμια Ηρακλείου, Ρόδου, Θεσσαλονίκης και Κέρκυρας.

Διάγραμμα 1: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις ανά μήνα 2016-2017

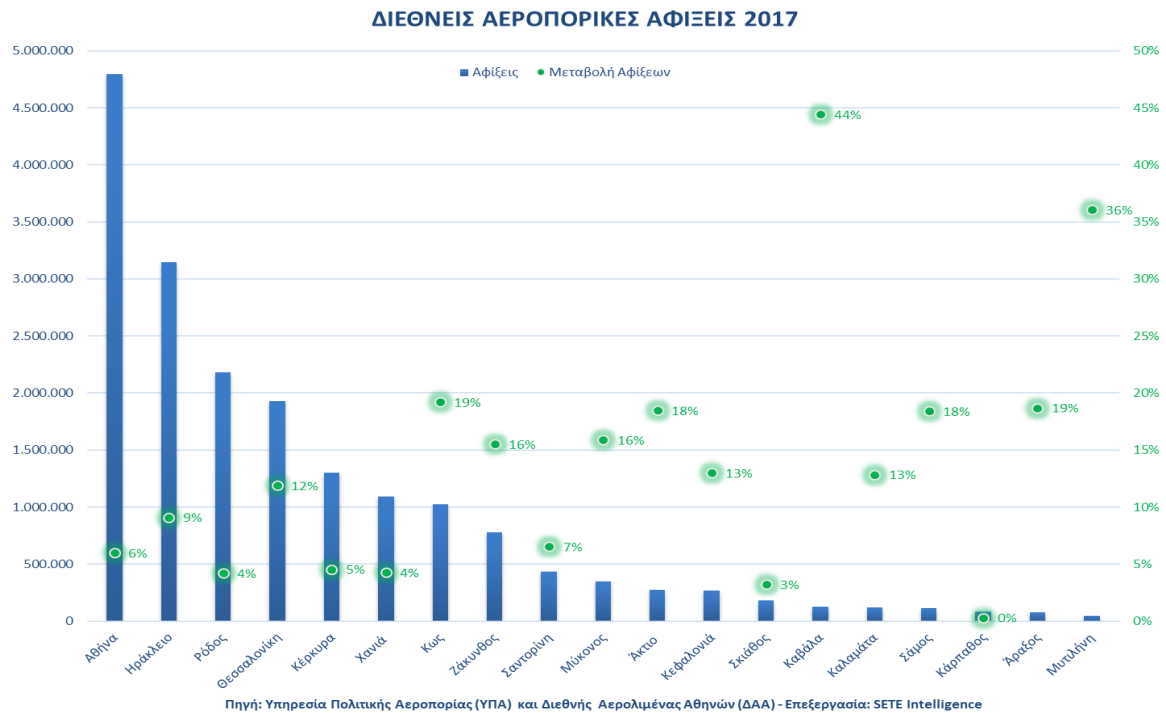


Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ (2018)

Επομένως, γίνεται εμφανώς αντιληπτό ότι ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα βρισκόταν σε ισχυρή άνοδο πριν την εμφάνιση της πανδημίας COVID 19. Τα τελευταία χρόνια καταγράφονταν διαδοχικά ρεκόρ στις αεροπορικές αφίξεις και στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Τα δεδομένα αυτά συνέβαλαν στη γενικότερη ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Τα ελληνικά αεροδρόμια και κυρίως τα περιφερειακά παρουσίαζαν σημάδια άνθισης και προοπτικές ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό οφείλει να συνεχιστεί μετά το πέρας της δύσκολης φάσης της πανδημίας, προκειμένου να υπάρξουν ωφέλιμα αποτελέσματα σε ότι αφορά την περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Τα αεροδρόμια και ειδικότερα οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις αποτελούν

παράγοντα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας έπειτα από το τέλος της δύσκολης φάσης της πανδημίας και των ταξιδιωτικών περιορισμών που επέφερε.

Διάγραμμα 2: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις 2017



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ (2018)

1.5 Ερευνητικά ερωτήματα - στόχοι

Σε ότι αφορά την οικονομική αποτίμηση του αεροπορικού κλάδου, η συγκεκριμένη μελέτη στοχεύει στη διερεύνηση των οικονομικών συνεπειών και του αντίκτυπου της πανδημίας COVID 19. Οι αεροπορικές εταιρείες υπέστησαν σφοδρό πλήγμα από τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς της πανδημίας COVID 19. Επιπλέον, τα αεροδρόμια αναγκάστηκαν να υπολειπθούν και σε πολλές περιπτώσεις να αναστείλουν τη λειτουργία τους. Επομένως, είναι σημαντικό να μελετηθεί αρχικά, ποσοτικά σε ποιο βαθμό επηρεάστηκαν οι εταιρείες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών και η λειτουργία των αεροδρομίων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID 19 από το Νοέμβριο 2019 έως

σήμερα. Ακόμη, είναι ενδιαφέρον να καταγραφούν τα μέτρα που έλαβαν κατά κύριο λόγο οι κυβερνήσεις ανά τον κόσμο για τον περιορισμό των αρνητικών οικονομικών συνεπειών και πως διαχειρίστηκαν το γεγονός οι μεγάλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες διεθνώς.

Επιπρόσθετα, ερευνητικός στόχος της συγκεκριμένης μελέτης αποτελεί η διερεύνηση πιθανών συνεπειών σε περιφερειακό επίπεδο της εξαιρετικά μειωμένης λειτουργίας των αερολιμένων παγκοσμίως και σε ποιο βαθμό επηρέασαν την οικονομία. Οι τοπικές κοινωνικές δέχθηκαν οικονομική πίεση από την επιβολή των ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας COVID 19. Εξάλλου, υπάρχει η αντίληψη ότι ο αεροπορικός κλάδος έπειτα από την πανδημία COVID 19 θα αναγκαστεί να αναμορφωθεί και πολλές διαδικασίες θα αλλάξουν, πράγμα που χρίζει διερεύνησης. Αναμφισβήτητα, στο μέλλον η πανδημία COVID 19 θα αποτελεί ορόσημο στην ιστορία των αερομεταφορών. Τέλος, ερευνητικό ερώτημα που καλείται η συγκεκριμένη μελέτη να απαντήσει είναι πως αναμένεται να επηρεαστεί ο αεροπορικός κλάδος στο μέλλον, αφού γίνει καταγραφή των μελλοντικών προβλέψεων των διεθνών αεροπορικών φορέων για την εξέλιξη του αεροπορικού κλάδου μετά το πέρας της πανδημίας COVID 19.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ FRAPORT GREECE

2.1 Ιδιωτικοποίηση αεροπορικού κλάδου στην Ελλάδα

Την τελευταία δεκαετία λόγω και της δημοσιονομικής συμμόρφωσης της χώρας μας εφαρμόζεται σε ένα μεγάλο ποσοστό των οικονομικών δραστηριοτήτων το μοντέλο ΣΔΙΤ, δηλαδή η Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα - ΣΔΙΤ (Public - Private Partnership - PPP). Ουσιαστικά η ΣΔΙΤ αποτελεί μία δημόσια σύμβαση μακράς διάρκειας, η οποία συνάπτεται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα και αφορά στην κατασκευή έργων υποδομής και στην παροχή υπηρεσιών δημόσιου

χαρακτήρα. Ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση, μελέτη, κατασκευή και λειτουργία του έργου για συγκεκριμένη χρονική περίοδο η οποία έχει υπογραφεί στη σύμβαση. Με τη λήξη της σύμβασης, η λειτουργία του έργου επανέρχεται στη δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας έχει υπογραφεί η σύμβαση. Μέσω των ΣΔΙΤ το Δημόσιο στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη, στην εξοικονόμηση πόρων για τους κρατικούς φορείς και τις αρχές της τοπικής αυτοδιοίκησης και στην αξιοποίηση της εμπειρίας και τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα. Μία μορφή ΣΔΙΤ αποτελούν οι Συμβάσεις Παραχώρησης της Εκμετάλλευσης, όπως στην περίπτωση της κοινοπραξίας Fraport Greece την οποία αναλύει η συγκεκριμένη μελέτη.

Η Κοινοπραξία Fraport Greece, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου - ΤΑΙΠΕΔ και το Ελληνικό Δημόσιο υπέγραψαν στις 14 Δεκεμβρίου 2015 συμβάσεις παραχώρησης σαρανταετούς διάρκειας, για τη λειτουργία, τη διαχείριση, την ανάπτυξη και τη συντήρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα. Με το πέρας της συναλλαγής αναμένεται να ολοκληρωθεί η πλήρης καταβολή του προκαταβολικού ποσού της τάξης των 1,234 δισ. ΕΥΡΩ για την παραχώρηση, σε συνδυασμό με την ανάληψη της λειτουργίας των αεροδρομίων. Επιπλέον, η Κοινοπραξία Fraport Greece συμφωνήθηκε να καταβάλει ετησίως ένα πρόσθετο αντίτιμο για τις παραχωρήσεις, το οποίο αρχικά ορίστηκε στα 22,9 εκ. ΕΥΡΩ. Ακόμη, προβλέπεται να πληρώνει ένα ετήσιο μεταβλητό ποσό παραχώρησης της τάξης του 28,5% των λειτουργικών κερδών. Εκτός των άλλων, η Κοινοπραξία αναλαμβάνει να προβεί σε επενδύσεις βελτίωσης των αεροπορικών υποδομών ποσού ύψους 330 εκ. ΕΥΡΩ μέχρι το 2020 (Fraport, 2022). Στη συνέχεια, και έως το τέλος της διάρκειας παραχώρησης, υποχρεούται να προχωρήσει σε πρόσθετες επενδύσεις για τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την επέκταση των υποδομών, ανάλογα με το πώς θα εξελίσσεται η επιβατική κίνηση.

Αναμφίβολα, η σύμβαση παραχώρησης των 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων είναι μία από τις μεγαλύτερες και περισσότερο επωφελείς επενδύσεις στη χώρα μας.

Αποτελεί βάση για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας και της περιφερειακής ανάπτυξης. Τα οφέλη, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, αναμένεται να είναι πολλαπλά και ιδιαίτερα σημαντικά (Fraport, 2022). Η συνεργασία μεταξύ των μελών της Κοινοπραξίας, Fraport και Ομίλου Κοπελούζου, κατέχει όλα τα εχέγγυα στο να συνεισφέρει στην αποτελεσματική και ισχυρή στήριξη του τουρισμού, ενός από τους πιο σημαντικούς τομείς στην Ελλάδα. Αναμφισβήτητα δε η Κοινοπραξία έχει τη δυνατότητα να συμβάλλει και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

2.2 Προφίλ Fraport AG

Η Fraport AG αποτελεί τον πλειοψηφών μέτοχο της Κοινοπραξίας Fraport Greece και είναι μία εταιρεία με ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά διαχείρισης αερολιμένων. Εκτός των άλλων, έχει αναλάβει τη διαχείριση και λειτουργία του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης, ο οποίος αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς κόμβους του παγκοσμίου δικτύου αερομεταφορών. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο αποτελεί το μεγαλύτερο επιχειρηματικό συγκρότημα στη Γερμανία, καθώς απασχολούνται περισσότεροι από 80.000 εργαζόμενοι σε περισσότερους από 500 οργανισμούς και εταιρείες. Επιπρόσθετα, η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Γερμανικό Χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης (Xetra) και η τιμή της μετοχής της (FRA) την 29-1-22 ήταν 59,50 ΕΥΡΩ.

Στις μέρες μας, ο Όμιλος Fraport AG έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές του εκτός της Φρανκφούρτης, και σε άλλες 15 περιοχές ανά τον κόσμο. Μέσω θυγατρικών εταιρειών και άλλων επενδυτικών σχημάτων έχει καταφέρει να αξιοποιήσει την τεχνογνωσία και την εμπειρία που έχει αποκτήσει μέσω της διαχείρισης του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης και άλλων αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο (Fraport, 2022). Η Fraport AG δραστηριοποιείται ως πάροχος ολοκληρωμένων αεροπορικών υπηρεσιών στον κλάδο της διαχείρισης αεροδρομίων σε τέσσερις ηπείρους σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως στη Λίμα το Περού, στην Αττάλεια της Τουρκίας, στη Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας, στην Αγία

Πετρούπολη της Ρωσίας και στη Σιάν της Κίνας. Η Fraport AG απασχολεί συνολικά 21.000 εργαζομένους σε διεθνές επίπεδο. Εκτός των άλλων, η Fraport AG το έτος 2016 κατέγραψε έσοδα 2,6 δισ. ΕΥΡΩ και κέρδη 400 εκ. ΕΥΡΩ. Τέλος, οφείλει να αναφερθεί ότι Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Fraport AG σήμερα είναι ο Δρ Στέφαν Σούλτε.

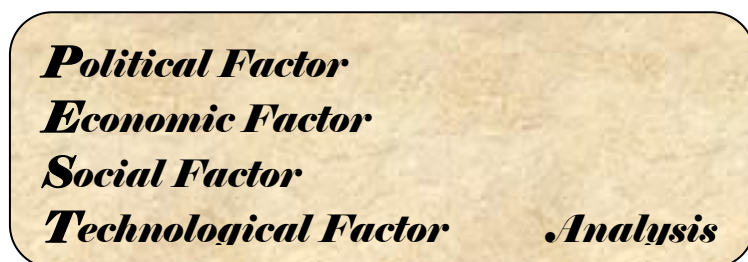
2.3 Κοινοπραξία Fraport Greece

Η Κοινοπραξία Fraport Greece ιδρύθηκε το 2015 με σκοπό τη συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση, βελτίωση και ανάπτυξη 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, για τα επόμενα 40 χρόνια. Η ανάληψη λειτουργίας των αεροδρομίων από την Κοινοπραξία Fraport Greece ξεκίνησε στις 11 Απριλίου 2017. Αρχικά, το Ελληνικό Δημόσιο μέσω μίας διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας, ξεχώρισε τα 14 υπό παραχώρηση αεροδρόμια σε δύο ομάδες. Κάθε ομάδα αποτελούταν από 7 αεροδρόμια, ενώ ονομάστηκαν Ομάδα Α και Ομάδα Β. Ουσιαστικά, η Κοινοπραξία Fraport Greece αποτελείται από δύο εταιρείες παραχωρήσεων οι οποίες έχουν την εταιρική έδρα τους στην Αθήνα. Η πρώτη εταιρεία για την Ομάδα Α ονομάζεται Fraport Regional Airports of Greece A S.A. - Fraport Greece A και η δεύτερη εταιρεία για την Ομάδα Β ονομάζεται Fraport Regional Airports of Greece B S.A. - Fraport Greece B.

Επιπρόσθετα, ιδρύθηκε μία τρίτη εταιρεία - Management Company με έδρα στην Αθήνα και με αντικείμενο λειτουργίας την ανάληψη και διαχείριση βασικών λειτουργιών εκ μέρους της Fraport Greece A και της Fraport Greece B. Τέτοιες λειτουργίες αποτελούν η επιλογή και διαχείριση προσωπικού και η σύναψη συμφωνιών με συμβούλους και προμηθευτές. Διευθύνων Σύμβουλος της Κοινοπραξίας Fraport Greece σήμερα είναι ο Αλεξάντερ Τσινέλ και Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ο Χρήστος Καπελούζος, ο οποίος εκπροσωπεί τον Όμιλο Καπελούζου. Επιπρόσθετα, σε ότι αφορά τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η Κοινοπραξία Fraport Greece απασχολεί σήμερα συνολικά 620 εργαζόμενους στα κεντρικά γραφεία στην Αθήνα και στα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Οι μέτοχοι της Κοινοπραξίας Fraport Greece είναι ο Όμιλος Fraport AG, ο Όμιλος Καπελούζου και το Ευρωπαϊκό Ταμείο 2020 Marguerite. Εξάλλου, η Κοινοπραξία Fraport Greece αναμένεται να συνεισφέρει στην ανταγωνιστικότητα των αερολιμένων σύμφωνα με διεθνή πρότυπα, μέσω των επενδύσεων βελτίωσης των διαδικασιών λειτουργίας, τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των υποδομών. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των παραχωρημένων αεροδρομίων αποτελεί η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού. Για την επίτευξη του σκοπού λειτουργίας της Κοινοπραξίας, σημαντικό ρόλο πρόκειται να διαδραματίσουν η υψηλή ποιότητα εξυπηρέτησης πελατών, το εξειδικευμένο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και η τήρηση των κανονισμών ασφαλείας (Fraport, 2022). Τέλος, η συνεργασία μεταξύ της Κοινοπραξίας Fraport Greece και των τοπικών κοινωνιών αναμένεται να προσδώσει ώθηση στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσω της αναβάθμισης των περιοχών των αερολιμένων.

2.4 PEST Ανάλυση



Πολιτικό Περιβάλλον

- Μετά από μία δύσκολη δεκαετία η οποία χαρακτηρίστηκε από πολιτική αστάθεια στην Ελλάδα, πλέον υπάρχει πολιτική σταθερότητα και προβλέπεται οι κυβερνήσεις για τα επόμενα χρόνια να είναι ισχυρές.
- Γίνονται προσπάθειες μείωσης των φορολογικών συντελεστών των επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια στη χώρα.
- Το Υπουργείο Οικονομικών ανέλαβε πρωτοβουλίες στήριξης των επιχειρήσεων λόγω της πανδημίας Covid 19.

- Τροχοπέδη για περαιτέρω ανάπτυξη παραμένει η σχέση της χώρας με τη γειτονική Τουρκία, κάτι που αποθαρρύνει πολλούς επενδυτές από το εξωτερικό.

Οικονομικό Περιβάλλον

- Αναμφισβήτητα, πριν το οριστικό τέλος της πανδημίας Covid 19, δεν δύναται η οικονομία να αναπτυχθεί πλήρως ούτε να ληφθούν μελλοντικές οικονομικές προβλέψεις.
- Είναι γεγονός ότι η Ελλάδα δεν έχει ξεπεράσει πλήρως την οικονομική κρίση του 2010-2018 και η πανδημία ανέβαλλε την πλήρη ανάκαμψη από την κρίση χρέους της χώρας.
- Όσον αφορά την αεροπορική κίνηση την τελευταία διετία της πανδημίας υπήρξε ισχυρή πτώση. Η κυβέρνηση αναγκάστηκε να συνεισφέρει χρηματικά στις αεροπορικές εταιρείες και στη διαχείριση των αεροδρομίων.
- Λόγω της χρόνιας ύφεσης του οικονομικού τομέα στη χώρα, είναι θετικό ότι προβλέπεται οικονομική ανάπτυξη για την Ελλάδα, αν βέβαια η πανδημία Covid 19 δεν παραταθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα ακόμη.

Κοινωνικό Περιβάλλον

- Πιθανότατα μετά το πέρας της πανδημίας αναμένεται ισχυρή αύξηση των αεροπορικών ταξιδίων λόγω της μεγάλης αποχής του κόσμου από τα ταξίδια.
- Πλέον έχει αφομοιωθεί στην κουλτούρα ενός μεγάλου ποσοστού του πληθυσμού διεθνώς η τουριστική κίνηση στο εξωτερικό. Το γεγονός αυτό συνεισφέρει στην αύξηση της αεροπορικής κίνησης.
- Η ασφάλεια των πτήσεων έχει μετατρέψει την αεροπορική μετακίνηση στην πλέον επιθυμητή λόγω του μικρού χρόνου ταξιδιού σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.
- Όμως, είναι απρόβλεπτο σε πόσο χρονικό διάστημα θα επανέλθουν οι αερομεταφορές στα προ πανδημίας επίπεδα λόγω και της αρχικής διστακτικότητας που θα υπάρξει από τους πολίτες μετά το πέρας της πανδημίας.

Τεχνολογικό Περιβάλλον

- Η Κοινοπραξία Fraport Greece αναμφίβολα προωθεί τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων μέσω της βελτίωσης των διαδικασιών λειτουργίας τους, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των αεροπορικών υποδομών.
- Η υψηλή παρεχόμενη ποιότητα εξυπηρέτησης πελατών, το εξειδικευμένο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και η αυστηρή τήρηση των κανονισμών ασφαλείας θα συμβάλουν στην επιτυχή διαχείριση και λειτουργία των αερολιμένων.
- Το πρωτοποριακό πρόγραμμα επενδύσεων ύψους 440 εκ. ΕΥΡΩ της Κοινοπραξίας Fraport Greece, αναμόρφωσε τα αεροδρόμια. Η επένδυση περιλάμβανε την κατασκευή πέντε νέων σύγχρονων αεροσταθμών, πέντε επεκτάσεις, τέσσερις αναδιαμορφώσεις αεροσταθμών, την κατασκευή και ανακαίνιση δώδεκα πυροσβεστικών σταθμών και την ανακαίνιση δώδεκα αεροδιαδρόμων.
- Πλέον, όλοι οι αερολιμένες διαθέτουν μοντέρνα συστήματα διαχείρισης αποσκευών και ανίχνευσης εκρηκτικών, συμβάλλοντας στην βελτίωση των πρωτοκόλλων ασφαλείας.

2.5 Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια



Είναι γεγονός ότι έως την ανάληψη της διαχείρισης των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων από την Κοινοπραξία Fraport Greece, όλοι οι αερολιμένες εντός της Ελληνικής Επικράτειας ανήκαν στο Ελληνικό Δημόσιο χωρίς εταιρική δομή. Την επίβλεψη των αεροδρομίων είχε αναλάβει εξ ολοκλήρου η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Εξάιρεση αποτελεί ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος ιδρύθηκε ως σύμπραξη Ιδιωτικού και Δημοσίου Τομέα. Το Ελληνικό Δημόσιο, λοιπόν, ξεκίνησε τη σταδιακή λειτουργική ανεξαρτητοποίηση των Ελληνικών Αεροδρομίων μέσω του διαχωρισμού τους σε κατηγορίες – ομάδες. Επιπρόσθετα, ορίστηκε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε ρόλο ρυθμιστή των αεροναυτικών υπηρεσιών και παρόχου υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η σχετική σύμβαση παραχώρησης στην Κοινοπραξία Fraport Greece, διαχωρίζει τα συγκεκριμένα αεροδρόμια σε δύο ομάδες - clusters των 7 αεροδρομίων όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Αεροδρόμια παραχωρημένα στη Fraport Greece

Περιφερειακά Αεροδρόμια υπό παραχώρηση στη Fraport Greece	
Α' Ομάδα	Β' Ομάδα
Χανιά	Σαντορίνη
Θεσσαλονίκη	Ρόδος
Κέρκυρα	Σκιάθος
Ζάκυνθος	Μύκονος
Κεφαλονιά	Μυτιλήνη
Άκτιο	Κως
Καβάλα	Σάμος

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 2: Οι παραχωρημένοι Κρατικοί Αερολιμένες

 Cluster A	 Cluster B
Num. of Airports: 7	Num. of Airports: 7
PAX 2016: 14.5 mil (+12.7% YoY)	PAX 2016: 10.8 mil (+4.3% YoY)
Domestic/Intl PAX 2016: 28%/72%	Domestic/Intl PAX 2016: 26%/74%



Πηγή: Airnews (2014)

Α' ΟΜΑΔΑ

- **Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Γιάννης Δασκαλογιάννης» (CHQ)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Γιάννης Δασκαλογιάννης» βρίσκεται στη Σούδα Χανίων και αποτελεί μικτό αεροδρόμιο. Δηλαδή, μοιράζεται τον αεροδιάδρομο με την 115 Πτέρυγα Μάχης της Πολεμικής Αεροπορίας. Η κίνηση των επιβατών είναι κατά μέσο όρο υπό κανονικές συνθήκες 2.500.000 επιβάτες ανά έτος. Η επένδυση της Fraport Greece συνέβαλε στην αναβάθμιση των παρακάτω υποδομών: αναδιοργάνωση εσωτερικών χώρων και χώρου αναχωρήσεων, νέο σύστημα ελέγχου αποσκευών, επέκταση των διαδικασιών ασφαλείας, επέκταση της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων, ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης – απογείωσης αεροσκαφών, αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών από 8 σε 10 και διπλασιασμός των σημείων ασφαλείας και ελέγχου από 4 σε 8.

- **Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» (SKG)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» βρίσκεται στη Μίκρα Θεσσαλονίκης και είναι το τρίτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας μετά τον ΔΑΑ Ελ. Βενιζέλος και τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου. Μάλιστα το 2021 παρ' όλες τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας η κίνηση των επιβατών άγγιξε τους 3.500.000 επιβάτες. Η Fraport Greece στο πλαίσιο την αναβάθμισης των υποδομών συνείσφερε στην κατασκευή νέου αεροσταθμού επιφάνειας 34.100 τ.μ., αύξηση των σημείων check-in από 30 σε 44, αύξηση κατά 50% του συνολικού αριθμού πυλών αναχωρήσεων από 16 σε 24, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού και αναμόρφωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών.

- **Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» (CFU)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» βρίσκεται 1,5 χιλιόμετρο νότια της πόλης της Κέρκυρας. Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια σε κίνηση επιβατών στην Ελλάδα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Το 2021 μετακινήθηκαν 2 εκατομμύρια επιβάτες μέσω του αερολιμένα. Μετά την παραχώρηση του αεροδρομίου

στη Fraport Greece πραγματοποιήθηκε κατασκευή νέου αεροσταθμού επιφάνειας 10.350 τ.μ., αύξηση των σημείων check-in από 21 σε 28, αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών αναχωρήσεων από 8 σε 12, κατασκευή νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών και αναμόρφωση των χώρων απογείωσης, προσγείωσης και στάθμευσης των αεροσκαφών.

- **Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός» (ZTH)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός» βρίσκεται 4 χιλιόμετρα από τη πόλη της Ζακύνθου στη περιοχή των Αμπελοκήπων και λειτουργεί από το 1977. Το προηγούμενο έτος μετακινήθηκαν συνολικά 1.012.913, εκ των οποίων η συντριπτική πλειοψηφία, περίπου 950.000 από διεθνείς πτήσεις. Η Fraport Greece συμβάλλει στην αναβάθμιση των υποδομών του αεροδρομίου αφού έχει προβεί στις παρακάτω εργασίες: εγκατάσταση συστήματος «HBS inline screening» για τον έλεγχο των αποσκευών, ανακαίνιση του πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κατασκευή νέου σταθμού ασφάλειας και φύλαξης και ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών.

- **Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας «Άννα Πολλάτου» (EFL)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας «Άννα Πολλάτου» βρίσκεται 10 χιλιόμετρα ΝΔ της πρωτεύουσας της Κεφαλονιάς, Αργοστόλι. Κατά τη περασμένη χρονιά μετακινήθηκαν περίπου 250.000 επιβάτες. Η Fraport Greece έχει πραγματοποιήσει μεγάλο αριθμό έργων στην αναβάθμιση των υποδομών του αεροδρομίου όπως η κατασκευή νέου αεροσταθμού επιφάνειας 10.700 τ.μ., η εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών, η κατασκευή νέας εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων και η ανακαίνιση του πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

- **Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου (PVK)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου βρίσκεται 15 χιλιόμετρα Νότια της Πρέβεζας και διαθέτει τον τρίτο σε μήκος αεροδιάδρομο στην Ελλάδα (4.200 μ.) μετά το ΔΑΑ Ελ.

Βενιζέλος και το Αεροδρόμιο της Λάρισας. Συμβάλλει στην αεροπορική σύνδεση στη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο, ενώ πέρυσι μετακινήθηκαν συνολικά 372.096 επιβάτες. Πρόσφατα έργα που πιστώνονται στην ανάληψη της διαχείρισης του αερολιμένα από τη Fraport Greece είναι η ανακαίνιση και επέκταση κατά 2.500 τ.μ. του αεροσταθμού, η κατά 75% αύξηση των σημείων check-in από 8 σε 14, η κατασκευή νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών και η αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών

- **Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος» (KVA)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος» βρίσκεται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, δίπλα στην πόλη της Καβάλας και λειτουργεί από το 1952. Εξυπηρετεί αεροπορικές μετακινήσεις στη περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας και Θράκης. Η επιβατική κίνηση το 2021 ανήλθε στους 149.146 επιβάτες. Η Fraport Greece έχει ήδη προβεί σε σημαντικά έργα αναβάθμισης των υποδομών όπως η αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού, η εγκατάσταση συστήματος «HBS inline screening» για τον έλεγχο των αποσκευών, η αναδιαμόρφωση και επέκταση του πυροσβεστικού σταθμού και η ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών.

B' ΟΜΑΔΑ

- **Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (JTR)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης βρίσκεται στη νήσο Θήρα των Κυκλάδων. Η κίνηση των επιβατών αυξάνεται ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της υψηλής τουριστικής κίνησης στο νησί. Μάλιστα πέρυσι μετακινήθηκαν 1.546.584 επιβάτες. Επιπλέον, λόγω της επένδυσης της Fraport Greece έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής παρεμβάσεις αναβάθμισης του αεροδρομίου: επέκταση κατά 12.900 τ.μ. και ανακαίνιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών και αύξηση των σημείων check-in από 8 σε 17.

- **Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας» (RHO)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας» βρίσκεται στην πρωτεύουσα των Δωδεκανήσων Ρόδο. Ξεκίνησε την λειτουργία του στις 28 Ιουνίου 1977 αντικαθιστώντας το ξεπερασμένο για πολιτική χρήση αεροδρόμιο, το οποίο βρισκόταν μερικά χιλιόμετρα πιο ανατολικά. Η αεροπορική κίνηση είναι αυξημένη τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ τον περασμένο χρόνο μετακινήθηκαν μέσω του αεροδρομίου περίπου 3.500.000 επιβάτες. Τα τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιηθεί πληθώρα αναβαθμίσεων των υποδομών από τη διαχειρίστρια εταιρεία Fraport Greece: πλήρης ανακαίνιση του αεροσταθμού, αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, και αύξηση των σημείων check-in από 40 σε 45.

- **Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης» (JSI)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης» βρίσκεται στο ομώνυμο νησί των Σποράδων και λειτούργησε για πρώτη φορά το 1972. Συνδέει την ηπειρωτική χώρα με το νησί, ενώ πραγματοποιούνται και πολλές διεθνείς πτήσεις το καλοκαίρι. Πέρυσι η επιβατική κίνηση ανήλθε σε 206.007 επιβάτες. Είναι γεγονός ότι η επένδυση της Fraport Greece αναμόρφωσε το συγκεκριμένο περιφερειακό αεροδρόμιο αφού πραγματοποιήθηκαν τα εξής έργα: επέκταση κατά 2.185 τ.μ. και ανακαίνιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών από 3 σε 5, διπλασιασμός των μάντων παραλαβής αποσκευών, κατασκευή νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών, εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών και ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου και χώρου στάθμευσης οχημάτων .

- **Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (JMK)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου βρίσκεται στο ομώνυμο νησί των Κυκλάδων και ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1971. Τα τελευταία χρόνια εκτός από την περίοδο της πανδημίας η αεροπορική κίνηση ήταν αυξανόμενη. Μάλιστα, το 2021 μετακινήθηκαν

μέσω του Κρατικού Αερολιμένα Μυκόνου 1.050.000 επιβάτες.. Η αναβάθμιση των υποδομών από τη Fraport Greece του αεροδρομίου έχει συμβάλει στην εικόνα του αεροδρομίου αφού πραγματοποιήθηκαν οι εξής βελτιώσεις: επέκταση κατά 3.450 τ.μ. και ανακαίνιση του αεροσταθμού, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών και ολική ανακατασκευή του αεροδιαδρόμου.

- **Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης» (MJT)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης» βρίσκεται στη Μυτιλήνη, την πρωτεύουσα της νήσου Λέσβου. Χαρακτηριστικό του είναι ότι σε αντίθεση με τα αεροδρόμια στα υπόλοιπα Ελληνικά νησιά, η αεροπορική κίνηση από εσωτερικές πτήσεις είναι περισσότερη από τις διεθνείς. Κατά τη περασμένη χρονιά μετακινήθηκαν περίπου 285.000 επιβάτες, εκ των οποίων οι 240.000 είναι μέσω εσωτερικών πτήσεων. Η Fraport Greece έχει πραγματοποιήσει μεγάλο αριθμό έργων με σκοπό την αναβάθμιση των υποδομών του αεροδρομίου όπως η κατασκευή νέου αεροσταθμού επιφάνειας 7.185 τ.μ., η εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών, η κατασκευή νέας εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων και η εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών.

- **Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης» (KGS)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης» βρίσκεται 27 χιλιόμετρα από την πόλη της Κω και λειτουργεί από το 1964. Η αεροπορική κίνηση στον αερολιμένα αυξάνεται αισθητά τους καλοκαιρινούς μήνες. Πέρυσι, παρά τις απαγορεύσεις λόγω της πανδημίας η επιβατική κίνηση άγγιξε τους 1,5 εκ. επιβάτες. Τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές βελτιώσεις στο αεροδρόμιο μετά την ανάληψη της διαχείρισής του από τη Fraport Greece: κατασκευή νέου αεροσταθμού συνολικής έκτασης 24.000 τ.μ., αύξηση κατά 75% των σημείων check-in από 16 σε 28, ολική

ανακατασκευή του αεροδιαδρόμου και επέκταση - αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών.

- **Κρατικός Αερολιμένας Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος» (SMI)**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος» βρίσκεται 14 χιλιόμετρα από την πόλη της Σάμου και λειτουργεί από το 1963. Εξυπηρετεί σε περίπου ίδιο ποσοστό πτήσεις τόσο εσωτερικού όσο και εξωτερικού. Η επιβατική κίνηση το 2021 ανήλθε στους 270.298 επιβάτες. Μετά από την παραχώρηση του αεροδρομίου στην Κοινοπραξία Fraport Greece έχουν ήδη πραγματοποιηθεί τα παρακάτω σε σημαντικά έργα αναβάθμισης των υποδομών: ανακαίνιση και επέκταση κατά 1.550 τ.μ. του αεροσταθμού, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και εγκατάσταση μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών.

2.6 Ερευνητικά ερωτήματα - στόχοι

Το δεύτερο σκέλος της έρευνας της συγκεκριμένης μελέτης στοχεύει στη χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας Fraport Greece. Αρχικά, είναι σημαντικό να ερευνηθεί μέσω στατιστικών στοιχείων πως εξελίχθηκε η αεροπορική κίνηση στα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια τα οποία διαχειρίζεται η Κοινοπραξία από το 2017. Εξάλλου, είναι ενδιαφέρον να αναλυθεί η αεροπορική κίνηση την τελευταία διετία λόγω και των αεροπορικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Στη συνέχεια, μέσω της επεξεργασίας των στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων της Κοινοπραξίας επιχειρείται χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων της.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση της Κοινοπραξίας θα πραγματοποιηθεί μέσω της ανάλυσης οικονομικών αριθμοδεικτών της όπως αριθμοδείκτες ρευστότητας, δραστηριότητας, αποδοτικότητας και διαρθρώσεως κεφαλαίου – βιωσιμότητας σε συνδυασμό με αριθμοδείκτες τάσης. Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι να ερευνηθεί μέσω της ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της εταιρείας τη

βιωσιμότητά της, να εκτιμήσει την αξία της και να αποτιμήσει την αποτελεσματικότητα των επενδυτικών σχεδίων της, ειδικά κατά τη διετία της πανδημίας Covid 19. Ουσιαστικά καλείται η συγκεκριμένη μελέτη να ερευνήσει το ερώτημα κατά πόσο η παραχώρηση των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων στην Κοινοπραξία Fraport Greece είναι επωφελής και συνεισφέρει στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.1 Είδη πρωτογενών ερευνών

Σε ότι αφορά τα είδη πρωτογενών ερευνών στην επιστημονική κοινότητα κυριαρχούν δύο είδη. Το πρώτο είδος αποτελεί η ποσοτική έρευνα, ενώ το δεύτερο η ποιοτική. Εκτός των άλλων, σε κάποιες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται μικτές προσεγγίσεις οι οποίες συνδυάζουν ποσοτικές και ποιοτικές μεθόδους με στόχο να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα της κάθε μεθόδου. Μία ποσοτική έρευνα σκοπεύει στην εύρεση σχέσεων και υπολογισμό συσχετίσεων μεταξύ συγκεκριμένων παραμέτρων. Επίσης, στοχεύει στη συστηματική διερεύνηση ενός φαινομένου με στατιστικές μεθόδους, μαθηματικά μοντέλα και αριθμητικά δεδομένα. Εξάλλου, στο μεγαλύτερο ποσοστό των περιπτώσεων ποσοτικών μεθόδων χρησιμοποιείται ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα παρατηρήσεων και επιδιώκεται η γενίκευση σε έναν ευρύτερο πληθυσμό. Επιπρόσθετα, η συλλογή δεδομένων πραγματοποιείται κυρίως με δομημένα πρωτόκολλα όπως ερωτηματολόγια, κλίμακες και δοκίμια επιτευγμάτων (Cresswel, 2007). Αντιπροσωπευτικό κομμάτι ποσοτικής ερευνητικής μεθόδου αποτελεί η χρηματοοικονομική ανάλυση, η οποία χρησιμοποιείται στο δεύτερο ερευνητικό σκέλος της συγκεκριμένης μελέτης.

Σε ότι αφορά την ποιοτική έρευνα οφείλεται να καταγραφεί ότι στοχεύει στην κατανόηση και στη διερεύνηση σε βάθος ενός κοινωνικού φαινομένου ή μίας μελέτης περίπτωσης. Ουσιαστικά, μία ποιοτική έρευνα δεν αποτελεί απλή καταγραφή μίας τάσης

ή φαινομένου, αλλά επιχειρείται μία ολιστική κατανόηση και έρευνα του υπό διερεύνηση ζητήματος. Συνίσταται κατά βάση ως μία διερευνητική - exploratory μέθοδο και βασικό της πλεονέκτημα αποτελεί η ευελιξία η οποία χαρακτηρίζει την ερευνητική διαδικασία. Επίσης, με τη χρήση ποιοτικών ερευνών επιδιώκεται η διερεύνηση της εμπειρία των ατόμων και τα υποκειμενικά νοήματα που τη συγκροτούν. Δίδεται βάση στο ευρύτερο κοινωνικό και πολιτισμικό πλαίσιο - context στο οποίο καταγράφεται το υπό διερεύνηση φαινόμενο (Kent, 2003). Η ποιοτική έρευνα αποτελεί την κατάλληλη ερευνητική μέθοδο ώστε να ερευνηθούν σε βάθος οι αναπαραστάσεις, οι τάσεις, οι αντιλήψεις και τα κίνητρα σε ότι αφορά το φαινόμενο ή το ζήτημα το οποίο ερευνάται.

3.2 Πρώτο σκέλος έρευνας – δευτερογενής ποιοτική έρευνα

Ο πρώτος ερευνητικός στόχος της συγκεκριμένης μελέτης αναφέρεται στη διερεύνηση των επιπτώσεων της πανδημίας Covid 19 στον αεροπορικό κλάδο και με ποιες μεθόδους προσπάθησαν τα κράτη να αναχαιτίσουν το αρνητικό οικονομικό αντίκτυπο. Η μεθοδολογία που επιλέγεται αφορά τη δευτερογενή ποιοτική έρευνα σχετικά με τα ζητήματα του αεροπορικού κλάδου και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης. Πραγματοποιείται εκτενής βιβλιογραφική έρευνα τόσο σε ελληνική όσο και σε διεθνή βιβλιογραφία. Ανμφίβολα το ζήτημα της επιρροής της πανδημίας Covid 19 στον αεροπορικό τομέα έχει μελετηθεί σε αρκετά μεγάλο βαθμό ιδίως σε διεθνές επίπεδο. Εκτός των άλλων, χρησιμοποιούνται πηγές από επιστημονικά βιβλία και άρθρα, αλλά και εξειδικευμένες μελέτες. Επιπλέον, διαδικτυακές πηγές χρησιμεύουν ιδιαίτερα στην έρευνα για στοιχεία αναφορικά με την αεροπορική επιβατική κίνηση κατά τη τελευταία διετία της πανδημίας. Σημαντική είναι και η συμβολή στην έρευνα των αερομεταφορών των μελετών διεθνών αεροπορικών οργανισμών όπως της IATA και του ICAO, αλλά και του Ελληνικού φορέα της ΥΠΑ.

Από την άλλη, οφείλει να καταγραφεί ότι διαπιστώθηκε μέσω της βιβλιογραφικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε στο ζήτημα των αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας, ότι στην ελληνική αρθρογραφία και βιβλιογραφία διαπιστώνεται σημαντικό

κενό και το συγκεκριμένο ζήτημα δεν έχει τύχει διεξοδικής μελέτης στη χώρα μας. Εξάλλου, οι ελληνικές πηγές στοιχείων που μπόρεσαν να ανευρεθούν ήταν ελάχιστες. Ως αποτέλεσμα, ανατρέξαμε κυρίως σε ξενόγλωσση βιβλιογραφία, η οποία σε ένα μεγάλο μέρος καλύπτει τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης μελέτης σε ότι αφορά το ζήτημα των αερομεταφορών και το αρνητικό αντίκτυπο της πανδημίας COVID 19 στον αεροπορικό κλάδο. Απαιτείται, όμως, τα διεθνή δεδομένα τα οποία καταγράφονται στη ξενόγλωσση βιβλιογραφία να προσαρμοστούν στην ελληνική πραγματικότητα, πράγμα το οποίο προσπαθεί να ικανοποιήσει η συγκεκριμένη μελέτη μέσω της επεξεργασίας των στατιστικών δεδομένων της αεροπορικής επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα.

3.3 Δεύτερο σκέλος έρευνας – χρηματοοικονομική ανάλυση

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί ο δεύτερος ερευνητικός στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι η χρηματοοικονομική αποτίμηση του ιδιωτικού φορέα διαχείρισης 14 Περιφερειακών Ελληνικών Αεροδρομίων, δηλαδή της Κοινοπραξίας Fraport Greece. Η μέθοδος η οποία επιλέγεται για τη χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση. Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων αποτελεί στις μέρες μας ένα μεθοδικό τρόπο επεξεργασίας πληροφοριών, ο οποίος σχεδιάστηκε ώστε να παρέχει τα στοιχεία που απαιτούνται για όσους λαμβάνουν αποφάσεις (Φίλιος, 1996). Ουσιαστικά, επιδιώκεται μέσω του υπολογισμού συγκεκριμένων αριθμοδεικτών, η χρηματοοικονομική εκτίμηση της υπό εξέταση επιχείρησης.

Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται, εξάγονται από δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις, αλλά στη διαδικασία της ανάλυσης γίνεται και χρήση μη λογιστικών δεδομένων όπως οι χρηματιστηριακές τιμές μιας μετοχής και οι συνολικοί δείκτες μιας χώρας. Είναι πολύ σημαντική, καθώς δίνει τις βάσεις για τη λήψη ορθολογικών αποφάσεων από τη διοίκηση μιας επιχείρησης, αλλά και οικονομική εικόνα της επιχείρησης σε τρίτους. Επομένως, χρησιμοποιώντας τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της Fraport Greece επιχειρείται η χρηματοοικονομική αποτίμησή της. Οι

μέθοδοι που χρησιμοποιούνται είναι η ανάλυση επιλεγμένων αριθμοδεικτών σε συνδυασμό με αριθμοδείκτες τάσης.

Στόχοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Επιπρόσθετα, οφείλει να καταγραφεί ότι οι σκοποί για τους οποίους πραγματοποιείται μια χρηματοοικονομική ανάλυση είναι οι εξής (Φίλιος, 1996):

1. Η εξέταση της βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης ρευστότητα μιας επιχείρησης, δηλαδή η διερεύνηση της ικανότητας της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις τρέχουσες - βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες οικονομικές της υποχρεώσεις.

2. Η εκτίμηση της επικινδυνότητας ή της μακροπρόθεσμης φερεγγυότητας μιας επιχείρησης, του επιπέδου της μόχλευσής της και του επιπέδου χρηματοδότησης μέσω δανειακών κεφαλαίων της επιχείρησης.

3. Ο προσδιορισμός της αποδοτικότητας και της κερδοφορίας της εξεταζόμενης επιχείρησης.

4. Η εξέταση του βαθμού χρησιμοποίησης του ενεργητικού και η αποδοτικότητα της χρησιμοποίησης των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης για τη δημιουργία εσόδων από τις πωλήσεις.

Μέθοδοι Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης

Η χρηματοοικονομική ανάλυση παρέχει μία πληθώρα από μεθόδους, από τις οποίες ο αναλυτής μπορεί να επιλέξει όποια εξυπηρετεί καλύτερα τον επιδιωκόμενο σκοπό του (Λυμπερόπουλος, 2009). Οι πιο βασικές μέθοδοι ανάλυσης είναι:

- Κάθετη ανάλυση
- Οριζόντια ανάλυση
- Ανάλυση με αριθμοδείκτες τάσης
- Ανάλυση με αριθμοδείκτες
- Ανάλυση του Νεκρού Σημείου των συναλλαγών

Λόγοι χρησιμοποίησης αριθμοδεικτών

- Ενδείκνυνται για διαχρονικές συγκρίσεις, δηλαδή για συγκρίσεις συγκεκριμένων στοιχείων ή δραστηριοτήτων της ίδιας επιχείρησης μεταξύ δύο ή περισσότερων οικονομικών χρήσεων.
- Προσφέρονται για τομεακές συγκρίσεις: συγκρίσεις μεταξύ επιχειρήσεων, οι οποίες ανήκουν στον ίδιο κλάδο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Αναδεικνύουν τη συνολική οικονομική και χρηματοοικονομική εικόνα της επιχείρησης με ταυτόχρονη ανάλυση διαφορετικών δεικτών της σχετικά με τα οικονομικά δεδομένα του ισολογισμού της επιχείρησης.

Κατηγορίες αριθμοδεικτών

Το σύνολο των αριθμοδεικτών οι οποίοι υπολογίζονται με βάση τις οικονομικές καταστάσεις, μπορεί να ταξινομηθεί στις εξής δύο βασικές κατηγορίες (Αβραμάκης και Σπύρου, 2012):

1] Ανάλογα με την πηγή προέλευσης των δεδομένων τους μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες:

- Αριθμοδείκτες Ισολογισμού
- Αριθμοδείκτες Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης
- Αριθμοδείκτες Κατάστασης Διάθεσης Αποτελεσμάτων

2] Ανάλογα με την κατηγορία δεδομένων των οικονομικών καταστάσεων, οι αριθμοδείκτες μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες (Λυμπερόπουλος, 2009):

- Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό και την εκτίμηση της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης μιας επιχείρησης. Επιπλέον, συνεισφέρουν στον προσδιορισμό της ικανότητάς της να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες ή τρέχουσες υποχρεώσεις της σύμφωνα με τα οικονομικά της στοιχεία.

➤ Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

Χρησιμεύουν στη μέτρηση του βαθμού αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης σε ότι αφορά τη χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων. Στην ουσία, οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας αναδεικνύουν σε ποιο βαθμό είναι ικανοποιητική ή όχι χρησιμοποίησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της επιχείρησης.

➤ Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

Στοχεύουν στην αποτίμηση της αποδοτικότητας μιας επιχείρησης, της δυναμικότητας των κερδών της και της ικανότητας της διοίκησης στη διαχείριση όλων των πόρων που έχει στη διάθεσή της. Ουσιαστικά, οι συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες μετρούν το βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχείρησης, σε μια δεδομένη στιγμή ή για μια χρονική περίοδο.

➤ Αριθμοδείκτες διάρθρωσης κεφαλαίων και βιωσιμότητας

Προσδιορίζουν τη μακροχρόνια ικανότητα μιας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της. Ακόμη, χρησιμεύουν στην εκτίμηση του βαθμού προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.

➤ Αριθμοδείκτες δαπανών λειτουργίας

Αποτελούν ένδειξη της πολιτικής η οποία ακολουθείται από τη διοίκηση μιας επιχείρησης σε ότι αφορά τις δαπάνες λειτουργίας της. Εκτός των άλλων, καταγράφουν την αποτελεσματικότητά της στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει τα επί μέρους λειτουργικά κόστη.

➤ Αριθμοδείκτες επενδύσεων

Χρησιμοποιούνται ώστε να προσδιοριστούν οι επιδόσεις των επιχειρήσεων στο χρηματιστήριο. Συσχετίζουν ουσιαστικά τον αριθμό των μετοχών μιας επιχείρησης με τα κέρδη, τη χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής με τα κέρδη ανά μετοχή, το μέρισμα ανά μετοχή με τα κέρδη ανά μετοχή.

➤ Αριθμοδείκτες κερδοφορίας

Μετρούν την ικανότητα της επιχείρησης να χρησιμοποιεί κατάλληλα το ενεργητικό της με σκοπό τη μεγιστοποίηση των καθαρών κερδών της. Επιπλέον, προσδιορίζουν την ικανότητά της να διαχειρίζεται τα ίδια κεφάλαιά της με μεθοδικότητα ώστε να παράγει από αυτά καθαρά κέρδη.

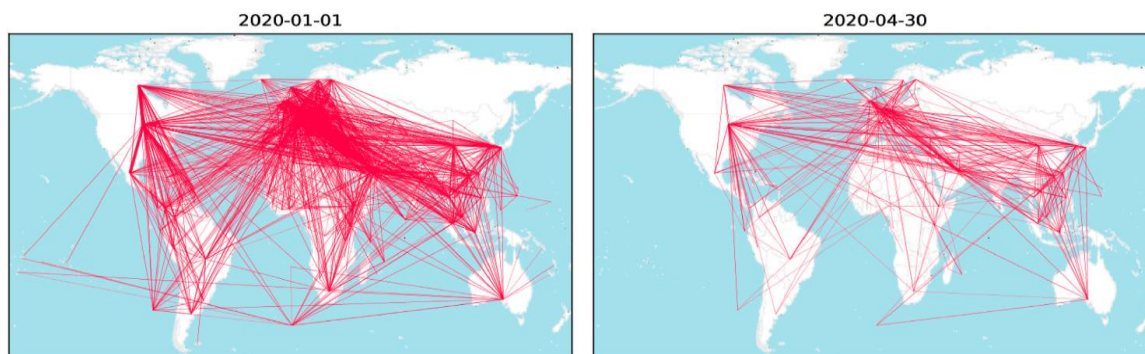
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Ο ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID 19

4.1 Επιπτώσεις σε διεθνές επίπεδο

4.1.1 Μείωση πτήσεων

Είναι γεγονός ότι η πανδημία COVID 19 επηρέασε αρνητικά σε μεγάλο βαθμό τις αεροπορικές πτήσεις παγκοσμίως. Τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν, οι απαγορεύσεις των αεροπορικών συνδέσεων των κρατών και ο περιορισμός των μετακινήσεων εν γένει, είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των πτήσεων σε πρωτοφανή σημείο. Όπως χαρακτηριστικά διαπιστώνεται και στην Εικόνα 3, ο περιορισμός των πτήσεων ήταν εξαιρετικά υψηλός και επηρέασε αρνητικά το αεροπορικό κύκλωμα ολόκληρης της υφηλίου. Σύμφωνα με τον ICAO (2022) η μείωση των πτήσεων ανήλθε σε διεθνές επίπεδο στο 60% το 2020 σε σχέση με το 2019. Μάλιστα, οι αεροπορικές μετακινήσεις δεν κατάφεραν να επανέλθουν στα προ πανδημίας επίπεδα ούτε το 2021: μείωση 49% σε σχέση με το 2019, ούτε το 2022 αναμένεται να ανακάμψουν: πρόβλεψη για μείωση 28% έως 32% σε σχέση με το 2019 (ICAO, 2022).

Εικόνα 3 : Σύγκριση πτήσεων 1-1-20 και 30-4-20



Πηγή: Abate, Christidis & Purwanto (2020)

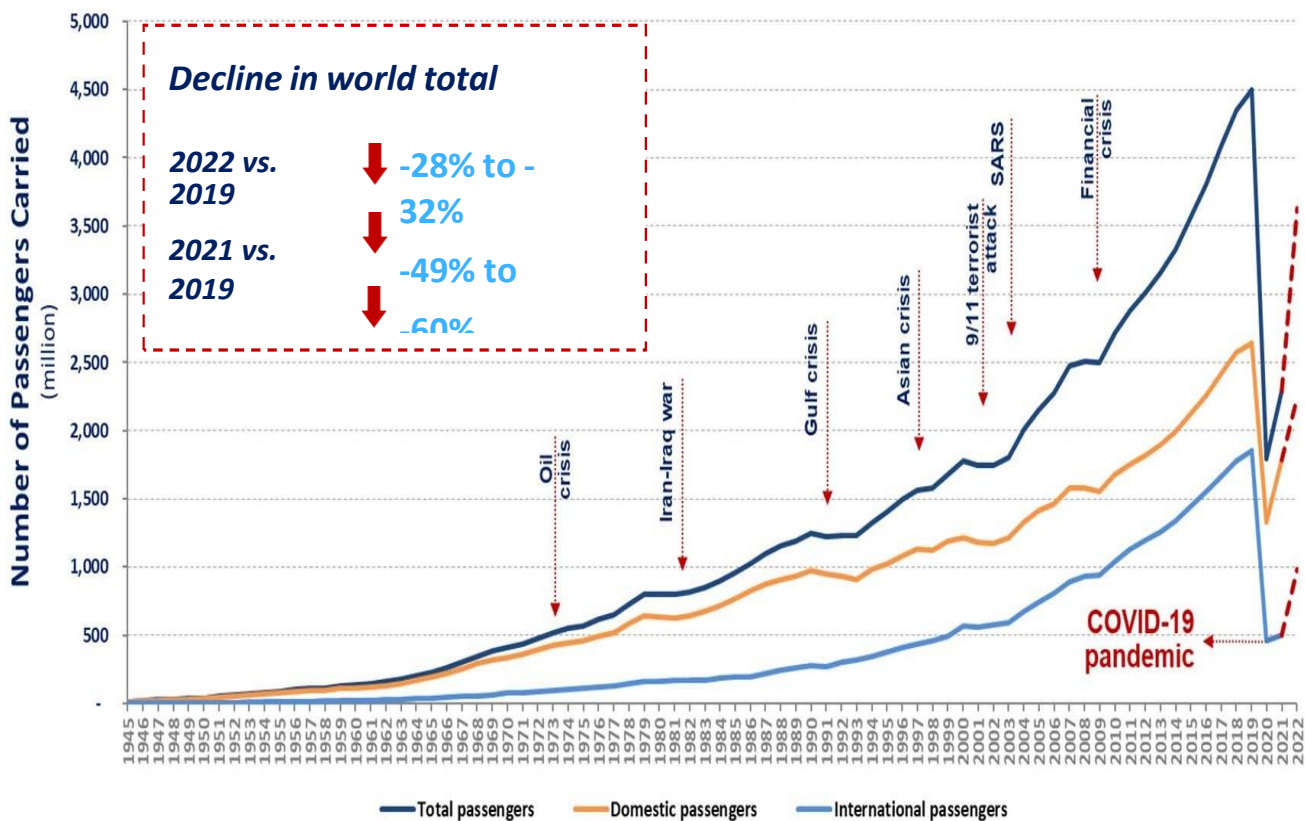
Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι η μείωση των πτήσεων ανάμεσα στον Ιανουάριο και το Μάιο 2022, όπου ελήφθησαν τα πρώτα περιοριστικά μέτρα, ήταν εξαιρετικά απότομη σε παγκόσμιο επίπεδο (Sun, Wandelt & Zhang, 2021). Στην Κίνα και τη Ρωσία έφτασε στο επίπεδο της τάξης του 90%. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα οι αρνητικές συνέπειες στις αεροπορικές μεταφορές λόγω της πανδημίας COVID 19 να αποτελέσουν τις μεγαλύτερες στην ιστορία των αερομεταφορών, και να μπορούν να συγκριθούν μόνο με τις επιπτώσεις από την πανδημία SARS το 2003. Είναι χαρακτηριστικό ότι εκείνη την περίοδο υπήρξε μείωση κατά 35% στις πτήσεις της περιοχής της Ασίας και του Ειρηνικού (Suau-Sancez, Voltes-Dorta & Cuguelo-Escofet, 2020). Αναμφίβολα όμως, λόγω της υψηλής μείωσης των αεροπορικών πτήσεων ο Μάιος του 2020 θεωρείται ο μήνας με τη υψηλότερη πτώση στις αεροπορικές συνδέσεις στην ιστορία των αερομεταφορών με μείωση άνω του 90% για την πλειοψηφία των χωρών διεθνώς (Abate, Christidis & Purwanto, 2020)

4.1.2 Οικονομικές Επιπτώσεις

Συνέπεια της μείωσης των πτήσεων αποτέλεσε το αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομία σε διεθνές επίπεδο. Σύμφωνα με τον ICAO (2022), το 2020 προσφέρθηκαν 50% λιγότερες αεροπορικές θέσεις σε σχέση με το 2019, ενώ η συνολική μείωση ανήλθε σε 2,7 δισεκατομμύρια επιβάτες. Η μείωση των μεταφερόμενων επιβατών ήταν εξαιρετικά απότομη, όπως αποτυπώνεται και στο Διάγραμμα 2. Η αεροπορική κίνηση στις αρχές του 2020 υποχώρησε σε επίπεδα προ εικοσαετίας. Αυτό είχε ως συνέπεια την άμεση αρνητική επιρροή του οικονομικού κυκλώματος του αεροπορικού κλάδου. Συνολικά, το

οικονομικό αντίκτυπο στα έσοδα άγγιξε οικονομική ζημία της τάξης των 372 δισεκατομμύρια \$. Παρόμοιες αρνητικές συνέπειες καταγράφηκαν και το 2021. Οι προσφερόμενες θέσεις ήταν μειωμένες 40% σε σχέση με το 2019 και η μείωση στην αεροπορική μετακίνηση υπολογίστηκε σε 2,2 δισεκατομμύρια επιβάτες. Συνεπώς, υπήρξε μείωση στα συνολικά έσοδα των αερομεταφορών της τάξης των 324 δισεκατομμύρια \$ (Albers & Rundshagen, 2020).

Διάγραμμα 3: Η αεροπορική κίνηση διαχρονικά

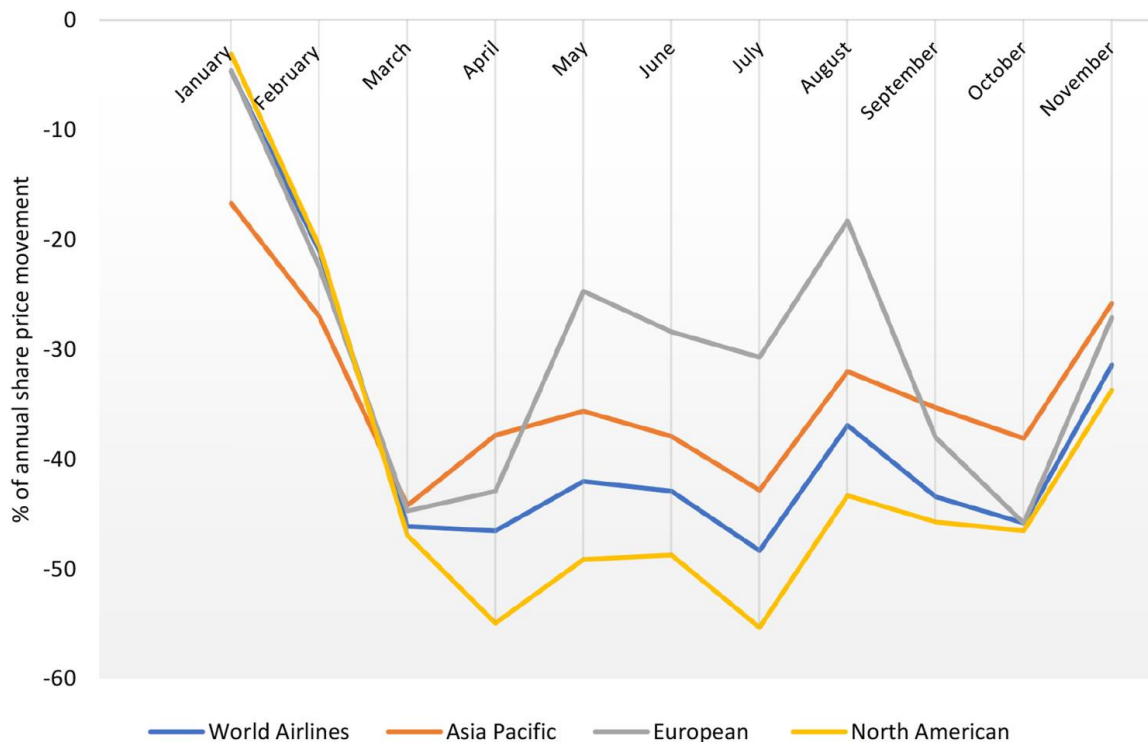


Πηγή: ICAO (2022)

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων (Airport Council International) - ACI Europe (2021) υπό κανονικές συνθήκες προ πανδημίας COVID 19 απασχολούνταν στις αερομεταφορές στην Ευρώπη 13,5 εκατομμύρια εργαζόμενοι, δηλαδή 3,6% του εργατικού δυναμικού. Το συνολικά έσοδα ανέρχονταν σε 886 δισεκατομμύρια \$, ήτοι 4,4% του συνολικού ΑΕΠ των ευρωπαϊκών κρατών. Λόγω των

επιπτώσεων της πανδημίας και της μείωσης των αεροπορικών μεταφορών το 2020 (Διάγραμμα 3) στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια παρουσιάστηκε ζημία σε όλους τους δείκτες κόστους και εσόδων: λειτουργικά κέρδη -200%, μη αεροπορικά έσοδα -51%, αεροπορικά έσοδα -67% και κόστος κεφαλαίου +4% σε σχέση με το 2019. Εξαιρέση αποτελεί, όπως αναμενόταν, μόνο το λειτουργικό κόστος των αερολιμένων, το οποίο μειώθηκε κατά 24%. Συνεπώς, προβλέπεται ότι θα χρειαστεί να περιμένουν οι διοικήσεις των αεροδρομίων της Ευρώπης έως το 2032, ώστε τα αποτελέσματα χρήσης τους να αποβαίνουν κερδοφόρα (ACI, 2021).

Διάγραμμα 4: Η μείωση των πτήσεων από 1-1-20 έως 30-11-20



Πηγή: Dube, Nhamo & Chikodzi (2021)

4.2 Αναληφθέντα μέτρα

4.2.1 Κυβερνητικά μέτρα

Λόγω των παραπάνω δυσμενών οικονομικών συνεπειών των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας στον τομέα των αερομεταφορών, πολλές κυβερνήσεις παγκοσμίως έλαβαν μέτρα στήριξης του κλάδου. Συνολικά η οικονομική κρατική συνεισφορά το 2020 στις αερομεταφορές ανήλθε στα 159 δισεκατομμύρια \$ από 57 κράτη διεθνώς (Abate, Christidis & Purwanto, 2020). Το ποσό αυτό αποτελεί το 38% της προβλεπόμενης ζημίας του κλάδου, ενώ έχουν καταγραφεί 7 κατηγορίες κρατικών ενεργειών για την ανακούφιση του αεροπορικού κλάδου:

- Κρατικά δάνεια ή εμπορικά δάνεια με κρατικές εγγυήσεις
- Επανακεφαλαιοποίηση μέσω κρατικών κεφαλαίων
- Επιδότηση Πτήσεων
- Κρατικοποίηση αεροπορικών εταιρειών
- Ακύρωση ή παράταση εισφορών και φόρων
- Επιχορηγήσεις και επιδόματα
- Άντληση ιδιωτικών κεφαλαίων

Εξάλλου, είναι γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις προσπάθησαν άμεσα να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας στον αεροπορικό κλάδο (Gossling, 2020). Η Γαλλία συνείσφερε οικονομική βοήθεια 7 δισεκατομμυρίων € στην αεροπορική εταιρεία Air France (3 δισεκ. € ως κρατικό δάνειο και 4 δισεκ. € δάνειο με κρατική εγγύηση). Επιπλέον, καθόρισε απαλλαγή των περιβαλλοντικών τελών για την εταιρεία. Η ολλανδική κυβέρνηση χορήγησε οικονομική βοήθεια 4 δισεκατομμυρίων € στην αεροπορική KLM και ανέλαβε το 14% του μετοχικού της κεφαλαίου. Σε ότι αφορά τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη τη γερμανική Lufthansa, η γερμανική κυβέρνηση συνείσφερε συνολικά 9 δισεκατομμύρια €. Πιο συγκεκριμένα, 5,7 δισεκ. € δανειακά κεφάλαια, 3 δισεκ. € κρατικές πιστώσεις και 300 εκατ. € για αγορά του 20%

των μετοχών. Βέβαια, τέθηκαν ως όροι η ακύρωση διανομής μελλοντικών πιθανών μερισμάτων κερδών, δύο μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου να καλύπτονται από κρατικά στελέχη και πιθανές μισθολογικές περικοπές του προσωπικού όπου κρίνεται αναγκαίο. Τέλος, και άλλες κυβερνήσεις όπως της Αυστρίας, του Βελγίου, της Ελβετίας και της Ιρλανδίας ανέλαβαν πρωτοβουλίες με στόχο την οικονομική ενίσχυση των αεροπορικών εταιρειών των χωρών. Εκτός των άλλων, και η ελληνική κυβέρνηση συνείσφερε στην αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων των εταιρειών όπως θα αναλυθεί παρακάτω στη συγκεκριμένη μελέτη (Albers & Rundshagen, 2020).

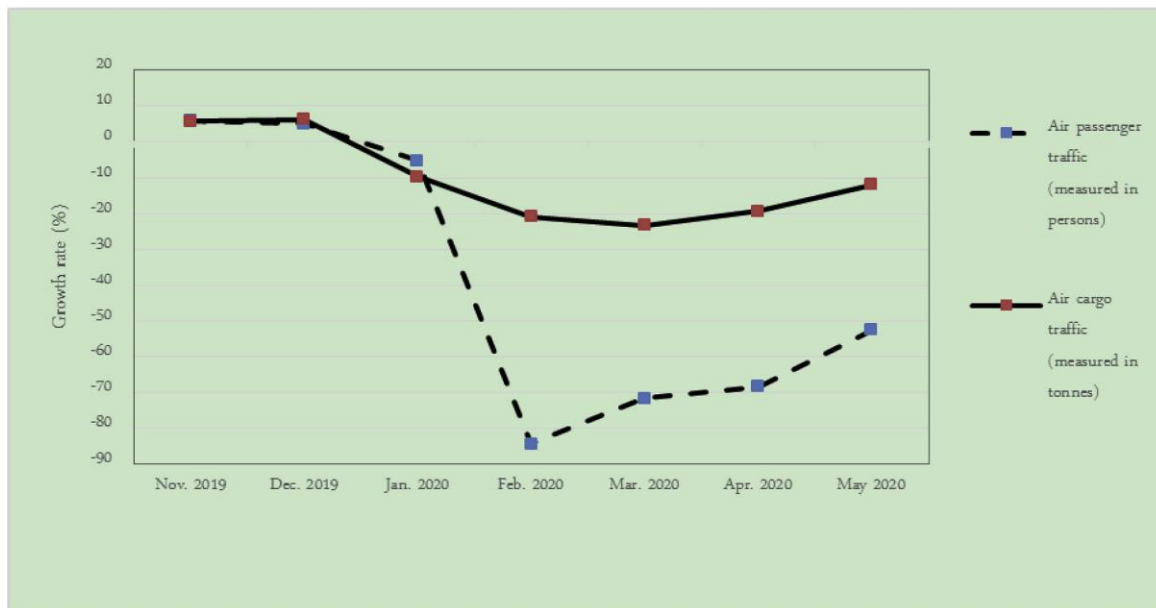
4.2.2 Πρωτοβουλίες αεροπορικών εταιρειών

Εκτός των κρατικών πρωτοβουλιών, και οι εταιρείες του αεροπορικού κλάδου έλαβαν μέτρα για την καταπολέμηση των συνεπειών που υπέστησαν λόγω των κοινωνικών περιορισμών της πανδημίας. Αρχικά, ελήφθησαν πρωτοβουλίες με σκοπό τον περιορισμό του κόστους και τη βιωσιμότητα των αεροπορικών εταιρειών (Massaro & Rossetto, 2021). Οι περισσότερες εταιρείες του κλάδου λόγω και των ταξιδιωτικών περιορισμών καθήλωσαν μεγάλο ποσοστό των αεροσκαφών τους και έκαναν περικοπές των προσφερόμενων πτήσεων. Επιπλέον, τροποποιήθηκε το εργασιακό πλαίσιο των εργαζομένων, εφόσον είτε ένα ποσοστό εργαζομένων οδηγήθηκε σε αναστολή εργασίας είτε μειώθηκαν οι ώρες απασχόλησης. Ακόμη, το κράτος συνείσφερε οικονομικά στην καταβολή των αμοιβών των υπαλλήλων, ώστε να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας και να ανταπεξέλθουν οι αεροπορικές εταιρείες. Όμως, αρνητικό επακόλουθο των οικονομικών συνεπειών ήταν ότι σε κάποιες περιπτώσεις οι αεροπορικές εταιρείες αναγκάστηκαν να προβούν σε μειώσεις προσωπικού και μισθών (Scheiwiller & Zizka, 2021).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η αεροπορική εταιρεία Air France επίσπευσε την απόσυρση των κοστοβόρων αεροσκαφών Airbus A-380, μείωσε τις εσωτερικές πτήσεις και προτίμησε τη χρησιμοποίηση των αεροπλάνων της θυγατρικής της, χαμηλού κόστους εταιρείας Transavia. Ακόμη, κάποιες εταιρείες αποφάσισαν να μειώσουν το στόλο τους όπως η Austrian Airlines (μείωση 25%) και η Brussels Airlines (μείωση 30%). Η Easy Jet ακύρωσε νέες παραγγελίες αεροπλάνων, ενώ η Helvetic Airways ανέστειλε τα σχέδια

μεγέθυνσής της (Nizetic, 2021). Η γερμανική Lufthansa περιόρισε τις προσφερόμενες πτήσεις, καθήλωσε τα κοστοβόρα Airbus A-380 και μείωσε την κεφαλαιακή της θέση κατά 20%. Τέλος, η ιταλική Alitalia προκειμένου να διασωθεί, εκτός από την κρατικοποίησή της, συνέχισε τη συνεργασία με την αμερικανική Delta Airlines, ενώ η ιρλανδική χαμηλού κόστους Ryanair υποχρεώθηκε να αναμορφώσει προς τα πάνω την τιμολογιακή της πολιτική λόγω της πανδημικής κρίσης (Albers & Rundshagen, 2020).

Διάγραμμα 5: Σύγκριση επιβατικών και πτήσεων Cargo από 1-11-19 έως 1-5-20



Πηγή: Li (2020)

Από την άλλη, η πανδημική κρίση στον αεροπορικό τομέα οδήγησε και στην ανάληψη κάποιων καινοτόμων πρωτοβουλιών από τις αεροπορικές εταιρείες. Κάποιες εταιρείες αναμόρφωσαν την στρατηγική τους και το ρόλο τους αφού ανέλαβαν εμπορικές πτήσεις cargo, όπως η Austrian Airlines, η Icelandair, η Lufthansa, η Sun Express και η Swiss Air (Διάγραμμα 4). Για το λόγο αυτό οι πτήσεις cargo δεν επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό όπως οι εμπορικές πτήσεις μεταφοράς επιβατών (Li, 2020). Επιπρόσθετα, η ρωσική Aeroflot επέκτεινε το αεροπορικό της έργο στην αεροπορική σύνδεση ευρωπαϊκών και ασιατικών χωρών, η ισπανική Volotea προγραμμάτισε πτήσεις σε 40 νέους προορισμούς και η ουγγρική Wizz Air προχώρησε στην επέκταση στο Αμπό Ντάμπι και σε περισσότερα ευρωπαϊκά περιφερειακά αεροδρόμια. Επίσης, κάποιες αεροπορικές

προχώρησαν σε συνεργασίες και κοινοπραξίες όπως η Air France με τις αμερικανικές Delta Airlines και Virgin Atlantic, η British Airways με την Qatar Airways και η αγγλοισπανική IAG με την ισπανική Air Europa (Maneenop & Kotcarin, 2020).

4.3 Επιπτώσεις στην Ελλάδα

4.3.1 Ελάττωση αεροπορικής κίνησης

Η Ελλάδα δέχθηκε ισχυρό πλήγμα στην αεροπορική της κίνηση λόγω των επιβατικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Είναι γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό επιβατών αεροπορικών πτήσεων μετακινούνταν στη χώρα λόγω τουρισμού. Συνεπώς, λόγω και των ταξιδιωτικών περιορισμών η ελάττωση της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα ήταν ισχυρότερη από τον διεθνή μέσο όρο. Σύμφωνα με την ΥΠΑ (2021), η συνολική αεροπορική επιβατική κίνηση (εσωτερικού – εξωτερικού) το 2020 στην Ελλάδα κυμάνθηκε στα 19,7 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας πτώση 69,3% σε σχέση με το 2019. Τα επίπεδα διακίνησης επιβατών επέστρεψαν σε αριθμούς προ 30ετίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2019 πραγματοποιήθηκαν 526.155 πτήσεις στους ελληνικούς αερολιμένες, ενώ το 2020 243.795. Δηλαδή μείωση της τάξεως του 53,7%. Από την άλλη, το 2019 μετακινήθηκαν συνολικά 64.169.005 επιβάτες, ενώ το 2020 μόλις 19.697.880 (ΥΠΑ, 2021).

Αναμφίβολα, το 2021 η κατάσταση βελτιώθηκε, όμως δεν πλησίασε ακόμη τα επίπεδα του 2019. Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί κατά τη διάρκεια του έτους απελευθερώθηκαν σταδιακά, συμβάλλοντας στην αύξηση της αεροπορικής κίνησης. Εξάλλου, το 2021 πραγματοποιήθηκαν 381.165 πτήσεις στα ελληνικά αεροδρόμια, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 50,3% σε σχέση με το 2020. Επιπλέον, μετακινήθηκαν συνολικά 80,9% περισσότεροι επιβάτες, ήτοι 35.791.543 (ΥΠΑ, 2021). Εκτός των άλλων, είναι αναγκαίο να γίνει αναφορά στο ελληνικό αεροδρόμιο που καλύπτει σχεδόν το ήμισυ της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα, δηλαδή στο ΔΑΑ Ελευθέριος Βενιζέλος. Σύμφωνα με στοιχεία του αερολιμένα η επιβατική κίνηση το 2020 ανήλθε σε 8.078.394 επιβάτες, παρουσιάζοντας ισχυρή μείωση 68,4% από το 2019 (25.573.993 επιβάτες) (ΔΑΑ, 2021).

Το 2021 υπήρξε μία άνοδος της τάξης του 52,8%, δηλαδή μετακινήθηκαν 12.345.786 επιβάτες. Παρόλη τη βελτίωση, η επιβατική κίνηση δεν έχει πλησιάσει το επίπεδο του 2019, αφού υπολείπεται κατά 51,7% (ΔΑΑ, 2022).

4.3.2 Οικονομικό αντίκτυπο

Συνέπεια της ελάττωσης της αεροπορικής κίνησης λόγω της πανδημίας Covid 19 στην Ελλάδα, αποτελεί η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και ιδιαίτερα του τουριστικού κλάδου. Είναι γεγονός ότι οι τουριστικές εισπράξεις κατά το 2020 μειώθηκαν κατά 78% σύμφωνα με το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΣΕΤΕ (2021). Ο δείκτης απασχόλησης στον κλάδο σημείωσε πτώση 35,9% και οι αποδοχές μειώθηκαν κατά 69,7% (ΕΥ, 2020). Ισχυρό οικονομικό πλήγμα δέχθηκαν και οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Η μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines παρουσίασε μείωση 65% στην επιβατική κίνηση συγκρινόμενη με την κίνηση του 2019. Η ζημία της ανήλθε στα 227,91 εκατομμύρια €, ενώ ο κύκλος εργασιών της ελαττώθηκε κατά 68% κλείνοντας στα 415,1 εκατομμύρια €. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι δείκτες αποδοτικότητας ενεργητικού, αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων, καθαρού περιθωρίου κέρδους και καθαρού χρέους προς λειτουργική κερδοφορία να αποβούν αρνητικοί (Βήμα, 2022).

Επιπρόσθετα, τα ελληνικά αεροδρόμια υπέστησαν ισχυρές οικονομικές επιπτώσεις λόγω της πανδημίας. Ιδιαίτερα ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος και τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα οποία έχουν παραχωρηθεί στην Fraport λόγω και του πλαισίου λειτουργίας τους, κατέγραψαν έντονες ζημίες από την έλλειψη εσόδων. Πιο συγκεκριμένα, η Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. αποκόμισε ζημίες 62,51% σε σχέση με τα κέρδη του 2019, δηλαδή μείωση κατά 324,10 εκατ. €. Τα συνολικά κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) και τα κέρδη προ φόρων για το 2020 μειώθηκαν κατά 81,33% (- 273,7 εκατ. €) και κατά 124,10% (- 279,1 εκατ. €) αντίστοιχα (ΔΑΑ, 2022). Από την άλλη, η κοινοπραξία Fraport Greece παρουσίασε συνολικές ζημίες 148 εκατ. € σε σχέση με το 2019, όπως θα αναφερθεί αναλυτικά στη συνέχεια της συγκεκριμένης μελέτης (Fraport, 2021).

4.3.3 Πρωτοβουλίες αντιμετώπισης

Είναι γεγονός ότι, όπως συνέβη διεθνώς, και στην Ελλάδα ελήφθησαν πρωτοβουλίες με σκοπό την υποστήριξη των εταιρειών του αεροπορικού κλάδου. Αρχικά, υπήρξε κρατική συνεισφορά στις εταιρείες διαχείρισης αεροδρομίων στη χώρα μας. Σε ότι αφορά το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών χορηγήθηκε κρατική οικονομική ενίσχυση στην εταιρεία για την αποκατάσταση της άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία ζημίας που υπέστη κατά το έτος 2020. Το ποσό αυτό έφτασε συνολικά τα 130 εκατ. €. Χορηγήθηκε με τη μορφή άμεσης επιχορήγησης, έως του ποσού των 51,6 εκατ. €, και με τη μορφή συμφητισμού υποχρεώσεων σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου, ύψους έως 78,4 εκατ. € καταβλητέων τα έτη 2020, 2021 και 2022 (Ναυτεμπορική, 2021).

Στην περίπτωση της Κοινοπραξία Fraport Greece, σύμφωνα με την «Επισκόπηση των Εκτιμώμενων Οικονομικών Συνεπειών της Πανδημίας COVID 19 στα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος», τα πραγματοποιηθέντα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων - EBITDA του 2020, υπολείπονται των προβλέψεων του Οικονομικού Μοντέλου Κερδών σχεδόν κατά 178 εκατ. € (Ναυτεμπορική, 2021). Σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2015 το ποσό της συγκεκριμένης ζημίας αποτελεί αντικείμενο αποζημίωσης. Επιπρόσθετα, τα μέτρα που αναγκάστηκε να λάβει η Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της πανδημίας εμπίπτουν στο πλαίσιο των κινδύνων που, με την εν λόγω σύμβαση, ανέλαβε το Ελληνικό Δημόσιο. Επομένως, η κρατική ενίσχυση προς την κοινοπραξία ανήλθε συνολικά στο ποσό των 178 εκατ. €.

Εκτός των άλλων, σημαντική αποδείχθηκε και η κρατική οικονομική ενίσχυση στην αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines. Αρχικά, η εταιρεία ωφελήθηκε, ώστε να μειώσει τα λειτουργικά της έξοδα, από τα οριζόντια συστήματα στήριξης που υιοθετήθηκαν από την Ελληνική Κυβέρνηση, όπως τα καθεστώτα μερικής απασχόλησης, τα συστήματα αναστολής των συμβάσεων, η αναβολή στις καταβολές για ασφαλιστικές εισφορές, ΦΠΑ και τελών Eurocontrol και οι μειώσεις ενοικίων. Επιπλέον, η εταιρεία έλαβε το “COVID 19 Enterprise Guarantee Fund” αντλώντας ένα πενταετές δάνειο 150 εκατ. € με 80% κρατική εγγύηση από τις τέσσερις ελληνικές συστημικές τράπεζες. Στο πλαίσιο της

κρατικής ενίσχυσης της εταιρείας υπήρξε παροχή επιχορήγησης 120 εκατ. € ως αποζημίωση για ζημίες που υπέστη λόγω της πανδημίας και των ταξιδιωτικών περιορισμών (Capital, 2021). Η συγκεκριμένη επιχορήγηση απαιτεί την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά 60 εκατ. €, ενώ το Ελληνικό Δημόσιο δικαιούται μετοχές που αντιπροσωπεύουν το 11,5% του νέου μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

4.4 Η μετά COVID 19 εποχή στις αερομεταφορές

Ο κλάδος των αερομεταφορών αποτελεί τομέα οικονομικής ανάπτυξης ιδιαίτερα ευαίσθητο σε αρνητικά γεγονότα όπως η οικονομική ύφεση, οι φυσικές καταστροφές, η πολιτική αστάθεια και οι πανδημίες. Στο παρελθόν επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τη διάδοση ασθενειών και πανδημιών. Τέτοιες περιόδους αποτέλεσαν το ξέσπασμα του Σοβαρού Οξέος Αναπνευστικού Συνδρόμου (SARS) το 2003, η γρίπη των πτηνών H5N1 το 2006 και η πανδημία H1N1 της γρίπης των χοίρων το 2009 (Sadi & Henderson, 2000). Η ευπάθεια του αεροπορικού κλάδου σε περιόδους πανδημιών είναι τόσο έντονη σε επίπεδο που συγκρίνεται με την αντίδρασή του σε παγκόσμιες πολιτικές κρίσεις όπως η πετρελαϊκή κρίση το 1973, ο πόλεμος Ιράν - Ιράκ τη δεκαετία του 1980, η κρίση του Κόλπου στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 9/11 (IATA, 2020).

Συνεπώς, η αρνητική επίδραση της πανδημίας Covid 19 στον τομέα των αερομεταφορών αποτελεί ιδιαίτερα περίπλοκο ζήτημα, το οποίο γίνεται προσπάθεια να μελετηθεί σε διεθνές επίπεδο, ώστε να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα (Macilree & Duval, 2020). Αρχικά, οφείλεται να καταγραφεί ότι η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), ανέφερε τον Ιανουάριο του 2020, πριν από την επιβολή των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας, ότι ο τομέας των αερομεταφορών ανέμενε αύξηση των εσόδων ανά επιβατοχιλιόμετρο (RPK) κατά 4,1% και αύξηση των φορτίων τονο-χιλιομέτρων (FTK) κατά 2,0 % το 2020 (IATA, 2020). Ωστόσο, η IATA αναθεώρησε τις προβλέψεις για τον κλάδο αρκετές φορές, καθώς κατέστη σαφές ότι ο COVID-19 θα επηρέαζε

σοβαρά την ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας (Gudmundsson, Cattaneo & Redondi, 2021).

Πίνακας 2: Σενάρια εξέλιξης RPK

	10 Year (2018- 2028)	20 Year (2018- 2038)	30 Year (2018- 2048)	32 Year (2018- 2050)
Post-COVID : Low	1.2%	2.4%	2.8%	2.9%
Post-COVID : Mid	2.6%	3.3%	3.5%	3.6%
Post-COVID : High	3.6%	4.1%	4.2%	4.2%
Pre-COVID : Mid	4.2%	4.2%	4.2%	4.2%

Πηγή: ICAO (2021)

Επιπρόσθετα, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ερευνώντας διεξοδικά το ζήτημα της αντίδρασης του αεροπορικού κλάδου στην πανδημία κατέληξε σε κάποιες προβλέψεις στηριζόμενος σε συγκεκριμένα σενάρια (Πίνακας 1). Με τη συγκεκριμένη μελέτη προσπάθησε να προβλέψει με χρονικό ορίζοντα το 2050 πως θα εξελιχθούν τα μεγέθη RPK και FTK με βάση τρία σενάρια: χαμηλό, μέτριο και υψηλό (Πίνακας 2). Για να μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με το μέλλον των αερομεταφορών, κατέγραψε τη μέση πρόβλεψη η οποία είχε δημοσιοποιηθεί πριν την εμφάνιση της πανδημίας Covid 19 με στόχο τη σύγκρισή τους με τις προβλέψεις της έρευνας (ICAO, 2021).

Σύμφωνα με την έρευνα του ICAO, παρατηρείται χαρακτηριστικά ότι μόνο στο αισιόδοξο σενάριο ο δείκτης RPK πλησιάζει μετά την 20ετία τη μέση πρόβλεψη προ πανδημίας. Στα υπόλοιπα σενάρια ο κλάδος δεν καταφέρνει να επανακάμψει πλήρως. Είναι εμφανές ότι ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών επιβατών θα δυσκολευτεί να επανέλθει σε προ πανδημίας επίπεδα. Οι ταξιδιωτικές απαγορεύσεις κατά την περίοδο

της πανδημίας COVID 19 έχουν αφήσει έντονο στίγμα στο συγκεκριμένο τομέα και θα χρειαστεί αρκετό χρονικό διάστημα, ώστε να επανέλθει. Από την άλλη, όσον αφορά το δείκτη FTK, ο οποίος σχετίζεται με τις πτήσεις Cargo, τα προβλεπόμενα στοιχεία είναι περισσότερο ενθαρρυντικά. Σύμφωνα με την έρευνα του ICAO προβλέπεται στο μέτριο σενάριο να καλύψει την πρόβλεψη προ πανδημίας και στο υψηλό να την ξεπεράσει (ICAO, 2021). Αναμφισβήτητα, ο τομέας των εμπορικών πτήσεων Cargo κατάφερε να αντέξει στα ταξιδιωτικά μέτρα κατά την περίοδο της πανδημίας. Επομένως, προβλέπεται να επανέλθει σε προ πανδημίας επίπεδα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Πίνακας 3: Σενάρια εξέλιξης FTK

	10 Year (2018- 2028)	20 Year (2018- 2038)	30 Year (2018- 2048)	32 Year (2018- 2050)
Post-COVID : Low	2.3%	2.5%	2.6%	2.6%
Post-COVID : Mid	3.5%	3.4%	3.5%	3.5%
Post-COVID : High	4.1%	4.1%	4.2%	4.2%
Pre-COVID : Mid	3.5%	3.5%	3.5%	3.5%

Πηγή: ICAO (2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5⁰: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ FRAPORT GREECE

5.1 Εισαγωγικά στοιχεία

Η Κοινοπραξία Fraport Greece αποτελείται από τρεις ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες έχουν την εταιρική έδρα τους στην Αθήνα. Η πρώτη εταιρεία ονομάζεται Fraport

Εταιρεία Διαχείρισεως των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ελλάδας Ανώνυμη Εταιρεία (Management Company). Ιδρύθηκε με αντικείμενο την ανάληψη και διαχείριση κεντρικών λειτουργιών των δύο εταιρειών παραχώρησης, όπως την διαχείριση του προσωπικού και τη σύναψη συμφωνιών με συμβούλους και προμηθευτές. Η εταιρεία παραχώρησης για την Ομάδα Αεροδρομίων Α ονομάζεται Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας «Α» Ανώνυμη Εταιρεία (Fraport Regional Airports of Greece A S.A. - Fraport Greece A). Η εταιρεία παραχώρησης για την Ομάδα Αεροδρομίων Β ονομάζεται Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας «Β» Ανώνυμη Εταιρεία (Fraport Regional Airports of Greece B S.A. - Fraport Greece B). Επομένως, υφίστανται τρεις διαφορετικοί ετήσιοι ισολογισμοί για την Κοινοπραξία, ένας για κάθε εταιρεία, οι οποίοι είναι δημοσιευμένοι στην επίσημη ιστοσελίδα της Fraport Greece: www.fraport-greece.com.

Στην παρούσα χρηματοοικονομική ανάλυση θα υπολογιστούν οι επιλεγμένοι αριθμοδείκτες ρευστότητας, δραστηριότητας, αποδοτικότητας και διάρθρωσης κεφαλαίων για κάθε εταιρεία ξεχωριστά για τα πέντε χρόνια λειτουργίας της Κοινοπραξίας (2016-2020). Οι Αριθμοδείκτες Ρευστότητας που υπολογίζονται είναι οι Αριθμοδείκτες Γενικής Ρευστότητας, Κεφαλαίου Κίνησης και Ειδικής Ρευστότητας. Οι επιλεγμένοι Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας που επιλέγονται είναι οι Αριθμοδείκτες Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού και Είσπραξης Απαιτήσεων, ενώ οι επιλεγμένοι Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας είναι οι Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας Ενεργητικού, Ιδίων Κεφαλαίων και Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους. Επιπλέον, καταγράφονται οι Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας: Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης, Φερεγγυότητας και Δανειακής Επιβάρυνσης. Παράλληλα με την παρουσίαση των αριθμοδεικτών πραγματοποιείται σύγκριση των αποτελεσμάτων για τις τρεις εταιρείες της Κοινοπραξίας και εξαγωγή συνολικών συμπερασμάτων για την Κοινοπραξία.

5.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

5.2.1 Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας προσδιορίζει τη σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Επιπλέον, αναδεικνύει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιώντας στοιχεία του ενεργητικού που μπορούν να μετατραπούν σε μετρητά εντός της περιόδου λήξης των υποχρεώσεων. Ο συγκεκριμένος δείκτης κατηγοριοποιεί την επιχειρηματική προσωπικότητα της επιχείρησης σε επιθετική ή συντηρητική και αναδεικνύει αν η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει μια ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή του κεφαλαίου κίνησης. Τέλος, αυτός ο αριθμοδείκτης καταγράφει το μέτρο ρευστότητας μιας επιχείρησης και το περιθώριο ασφαλείας, ώστε αυτή να δύναται να ανταπεξέλθει στην εξόφληση των καθημερινών απαιτητών υποχρεώσεών της (Γεωργόπουλος, 2014).

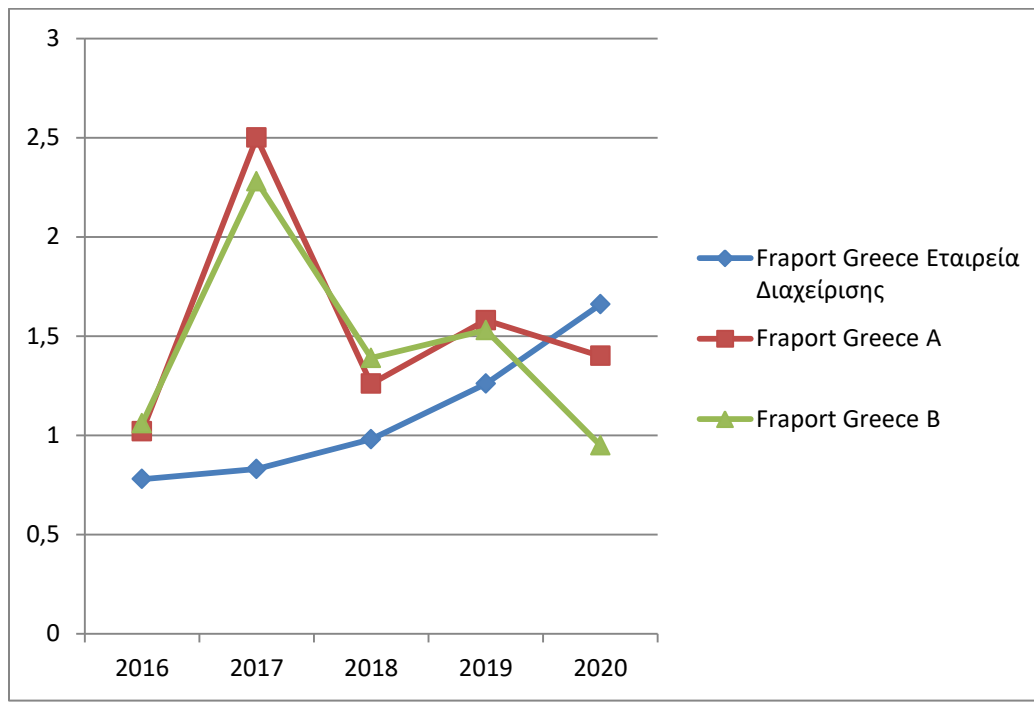
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Πίνακας 4: Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	0,78	1,02	1,06
2017	0,83	2,50	2,28
2018	0,98	1,26	1,39
2019	1,26	1,58	1,53
2020	1,66	1,40	0,95

Διάγραμμα 6: Γενική Ρευστότητα 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Σε ότι αφορά τον Αριθμοδείκτη Γενικής Ρευστότητας για τις 3 εταιρείες της Κοινοπραξίας Fraport Greece, παρατηρείται διαφορετική εξέλιξη κατά τη διάρκεια της πενταετίας λειτουργίας της. Η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης παρουσιάζει σταδιακή ανοδική πορεία του αριθμοδείκτη κατά τη διάρκεια της περιόδου 2016-2020. Παρότι ξεκινά από χαμηλή τιμή γενικής ρευστότητας στη συνέχεια ανακάμπτει. Η αιτία είναι ότι το αντικείμενό της είναι κατά κύριο λόγο διαχειριστικό και υποστηρικτικό των άλλων 2 εταιρειών. Επομένως, δεν αντιμετωπίζει μεγάλο περιθώριο κινδύνου. Από την άλλη, οι 2 εταιρείες Fraport Greece A και Fraport Greece B ακολουθούν όμοια πορεία. Αυτό εξηγείται και από το γεγονός ότι το αντικείμενό τους είναι πανομοιότυπο, απλά τα Περιφερειακά Αεροδρόμια που διαχειρίζεται η καθεμία διαφέρουν. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι τη διετία 2016-2017 υπάρχει άνοδος του δείκτη. Στη συνέχεια το 2018 ο δείκτης υποχωρεί λόγω και των επενδύσεων που πραγματοποίησε η Κοινοπραξία εκείνο το διάστημα. Το 2019 ανακάμπτει ακολουθώντας τη μεγάλη άνοδο του Ελληνικού

Τουρισμού εκείνο το χρόνο. Τέλος, το 2020 υποχωρεί ξανά λόγω των περιορισμών των μετακινήσεων για την πανδημία Covid-19.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Είναι γεγονός ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας τόσο καλύτερη, από πλευράς ρευστότητας, είναι η θέση της μελετώμενης επιχείρησης. Αρχικά, είναι σημαντικό το γεγονός ότι η Κοινοπραξία Fraport Greece κατά τη διάρκεια της πρώτης πενταετίας λειτουργίας της συνολικά η Γενική Ρευστότητά της είναι μεγαλύτερη της μονάδας. Επομένως, το Κυκλοφορούν Ενεργητικό της ανταποκρίνεται στις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις της. Μάλιστα το 2017 ήταν πάνω του 2 που είναι μία επιθυμητή τιμή για την χρηματοοικονομική πορεία κάθε επιχείρησης. Δύναται, λοιπόν, να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι την περίοδο 2016-2020 η Κοινοπραξία Fraport Greece παρουσίασε ικανοποιητική Γενική Ρευστότητα, ώστε να μπορεί να καλύψει τις απαιτητές υποχρεώσεις της.

5.2.2 Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης

Ο Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης αποτελεί σημαντικό δείκτη για μία εταιρεία, διότι ελέγχεται από τράπεζες και πιστωτές κατά την αξιολόγηση της με σκοπό πιθανή χορήγηση πίστωσης στην επιχείρηση. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη Γενική Ρευστότητα και δίνει τη δυνατότητα προσδιορισμού της. Προκειμένου να θεωρείται ικανοποιητική η Γενική Ρευστότητα ο δείκτης πρέπει να παίρνει θετική τιμή, δηλαδή να έχει την χρηματοοικονομική ικανότητα η επιχείρηση να ανταποκρίνεται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Τέλος, ο αριθμοδείκτης αυτός αναδεικνύει το δυνητικό απόθεμα ρευστότητας που έχει η επιχείρηση (Καλαντώνης 2018).

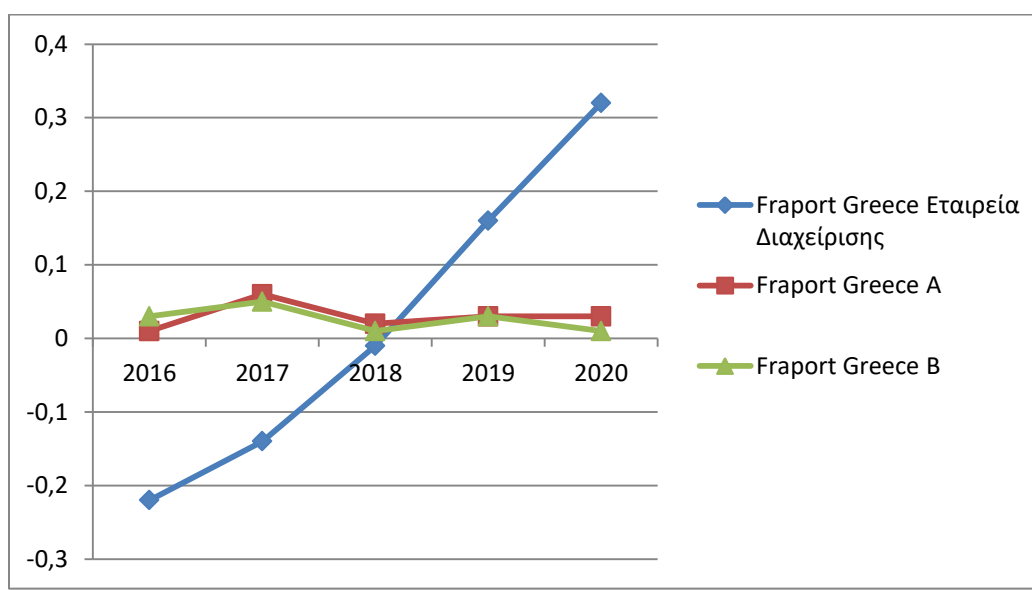
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Πίνακας 5: Αριθμοδείκτης Κεφαλαίου Κίνησης 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	-0,22	0,01	0,03
2017	-0,14	0,06	0,05
2018	-0,01	0,02	0,01
2019	0,16	0,03	0,03
2020	0,32	0,03	0,01

Διάγραμμα 7: Κεφάλαιο Κίνησης 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Η εξέλιξη του Αριθμοδείκτη Κεφαλαίου Κίνησης για τις 3 εταιρείες της Κοινοπραξίας Fraport Greece είναι παρόμοια με την εξέλιξη του Αριθμοδείκτη Γενικής Ρευστότητας. Δηλαδή οι 2 εταιρείες παραχώρησης των αεροδρομίων Fraport Greece A και Fraport Greece B ακολουθούν παρεμφερή πορεία σε αντίθεση με την Fraport Greece Εταιρεία

Διαχείρισης. Ουσιαστικά, η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης ακολουθεί μία σταθερή ανοδική πορεία. Μάλιστα ξεκινά με αρνητικό δείκτη Κεφαλαίου Κίνησης έως το 2018, όμως στη συνέχεια είναι ιδιαίτερα υψηλός. Από την άλλη, οι άλλες 2 εταιρείες Fraport Greece A και Fraport Greece B καταφέρνουν να έχουν θετικό δείκτη κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου σε σταθερά ελεγχόμενα πλαίσια, χωρίς ιδιαίτερες αυξομειώσεις.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης υποδεικνύει το δυνητικό απόθεμα ρευστότητας που έχει η μελετώμενη επιχείρηση. Εξάλλου, το κεφάλαιο κίνησης εμφανίζει το μέρος του κυκλοφορούντος ενεργητικού το οποίο έχει χρηματοδοτηθεί με μακροπρόθεσμα κεφάλαια της επιχείρησης. Στην ουσία, όσο μεγαλύτερο είναι το κεφάλαιο κίνησης, σε σχέση με τις τρέχουσες υποχρεώσεις της επιχείρησης, τόσο περισσότερο ευνοϊκή είναι η θέση της, εφόσον έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέρχεται σε αυτές. Επομένως, παρατηρώντας τον αριθμοδείκτη για την Κοινοπραξία Fraport Greece, διαπιστώνεται ότι συνολικά είναι θετικός κατά την περίοδο 2016-2020. Το εξαγόμενο συμπέρασμα είναι ότι η Κοινοπραξία Fraport Greece ανταπεξέρχεται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Παράλληλα, χρειάζεται να βελτιωθεί περισσότερο το κεφάλαιο κίνησης, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί και σε ενδεχόμενες απρόβλεπτες υποχρεώσεις και κινδύνους.

5.2.3 Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας

Ο Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας απεικονίζει τη σχέση των ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Ακόμη, αναπαριστά τη δυνατότητα της επιχείρησης να καλύψει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Στην ουσία, απεικονίζει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης ανταποκρίνονται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Εάν η τιμή του Αριθμοδείκτη Ειδικής Ρευστότητας είναι μικρότερη της μονάδας, δείχνει ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να ανταπεξέλθει άμεσα στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Ουσιαστικά δεν δύναται να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες της με τα στοιχεία εκείνα του ενεργητικού που μπορούν άμεσα να ρευστοποιηθούν. (Καλαντώνης 2018).

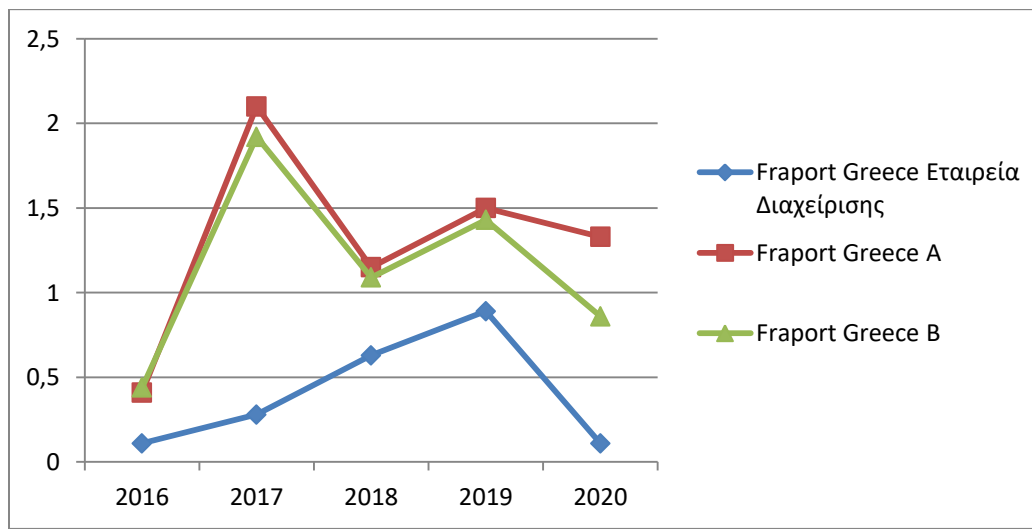
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό - Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Πίνακας 6: Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	0,11	0,41	0,44
2017	0,28	2,10	1,92
2018	0,63	1,15	1,09
2019	0,89	1,50	1,43
2020	0,11	1,33	0,86

Διάγραμμα 8: Ειδική Ρευστότητα 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Παρατηρώντας το διάγραμμα του Αριθμοδείκτη Ειδικής Ρευστότητας, διαπιστώνεται ότι σε γενικές γραμμές η πορεία του δείκτη είναι παρόμοια και για τις 3 εταιρείες. Μόνο το 2018 η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης έχει ανοδική πορεία, ενώ οι Fraport Greece A και Fraport Greece B καθοδική. Επιπλέον, παρατηρούμε ότι η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης παρουσιάζει χαμηλό δείκτη, κάτι το οποίο είναι αποτέλεσμα και του ρόλου της στην Κοινοπραξία, ο οποίος είναι περισσότερο υποστηρικτικός και όχι εμπορικός ώστε να έχει υψηλό κυκλοφορούν ενεργητικό. Οι άλλες 2 εταιρείες Fraport Greece A και Fraport Greece B κρίνεται ότι η Ειδική Ρευστότητά τους είναι ικανοποιητική και για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα της πενταετίας μεγαλύτερη της μονάδας.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας αναπαριστά πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης ανταποκρίνονται στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Αν τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία μιας επιχείρησης είναι ίσα ή μεγαλύτερα των τρεχουσών υποχρεώσεών της, τότε η επιχείρηση θεωρείται ότι κατέχει θετική τρέχουσα οικονομική κατάσταση. Επομένως, συνολικά η Κοινοπραξία Fraport Greece έχει οριακά Ειδική Ρευστότητα μεγαλύτερη της μονάδας. Δύναται να καλύψει άμεσα τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της σε ανεκτό επίπεδο. Ως αποτέλεσμα, συνίσταται να υπάρξει βελτίωση του δείκτη με την αναζήτηση νέων κεφαλαίων, ώστε να μη χρειαστεί σε κάποια ενδεχόμενη απρόσμενη υποχρέωση να καταφύγει σε δανεισμό.

5.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

5.3.1 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης υποδεικνύει το βαθμό χρησιμοποίησης του συνόλου του ενεργητικού, δηλαδή των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, σε σχέση με τις πωλήσεις της. Ένας υψηλός δείκτης αναδεικνύει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί τα

περιουσιακά της στοιχεία με εντατικό τρόπο με σκοπό την επίτευξη των πωλήσεων της. Το αντίθετο εκφράζει ένας χαμηλός δείκτης, οπότε είτε θα πρέπει να ακολουθήσει μια περισσότερο εντατική χρήση των περιουσιακών της στοιχείων, είτε να ρευστοποιήσει μέρος αυτών. Επομένως, μια ανοδική πορεία του δείκτη αναδεικνύει μία διαχρονικά εντατική χρήση των περιουσιακών της στοιχείων. Από την άλλη, μία ελάττωση του δείκτη παρουσιάζει ίσως μια υπερεπένδυση κεφαλαίων στα στοιχεία του ενεργητικού. Το γεγονός αυτό θα έχει ως επακόλουθο μία δυσμενή επίδραση στην επιχείρηση, καθώς η επιχείρηση θα επιβαρυνθεί με αυξημένες υποχρεώσεις για πληρωμή τόκων, δαπανών, δανείων και θα την οδηγήσει σε αδυναμία εκπλήρωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών της. Στην ουσία, αυτός ο αριθμοδείκτης απεικονίζει αν υπάρχει ή όχι υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με τις πωλήσεις που πραγματοποιεί κατά την εξεταζόμενη περίοδο (Καλούδης, 2018).

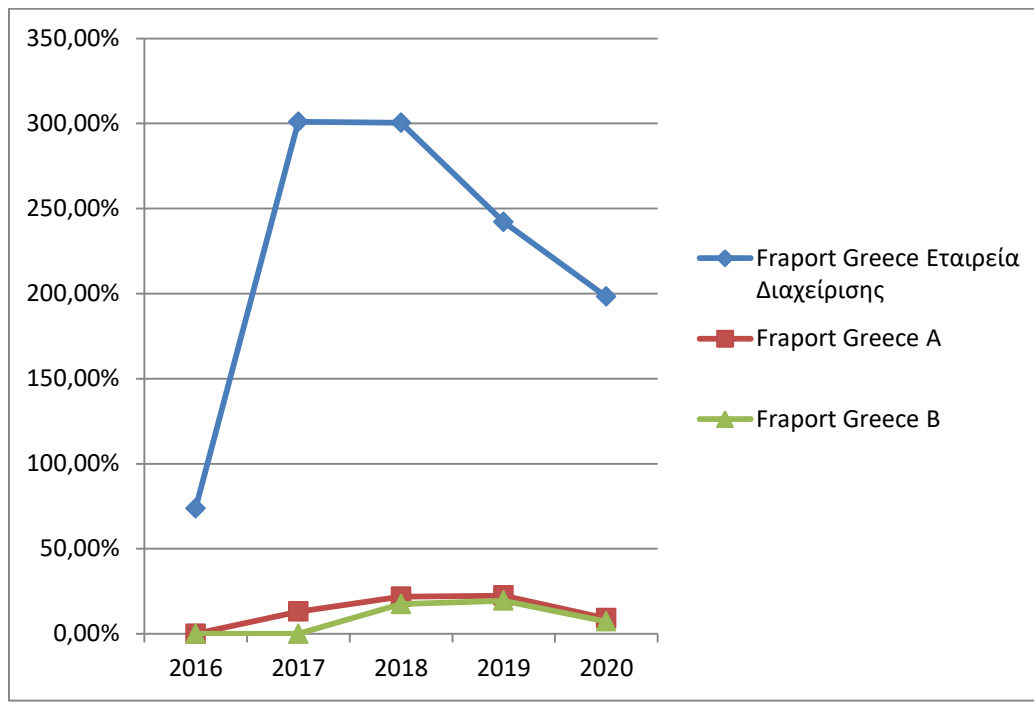
Υπολογισμός

$$\frac{\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού}}{\text{Πωλήσεις}} = \frac{\text{Σύνολο Ενεργητικό}}{\text{Σύνολο Ενεργητικό}}$$

Πίνακας 7: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	73,7%	-	-
2017	301%	13,11%	10,53%
2018	300,4%	21,86%	17,55%
2019	242,1%	22,51%	19,50%
2020	198,2%	9,10%	7,24%

Διάγραμμα 9: Ταχύτητα Κυκλοφορίας Ενεργητικού 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα των 3 εταιρειών της Κοινοπραξίας Fraport Greece, διαπιστώνεται ότι όπως και στους περισσότερους αριθμοδείκτες οι εταιρείες εκμετάλλευσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων Fraport Greece A και Fraport Greece B καταγράφουν παρόμοια πορεία κατά τη διάρκεια της περιόδου 2016-2020. Αντίθετα, η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης λόγω και του ιδιαίτερου επιχειρηματικού της ρόλου παρουσιάζει ανεξάρτητη πορεία στον Αριθμοδείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού. Η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης παρουσιάζει υψηλές τιμές στο συγκεκριμένο δείκτη, όμως η διακύμανσή του είναι καθοδική από το 2018 και έπειτα. Από την άλλη, οι 2 εταιρείες εκμετάλλευσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων παρουσιάζουν σχετικά σταθερή πορεία με ικανοποιητικές τιμές δείκτη, παρότι τον τελευταίο χρόνο υποχωρεί. Ο λόγος του χαμηλού δείκτη των 2 εταιρειών είναι και το πρόγραμμα επενδύσεων που πραγματοποιούν στα πλαίσια αναμόρφωσης των αερολιμένων.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ένας υψηλός Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού δείχνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιήσει τις πωλήσεις της κι αντιστρόφως. Επίσης, μια ενδεχόμενη υπερεπένδυση κεφαλαίων σε περιουσιακά στοιχεία σε σχέση με τις πωλήσεις μιας επιχειρήσεως είναι πιθανό να έχει δυσμενή επίδραση. Σε ότι αφορά την Κοινοπραξία Fraport Greece συνολικά ο δείκτης είναι σε θετικό επίπεδο. Χρησιμοποιούνται ουσιαστικά τα κεφάλαια της Κοινοπραξίας. Όμως υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης και προτείνεται να αυξηθεί, ώστε να θωρακιστεί η Κοινοπραξία σε ενδεχόμενες δυσμενείς καταστάσεις. Επιπλέον, αναμένεται να βελτιωθεί, ειδικότερα για τις 2 εταιρείες εκμετάλλευσης αεροδρομίων λόγω της αναμενόμενης ολοκλήρωσης της επενδυτικής τους δραστηριότητας για την αναμόρφωση των αεροπορικών υποδομών.

5.3.2 Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων

Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εισπράξεως Απαιτήσεων προσδιορίζει την ποιότητα και το βαθμό ρευστότητας των απαιτήσεων της επιχείρησης. Επιπλέον, αποτυπώνει κατά πόσο η διοίκησή της εισέπραξε με επιτυχία τις απαιτήσεις της. Για να υπολογιστεί η τιμή του διαιρούνται οι καθαρές πωλήσεις προς το μέσο όρο των απαιτήσεων. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων μιας επιχείρησης τόσο μικρότερος είναι ο χρόνος δέσμευσης των κεφαλαίων και τόσο καλύτερη η θέση της από άποψη χορηγουμένων πιστώσεων. Ακόμη, υψηλή ταχύτητα στην είσπραξη των απαιτήσεων σημαίνει μικρότερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες. Μία άνοδος της ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων ενδέχεται να δείχνει βελτίωση της ικανότητας είσπραξης τους ή αλλαγή στην πολιτική των χορηγουμένων πιστώσεων.

Επιπρόσθετα, ισχυρές απαιτήσεις, οι οποίες συνήθως παρουσιάζονται σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, αποτελούν ένδειξη ότι η επιχείρηση ίσως αναγκάζεται να δανείζεται βραχυπρόθεσμα για να είναι σε θέση να εξοφλεί τις τρέχουσες απαιτητές υποχρεώσεις της. Επομένως, οι αυξημένες απαιτήσεις είναι ένα δεδομένο του

ισολογισμού μίας επιχείρησης το οποίο για να κριθεί ως θετικό ή αρνητικό, πρέπει να ληφθεί και η ταχύτητα είσπραξης τους. Στην ουσία, όσο μεγαλύτερες είναι οι απαιτήσεις μιας επιχείρησης σε σχέση με τις καθαρές πωλήσεις της, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα να εμφανιστούν αυξημένες οι μη εισπραχθείσες ή οι καθυστερούμενες απαιτήσεις της (Νιάρχος, 2004).

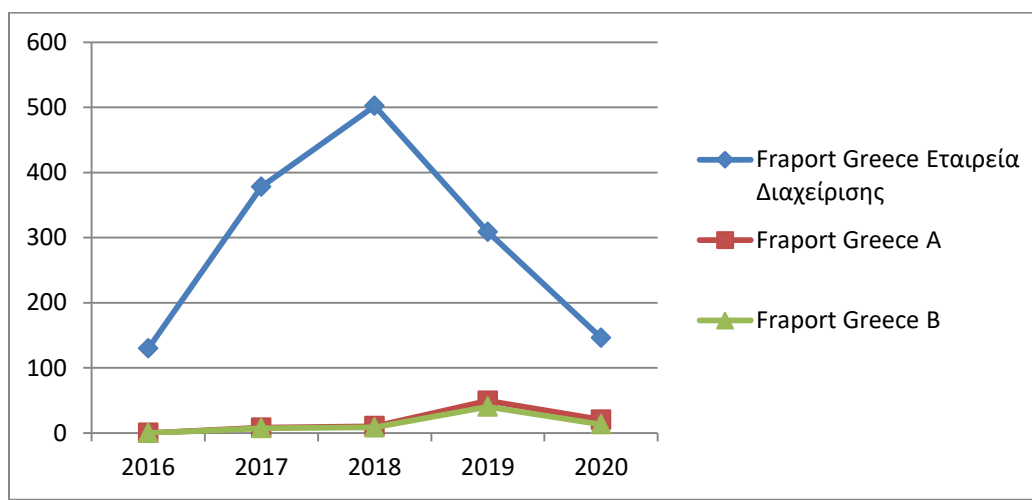
Υπολογισμός

$$\frac{\text{Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων}}{\text{Απαιτήσεις}} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Απαιτήσεις}}$$

Πίνακας 8: Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	129,72	-	-
2017	378,01	8,02	7,40
2018	502,05	10,33	8,57
2019	308,76	49,28	40,39
2020	146,04	20,30	13,32

Διάγραμμα 10: Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Η διακύμανση του Αριθμοδείκτη Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων είναι παρόμοια με αυτή του προηγούμενου Αριθμοδείκτη Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού. Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές της Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης είναι υψηλότερες των άλλων 2 εταιρειών. Όμως, παρότι αρχικά έχει ανοδική πορεία, στη συνέχεια υποχωρεί στο ίδιο επίπεδο με το 2018. Στην ουσία, κάνει έναν κύκλο σε ότι αφορά το συγκεκριμένο αριθμοδείκτη κατά την πενταετία 2016-2020. Αντίθετα, οι εταιρείες Fraport Greece A και Fraport Greece B παρουσιάζουν χαμηλές τιμές στο συγκεκριμένο δείκτη, όμως η διακύμανση είναι σε γενικές γραμμές σταθερή. Ουσιαστικά, μόνο το 2020 παρουσιάζεται ελάττωση λόγω βέβαια και των ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19, οι οποίοι επηρέασαν την κυκλοφορία στα αεροδρόμια διεθνώς.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Με το συγκεκριμένο αριθμοδείκτη υπολογίζεται πόσες φορές, κατά μέσο όρο, εισπράττονται κατά τη διάρκεια της λογιστικής χρήσης οι απαιτήσεις της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων τόσο μικρότερος είναι ο χρόνος παραμονής αυτών στην επιχείρηση. Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων αναδεικνύει την ποιότητα και το βαθμό ρευστότητας των απαιτήσεων μιας επιχείρησης, καθώς και κατά πόσο επιτυχής υπήρξε η διοίκηση της επιχείρησης στην είσπραξη τους. Η Κοινοπραξία Fraport Greece παρουσιάζει ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων συνολικά σε μέτριο επίπεδο. Παρότι οι τιμές για την Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης είναι υψηλές, για τις άλλες 2 εταιρείες είναι σε χαμηλότερο επίπεδο. Προτείνεται η Κοινοπραξία να αυξήσει την ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να αποφύγει πιθανές ανεπιθύμητες ζημιές στο μέλλον.

5.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

5.4.1 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

Ο Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού υπολογίζει την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης και εξυπηρετεί την αξιολόγηση της αποτελεσματικής της λειτουργίας. Ο συγκεκριμένος δείκτης προσδιορίζει την ικανότητά της να μπορεί να ανταπεξέλθει οικονομικά και να προσελκύσει επενδυτικά κεφάλαια. Αποτελεί σημαντικό αριθμοδείκτη γιατί φανερώνει τη σπουδαιότητα της κυκλοφορίας του ενεργητικού. Με αυτόν τον τρόπο, εντοπίζονται οι διαδικασίες που μπορούν να βελτιώσουν τα λειτουργικά κέρδη και να αυξηθεί η απόδοση της επιχείρησης σε σχέση με το ύψος των περιουσιακών της στοιχείων. Επιπρόσθετα, ο υπολογισμός του συμβάλλει στη σύγκριση της αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες παρομοίου βαθμού κινδύνου επιχειρήσεις. Ακόμη, επιτρέπει την παρακολούθηση της αποδοτικότητας σε βάθος χρόνου, συγκριτικά με ομοειδείς επιχειρήσεις, ή το μέσο όρο του κλάδου. Τέλος, συνεισφέρει στη διερεύνηση των αιτιών της μεταβολής του διαχρονικά. (Καλούδης, 2018).

Υπολογισμός

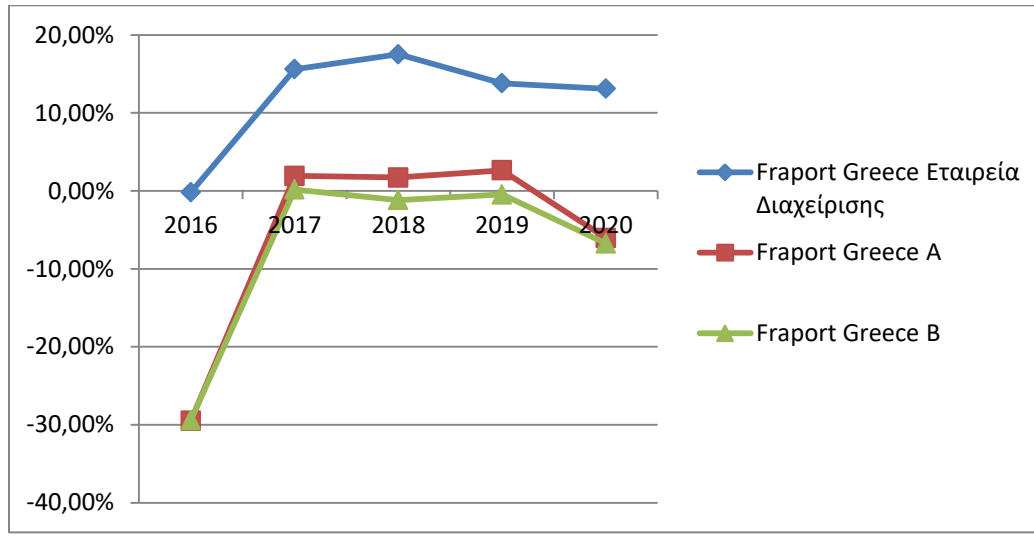
$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Πίνακας 9: Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	-0,2%	-29,51%	-29,43%
2017	15,6%	1,91%	0,16%
2018	17,5%	1,71%	-1,18%

2019	13,8%	2,64%	-0,46%
2020	13,1%	-6,05%	-6,74%

Διάγραμμα 11: Αποδοτικότητα Ενεργητικού 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Συγκρίνοντας τις 3 εταιρείες που απαρτίζουν την Κοινοπραξία Fraport Greece σχετικά με τον Αριθμοδείκτη Αποδοτικότητας Ενεργητικού παρατηρούμε ότι, όπως και στους περισσότερους αριθμοδείκτες, οι 2 εταιρείες εκμετάλλευσης των αεροδρομίων Fraport Greece A και Fraport Greece B χαράζουν παρόμοια πορεία κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Όμως, οι επιδόσεις τους οφείλουν να βελτιωθούν διότι κινούνται στο όριο του θετικού προσήμου. Βέβαια αυτό οφείλεται και στην επένδυση κεφαλαίων στην οποία προέβησαν για την αναβάθμιση των αεροπορικών εγκαταστάσεων. Ακόμη, ο δείκτης επιδεινώθηκε το 2020 λόγω της πανδημίας Covid-19, η οποία είχε ως συνέπεια την ανάληψη περιοριστικών μέτρων στις αεροπορικές μετακινήσεις, άρα μείωση της λειτουργίας των αεροδρομίων. Από την άλλη, η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης καταγράφει ιδιαίτερα ικανοποιητική και σταθερή πορεία. Η λειτουργία της αποδεικνύεται αποτελεσματική και συμβάλλει ουσιαστικά στην υποστήριξη των άλλων 2 εταιρειών, δηλαδή στο σκοπό λειτουργίας της.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού έχει σπουδαία σημασία για μία επιχείρηση και απεικονίζει σε μεγάλο βαθμό την ικανότητά της να μπορεί να λειτουργεί συνετά, με κερδοφορία και να αποκομίζει κεφάλαια που προσφέρονται για επενδύσεις. Συνολικά η εικόνα της Κοινοπραξίας Fraport Greece σε ότι αφορά τον Αριθμοδείκτη Αποδοτικότητας Ενεργητικού φέρει θετικό πρόσημο κυρίως λόγω των υψηλών επιδόσεων της Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης. Είναι γεγονός, όμως, ότι χρειάζεται να βελτιωθεί η απόδοσή της στο συγκεκριμένο δείκτη. Βέβαια, πρέπει να τονιστεί ότι λόγω των εκτεταμένων επενδύσεων της Κοινοπραξίας, επηρεάζεται ο αρνητικά ο δείκτης. Επομένως, προβλέπεται ότι θα επανέλθει σε θετικότερα επίπεδα τα επόμενα χρόνια λόγω της ολοκλήρωσης του επενδυτικού προγράμματος της Κοινοπραξίας.

5.4.2 Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Ο Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων προσδιορίζει τη δυναμική της επιχείρησης ως προς το κέρδος. Επίσης, καταγράφει το βαθμό επίτευξης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση των κεφαλαίων του μετόχου. Στην ουσία, απεικονίζει την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Αποτελεί βασικό δείκτη για τη διοίκηση μιας εταιρείας. Σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος, τείνει να τονίζεται ιδιαίτερα στον ετήσιο απολογισμό χρήσης. Εξάλλου, τα ίδια κεφάλαια κατά τη διάρκεια της χρήσης είναι πιθανό να αυξηθούν ή να μειωθούν. Στην περίπτωση αυτή είναι απαραίτητο να υπολογιστεί το ύψος τους σε όλη τη διάρκεια της χρήσης. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το χρονικό σημείο μεταβολής και ο χρόνος που μεσολαβεί μέχρι το τέλος της λογιστικής χρήσης (Καλούδης, 2018). Για το λόγο αυτό, χρησιμοποιούνται οι εξής μέθοδοι:

Μέσος όρος ιδίων κεφαλαίων: Χρησιμοποιείται η συγκεκριμένη μέθοδος για τον υπολογισμό του ύψους των ιδίων κεφαλαίων όταν δεν είναι γνωστή η χρονική περίοδος μεταβολής τους. Πιο συγκεκριμένα, εντοπίζεται ο μέσος όρος των κεφαλαίων στην αρχή

και στο τέλος της λογιστικής χρήσης και το άθροισμά τους διαιρείται δια δύο. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιήθηκε και στη συγκεκριμένη μελέτη.

Πραγματικό ύψος ιδίων κεφαλαίων: Όταν γνωρίζουμε τη χρονική διάρκεια της μεταβολής των κεφαλαίων κατά τη διάρκεια χρήσης, τότε το ύψος τους μπορεί να υπολογιστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον πραγματικό χρόνο που χρησιμοποιήθηκαν τα νέα κεφάλαια. Για τον υπολογισμό στο αρχικό κεφάλαιο προστίθεται το γινόμενο των νέων κεφαλαίων επί τον αριθμό των μηνών/ημερών που χρησιμοποιήθηκαν από την επιχείρηση. Επομένως, με τη μέθοδο αυτή υπολογίζουμε το ύψος των συνολικών κεφαλαίων καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης.

Αρνητικό του Αριθμοδείκτη Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων είναι ότι ένα χαμηλό αποτέλεσμα αναπαριστά την τρωτότητα της επιχείρησης σε κάποιο τομέα, χωρίς όμως ο αναλυτής να μπορεί να τον εντοπίσει. Από την, ένα υψηλό αποτέλεσμα απεικονίζει ότι η επιχείρηση ευημερεί και χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τα κεφάλαιά της, χωρίς όμως και σε αυτή την περίπτωση να διαφαίνεται σε ποιον τομέα λειτουργεί αποτελεσματικά (Καλούδης, 2018). Ουσιαστικά, ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης συμβάλλει στον εντοπισμό της ευημερίας ή μη μίας επιχείρησης, όμως δεν δίνεται η δυνατότητα στον αναλυτή να εντοπίσει από πού πηγάζει το εκάστοτε εξαγόμενο συμπέρασμα.

Υπολογισμός

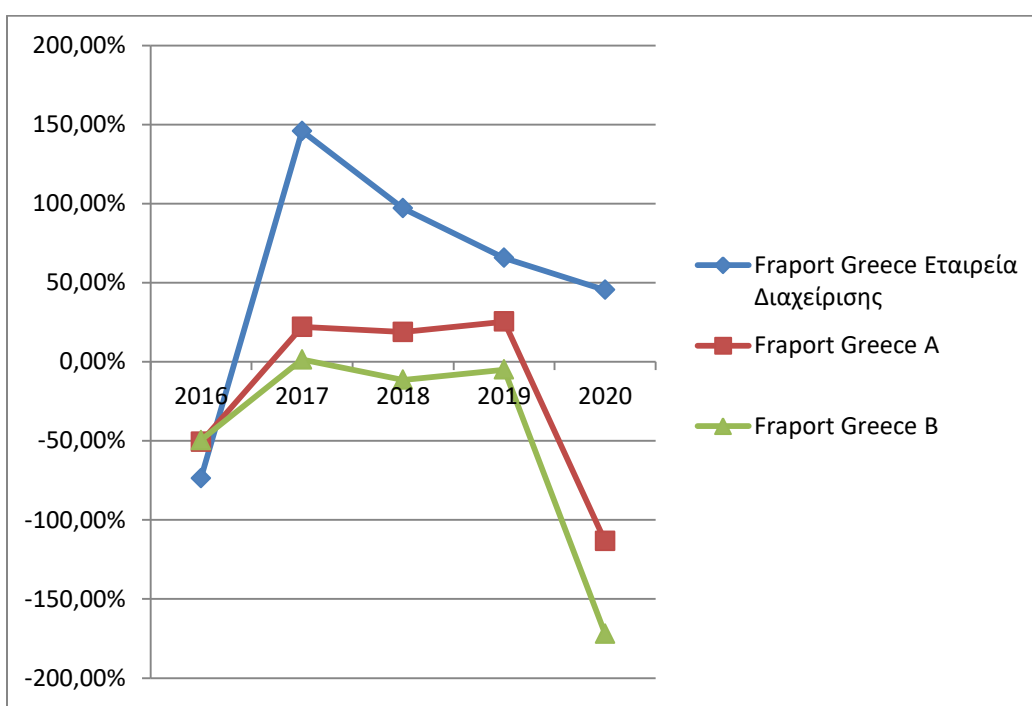
$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Ιδία Κεφάλαια}}$$

Πίνακας 10: Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	-73,7%	-50,71%	-49,62%

2017	145,8%	21,97%	1,36%
2018	97,0%	18,74%	-11,45%
2019	65,6%	25,36%	-5,02%
2020	45,4%	-113,42%	-171,98%

Διάγραμμα 12: Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Σχετικά με την απόδοση του Αριθμοδείκτη Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων για τις 3 εταιρείες της Κοινοπραξίας Fraport Greece, κατ' αρχήν καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης είναι αποτελεσματικότερη στη διαχείριση των Ιδίων Κεφαλαίων. Αυτό όμως εξηγείται και από το γεγονός ότι η αποστολή της είναι υποστηρικτική προς τις άλλες 2 εταιρείες, άρα ο ρόλος της δεν ενέχει σημαντικούς επιχειρηματικούς κινδύνους. Από την άλλη, οι 2 εταιρείες εκμετάλλευσης των

αερολιμένων κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2016-2020 παρουσιάζουν αρχικά άνοδο έως το 2017 και έπειτα σταθερότητα στη διακύμανση του δείκτη. Βέβαια, δεν παρουσιάζουν υψηλές αποδόσεις όπως η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης. Όμως, το έτος 2020 βλέπουμε μία αισθητή καθοδική πορεία, η οποία οφείλεται στις αρνητικές συνέπειες των ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας Covid-19 για τον αεροπορικό κλάδο.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης ουσιαστικά δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με την κερδοφορία της επιχείρησης. Με άλλα λόγια, δείχνει τα κέρδη που αποκόμισε που αποκόμισε η επιχείρηση με κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο καλύτερη είναι η θέση της επιχείρησης, διότι πραγματοποιεί ικανοποιητικά κέρδη με σχετικά μικρό ύψος ιδίων κεφαλαίων. Συνολικά για την Κοινοπραξία Fraport Greece μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι έως το 2020 η απόδοση των Ιδίων Κεφαλαίων της ήταν ικανοποιητική και ελπιδοφόρα. Παρά τις μεγάλες επενδύσεις που πραγματοποίησε η Κοινοπραξία κατάφερε να κρατήσει σε θετικό πρόσημο τον δείκτη. Όμως, το τελευταίο έτος ήταν ζημιογόνο για την Κοινοπραξία σε ότι αφορά την απόδοση των Ιδίων Κεφαλαίων της. Επομένως, κρίνεται συνετό να ακολουθηθεί μία περισσότερο συνετή οικονομική διαχείριση και με την επικείμενη άνοδο των αεροπορικών μετακινήσεων λόγω της σταδιακής απελευθέρωσης των περιορισμών, να καταφέρει να ανακάμψει.

5.4.3 Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

Ο Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους καταγράφει το ποσοστό του καθαρού κέρδους το οποίο επιτυγχάνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις της. Μετράει δηλαδή το καθαρό κέρδος από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Συνεπώς, δεν περιλαμβάνονται μη λειτουργικά έσοδα και κέρδη, όπως και μη λειτουργικά έξοδα και ζημίες. Στο συγκεκριμένο αριθμοδείκτη βασίζονται τόσο οι αναλυτές όσο και η διοίκηση της επιχείρησης, ώστε να μπορέσουν σύμφωνα με το ύψος των πωλήσεων να προβλέψουν τα

καθαρά μελλοντικά κέρδη της. Όσο υψηλότερος είναι ο Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους, τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση και μπορεί να ανταποκριθεί σε μια πιθανή αύξηση του κόστους των πωληθέντων προϊόντων της. Επομένως, κάθε αναλυτή ή στέλεχος της επιχείρησης έχει τη δυνατότητα να εμβαθύνει στην εσωτερική λειτουργία της επιχείρησης. Με βάση την πορεία του δείκτη διαχρονικά δίνεται η δυνατότητα διερεύνησης των παραγόντων, οι οποίοι προκαλούν κάθε μεταβολή ανά περίοδο (Καλούδης, 2018).

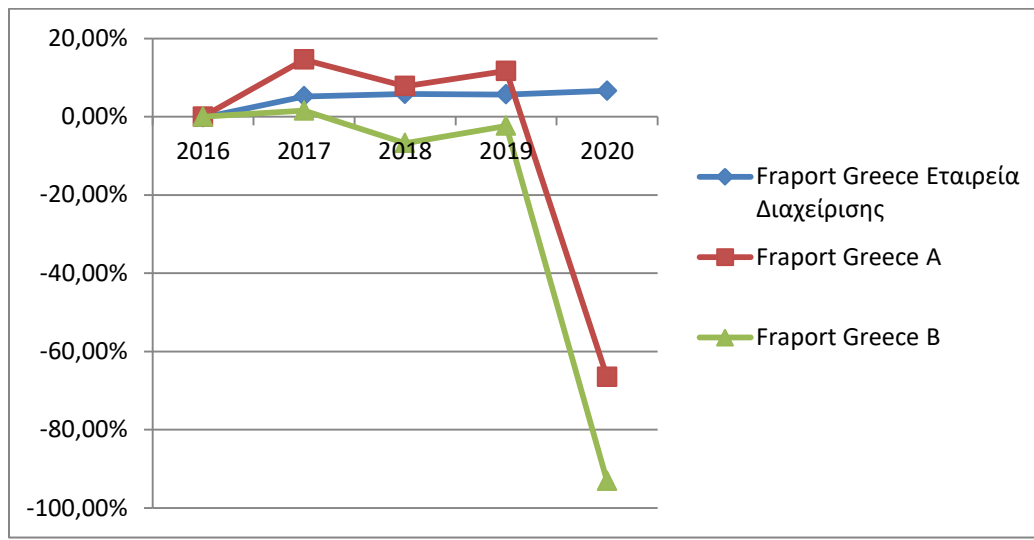
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Πωλήσεις}}$$

Πίνακας 11: Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	-0,22%	-	-
2017	5,18%	14,58%	1,56%
2018	5,81%	7,81%	-6,74%
2019	5,69%	11,70%	-2,36%
2020	6,63%	-66,54%	-93,13%

Διάγραμμα 13: Καθαρό Περιθώριο Κέρδους 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Στο συγκεκριμένο αριθμοδείκτη παρατηρείται ότι οι 3 εταιρείες της Κοινοπραξίας Fraport Greece την περίοδο 2016-2019 παρουσιάζουν παρόμοια διακύμανση. Οι αποδόσεις τους κινούνται σε κοντινά επίπεδα. Αυτό δείχνει μία σταθερότητα για την Κοινοπραξία. Το μόνο αρνητικό είναι ότι η Fraport Greece B παρουσιάζει οριακά αρνητική απόδοση το διάστημα 2018-2019. Όμως, το 2020 υπάρχει αισθητή πτώση των κερδών για τις 2 εταιρείες εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Η πανδημία Covid 19 επηρέασε την απόδοση του δείκτη και η χρήση έκλεισε με ζημίες. Στα θετικά καταγράφεται ότι η Fraport Greece Eταιρεία Διαχείρισης κατάφερε να κρατηθεί σε θετικό πρόσημο, παρουσιάζοντας σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια της πενταετίας.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους το οποίο επιτυγχάνει μία επιχείρηση από τις πωλήσεις της. Στην ουσία, απεικονίζει το ποσοστό κέρδους που απομένει στην επιχείρηση μετά την αφαίρεση του κόστους πωληθέντων και των λοιπών εξόδων από τις καθαρές πωλήσεις. Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης θεωρείται ιδιαίτερα χρήσιμος, διότι τόσο η διοίκηση όσο

και πολλοί αναλυτές βασίζουν τις προβλέψεις τους για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη της επιχείρησης. Σε ό,τι αφορά την Κοινοπραξία Fraport Greece το καθαρό περιθώριο κέρδους συνολικά έχει θετική απόδοση για την περίοδο 2016-2019. Τον τελευταίο χρόνο της εξεταζόμενης πενταετίας παρατηρείται ισχυρή πτώση λόγω των ζημιών που υπέστησαν οι 2 εταιρείες εκμετάλλευσης Fraport Greece A και Fraport Greece B. Η αιτία, όπως έχει προαναφερθεί, είναι το ισχυρό πλήγμα που δέχθηκε ο αεροπορικός κλάδος από τους περιορισμούς στις αεροπορικές μετακινήσεις λόγω της πανδημίας Covid 19. Αναμένεται, βέβαια, να υπάρξει ανάκαμψη λόγω της σταδιακής απελευθέρωσης των περιοριστικών μέτρων, όμως η Κοινοπραξία οφείλει να αντιμετωπίσει με συνετή διαχείριση το οικονομικό κύκλωμά της, ώστε να ξεπεράσει τη ζημιογόνα συγκυρία.

5.5 Αριθμοδείκτες Διάρθρωσης Κεφαλαίων και Βιωσιμότητας

5.5.1 Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Ο Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης είναι ιδιαίτερα σημαντικός, αφού απεικονίζει την οικονομική της σταθερότητα και τη μακροχρόνια ρευστότητά της. Επίσης, παρέχει ένδειξη για τη δυνατότητα ή όχι πίεσης εξυπηρέτησης των υποχρεώσεών της. Ο συγκεκριμένος δείκτης θεωρείται αποτελεσματικός όταν κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει ευχέρεια σε εξωτερική χρηματοδότηση και πως το μεγαλύτερο μέρος των κερδών παραμένει στους κοινούς μετόχους. Αντίθετα, ένας υψηλός Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης αντανακλά πιθανότητα δυσκολιών στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση. Ουσιαστικά σε αυτή την περίπτωση, οι εξωτερικοί επενδυτές αναμένουν τους κοινούς μετόχους να χρηματοδοτήσουν πρώτοι την επιχείρηση (Λίβα και Καλέργη, 2010).

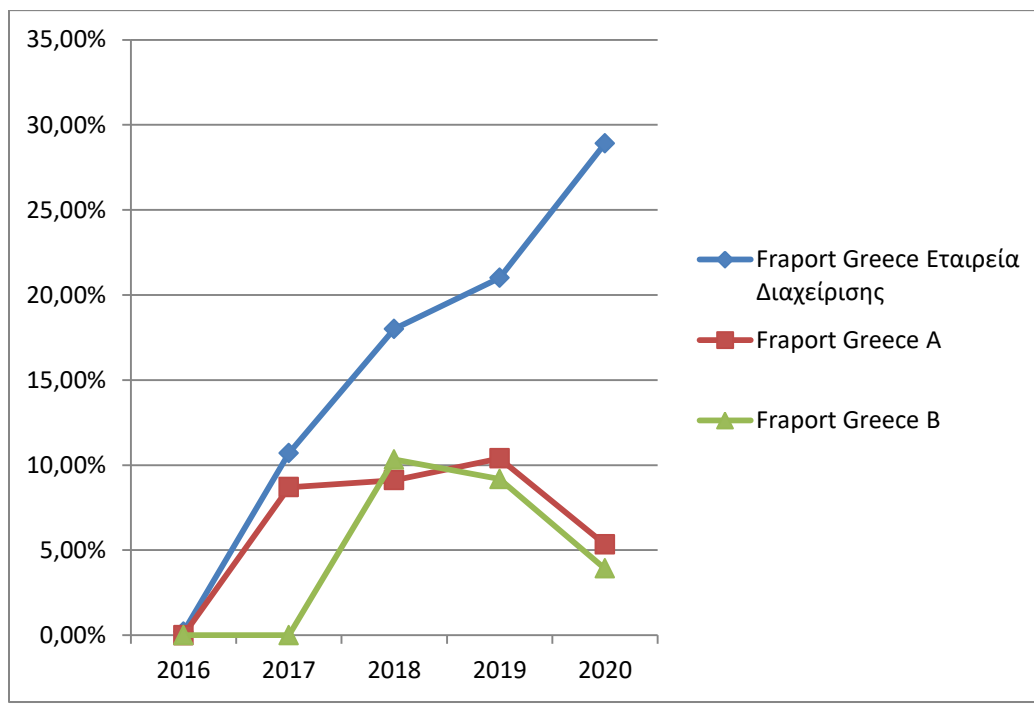
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}}$$

Πίνακας 12: Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης 2016-2020

ΈΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	0,2%	58.18%	59.32%
2017	10,7%	8,70%	12.07%
2018	18,0%	9,11%	10,33%
2019	21,0%	10,39%	9,18%
2020	28,9%	5,34%	3,92%

Διάγραμμα 14: Κεφαλαιακή Διάρθρωση 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Σχετικά με τον Αριθμοδείκτη Κεφαλαιακής Διάρθρωσης παρατηρείται ότι, όπως και στους περισσότερους αριθμοδείκτες, οι δύο εταιρείες εκμετάλλευσης περιφερειακών αεροδρομίων Fraport Greece A και Fraport Greece B παρουσιάζουν την ίδια πορεία κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου 2016-2020. Αρχικά, αυξάνεται ο δείκτης λόγω κυρίως της αύξησης των Ιδίων Κεφαλαίων από την αυξημένη κερδοφορία. Έπειτα, το 2020 μειώνεται ο δείκτης λόγω της ζημιογόνου περιόδου των αεροπορικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Από την άλλη, η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης παρουσιάζει καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2016-2020 ανοδική τάση. Αυτό συμβαίνει λόγω της αύξησης των Ιδίων Κεφαλαίων της εταιρείας κατά τις χρήσεις 2016-2020, αφού ο σκοπός της δεν ενέχει σημαντικούς επιχειρηματικούς κινδύνους και τα αποτελέσματα είναι κερδοφόρα.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης αποτυπώνει το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων μιας επιχείρησης, το οποίο έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της. Είναι γεγονός ότι όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων μιας επιχείρησης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της τόσο μεγαλύτερη προστασία παρέχεται στους δανειστές της. Ακόμη, στην περίπτωση ασκείται μικρότερη πίεση στην επιχείρηση για την εξόφληση των υποχρεώσεών της και την πληρωμή τόκων. Εξάλλου, ένας υψηλός δείκτης ιδίων προς συνολικά κεφάλαια δεν αποτελεί απαραίτητα ένδειξη ότι η επιχείρηση ακολουθεί τον πιο επωφελή τρόπο χρηματοδότησης της. Επιπλέον, σε πιθανή προσφυγή σε δανεισμό ίσως υπάρξει πρόβλημα διότι οι δανειστές θα προτείνουν να επενδυθούν αρχικά Ίδια Κεφάλαια. Συνολικά για την Κοινοπραξία Fraport Greece ο Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο. Παρότι υπάρχει μείωση κάτω του 10% το 2020 για τις δύο εταιρείες εκμετάλλευσης αεροδρομίων, αυτό εξισορροπείται από την μεγάλη άνοδο της Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης. Επομένως, όπως φαίνεται η Κοινοπραξία δεν θα αντιμετωπίσει άμεσα

πρόβλημα ρευστότητας, ενώ αν χρειαστεί να καταφύγει σε δανεισμό έχει τη δυνατότητα να πείσει τους εξωγενείς επενδυτές.

5.5.2 Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας ή Ολικής Ικανότητας Δανεισμού

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης καταγράφει το μέρος του χρησιμοποιούμενου ενεργητικού το οποίο προέρχεται από δανειακά κεφάλαια και αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείκτη για τη διάρθρωση του κεφαλαίου της επιχείρησης. Οι συνολικές υποχρεώσεις ενσωματώνουν το σύνολο των δανειακών κεφαλαίων, δηλαδή τις βραχυπρόθεσμες και τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Αναμφίβολα, οι δανειστές της επιχείρησης προτιμούν ένα χαμηλό επίπεδο δανειακής επιβάρυνσης. Όσο πιο χαμηλός είναι ο δείκτης, τόσο περισσότερα ίδια κεφάλαια υπάρχουν, προκειμένου να οι δανειστές να είναι ασφαλείς σε περίπτωση χρεοκοπίας της επιχείρησης. Αντιθέτως, οι μέτοχοι της επιχείρησης προτιμούν υψηλά επίπεδα του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη, εφόσον με αυτό τον τρόπο μεγεθύνονται τα κέρδη τους. Επιπλέον, ο αριθμοδείκτης φερεγγυότητας θεωρείται σημαντικό κριτήριο για τον καθορισμό του συνολικού ύψους δανείων χορήγησης στην εξεταζόμενη επιχείρηση. Όμως, το ποσό αυτό επηρεάζεται και από άλλους παράγοντες και κυρίως από την χρηματοπιστωτική πολιτική και μέθοδο η οποία ακολουθείται από τους δανειστές, όπως οι τράπεζες, ως προς τη διασφάλιση των δανείων που χορηγούν (Καλούδης, 2018).

Υπολογισμός

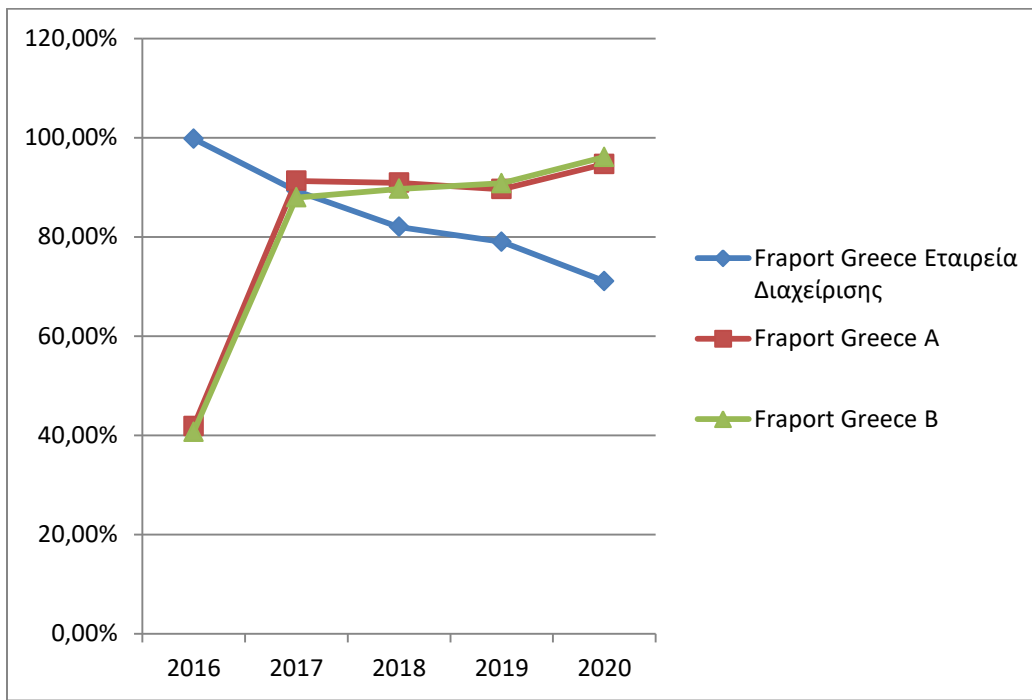
$$\text{Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας} \\ \text{ή Ολικής Ικανότητας Δανεισμού} = \frac{\text{Συνολικές Υποχρεώσεις}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

Πίνακας 13: Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας 2016-2020

ΕΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	99,78%	41,82%	40,68%

2017	89,30%	91,30%	87,93%
2018	82,00%	90,89%	89,67%
2019	79,00%	89,61%	90,82%
2020	71,07%	94,66%	96,08%

Διάγραμμα 15: Φερεγγυότητα 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο 2016-2020, παρατηρείται για την Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης μείωση του δείκτη. Αυτό σημαίνει ότι πλέον καλύπτει με ευκολία το σύνολο των υποχρεώσεων της. Από την άλλη, οι Fraport Greece A και Fraport Greece B εμφανίζουν παρόμοια εξέλιξη, όπως και στο σύνολο των αριθμοδεικτών. Αρχικά, αυξάνουν το δείκτη το 2017 λόγω και της έναρξης των εμπορικών τους δραστηριοτήτων τους και στη συνέχεια το διατηρούν σε σταθερό επίπεδο γύρω στο 90%. Βέβαια, και

αυτός ο δείκτης επηρεάζεται από τη ζημιογόνα περίοδο της πανδημίας Covid 19. Για το λόγο αυτό παρατηρείται περαιτέρω άνοδος σε επίπεδα του 95% το έτος 2020.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Ο Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας αποτελεί, όπως φαίνεται και από το όνομά του, ιδιαίτερα σημαντικό δείκτη για μία επιχείρηση. Απεικονίζει την ολική ικανότητα δανεισμού της και κατά πόσο η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να πείσει τους δανειστές της σε περίπτωση που χρειαστεί δανειακά κεφάλαια. Ουσιαστικά, είναι το ποσοστό της ικανοποίησης των υποχρεώσεων της επιχείρησης από τα συνολικά κεφάλαιά της. Σε ότι αφορά την Κοινοπραξία Fraport Greece εξάγεται το συμπέρασμα ότι κατ' αρχήν είναι συνολικά κάτω της μονάδας ο συγκεκριμένος δείκτης, άρα η Κοινοπραξία έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στο σύνολο των υποχρεώσεων της. Επιπρόσθετα, συνολικά είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο και μπορεί σε μεγάλο ποσοστό να θεωρηθεί μία φερέγγυα Κοινοπραξία. Βέβαια, λόγω και του τελευταίου ζημιογόνου έτους των αεροπορικών περιορισμών, είναι συνετό να προσαρμοστεί κατάλληλα, ώστε να καταφέρει να βελτιώσει περισσότερο το συγκεκριμένο δείκτη.

5.5.3 Αριθμοδείκτης Μόχλευσης ή Δανειακής Επιβάρυνσης

Ο Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης αποτελεί σημαντικό αριθμοδείκτη, διότι παρέχει έδειξη εάν υπάρχει ή όχι υπερδανεισμός σε μία επιχείρηση. Επιπρόσθετα, απεικονίζει τη σχέση μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων μίας επιχείρησης προς το σύνολο των δανειακών της κεφαλαίων. Ουσιαστικά, αυτός ο δείκτης αντανάκλα την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. Μία τιμή μεγαλύτερη της μονάδας δείχνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν στη χρηματοδότηση με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Εξάλλου, όσο μεγαλύτερη τιμή καταγράφεται στον αριθμοδείκτη αυτό, τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές της εταιρείας. Από την άλλη, ένας δείκτης μικρότερος της μονάδας δείχνει πως η εξασφάλιση των πιστωτών της εταιρείας είναι περιορισμένη (Λίβα και Καλέργη, 2010).

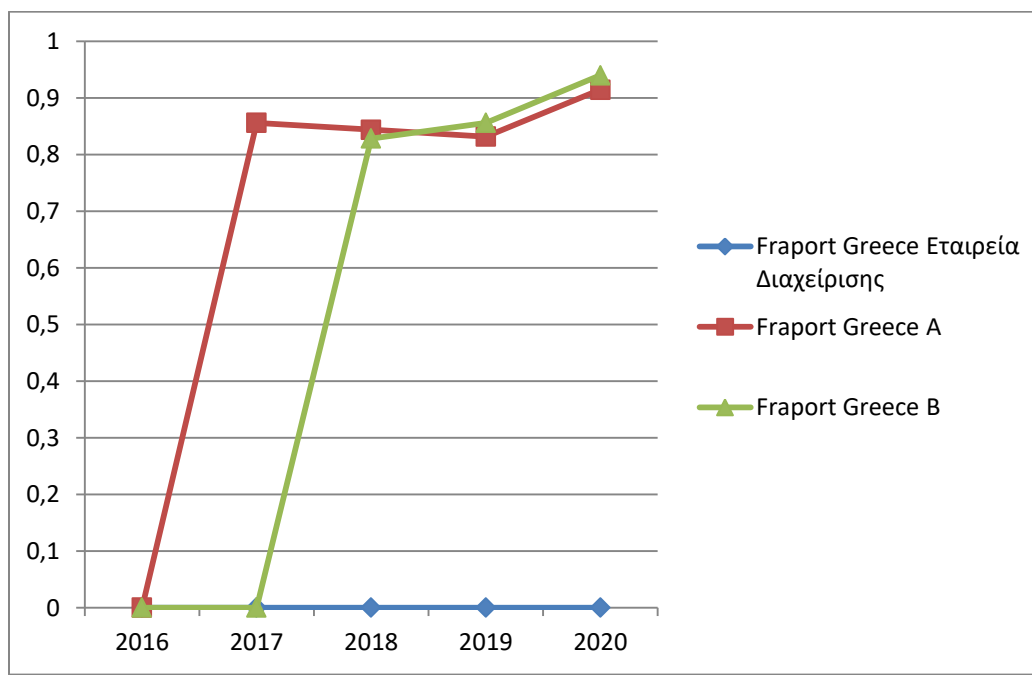
Υπολογισμός

$$\text{Αριθμοδείκτης Μόγλευσης} \\ \text{ή Δανειακής Επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Δανειακά Κεφάλαια}}$$

Πίνακας 14: Αριθμοδείκτης Μόγλευσης 2016-2020

ΕΤΗ	Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης	Fraport Greece A	Fraport Greece B
2016	-	-	-
2017	-	85,58%	80,33%
2018	-	84,37%	82,81%
2019	-	83,15%	85,58%
2020	-	91,43%	93,96%

Διάγραμμα 16: Μόγλευση 2016-2020



Σύγκριση αποτελεσμάτων

Αρχικά πρέπει να αναφερθεί ότι η Fraport Greece Εταιρεία Διαχείρισης δεν παρουσιάζει αποτελέσματα στο συγκεκριμένο δείκτη, διότι δεν έχει προσφύγει έως σήμερα σε δανεισμό. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται και από το ρόλο που έχει αναλάβει εντός της Κοινοπραξίας. Σε ότι αφορά τις άλλες δύο εταιρείες Fraport Greece A και Fraport Greece B παρουσιάζουν παρόμοια πορεία κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Η μόχλευσή τους παρουσιάζει σταθερή πορεία γύρω στο 90%. Μάλιστα το τελευταίο έτος αύξησαν τον αριθμοδείκτη, ο οποίος πλησιάζει πλέον τη μονάδα.

Συνολικό συμπέρασμα Κοινοπραξίας

Όπως προαναφέρθηκε, ο Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης αποτυπώνει την ασφάλεια η οποία παρέχεται από την επιχείρηση στους δανειστές της. Αν ο συγκεκριμένος δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, τότε συμπεραίνεται ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Επομένως, όσο μεγαλύτερη τιμή λαμβάνει ο αριθμοδείκτης, τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχει η επιχείρηση στους πιστωτές της. Συνολικά, για την Κοινοπραξία Fraport Greece, πλέον ο συγκεκριμένος δείκτης πλησιάζει τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι έχει καταφέρει να ελέγξει την δανειακή επιβάρυνσή της και να σταθεροποιήσει τη μόχλευσή της σε ικανοποιητικά επίπεδα. Βέβαια, χρειάζεται περαιτέρω συνετή διαχείριση, ώστε να καταφέρει να ξεπεράσει τη μονάδα και να προσφέρει υψηλή ασφάλεια στους δανειστές της.

5.6 Συνολική χρηματοοικονομική αποτίμηση

Η Κοινοπραξία Fraport Greece κατά την πρώτη πενταετία της λειτουργίας της κατάφερε σταθεροποιηθεί οικονομικά, να αναμορφώσει λειτουργικά τα 14 Περιφερειακά Ελληνικά Αεροδρόμια και να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες των ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Σχετικά με τη ρευστότητα της Κοινοπραξίας εξάγεται το συμπέρασμα ότι είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο. Ο Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

είναι μεγαλύτερος της μονάδας, πράγμα που σημαίνει ότι καλύπτει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Το Κεφάλαιο Κίνησης κρίνεται επαρκές, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτητές υποχρεώσεις της, όπως και ο Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας. Βέβαια συνίσταται να υπάρξει βελτίωση των δύο αυτών δεικτών, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί και σε ενδεχόμενες απρόβλεπτες υποχρεώσεις και κινδύνους, και να μη χρειαστεί σε κάποια ενδεχόμενη απρόσμενη απαίτηση να καταφύγει σε δανεισμό.

Σε ότι αφορά την αξιολόγηση των αριθμοδεικτών δραστηριότητας της Κοινοπραξίας παρατηρείται ότι το πρόσημο είναι θετικό. Η Κοινοπραξία λειτουργεί μεθοδικά και δραστηριοποιείται με ορθολογικό τρόπο. Ο Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο. Εκτός των άλλων, αναμένεται να βελτιωθεί. Ιδίως για τις 2 εταιρείες εκμετάλλευσης αεροδρομίων λόγω της αναμενόμενης ολοκλήρωσης της επενδυτικής τους δραστηριότητας, η οποία έχει στόχο την αναμόρφωση των αεροπορικών υποδομών. Από την άλλη, η ταχύτητα είσπραξης απαιτήσεων είναι ικανοποιητική, αλλά χρειάζεται βελτίωση. Είναι σημαντική η βελτίωση του συγκεκριμένου δείκτη, ώστε να θωρακιστεί η Κοινοπραξία και να αποφευχθούν πιθανές ανεπιθύμητες ζημιές στο μέλλον.

Επιπρόσθετα, η αποδοτικότητα της Κοινοπραξίας κρίνεται οριακή, εφόσον και οι τρεις επιλεγμένοι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας: Ενεργητικού, Ιδίων Κεφαλαίων και Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους έχουν θετικό συνολικό πρόσημο, αλλά χρειάζεται να βελτιωθούν. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο μικρό διάστημα λειτουργίας της Κοινοπραξίας και στο υψηλό κόστος της επένδυσης για την αναβάθμιση των αεροπορικών υποδομών των αερολιμένων. Εξάλλου, οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί της πανδημίας Covid 19 ανέκοψαν την κερδοφορία της. Επομένως, η αποδοτικότητα προβλέπεται ότι θα ανέλθει σε θετικότερα επίπεδα τα επόμενα χρόνια λόγω της ολοκλήρωσης του επενδυτικού προγράμματος της Κοινοπραξίας και της σταδιακής άρσης των ταξιδιωτικών περιορισμών.

Ολοκληρώνοντας τη χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας Fraport, γίνεται αντιληπτό από τα εξαγόμενα αποτελέσματα ότι η βιωσιμότητά της είναι ασφαλής και η διάρθρωση κεφαλαίων της συνετή. Ο Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης είναι σε

ικανοποιητικό επίπεδο και η Κοινοπραξία δεν θα αντιμετωπίσει άμεσα πρόβλημα ρευστότητας. Επιπλέον, αν χρειαστεί να καταφύγει σε δανεισμό έχει τη δυνατότητα να πείσει τους εξωγενείς επενδυτές. Ο Αριθμοδείκτης Φερεγγυότητας είναι συνολικά κάτω της μονάδας, άρα η Κοινοπραξία έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στο σύνολο των υποχρεώσεων της. Έχει διατηρηθεί σε ικανοποιητικό επίπεδο και μπορεί σε μεγάλο ποσοστό να θεωρηθεί μία φερέγγυα Κοινοπραξία. Τέλος, ο Αριθμοδείκτης Μόχλευσης πλέον πλησιάζει τη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι η Κοινοπραξία έχει καταφέρει να ελέγξει την δανειακή επιβάρυνσή της και να σταθεροποιήσει τη συνολική μόχλευσή της σε ικανοποιητικά επίπεδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^Ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1 Αερομεταφορές την περίοδο της πανδημίας Covid 19

Αναμφίβολα, η πανδημία Covid 19 επηρέασε αρνητικά σε μεγάλο βαθμό τις αεροπορικές πτήσεις σε διεθνές επίπεδο. Τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν, οι απαγορεύσεις των αεροπορικών συνδέσεων των κρατών και ο εν γένει περιορισμός των μετακινήσεων, είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των πτήσεων σε πρωτοφανή σημείο. Σύμφωνα με στοιχεία του ICAO (2022) η μείωση των πτήσεων ανήλθε το 2020 σε διεθνές επίπεδο στο 60% σε σχέση με το 2019. Συνέπεια της μείωσης των αεροπορικών μετακινήσεων αποτέλεσε το αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομία σε διεθνές επίπεδο. Η μείωση των μεταφερόμενων επιβατών ήταν εξαιρετικά απότομη και είχε ως συνέπεια την άμεση αρνητική επιρροή του οικονομικού κυκλώματος των αερομεταφορών.

Συνολικά, το οικονομικό αντίκτυπο στα έσοδα άγγιξε οικονομική ζημία της τάξης των 372 δισεκατομμύρια \$. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα Κράτη και τις Αεροπορικές Εταιρείες, ώστε να αντιμετωπιστεί η δυσμενής συγκυρία. Το θετικό δεδομένο της περιόδου είναι ότι οι εμπορικές πτήσεις Cargo κατάφεραν να διατηρηθούν σε υψηλά επίπεδα. Πλέον, η κατάσταση στις αεροπορικές μετακινήσεις σε

παγκόσμιο επίπεδο ομαλοποιείται και απελευθερώνονται οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί. Όμως, οι προβλέψεις παρότι είναι θετικές, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι θα καθυστερήσει η ανάκαμψη του κλάδου σε προ πανδημίας επίπεδα.

Εξάλλου, και η Ελλάδα δέχθηκε ισχυρό πλήγμα στην αεροπορική της κίνηση λόγω των επιβατικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19. Είναι γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό επιβατών αεροπορικών πτήσεων μετακινούνται στη χώρα λόγω τουρισμού. Συνεπώς, λόγω και των ταξιδιωτικών περιορισμών η μείωση της αεροπορικής κίνησης στη χώρα ήταν ισχυρότερη από το διεθνή μέσο όρο. Σύμφωνα με την ΥΠΑ (2021), η συνολική αεροπορική επιβατική κίνηση το 2020 στην Ελλάδα κυμάνθηκε στα 19,7 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας πτώση 69,3% σε σχέση με το 2019. Το αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία ήταν σφοδρό, ειδικά στα έσοδα του τουριστικού κλάδου.

Τα επίπεδα διακίνησης επιβατών επέστρεψαν σε αριθμούς προ 30ετίας και επηρέασαν την κερδοφορία των αεροδρομίων της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Κοινοπραξία Fraport Greece παρουσίασε το 2020 συνολικές ζημιές 148 εκατ. € σε σχέση με το 2019, σε ότι αφορά την κερδοφορία της από τη διαχείριση των 14 Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων (Fraport, 2021). Εκτός των άλλων, η Ελληνική Κυβέρνηση ανέλαβε πρωτοβουλίες αντιμετώπισης των αρνητικών επιπτώσεων και υποστήριξης του κλάδου σε εθνικό επίπεδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η οικονομική ενίσχυση 130 εκατ. € στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Επομένως, εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο αεροπορικός κλάδος δέχθηκε ισχυρότατο πλήγμα από τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς λόγω της πανδημίας COVID 19. Οι αρνητικές επιπτώσεις επηρέασαν το σύνολο των κρατών σε διεθνές επίπεδο και αεροπορικές εταιρείες αποκόμισαν υψηλές ζημιές κατά την περίοδο της πανδημίας. Την τελευταία περίοδο διαφαίνεται μία τάση επανάκαμψης του κλάδου, όμως η επιστροφή σε προ πανδημίας επίπεδα αποτελεί ακόμη μακρινό σενάριο. Επομένως, θα ήταν ωφέλιμο οι κρατικοί φορείς σε συνεργασία με τις εταιρείες και τους οργανισμούς του αεροπορικού κλάδου να καταρτίσουν ένα σχέδιο δράσεων, προκειμένου να επιστρέψουν

οι επιβάτες στα αεροπορικά ταξίδια και να καταφέρει να επανέλθει σε τροχιά ανάπτυξης ο αεροπορικός κλάδος.

6.2 Χρηματοοικονομική ανάλυση της Κοινοπραξίας Fraport Greece

Στις 14 Δεκεμβρίου 2015, η Fraport Greece και το Ελληνικό Δημόσιο υπέγραψαν συμβάσεις παραχώρησης 40ετούς διάρκειας για τη λειτουργία, τη διαχείριση, την ανάπτυξη και τη συντήρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα (Fraport 2018). Αναμφισβήτητα, το συγκεκριμένο γεγονός αποτελεί σταθμό στην εξέλιξη του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών στη χώρα. Στη συγκεκριμένη μελέτη επιχειρείται η χρηματοοικονομική αποτίμηση της Κοινοπραξίας για τα πέντε πρώτα χρόνια λειτουργίας της από το 2016 έως το 2020. Η επιλεγμένη μελετώμενη περίοδος περιλαμβάνει και το διάστημα της πανδημίας Covid 19, ώστε να ερευνηθεί πως αντέδρασε η Κοινοπραξία κατά την δυσμενή αυτή περίοδο.

Επομένως, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία παρότι είναι σε αρχικό στάδιο λειτουργίας δραστηριοποιείται σε ικανοποιητικό βαθμό, αν και βέβαια υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης. Ειδικά η ρευστότητα και η κεφαλαιακή της διάρθρωση είναι επαρκείς. Κατάφερε να ανταπεξέλθει στη δύσκολη συγκυρία των ταξιδιωτικών περιορισμών της πανδημίας Covid 19, κάτι το οποίο οφείλεται και στο ρόλο που διαδραματίζει η τρίτη εταιρεία της Κοινοπραξίας, η Εταιρεία Διαχείρισης, η οποία είναι υποστηρικτική των δύο Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων. Εκτός των άλλων, μέσω του επενδυτικού της προγράμματος η Κοινοπραξία πέτυχε την αναβάθμιση των αεροπορικών υποδομών των αερολιμένων. Το γεγονός αυτό μαζί με τη σταδιακή άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών δημιουργούν τα εχέγγυα για θετικότερα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα στο μέλλον.

Η Κοινοπραξία Fraport Greece είναι γεγονός ότι αναμόρφωσε τους περιφερειακούς αερολιμένες, για τους οποίους έχει αναλάβει τη διαχείριση και λειτουργία τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, εκτός από τη δική της ανάπτυξη και κερδοφορία, οι τοπικές

κοινωνίες να ωφεληθούν και να αποκομίσουν θετικό αντίκτυπο. Επομένως, εκτός από τη χρηματοοικονομική διάσταση της παραχώρησης των αερολιμένων, είναι εξίσου σημαντικό να ωφεληθούν οι τοπικές κοινωνίες και η περιφερειακή ανάπτυξη. Μπορεί να εξαχθεί, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία Fraport Greece εκτός από τη θετική χρηματοοικονομική εικόνα που διαθέτει, συμβάλλει και στην περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών. Αυτό συμπεραίνεται κατ' αρχήν, από τις επενδύσεις στις οποίες έχει προβεί, οι οποίες αναμφισβήτητα έδωσαν νέα πνοή στους αερολιμένες και κατ' επέκταση συνέβαλαν στην προβολή των τοπικών περιοχών.

6.3 Περιορισμοί της μελέτης

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η μέθοδος η οποία επιλέχθηκε για το πρώτο σκέλος της συγκεκριμένης μελέτης είναι η δευτερογενή ποιοτική έρευνα σχετικά με τα ζητήματα του αεροπορικού κλάδου και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης. Σε ότι αφορά τους ερευνητικούς περιορισμούς οφείλει να καταγραφεί ότι στην ελληνική βιβλιογραφία, σε αντίθεση με την ξένη, υπάρχει μικρός αριθμός συγγραμμάτων και άρθρων σχετικά με το ζήτημα των αερομεταφορών, ιδιαίτερα για την περίοδο της πανδημίας COVID 19. Για το λόγο αυτό, το μεγαλύτερο ποσοστό των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν αντλήθηκε κατά κύριο λόγο από διεθνείς δημοσιεύσεις και συγγράμματα. Επομένως, σε ότι αφορά τα διεθνή δεδομένα, η δευτερογενής έρευνα της συγκεκριμένης μελέτης καθίσταται αξιόπιστη και ενημερωμένη. Όμως, τα δεδομένα σε διεθνές επίπεδο, σε κάποιες περιπτώσεις, δε συμβαδίζουν και δεν αντικατοπτρίζουν την ελληνική πραγματικότητα. Θα ήταν αναγκαίο και ωφέλιμο, λοιπόν, στο μέλλον να μελετηθεί επιστημονικά το ζήτημα των αερομεταφορών σύμφωνα με την ελληνική πραγματικότητα.

Από την άλλη, κατά το δεύτερο σκέλος της συγκεκριμένης μελέτης επιλέχθηκε η μέθοδος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης με τη χρήση επιλεγμένων χρηματοοικονομικών αριθμοδεικτών. Είναι γεγονός ότι διεθνώς, η χρηματοοικονομική ανάλυση αποτελεί την πιο διαδεδομένη μέθοδο για την χρηματοοικονομική αποτίμηση μίας επιχείρησης. Εκτός των άλλων, η αξιοπιστία μίας χρηματοοικονομικής μελέτης

εξαρτάται και από τον αριθμό και την ποιότητα των επιλεγμένων αριθμοδεικτών. Στη συγκεκριμένη μελέτη επιλέχθηκε ένας ικανοποιητικός αριθμός αριθμοδεικτών, όμως κατά γενική ομολογία όσο περισσότεροι αριθμοδείκτες χρησιμοποιούνται, τόσο περισσότερη αξιοπιστία προσδίδουν στη χρηματοοικονομική ανάλυση. Επιπρόσθετα, η επιλεγθείσα επιχείρηση αποτελεί Κοινοπραξία τριών διαφορετικών εταιρειών. Επομένως, καταρτίζονται τρεις διαφορετικοί ισολογισμοί για κάθε οικονομική χρήση. Στη συγκεκριμένη περίπτωση κατεβλήθη προσπάθεια να εξαχθεί κοινό συμπέρασμα για την Κοινοπραξία, ώστε να πραγματοποιηθεί συνολική χρηματοοικονομική αποτίμηση. Το γεγονός αυτό ενέχει κινδύνους, διότι υπάρχει ενδεχόμενο να μην εντοπιστεί κάποια αδυναμία των εταιρειών, η οποία θα εμφανιζόταν αν πραγματοποιούταν χρηματοοικονομική μελέτη για κάθε εταιρεία ξεχωριστά.

6.4 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Είναι γεγονός ότι ο τομέας των αερομεταφορών δέχθηκε ένα ισχυρό πλήγμα κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID 19. Ιδιαίτερα σε διεθνές επίπεδο έχουν ερευνηθεί σε βάθος οι επιπτώσεις της πανδημίας στον αεροπορικό κλάδο και στη μείωση των επιβατών λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών. Επιπρόσθετα, έχουν καταγραφεί αναλυτικά τα μέτρα που ελήφθησαν από τις κυβερνήσεις και τις αεροπορικές εταιρείες για τη στήριξη των αερομεταφορών. Όμως, θα ήταν εξαιρετικά ωφέλιμο να ερευνηθεί το ζήτημα των αερομεταφορών κατά την πανδημία σε ότι αφορά τους επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα, είναι σημαντικό να ερευνηθεί η ψυχολογία, οι απόψεις και οι επιθυμίες των επιβατών πριν και μετά την εμφάνιση της πανδημίας COVID 19. Με αυτό τον τρόπο, μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ιδιαίτερα για το μέλλον των αερομεταφορών. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα να εντοπιστούν ποιες πρωτοβουλίες χρειάζεται να αναληφθούν, ώστε να επιστρέψουν συντομότερα οι επιβάτες στα ταξίδια με αεροπλάνο.

Σε ότι αφορά την Κοινοπραξία Fraport Greece, στη συγκεκριμένη μελέτη επιχειρείται η χρηματοοικονομική της αποτίμηση κατά την πρώτη πενταετία λειτουργίας της 2016-

2020. Σε γενικές γραμμές, η Κοινοπραξία εκτιμάται ότι βρίσκεται σε θετική χρηματοοικονομική κατάσταση και η ανάληψη της διαχείρισης 14 Περιφερειακών Ελληνικών Αεροδρομίων κρίνεται επιτυχής. Όμως, θα αποδεικνυόταν εξαιρετικά ωφέλιμο να ερευνηθεί πως και σε ποιο βαθμό επηρεάστηκαν οι τοπικές κοινωνίες και οικονομίες των αερολιμένων από την παραχώρηση τους σε έναν ιδιωτικό οργανισμό. Πρώτη φορά πραγματοποιείται ουσιαστικά ιδιωτικοποίηση ελληνικών αερολιμένων, οπότε θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρον να ερευνηθούν τα αποτελέσματα για την περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών περιοχών. Μία ακόμη πρόταση για μελλοντική έρευνα αποτελεί και η διερεύνηση των προοπτικών ανάληψης από την Κοινοπραξία Fraport Greece και των υπόλοιπων 22 Περιφερειακών Ελληνικών Αεροδρομίων, τα οποία τελούν υπό διαδικασία παραχώρησης.

6.5 Επίλογος

Οι αερομεταφορές αποτελούν ένα κλάδο ιδιαίτερα ευμετάβλητο, ο οποίος επηρεάζεται έντονα από τις διεθνείς συγκυρίες και εξελίξεις. Για το λόγο αυτό κατά την περίοδο της πανδημίας Covid 19, το πλήγμα στις αεροπορικές μετακινήσεις διεθνώς ήταν ιδιαίτερα ισχυρό. Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί επηρέασαν αρνητικά τις εταιρείες του κλάδου και υποβάθμισαν την οικονομική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι πτήσεις μειώθηκαν αισθητά. Υπήρξε ελάττωση των μετακινούμενων επιβατών της τάξης του 60%. Τα Κράτη όπως και η Ελλάδα, αλλά και οι αεροπορικές εταιρείες ανέλαβαν πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών. Ειδικά οι εταιρείες του κλάδου βρέθηκαν σε πολλές περιπτώσεις σε οριακό σημείο. Η επιβατική κίνηση ελαττώθηκε σε υψηλό επίπεδο, όμως με τη σταδιακή άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών η κατάσταση ομαλοποιείται και ο αεροπορικός κλάδος σιγά σιγά σταθεροποιείται.

Στη χώρα μας μία εταιρεία του αεροπορικού κλάδου που δραστηριοποιείται στη διαχείριση 14 Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων είναι η Κοινοπραξία Fraport Greece. Ξεκίνησε τη λειτουργία της το 2016 έπειτα από σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση και διαχείριση 14 Ελληνικών Αερολιμένων. Σύμφωνα με

τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης μελέτης η Κοινοπραξία αναπτύσσεται σε ικανοποιητικό βαθμό κατά την περίοδο 2016-2020. Τα χρηματοοικονομικά της αποτελέσματα κρίνονται θετικά και ελπιδοφόρα. Παρότι η εξεταζόμενη περίοδος περιλαμβάνει και το δυσμενές διάστημα της πανδημίας Covid 19, η Κοινοπραξία κατάφερε να ανταπεξέλθει και να διατηρήσει μία συνετή χρηματοοικονομική διαχείριση. Βέβαια υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, στα οποία οφείλει να στοχεύσει. Επιπλέον, έχει καταφέρει να αναμορφώσει τις αεροπορικές υποδομές των αερολιμένων που διαχειρίζεται εφαρμόζοντας το επενδυτικό της πρόγραμμα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη σταδιακή απελευθέρωση των ταξιδιωτικών περιορισμών καθιστούν ευοίωνες τις προβλέψεις για περαιτέρω ανάπτυξη της Κοινοπραξίας στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αβραμάκης, Ν. και Σπύρου, Σ.** (2012). *Χρηματοοικονομική ανάλυση και παρουσίαση οικονομικών καταστάσεων επιχειρήσεων εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών*, Ηράκλειο: Πανεπιστήμιο Κρήτης.
- Αβραμόπουλος, Α.** (2011), *ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Βαρβαρέσος, Σ.** (1998), *Τουρισμός: έννοιες, μεγέθη, δομές. Η Ελληνική Πραγματικότητα*, Αθήνα: Προπομπός.
- Γούναρης, Σ.** (2003), *Μάρκετινγκ Υπηρεσιών*, Αθήνα: Rosili.
- ΔΑΑ** (2018), «*Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ*», <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/> [πρόσβαση 04/04/2022].
- ΔΑΑ** (2022), «*ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ*», <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/facts-and-figures/> [πρόσβαση 23/06/22].
- Ζαχαράτος, Γ.** (1999), *Οικονομική του Τουρισμού και Οργάνωση των Τουριστικών Ταξιδιών*, Πάτρα: ΕΑΠ.
- ΙΝΣΕΤΕ** (2018), *Στατιστικό Δελτίο Νο 37 – Ιανουάριος 2018*, Αθήνα: Εκδόσεις: ΙΝΣΕΤΕ.
- Καλούδης, Ν. Κ.** (2018), *Χρηματοοικονομική μελέτη και ανάλυση Ελληνικών εισηγμένων εταιρειών του κλάδου τροφίμων και ποτών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Κασσίμη, Α.** (2018), «*Η Aegean επενδύει 3 δισ. ευρώ για την αγορά έως και 42 Airbus*», <http://www.kathimerini.gr/956243/gallery/oikonomia/epixeirhseis/h-aegean-ependyeyi-3-dis-eyrw--gia-thn-agera-ews-kai-42-airbus> [πρόσβαση 01/06/2022].
- Λαγός, Δ.** (2005), *Τουριστική Οικονομική*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Λαγός, Δ.** (2007), *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Λαϊνός, Ι.** (1999), *Οικονομική εναέριων μεταφορών*, Αθήνα: Σταμούλης.

- Λίβα, Β. και Καλέργη, Τ.** (2010), «Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων», https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/3690/1/05_chapter_8.pdf [πρόσβαση 05/06/22].
- Λυμπερόπουλος, Α.** (2009), *Χρηματοοικονομική ανάλυση και αποτίμηση επιχειρήσεων*, Πάτρα: ΕΑΠ.
- Ναυτεμπορική** (2021), «ΥΠΑ: Μείωση κατά 84,5% της επιβατικής κίνησης τον Φεβρουάριο σε σχέση με πέρυσι», <https://m.naftemporiki.gr/story/1703240> [πρόσβαση 22/05/22].
- Νιάρχος, Ν.** (2004), *Χρηματοοικονομική ανάλυση λογιστικών καταστάσεων*, Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Παπάζογλου, Κ.** (2017), «Σε 500.000 επιβάτες στοχεύει το 2017 η Sky Express», <http://www.insider.gr/eidiseis/epiheiriseis/43608/se-500000-epivates-stoheyei-2017-i-sky-express> [πρόσβαση 01/04/2022].
- Τσάρτας, Π.** (1996), *Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογική προσέγγιση στον τουρισμό*, Αθήνα: Εκδόσεις Εξάντας.
- Τσάρτας, Π.** (2010), *Ελληνική Τουριστική Οικονομική Ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Σίδερη, Ο.** (2003), «Οι επιδράσεις των συνδυασμένων μεταφορών σε βασικά κοινωνικοοικονομικά μεγέθη. Η περίπτωση του νησιωτικού χώρου του Αιγαίου.», *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού κα Περιβάλλοντος*, 20-21, σσ. 163-170.
- Σκάγιαννης, Π.** (2008), «Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και προκλήσεις». Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμέλεια) 25 Κείμενα για τον Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη, Αθήνα: Κριτική.
- ΥΠΑ 1** (2018), «ΑΠΟΣΤΟΛΗ», <http://www.ypa.gr/profile/mission/> [πρόσβαση 04/04/2022].
- ΥΠΑ 2** (2018), «ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ», <http://www.ypa.gr/our-airports> [πρόσβαση 14/04/2022].
- Φίλιος, Β.** (1996), *Χρηματοοικονομική Ανάλυση*, Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.

Airnews (2014), «Σε «τροχιά» ανάπτυξης η Ellinair», <http://www.airnews.gr/2018/03/02/%CF%83%CE%B5-%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B9%CE%AC-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%82-%CE%B7-ellinair/> [πρόσβαση 01/04/2022].

Capital (2021), «Αύξηση 41,4% στη διακίνηση επιβατών στα ελληνικά αεροδρόμια σε ετήσια βάση το 7μηνο του 2021», <https://www.capital.gr/oikonomia/3576411/auxisi-41-4-sti-diakinisi-epibatou-sta-ellinika-aerodromia-se-etisia-basi-to-7mino-tou-2021> [πρόσβαση 30/5/22].

Euronews (2018), «637.000 πιλότους θα χρειαστούν οι αεροπορικές τα επόμενα 20 χρόνια!», <http://gr.euronews.com/2017/07/26/2017-pilot-and-technician-outlook-boeing-zitisi-neoi-pilotoi-texnikoi-aeroskafon> [πρόσβαση 01/06/2022].

EY (2020), «Έκθεση EY: Ισχυρό το πλήγμα της πανδημίας στις επιδόσεις του ελληνικού τουρισμού το 2020 – μετά το 2022 η ανάκαμψη στα προ-COVID επίπεδα», https://www.ey.com/el_gr/news/2020/12/ekthesi-ey-isxuro-to-pligma-tis-pandimias-stis-epidoseis-tou-ellinikou-tourismou-to-2020 [πρόσβαση 27/5/22].

Fraport (2018), *Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας*, Αθήνα: Fraport.

Fraport (2022), «Η Εταιρεία», <https://www.fraport-greece.com/ell/sxetika-me-emas/h-etaireia> [πρόσβαση 25/6/22].

Skyexpress (2018), «Όροι και διατάξεις μεταφοράς», <https://www.skyexpress.gr/el-gr/%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CF%83%CF%80%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%83/%CF%8C%CF%81%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BE%CE%B5%CE%B9%CF%82%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AC%CF%82.aspx> [πρόσβαση 29/03/2022].

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Abate, M., Christidis, P. & Purwanto, A.** (2021), “Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89.
- ACI** (2021), *Turnaround time: Airport financial recovery and restart following COVID-19*, Brussels: Alix Partners.
- Albers, S. & Rundshagen, V.** (2020), “European airlines’ strategic responses to the COVID-19 pandemic (January-May, 2020)”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 87.
- Bieger T. & Wittmer A.** (2006), “Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments”, *Journal of Air Transport Management*, 12 (1), pp. 40-46.
- Button, K.** (2002), “Debunking some common myths about airport hubs”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 8, pp. 177–188.
- Creswell, J. W.** (2007), *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among five Traditions*, Washington DC: SAGE.
- Doganis, R.** (2005), *The Airline Business (2nd edition)*, London: Routledge.
- Doganis, R.** (2010), *Flying off Course: Airline Economics and Marketing (4th edition)*, London: Routledge.
- Encyclopaedia Britannica** (2018), “Sir George Cayley”, <https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley> [accessed 27/03/2022].
- ERA** (2018), “OVERVIEW AND VISION”, <https://www.eraa.org/about/overview> [accessed 03/04/2022].
- Forsyth, P.** (2006), “Tourism benefits and aviation policy”. *Journal of Air Transport Management*, Vol 12, pp. 3–13.
- Fragoudaki, A. & Giokas, D.** (2020), “Airport efficiency in the dawn of privatization: The case of Greece”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 86.
- Gillen, D. & Lall, A.** (2002), “The economics of the Internet, the new economy and opportunities for airports”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 8, pp. 49–62.
- Graham, A.** (2014), *Managing Airports (4th edition)*, London: Routledge.

- Graham, A., Papatheodorou, A. & Forsyth, P.** (2008), *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*, Aldershot: Ashgate.
- Gossling, S.** (2020), “Risks, resilience, and pathways to sustainable aviation: A COVID-19 perspective”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89.
- Gudmundsson, S., Cattaneo, M. & Redondi, R.** (2021), “Forecasting temporal world recovery in air transport markets in the presence of large economic shocks: The case of COVID-19”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 91.
- Hanlon, P.** (2006), *Global Airlines: Competition in a Transnational Industry* (3rd edition), Oxford: Butterworth – Heinemann.
- IATA** (2018), “IATA Members”, <http://www.iata.org/about/members/Pages/index.aspx> [accessed 27/03/2022].
- IATA Review** (2017), *IATA Annual Review 2017*, Cancun: IATA.
- ICAO** (2006), *Convention on International Civil Aviation (ninth edition)*, Montreal: ICAO.
- ICAO** (2018), “About ICAO”, <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [accessed 27/03/2022].
- ICAO** (2022), *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montreal: ICAO.
- Jakab, P. L.** (1990), *Visions of a Flying Machine*, Washington DC: Smithsonian Institution.
- Jonsson, C.** (1981), “Sphere of Flying: The politics of International Aviation”, *International Organization*, Vol. 35(2), pp.273-302.
- Kumar, R.** (2011), *Research methodology: a step-by-step guide for beginners*, Los Angeles: SAGE.
- Li, T.** (2020), “A SWOT analysis of China’s air cargo sector in the context of COVID-19 pandemic”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 88.
- Macilree, J. & Duval, D.** (2020), “Aeropolitics in a post-COVID-19 world”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 88.
- Maneenop, S. & Kotcharin, S.** (2020), “The impacts of COVID-19 on the global airline industry: An event study approach”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89.

- Massaro, A. & Rossetti, S.** (2020), “Comparing proximity for couples of close airports. Case studies on city-airports in the pre COVID-19 era”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 91.
- Moon, F. C.** (2007), *The machines of Leonardo da Vinci and Franz Reule*, Dodrecht: Springer.
- Nizetic, S.** (2020), “Impact of coronavirus (COVID-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: A case study”, *Wiley*, Vol 5706.
- Papatheodorou, A. & Arvanitis, P.** (2009), “Spatial Evolution of Airport Traffic and Air Transport Liberalization: The Case of Greece”, *Journal of Transport Geography*, Vol 17, pp. 402– 412.
- Papatheodorou, A. & Lei, Z.** (2006), “Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain”. *Journal of Air Transport Management*, Vol 12, pp. 47–52.
- Profillidis, V. & Botzoris, G.** (2015), “Air passenger transport and economic activity”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 49, pp. 23-27.
- Scheiwiller, S. & Zizka, L.** (2021), “Strategic responses by European airlines to the Covid-19 pandemic: A soft landing or a turbulent ride?”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 95, pp. 1–10.
- Serrano, F. & Kazda, A.** (2020), “The future of airports post COVID-19”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 89.
- Skayannis, P.** (2001), “Infrastructure Comparisons in Transition Countries: A New North-South Divide in Europe?” Στο Petrakos, G. and Totev, S. (eds) *The Development of the Balkan Region*, London: Ashgate.
- Song, M. G. & Yeo, G. T.** (2017), “Analysis of the Air Transport Network Characteristics of Major Airports”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 33(3), pp. 117-125.
- Stabler, M., Papatheodorou, A. & Sinclair, M. T.** (2010), *The Economics of Tourism. 2nd Edition*, London: Routledge.
- Starkie, D.** (2002), “Airport regulation and competition”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 8, pp. 63–72.

Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A. & Cuguero-Escofet, N. (2021), “An early assessment of the impact of COVID-19 on air transport: Just another crisis or the end of aviation as we know it?”, *Journal of Transport Geography*, Vol 86.

Sun, X., Wandelt, S., Zheng, C. & Zhang, A. (2021), “COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane”, *Journal of Air Transport Management*, Vol 94, pp. 1–13.

Sun, X., Wandelt, S. & Zhang, A. (2021), “On the degree of synchronization between air transport connectivity and COVID-19 cases at worldwide level”, *Transport Policy*, Vol 105, pp. 115–123.

Vettas, N., Danchef, S. & Paratsiokas, N. (2021), *The impact of the concession of 14 regional Greek airports on passenger traffic*, London: Centre for Economic Policy Research.

WTO (1994), *Tourism To The Year 2000 and Recommendations on Tourism Statistics*, Madrid: WTO.