Σύμβουλοι της:

Μελέτη

«Ελληνική Ακτοπλοΐα 2006: Ώρα Τομών σε Ξεκάθαρη Βάση»

Μάιος 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 3

Β. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 5

ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 5
ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΑΓΟΡΑ 8
ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 11
Ελληνική αγορά (Εισηγμένες εταιρείες και Hellenic Seaways) 11
Αδριατική (Εισηγμένες εταιρείες) 13

Γ. ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 15

ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ: 16
ΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ: 17

Δ. ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ HELLENIC SEAWAYS 19

Ε. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 21

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ 12-ΜΗΝΟΥ 2005 (ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ) : 22
Επίδραση κόστους καυσίμων 22
Κύκλος εργασιών 23
Κερδοφορία 25
ΤΡΑΠΕΖΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ: 28

ΣΤ. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ 30

Ζ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 31

ATTICA GROUP 31
Στόλος: 31
Αγορές δραστηριοποίησης: 32
Εξέλιξη κίνησης: 32
Οικονομική εξέλιξη: 32
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ 33
Στόλος: 33
Πηγή: XRTC 33
Αγορές δραστηριοποίησης: 33
Εξέλιξη κίνησης: 33
Οικονομική εξέλιξη: 34
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ 35
Στόλος: 35
Αγορές δραστηριοποίησης: 35
Εξέλιξη κίνησης: 36
Οικονομική εξέλιξη: 36
ANEK 37
Στόλος: 37
Πηγή: XRTC Αγορές δραστηριοποίησης: 37
Αγορές δραστηριοποίησης: 38
Εξέλιξη κίνησης: 38
Οικονομική εξέλιξη: 38
BLUE STAR FERRIES 39
Στόλος: 39
Πηγή: XRTC 39
Αγορές δραστηριοποίησης: 39
Εξέλιξη κίνησης: 39
Οικονομική εξέλιξη: 40

Η. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 41

Α. Εισαγωγή

Συνεχίζοντας την παράδοση των ετησίων μελετών για την Ακτοπλοΐα η XRTC προσπαθεί για άλλη μια φορά να ερμηνεύσει και να βγάλει συμπεράσματα για την πορεία του βασικού αυτού κλάδου των εθνικών μεταφορών της χώρας.

Κάνοντας μια αναδρομή στις μελέτες μας των τελευταίων 4 ετών θα μπορέσουμε να θυμηθούμε τα κύρια στάδια εξέλιξης της Ακτοπλοΐας προκειμένου να κατανοήσουμε ευκολότερα την παρούσα κατάσταση και να προχωρήσουμε σε ορθολογιστικές προτάσεις για το μέλλον.

Στη μελέτη μας του Φεβρουαρίου 2002 επισημάναμε την «Αναδιαρθρωμένη πορεία» του κλάδου καθώς και την αβεβαιότητα για το μέλλον του εξαιτίας της αστάθειας στη χρηματοδοτική αγορά που προήλθε από την αδύναμη οικονομική κατάσταση των εταιρειών μετά τις μεγάλες επενδύσεις του 1997-2001. Οι παραινέσεις μας προς τις τράπεζες να αντιμετωπίσουν τη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας με σχήματα που πλησιάζουν τη μορφή του project finance παρά με την κλασσική μορφή του mortgage finance είχαν σκοπό την επιτάχυνση των αναδιαρθρώσεων των δανείων προς όφελος της ομαλότητας της αγοράς.

Το 2003 αφού έχει ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωση όλων των δανείων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, είδαμε τη γενικότερη οικονομική τους κατάσταση να βελτιώνεται και απομακρύνεται σταδιακά ο κίνδυνος της κατάρρευσης. Για πρώτη φορά αναλύεται διεξοδικά ο νόμος 2932/01 και δημοσιεύεται ο κίνδυνος έλλειψης πλοίων εξαιτίας της επιβολής της απόσυρσης λόγω ορίου ηλικίας.

Οι εταιρείες για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν κέρδη ενώ η ζήτηση της αγοράς συνεχίζει να αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς έχοντας πλέον εισέλθει σε τροχιά ανάπτυξης. Τα συμπεράσματα εκείνης της μελέτης οδηγούσαν στην αναγκαιότητα συντονισμένων αναπτυξιακών ενεργειών κυρίως από τον ρυθμιστή των θαλασσίων μεταφορών προκειμένου να επιταχυνθεί η απελευθέρωση των συγκοινωνιών.

Το 2004 κύλησε με «Συνεχιζόμενη εξέλιξη στους ίδιους αργούς ρυθμούς». Στην ετήσια μελέτη μας επισημαίνουμε τις πιέσεις που συνεχίζει να υφίσταται ο κλάδος μέσω μακρο-οικονομικών εμποδίων στην προσπάθειά τους για την επίτευξη της πολυπόθητης απελευθέρωσης. Η αύξηση των καυσίμων σε συνδυασμό με την τιμολογιακή και επιχειρησιακή κρατική παρέμβαση συμβάλλουν αρνητικά στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών. Οι ακτοπλόοι καλούν το ΥΕΝ να παρέμβει προκειμένου να αποτελματωθεί ο κλάδος και να προχωρήσει η πολιτεία στην τροποποίηση του ισχύοντα νόμου 2932/01 και η προσαρμογή του στον Ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/92.

Το 2005 η «Αγωνία για νέες Επενδύσεις» είναι πια ορατή. Οι δύο πλευρές (ακτοπλόοι και πολιτεία) διαπραγματεύονται για την τελική απελευθέρωση που θα δώσει λύση σε σωρεία προβλημάτων. Έχει πια αποδειχτεί ότι η μόνη διέξοδος είναι η σύννομη πορεία της πολιτείας με τον Ευρωπαϊκό νόμο. Η έλλειψη πλοίων και νέων επενδύσεων οδηγεί μαθηματικά στη συρρίκνωση της κίνησης στο μέλλον την οποία ήδη πιστοποιούμε.

Τις τελευταίες ημέρες υπεγράφη η κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για την απελευθέρωση των τιμών των εισιτηρίων από 6 λιμάνια συμπεριλαμβανομένου και του Πειραιά για 27 προορισμούς και επιστροφή. Η πολιτεία πια δείχνει καθαρά τις προθέσεις της για την προσπάθεια εναρμόνισης της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς στους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Φυσικά απομένουν πολλά βήματα ακόμα μέχρι την πλήρη απελευθέρωση η οποία αποτελεί μονόδρομο για την ομαλή πορεία του κλάδου.

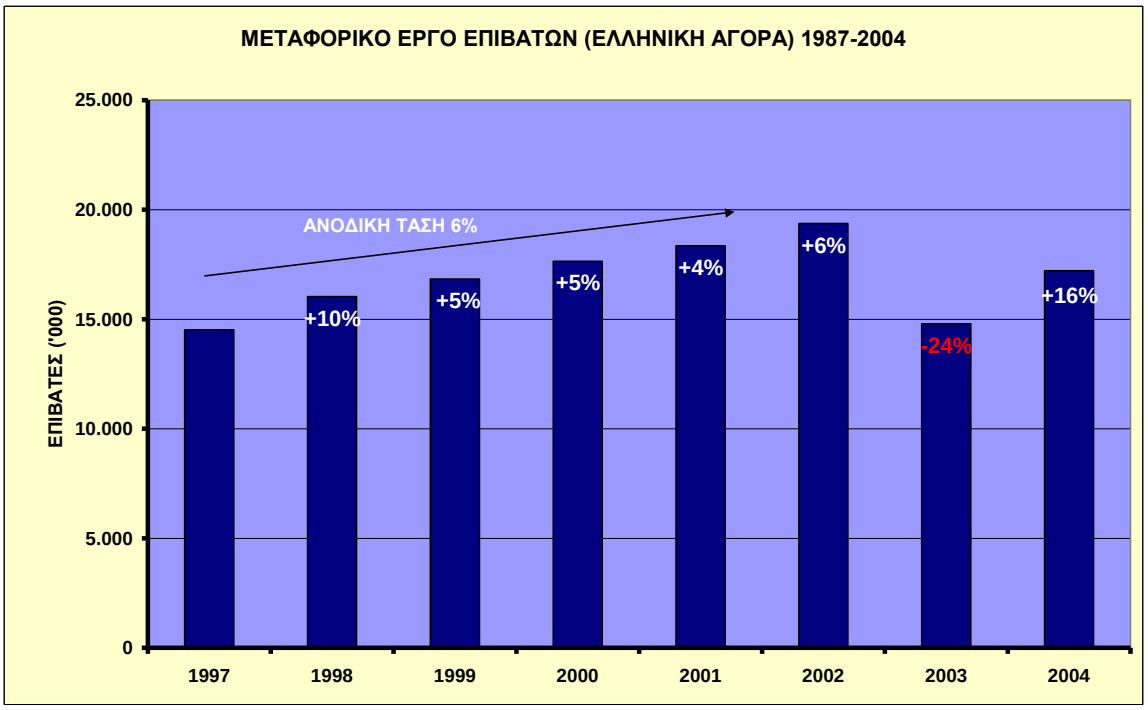
Στην παρούσα μελέτη εξετάζουμε την εξέλιξη της Ακτοπλοΐας το 2005 σε αριθμούς συγκρίνοντας τα αποτελέσματα όσον αφορά το μεταφορικό έργο των εταιρειών όσο και τα οικονομικά τους στοιχεία με τα αντίστοιχα των προηγουμένων ετών. Αναφορά γίνεται επίσης στις εξελίξεις του κλάδου τόσο σε επιχειρησιακό επίπεδο εταιρειών όσο και στη δραστηριοποίησή τους. Τα συμπεράσματα και οι προτάσεις της εταιρείας μας είναι το απόσταγμα αυτής της μελέτης τα στοιχεία της οποίας έχουν βασιστεί στα δημοσιευμένα ετήσια δελτία των εταιρειών, στα επίσημα στατιστικά στοιχεία του ΥΕΝ/ΕΣΥΕ και στη βάση δεδομένων της XRTC.

Β. Απολογιστικά στοιχεία κίνησης της αγοράς

Το συνολικό μεταφορικό έργο της Ελληνικής αγοράς

Μελετώντας τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) διαπιστώνουμε ότι το μέγεθος της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς το 2004 που περιλαμβάνει το μεταφορικό έργο όλων των Επιβατηγών πλοίων ακτοπλοΐας (εξαιρουμένων των εταιρειών που εξυπηρετούν πορθμεία ανά τη χώρα) ανέρχεται σε 17 εκατομμύρια επιβάτες.
Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην εγχώρια αγορά το 2004 μετέφεραν 500,000 φορτηγά και 2 εκατομμύρια αυτοκίνητα.
Η εξέλιξη της κίνησης των επιβατών από το 1997 έχει καταγράψει συνεχή ανοδική τάση με 6% μέση τιμή μέχρι και το 2002.
Το 2003 καταγράφηκε πτώση της τάξης του -24% και η οποία διορθώθηκε μερικώς το 2004 με μια αύξηση της τάξης του 16% μέσω της συνεισφοράς των Ολυμπιακών Αγώνων.

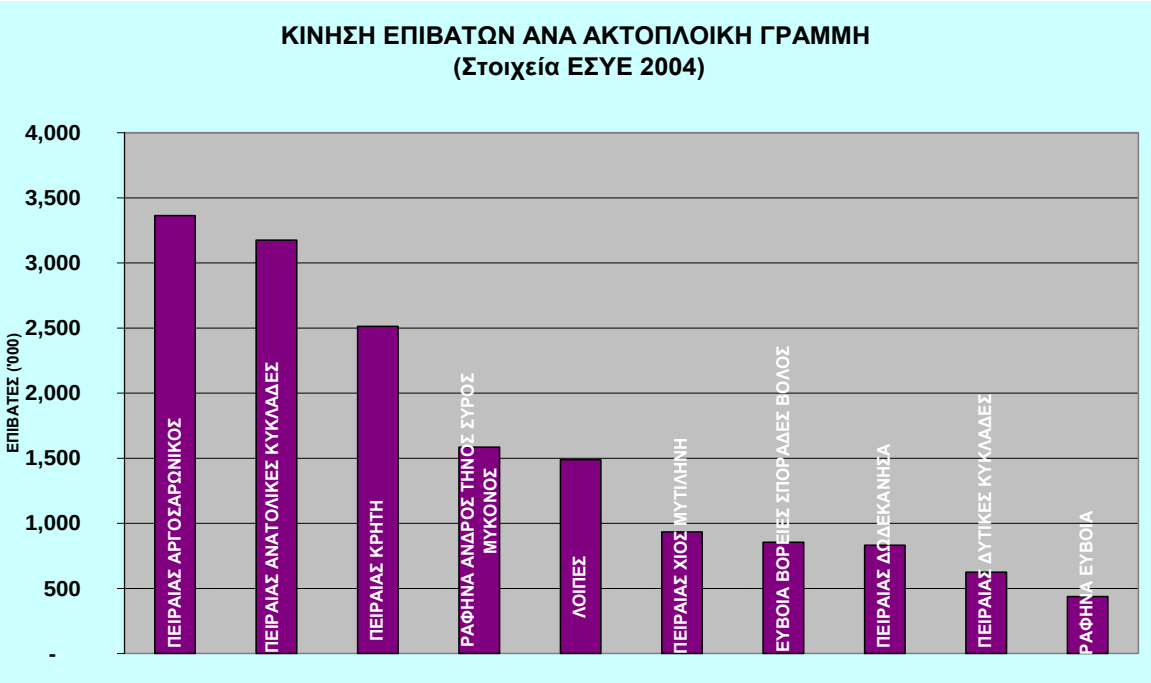
Τα στοιχεία κίνησης του 2005 δεν έχουν ακόμα δημοσιευθεί από την ΕΣΥΕ δεδομένης της αλλαγής μεθόδου επίσημης καταγραφής των στοιχείων αυτών κατά το έτος 2004 οποιαδήποτε στατιστική πρόβλεψη είναι παρακινδυνευμένη. Σημαντική βάση σύγκρισης για την ανάλυση αυτών αντλείται από το γεγονός ότι η κίνηση των έξη μεγαλυτέρων εταιρειών (πέντε εισηγμένων και Hellenic Seaways), για το 2005 όπως δημοσιεύεται από τις ίδιες είναι αθροιστικά μειωμένη κατά 5%.



* *2005 με βάση την πτώση των μεγάλων εταιρειών (52% της αγοράς).*
Πηγή: XRTC.

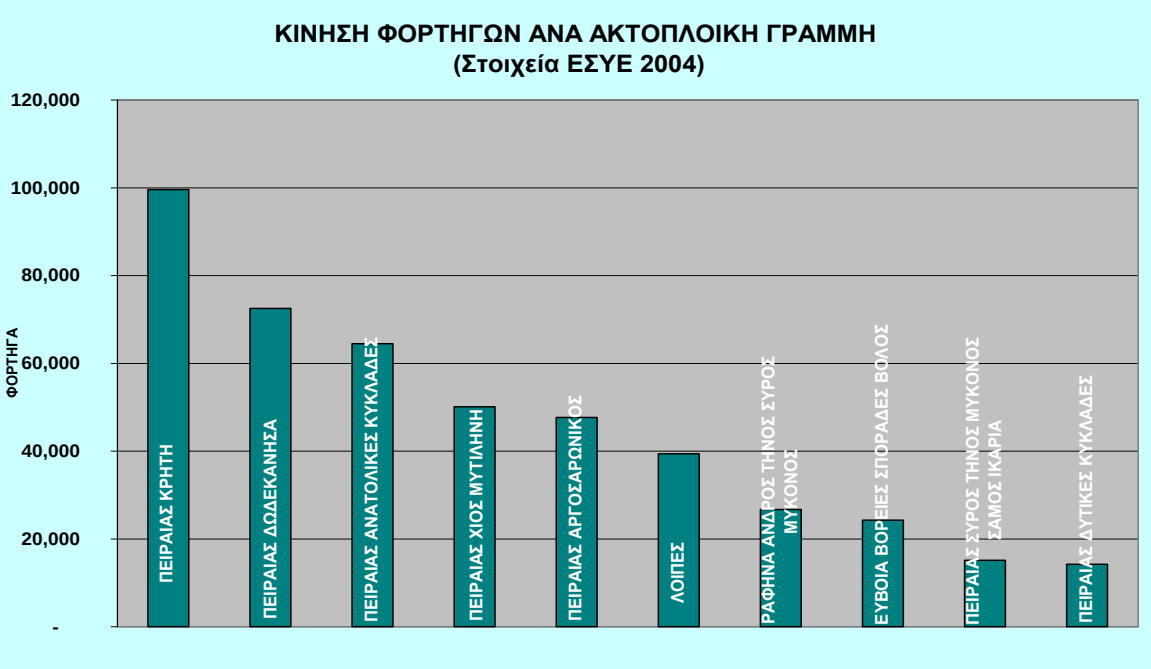
Σύμφωνα με την ανάλυση των ίδιων στοιχείων οι *δέκα μεγαλύτερες Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές* κατατάσσονται ως εξής σύμφωνα με το μέγεθος του επιβατικού μεταφορικού έργου τους (σύνολο μεταφορικού έργου από όλα τα Επιβατηγά πλοία ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων αυτών που εξυπηρετούν πορθμεία ανά τη χώρα):

- Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών παρουσιάζεται στη γραμμή του Αργοσαρωνικού (3,4 εκατ.)
- Ακολουθεί η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων (3,2 εκατ) που περιλαμβάνει τα νησιά της Σύρου, Τήνου, Μύκονου, Πάρου και Νάξου. Επισημαίνεται ότι αυτά τα νησιά εξυπηρετούνται και από τη γραμμή Ραφήνα – Άνδρου – Τήνου - Σύρου-Μυκόνου (1,6 εκατ). Αντιλαμβανόμαστε ότι αν δούμε τη συνολική κίνηση προς αυτά τα νησιά, η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων είναι η μεγαλύτερη σε μέγεθος αγορά.
- Τρίτη γραμμή σε μέγεθος μεταφορικού έργου είναι αυτή της Κρήτης (2,5 εκατ.):



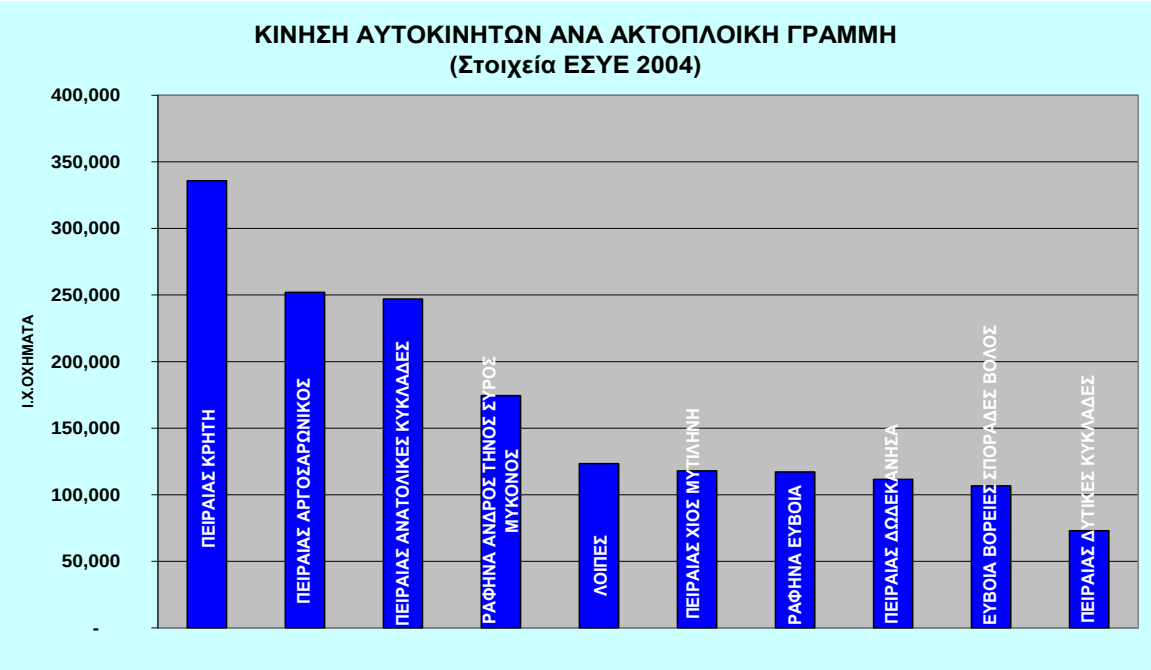
Πηγή: XRTC

Όσον αφορά το μεταφορικό έργο των φορτηγών η γραμμή της Κρήτης έχει τη μεγαλύτερη κίνηση ΜΕ 100 χιλ. φορτηγά, ακολουθούμενη από τη γραμμή των Δωδεκανήσων με 72 χιλ. φορτηγά. Τρίτη είναι η γραμμή των Ανατ. Κυκλάδων με 65 χιλ. ακολουθούμενη από τη γραμμή της Χίου-Μυτιλήνης με 50 χιλ.:



Πηγή: XRTC

Στην κατηγορία της συνολικής κίνησης αυτοκινήτων του 2004, η γραμμή της Κρήτης προηγείται με 335 χιλ. αυτοκίνητα, ενώ ακολουθούν οι γραμμές του Αργοσαρωνικού με 251 χιλ. αυτοκίνητα και Ανατολικών Κυκλάδων με 247 χιλ:



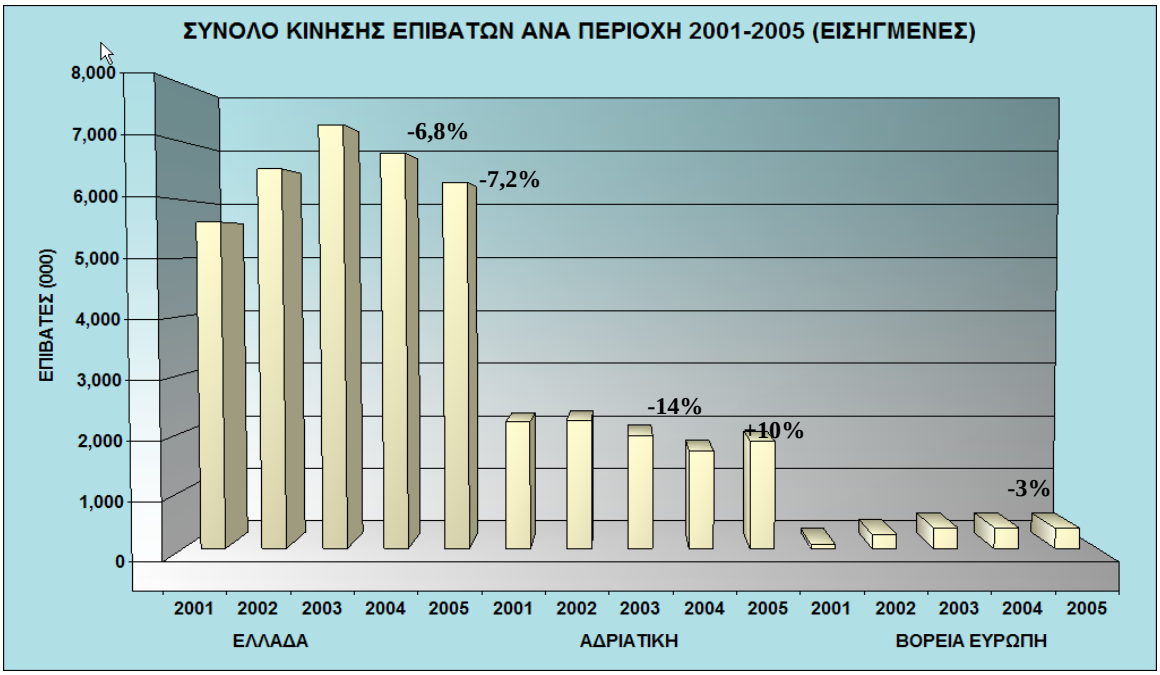
Πηγή: XRTC

Το μεταφορικό έργο των εισηγμένων εταιρειών – Ανάλυση ανά αγορά

Διαπιστώνεται ότι η μείωση στο σύνολο του επιβατικού μεταφορικού έργου των εισηγμένων εταιρειών συνεχίστηκε για το 2005 στην εγχώρια αγορά λόγω της μείωσης του αριθμού πλοίων σε λειτουργία το 2005 σε σύγκριση με το 2004 σαν αποτέλεσμα των πωλήσεων και αποσύρσεων των υπερήλικων πλοίων.

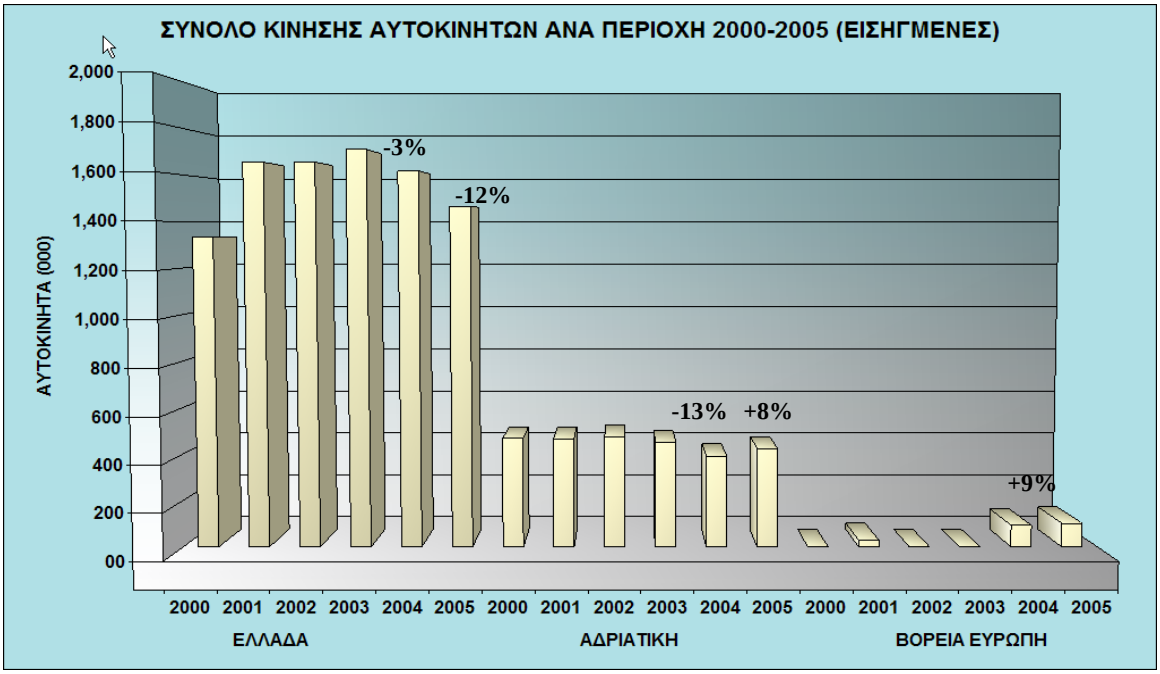
Στην Αδριατική το αντίστοιχο μεταφορικό έργο αυξήθηκε κατά +10% σαν αποτέλεσμα τόσο της Βαλκανικής πολιτικό-οικονομικής ισορρόπησης αλλά και της ενδυνάμωσης της Ελληνικής εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας σε σχέση με το 2004.

Στην αγορά της Βόρειας Ευρώπης (Βόρεια Θάλασσα και Βαλτική) στην οποία δραστηριοποιείται μόνο το Group της Attica μέσω της θυγατρικής της Superfast το μεταφορικό έργο των επιβατών είχε οριακή μείωση της τάξης του -3%:



Πηγή: XRTC

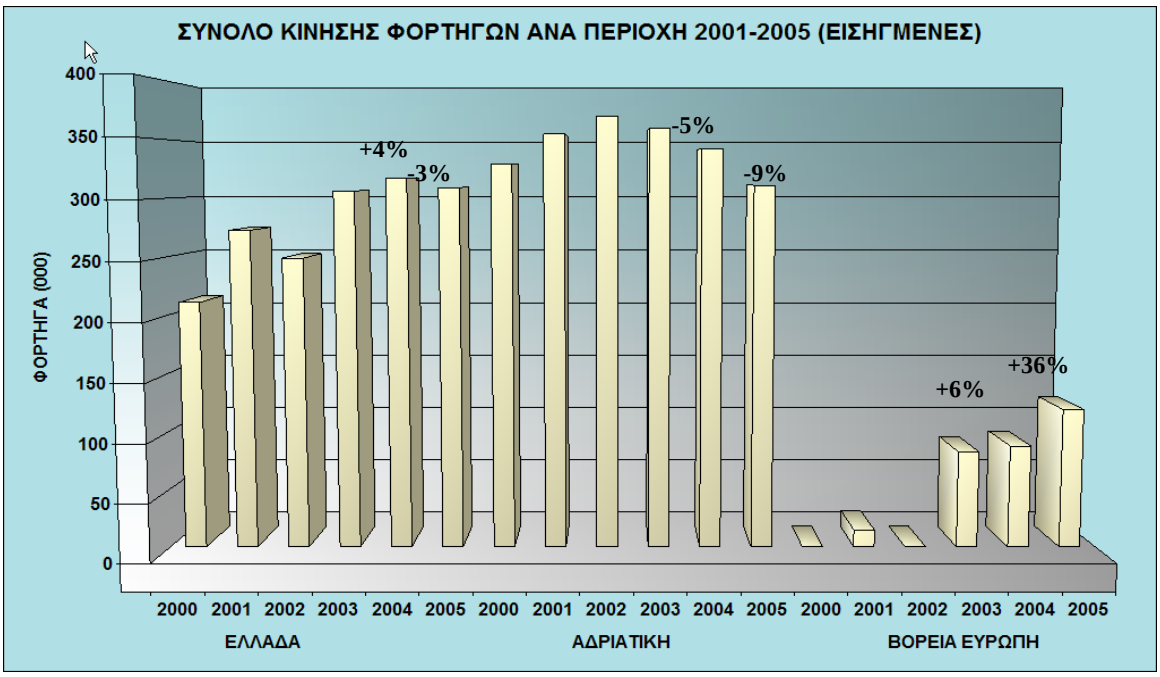
Αντίστοιχη ήταν και η εξέλιξη του μεταφορικού έργου των αυτοκινήτων στις ίδιες αγορές για το 2005:



Πηγή: XRTC

Μείωση του μεταφορικού έργου αυτοκινήτων της τάξης του -12% στην Ελληνική αγορά το 2005 σε σχέση με το 2004 ενώ το σύνολο των αυτοκινήτων που μεταφέρθηκαν στην Αδριατική το 2005 είναι κατά 8% αυξημένο από αυτό του 2004.
Τέλος στην Βόρεια Ευρώπη η Attica Group αύξησε το σύνολο των αυτοκινήτων που μετέφερε κατά +9% σε σχέση με το 2004.

Η εξέλιξη της συνολικής κίνησης των φορτηγών το 2005 είχε διαφορετική εικόνα ανά αγορά σε σχέση τόσο με την κίνηση των επιβατών όσο και των αυτοκινήτων.
Το σύνολο των φορτηγών που μεταφέρθηκαν στην Ελληνική και Αδριατική αγορά μειώθηκε κατά -3% και -9% αντίστοιχα, ενώ στις γραμμές της Βόρειας Ευρώπης η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast κατάφερε ν' αυξήσει θεαματικά το μεταφορικό έργο των φορτηγών κατά +36%.
Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι η τόσο η γραμμή της Σκωτίας – Βέλγιο, όσο και η γραμμή Γερμανίας – Φιλανδίας εξυπηρετούν κατά μεγάλο ποσοστό εμπορική κίνηση και όχι τόσο τουριστική.



Πηγή: XRTC

Διακρίνεται στο μεταφορικό έργο των φορτηγών η μικρή διαφορά όγκου μεταξύ του έργου της Ελληνικής αγοράς και αυτού της Αδριατικής σε αντίθεση με το μεταφορικό έργο των επιβατών και των αυτοκινήτων όπου εκεί το μεταφορικό έργο της Ελληνικής αγορά ξεπερνά κατά πολύ αυτό της Αδριατικής.

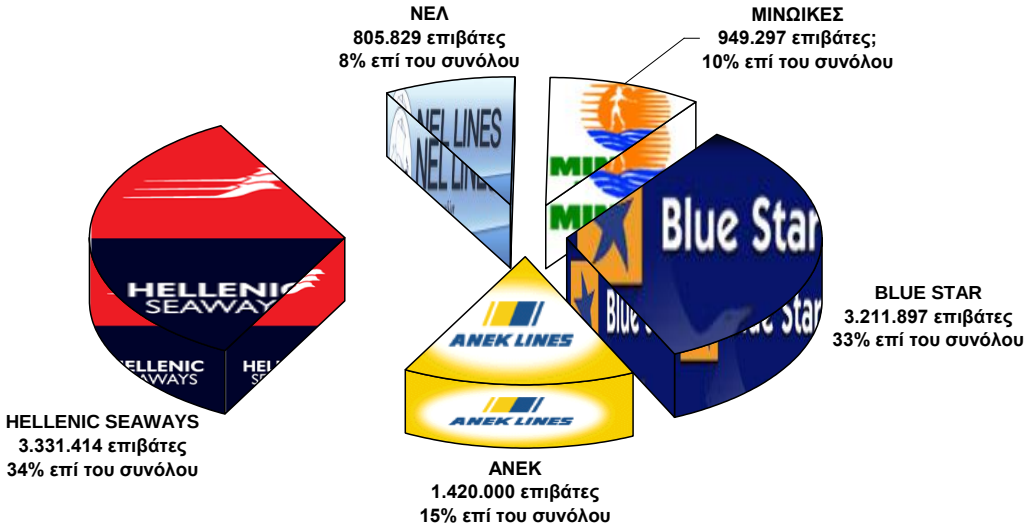
Το μεταφορικό έργο των εισηγμένων εταιρειών – Ανάλυση ανά εταιρεία

Ελληνική αγορά (Εισηγμένες εταιρείες και Hellenic Seaways)

Σε επίπεδο εταιρειών διαπιστώνουμε ότι η Hellenic Seaways ενώ δεν είναι εισηγμένη κατέχει εντυπωσιακό ποσοστό αγοράς στην εγχώρια επιβατική κίνηση με το επιβατικό έργο της να αντιπροσωπεύει το 34% ή 3,3 εκ. επιβάτες επί του συνόλου ενώ το μεταφορικό έργο του συνόλου των εισηγμένων εταιρειών αντιπροσωπεύει το 66% ή 6,3 εκ. επιβάτες.

Σημειώνεται ότι στην συνολική κίνηση των επιβατών της Hellenic Seaways δεν συμπεριλαμβάνεται η κίνηση των νησιών του Σαρωνικού κόλπου.

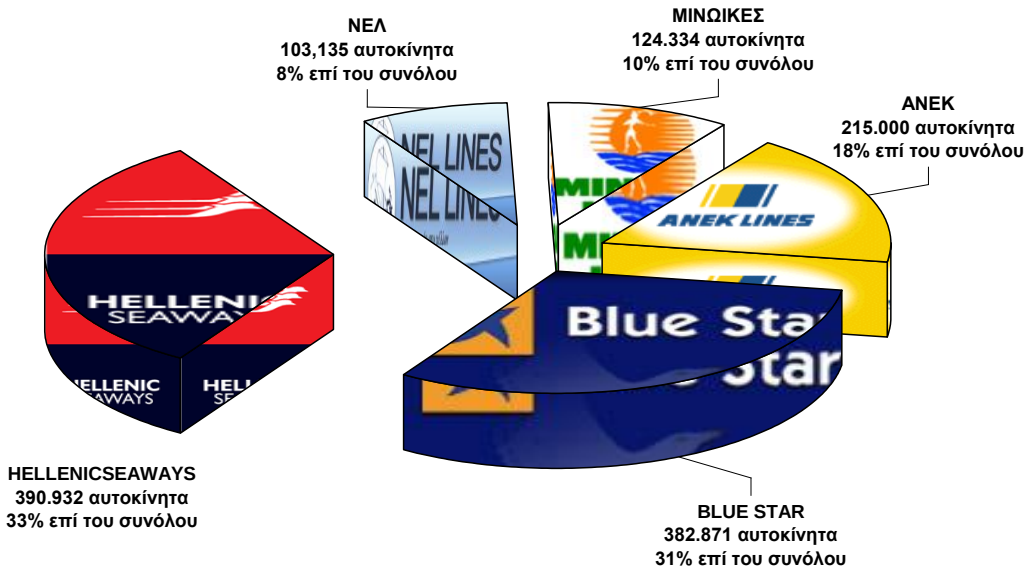
Από τις εισηγμένες εταιρείες - όπως εμφανίζεται στο ακόλουθο γράφημα – το μεταφορικό έργο της Blue Star Ferries υπερέχει των υπολοίπων με 3,2 εκ. επιβάτες ή 33% του συνόλου των επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2005 στην Ελληνική αγορά με δεύτερη την ΑΝΕΚ με 1,4 εκ. επιβάτες ή 15% του συνόλου:



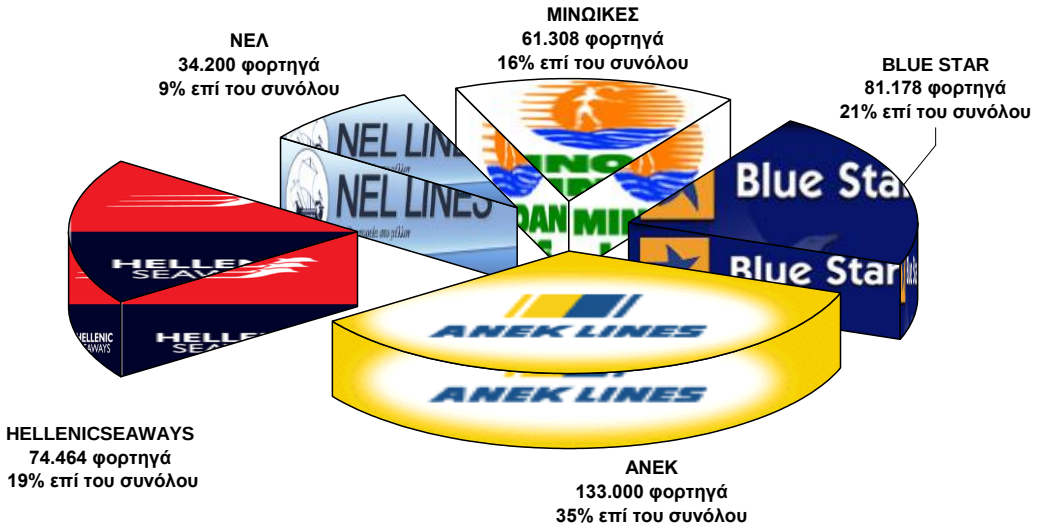
Αντίστοιχη είναι και η εικόνα στο μεταφορικό έργο των αυτοκινήτων όπου η Hellenic Seaways έχει το 33% του μεταφορικό έργου έχοντας μεταφέρει 390,9 χιλ. αυτοκίνητα ενώ όλες τις εισηγμένες το 68% της αγοράς με 825,3 χιλ. αυτοκίνητα.

Η Blue Star κατέχει το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο των εισηγμένων με 382 χιλιάδες αυτοκίνητα και δεύτερη να έρχεται η ΑΝΕΚ με 215 χιλιάδες.

Στην συνολική κίνηση των αυτοκινήτων της Hellenic Seaways δεν συμπεριλαμβάνεται η κίνηση από τα νησιά του Σαρωνικού κόλπου.



Στο μεταφορικό έργο φορτηγών η εικόνα διαφοροποιείται και όπως φαίνεται στο ακόλουθο γράφημα με το ποσοστό της Hellenic Seaways να ανέρχεται στο 19% της αγοράς ή 74 χιλιάδες φορτηγά έναντι 309 χιλιάδων για το σύνολο των εισηγμένων ή 81% της αγοράς.
Εκ των εισηγμένων η ANEK έχει μεταφέρει το μεγαλύτερο όγκο που ανέρχεται σε 133 χιλιάδες φορτηγά ή 35% του συνόλου των εισηγμένων με την Blue Star ν' ακολουθεί με 81 χιλιάδες φορτηγά ή 21% επί του συνόλου.
Στην συνολική κίνηση των φορτηγών της Hellenic Seaways δεν συμπεριλαμβάνεται η κίνηση από τα νησιά του Σαρωνικού κόλπου.



Αδριατική (Εισηγμένες εταιρείες)

Στην Αδριατική αγορά δραστηριοποιούνται οι ακόλουθες τέσσερις εταιρείες: Attica Group (μέσω της θυγατρικής της Superfast), Μινωικές, Blue Star και ΑΝΕΚ.
Πρέπει να τονιστεί ότι ο αριθμός δρομολογίων αυτών καθώς και οι προορισμοί τους διαφοροποιούνται και ως εκ τούτου δεν μπορεί να γίνει ακριβής σύγκριση ανά προορισμό.
Πιο συγκεκριμένα οι εταιρείες καλούν στους εξής προορισμούς:

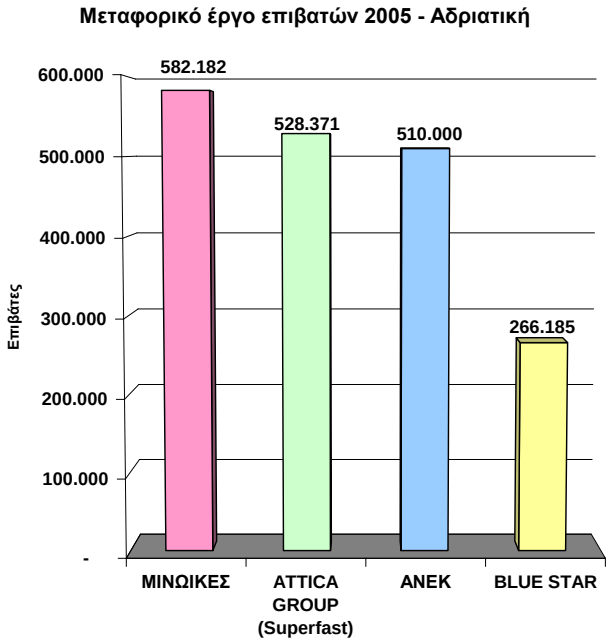
ΑΝΕΚ
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Αγκώνα
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Βενετία

ΜΙΝΩΙΚΕΣ
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Αγκώνα
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Βενετία

BLUE STAR
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Μπάρι

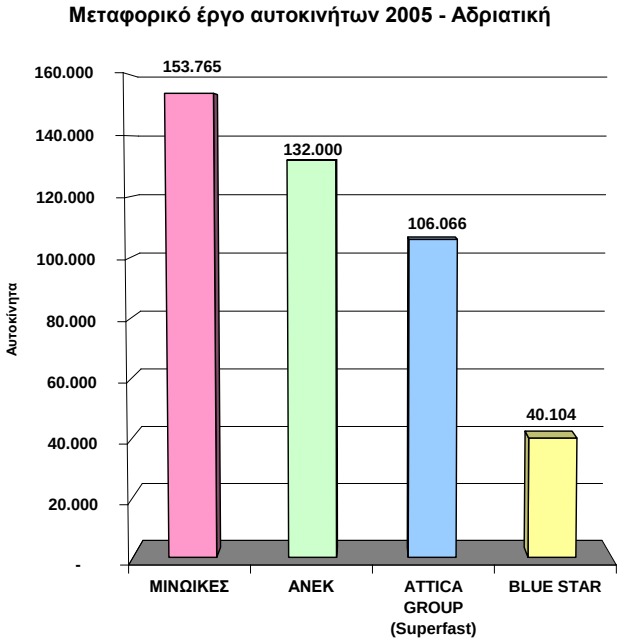
SUPERFAST
Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Αγκώνα

Παρόλα αυτά τα αποτελέσματα των εταιρειών μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στο σύνολο του μεταφορικού έργου της κάθε εταιρείας για το 2005 τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα αμάξια και τα φορτηγά:
Όπως παρουσιάζεται και στο ακόλουθο γράφημα η εταιρεία Μινωικές Γραμμές μετέφερε τους περισσότερους επιβάτες στην Αδριατική (582 χιλιάδες επιβάτες) και ακολουθεί η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast, με την ΑΝΕΚ και την Blue Star Ferries να έχουν την Τρίτη και τέταρτη θέση αντιστοίχως:



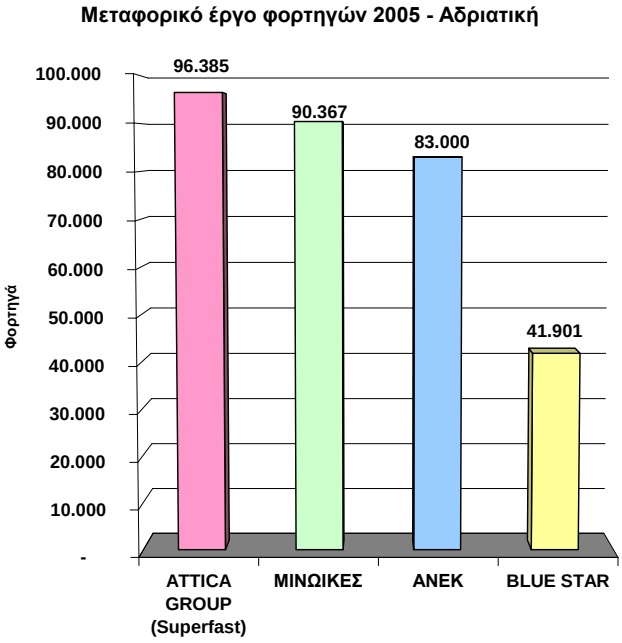
Πηγή: XRTC

Σε επίπεδο αυτοκίνητων η εταιρεία Μινωικές Γραμμές επίσης υπερέχει των υπολοίπων με 153 χιλιάδες αυτοκίνητα με την ANEK δεύτερη με 132 χιλιάδες. Ακολουθούν η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast και τέλος η Blue Star Ferries:



Πηγή: XRTC

Τέλος στο μεταφορικό έργο των φορτηγών η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast μετέφερε 96 χιλιάδες τεμάχια και δεύτερη σε μεταφορικό έργο έρχεται η εταιρεία Μινωικές Γραμμές με 90 χιλιάδες. Ακολουθούν η ANEK και Blue Star με 83 και 41 χιλιάδες αντιστοίχως:



Πηγή: XRTC

Γ. Κύρια Χαρακτηριστικά της Αγοράς

Ο κάτωθι πίνακας συνοψίζει τα χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής αγοράς παραθέτοντας τόσο τα δυναμικά στοιχεία και τις αδυναμίες της όσο και τις ευκαιρίες και απειλές κατά το 2005, 06 (SWOT analysis):

Δυναμική	Αδυναμίες
• Διοικήσεις υψηλής ποιότητος και δυναμικής με μακρόχρονη εμπειρία σε διοικητικές πρακτικές σε δυσμενείς συνθήκες αγοράς. • Αναγκαιότητα ανανέωσης του στόλου, • Νέος, άκρως ανταγωνιστικός στόλος στο εξωτερικό, • Ρεαλιστικές δομές δανειακών συμβάσεων μετά την ολοκλήρωση αναχρηματοδοτήσεων δανείων, • Στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής της κυβέρνησης η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων, • Είσοδος ιδιωτών επιχειρηματιών στον κλάδο σαν στρατηγικοί επενδυτές και μέτοχοι, • Απελευθέρωση ναυλολογίου από τον Πειραιά.	• Υψηλός μέσος όρος ηλικίας στόλου και μειωμένος σε αριθμό στις Εσωτερικές γραμμές, • Αυξημένος δανεισμός από τις εταιρείες παρά την αναδιάρθρωση δανείων, • Καθυστέρηση στην χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον εμποδίζοντας νέες επενδύσεις, • Ελλιπής υποδομή (λιμένες, εγκαταστάσεις) σε κύρια και απομακρυσμένα (μικρότερης κίνησης) λιμάνια, ελλιπής υποστήριξη στην αναβάθμιση των εγκαταστάσεων, • Ελλιπή δρομολόγια στις άγονες γραμμές κατά τη διάρκεια του χρόνου.
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις, συνέργιες δημιουργώντας δυνατούς πόλους έτοιμους ν' ανταποκριθούν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό και να αντισταθούν σε νέο εισερχόμενα σχήματα, • Προβλεπόμενη περαιτέρω συρρίκνωση του στόλου μέσω του Ν2932/01 (όριο ηλικίας πλοίων) οδηγώντας σε αδυναμία κάλυψης της ζήτησης και περαιτέρω επενδύσεις, • Στήριξη από την πολιτεία: ▪ σταδιακή απελευθέρωση τιμολογίων, ▪ Διαβουλεύσεις με σκοπό την αποζημίωση των εταιρειών για τις εκπτώσεις στα ναύλα, ▪ Σταδιακή υποστήριξη στην αναβάθμιση λιμένων και των εγκαταστάσεων τους. κλπ	• Διεθνείς οικονομικές και γεωπολιτικές επιρροές τόσο στην κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων αλλά και στις τιμές των καυσίμων αφήνοντας εταιρείες εκτεθειμένες και χωρίς κρατική υποστήριξη • Διαφοροποίηση στην ισοτιμία Ευρώ-Δολαρίου. • Κινητοποιήσεις πλοιοκτητών

Διαφοροποίηση γραμμών:

Οι αγορές που δραστηριοποιούνται τα ακτοπλοϊκά πλοία περιλαμβάνουν σωρεία διαφορετικών γραμμών, που όμως μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής (όλες με έντονο το φαινόμενο της εποχικότητας):

- Εγχώριες άκρως κερδοφόρες και ανταγωνιστικές γραμμές «φιλέτα» τόσο σε τουριστική αλλά και εμπορική κίνηση. Οι Ανατολικές Κυκλάδες (Σύρος, Τίνος, Μύκονος) αποτελούν τις πιο γνωστές γραμμές αυτού του τύπου στις οποίες έχουν δρομολογηθεί ακριβά, μοντέρνα, γρήγορα και υπερπολυτελή πλοία. Η εν λόγω γραμμή είναι άκρως ανταγωνιστική και τα περιθώρια για νέους ανταγωνιστές είναι μικρά έως ανύπαρκτα,
- Εγχώριες απομονωμένες και με χαμηλή κίνηση γραμμές - άρα μη κερδοφόρες σε ότι αφορά την λειτουργία ακτοπλοϊκών υπηρεσιών – που καλούνται να εξυπηρετηθούν από εταιρείες που επιδοτούνται για την λειτουργία τους. Γραμμές του Βόρειο-ανατολικού Αιγαίου όπου πλοία μεγαλύτερης ηλικίας και με «φτωχότερο» ποιοτικό επίπεδο υπηρεσιών έχουν δρομολογηθεί και επιδοτούνται για την λειτουργία τους εκεί,
- Εγχώριες μετρίου ενδιαφέροντος γραμμές που έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό την μειωμένη κίνηση. Σ' αυτό το τύπο κατατάσσονται οι γραμμές των Σποράδων.
- Διεθνείς γραμμές (Αδριατική, Βόρεια Θάλασσα, Βαλτική), άκρως ανταγωνιστικές και ισορροπίες αρκετά διαφορετικές αφού εκεί δεν υπάρχει κρατικός παρεμβατισμός.

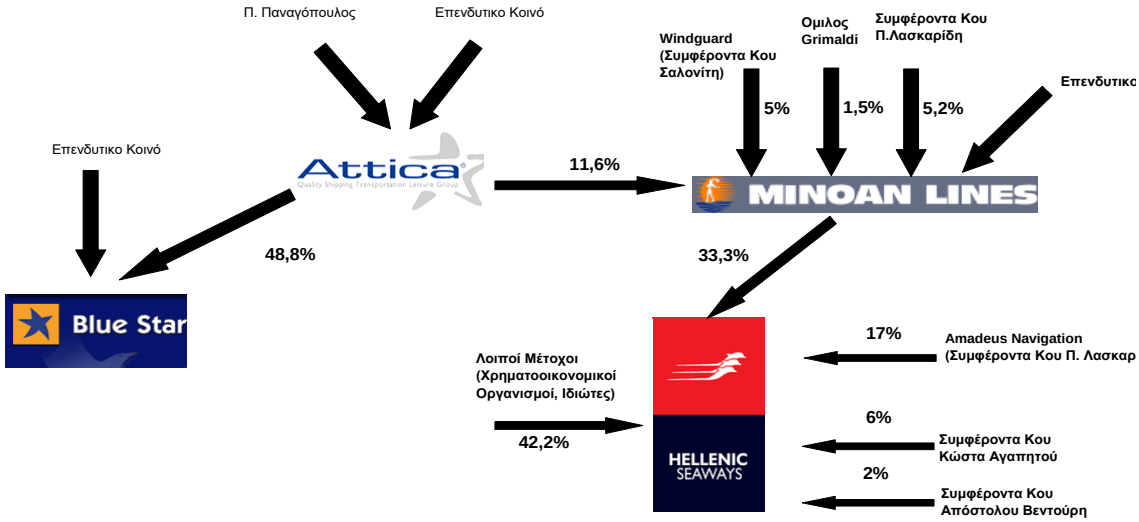
Μετοχικές συνθέσεις:

Οι αλλαγές που συντελέστηκαν στη μετοχική σύνθεση των εταιρειών το 2005 είναι σημαντικές όχι τόσο σε ποσοστά όσο σε ουσία.
Η είσοδος νέων επενδυτών είναι ίσως η πιο σημαντική απ' αυτές:
Η έλευση των κ.κ. Π.Λασκαρίδη και Αρβανίτη στις μετοχικές συνθέσεις των Hellenic Seaways και Μινωικών για τον μεν πρώτο και της ΝΕΛ για τον δεύτερο σηματοδοτούν μια νέα εποχή για τον κλάδο αφού ιδιωτικά συμφέροντα αρχίζουν να τον εκλαμβάνουν ως επικερδή και όχι μόνο ως κοινωνικό λειτουργό.
Ο κος Π. Λασκαρίδης γνωστός πλοιοκτήτης της ποντοπόρου ναυτιλίας αγόρασε το 5,2% των Μινωικών και το 16,5% της Hellenic Seaways. Ο κ.Αρβανίτης αγόρασε το 21% της ΝΕΛ η οποία πια ανήκει κατά 43% σε ιδιωτικά συμφέροντα.

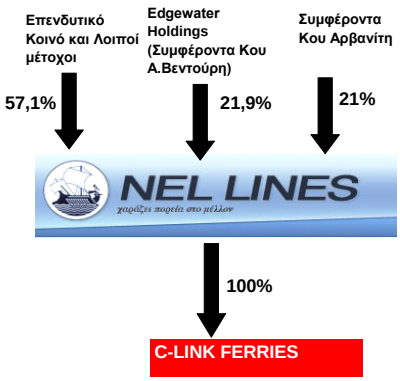
Η είσοδος νέων επενδυτών στο χώρο δεν μπορεί παρά να αντιμετωπιστεί θετικά. Η επικείμενη απελευθέρωση του κλάδου και η αποδεδειγμένη θετική πορεία των τελευταίων ετών από όλες τις εταιρείες στους τομείς οργάνωσης και διαχείρισης αυτών θεωρούνται ότι αποτελούν τα κίνητρα των νέων αυτών επενδύσεων με τους επιχειρηματίες να συμβάλλουν με ιδιωτική πρωτοβουλία σ' ένα χώρο που μέχρι τώρα δεν προέβαλε στοιχεία ικανοποιητικής οικονομικής απόδοσης.

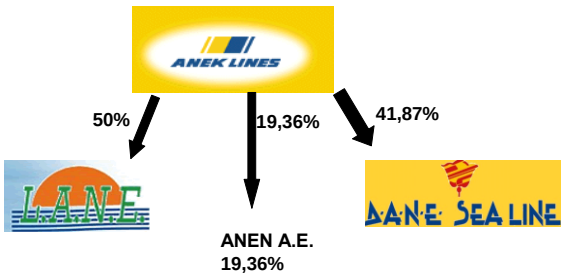
Από την άλλη αξίζει να σημειωθεί η αποδυνάμωση των Επιχειρήσεων Αττικής από τον χώρο της ακτοπλοΐας μέσω δύο τρόπων:

- Στον μεν Ελληνικό χώρο μέσω της πώλησης πακέτων μετοχών Ελληνικών ακτοπλοϊκών (11,6% της Hellenic Seaways),
- Στον δε Ευρωπαϊκό μέσω σταδιακής πώλησης των πλοίων της. Τα τελευταία τρία χρόνια έχουν πουληθεί σε σύνολο επτά πλοία του ομίλου αποδυναμώνοντας την παρουσία του συνεχώς.



Πηγή: XRTC





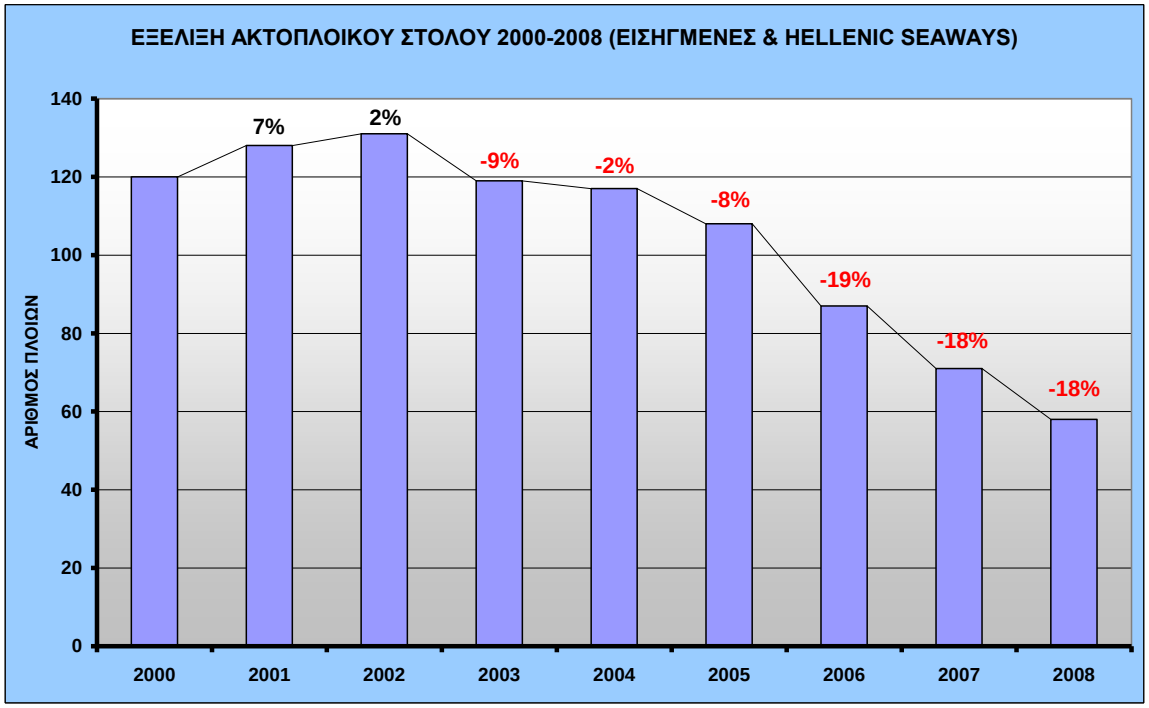
Οι θυγατρικές εταιρείες τόσο της ΑΝΕΚ όσο και της ΝΕΛ αποτελούνται από υπερήλικα πλοία τα οποία θα πρέπει να αποχωρήσουν αν δεν τροποποιηθεί ο νόμος 2932/01. Έτσι αυτές οι εταιρείες είτε θα αναγκαστούν να ανανεώσουν το στόλο των θυγατρικών τους ή θα μείνουν χωρίς θυγατρικές.

Τέλος αξιοσημείωτο θεωρούμε το γεγονός ότι οι Μινωικές ρευστοποίησαν τις συμμετοχές τους σε ΑΝΕΚ, Forthnet και Aegean Airlines κάτι που βελτίωσε την οικονομική της θέση.

Δ. Εξέλιξη στόλου για τις εισηγμένες εταιρείες και την Hellenic Seaways

Παρά το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμετωπίζουν μια σχετικά σταθερή αγορά η οποία δεν δικαιολογεί δραματικές εξελίξεις, οι ίδιες επένδυσαν πακτωλό χρημάτων προκειμένου να αναβαθμίσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους στο κοινό βασιζόμενοι στην απελευθέρωση της αγοράς την 1/1/2004.
Τα καινούρια πλοία που αγοράστηκαν το διάστημα 1999-2002 κόστισαν στις εταιρείες περίπου 3,5 δις Δολλ. ΗΠΑ αλλά η συγκυρία της πτώσης του Ελληνικού χρηματιστηρίου το 2000 τις οδήγησε σε δεινή οικονομική κατάσταση αφού τόσο η κίνηση δεν αυξήθηκε σημαντικά αλλά και οι τιμές των εισιτηρίων δεν απελευθερώθηκαν. Παρ' όλα αυτά όμως οι εταιρείες με τη βοήθεια των χρηματοδοτών τους κατάφεραν να ξεπεράσουν τους σκοπέλους και να ατενίσουν το μέλλον με αισιοδοξία.

Το επόμενο όμως πρόβλημα που θα κληθούν να αντιμετωπίσουν τόσο οι εταιρείες όσο και το ίδιο το κράτος είναι η απόσυρση των πλοίων αν δεν τροποποιηθεί ο ισχύον νόμος 2932/01.
Διαπιστώνουμε ότι ο συνολικός αριθμός πλοίων των εισηγμένων εταιρειών μαζί με τις θυγατρικές τους έχει μειωθεί σημαντικά και επίσης το διάστημα καταγράφηκαν πωλήσεις πλοίων από όλες τις εταιρείες.
Το παρακάτω γράφημα παρουσιάζει τη μείωση του στόλου στα επόμενα χρόνια. Ο αριθμός των πλοίων βέβαια που φαίνεται μετά το 2006 δεν συμπεριλαμβάνει τα πλοία που πιθανόν θα αποκτηθούν από τις εταιρείες.



Πηγή: XRTC

131 το σύνολο των πλοίων από τις πέντε εισηγμένες και την Hellenic Seaways μαζί το 2002 ενώ το χρόνο που διανύουμε το αντίστοιχο σύνολο ανέρχεται σε 87.

Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου των πέντε εισηγμένων τα τελευταία τέσσερα χρόνια αναβαθμίζεται ως συνέπεια του ανώτατου όρου ηλικίας που έχει τεθεί από το νόμο 2932/01.
12 χρόνια ο μέσος όρος ηλικίας των 87 πλοίων που λειτουργούν στην εγχώρια αγορά το 2006, ενώ το αντίστοιχο νούμερο το 2000 ήταν 17,67 χρόνια.

Η ανανέωση του στόλου τα τελευταία τέσσερα χρόνια από όλες τις εισηγμένες και μη εταιρείες οφείλεται σε τρεις επιμέρους αιτίες:

1. Πωλήσεις ορμώμενες από τη μείωση του ανώτατου ορίου ηλικίας από 35 χρόνια σε 30 μέχρι το 2008 σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο 2932/01. Ως εκ τούτου οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οδηγούνται στην πώληση αυτών των μεγάλων σε ηλικία πλοίων τους.
   Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις οδηγίες του θεσμικού πλαισίου (νόμος 2932/01) και την ηλικία των πλοίων που βρίσκονται σε λειτουργία σήμερα (και υποθέτοντας ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν θα πουλήσουν τα εν λόγω πλοία) υπολογίζεται ότι από το σύνολο των 87 πλοίων το 2006 για όλες τις εισηγμένες και την Hellenic Seaways μαζί, το 2015 ο στόλος για τις αντίστοιχες εταιρείες θα μειωθεί σε 47.

2. Πωλήσεις ως αποτέλεσμα των οικονομικών πιέσεων εταιρειών. Διαπιστώθηκε ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κατέφυγαν στη πώληση πλοίων τους λόγω των αυξημένων χρηματοοικονομικών πιέσεων που δέχονταν από τις ετήσιες αποπληρωμές των δανείων τους,

3. Πωλήσεις ως αποτέλεσμα αλλαγής τόσο της στρατηγικής που είχαν θέσει πριν δύο χρόνια σαν αποτέλεσμα των γενικότερων εξελίξεων της αγοράς αλλά και επιτάχυνση των στόχων που είχαν θέσει για μεταγενέστερη επίτευξη

Ε. Χρηματοοικονομικές τάσεις της αγοράς

Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης Δ.Π.Χ.Π.

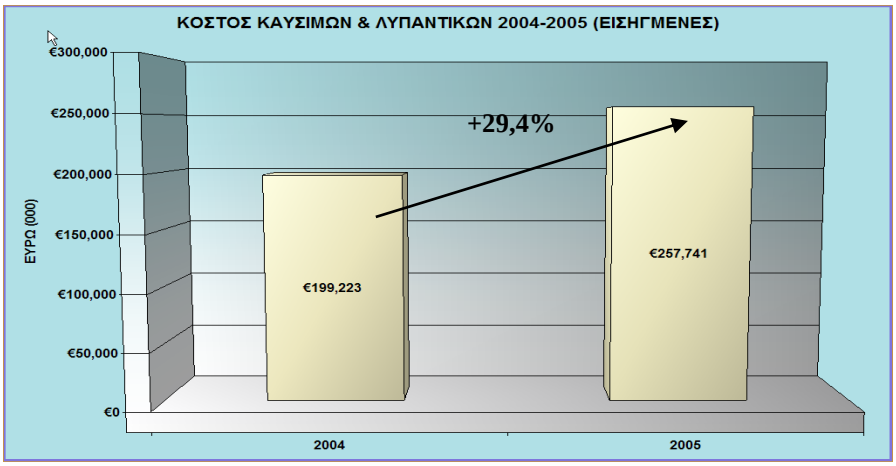
Οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις όλων των εισηγμένων συντάσσονταν έως την 31/12/2004, σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τις Ελληνικές Λογιστικές Αρχές, οι οποίες, σε αρκετές περιπτώσεις, διέφεραν από τις διατάξεις των Διεθνών Πρότυπων Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης Δ.Π.Χ.Π.
Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία 1606/2002 και βάσει του ν. 3229/2004 (όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 3301/2004) οι Ελληνικές εταιρείες που είναι εισηγμένες σε οποιοδήποτε Χρηματιστήριο Αξιών (εσωτερικού ή εξωτερικού) υποχρεούνται να συντάσσουν τις ενοποιημένες οικονομικές τους καταστάσεις, για τις χρήσεις που ξεκινούν από την 1/1/2005 και μετά, σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Π.

Ως εκ τούτου θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ετήσιες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις και των πέντε εισηγμένων εταιρειών για το 2005 συντάχθηκαν με βάση τα (Δ.Π.Χ.Π.) όπως αυτά έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτές οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις έχουν χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων τους τόσο για το 2005 αλλά και για το 2004 αφού βάσει του Δ.Π.Χ.Π. 1 και τις προαναφερθείσες Νομοθεσίες, οι ανωτέρω αναφερθείσες εταιρείες είναι υποχρεωμένες να παρουσιάζουν συγκριτικές ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις, σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Π. τουλάχιστον για μία χρήση.

Οικονομική εξέλιξη 12-μήνου 2005 (σύνολο εισηγμένων) :

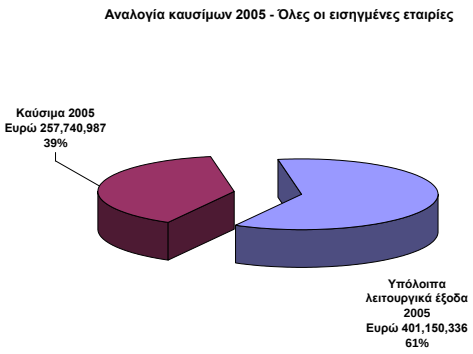
Επίδραση κόστους καυσίμων

Η αύξηση της τιμής των καυσίμων τα τελευταία δύο χρόνια έχει επηρεάσει αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα όλων των εταιρειών και σε μεγαλύτερο βαθμό εκείνες οι οποίες δραστηριοποιούνται μέσω την λειτουργία ταχύπλοων σκαφών των οποίων η κατανάλωση είναι σαφώς μεγαλύτερη από τα συμβατικά (Hellenic Seaways, NEL).
Το σύνολο του κόστους καύσιμων αυξήθηκε κατά σχεδόν +30% από το 2004 στο 2005 αντικατοπτρίζοντας την αύξηση της τιμής του πετρελαίου μεταξύ των δύο τελευταίων χρόνων μέσω διεθνών πολιτικο-οικονομικών πιέσεων οι οποίες επηρεάζουν άμεσα την τιμή αυτού.



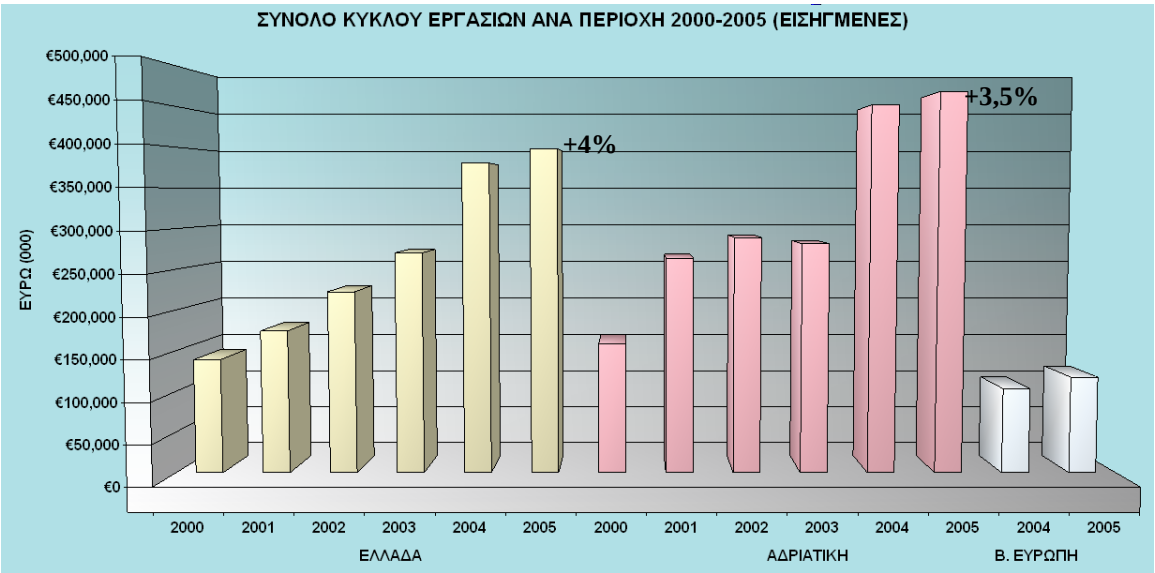
Πηγή: XRTC

Το 2004 το συνολικό κόστος καυσίμων των εισηγμένων ανήλθε στα Ευρώ 199,2 εκ. ενώ το 2005 το αντίστοιχο κόστος έφτασε στα Ευρώ 257,7 εκ:
Αξιοσημείωτο είναι ότι το κόστος καυσίμων το 2004 αποτελούσε το 47% του συνόλου των λειτουργικών τους εξόδων ενώ το 2005 το αντίστοιχο κόστος αποτελούσε το 64% του συνόλου του λειτουργικού τους κόστους (κόστος πληρωμάτων, ασφάλειες, επισκευές συντηρήσεις, κλπ.):



Κύκλος εργασιών

Παραδόξως το 2005 καταγράφηκε αύξηση του κύκλου εργασιών παρόλη την μείωση της επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά γεγονός το οποίο οφείλεται στους βελτιωμένους συντελεστές πληρότητας των εταιρειών στην εν λόγω αγορά λόγω της μείωσης του στόλου:



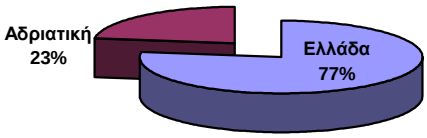
Πηγή: XRTC

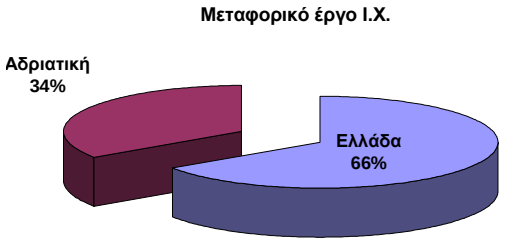
Κοιτώντας το σύνολο του κύκλου εργασιών των εισηγμένων εταιρειών για το 2005 διαπιστώνεται αύξηση στα έσοδα τόσο από την εγχώρια αγορά αλλά και στην Αδριατική:

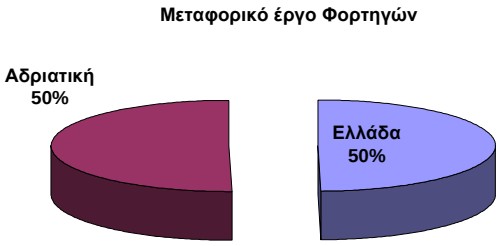
	%Δ	**Κύκλος εργασιών εισηγμένων εταιρειών 2005**	**Κύκλος εργασιών εισηγμένων εταιρειών 2004**
Ελλάδα	**+4,7%**	399.256.730	381.484.655
Αδριατική	**+3,5%**	468.031.869	452.035.000

Η ελεγχόμενη εσωτερική αγορά μέσω σωρείας κρατικών παρεμβατισμών εκτός άλλων επηρεάζει αρνητικά τα έσοδα των εταιρειών σε σχέση με αυτά που προέρχονται από τις διεθνής αγορές.
Τα ακόλουθα γραφήματα παρουσιάζουν συγκριτικά στοιχεία κίνησης (επιβάτες, Ι.Χ., φορτηγά) όπως επίσης και του συνόλου κύκλου εργασιών από τις πέντε εισηγμένες τόσο για την εσωτερική αγορά αλλά και για την Αδριατική:

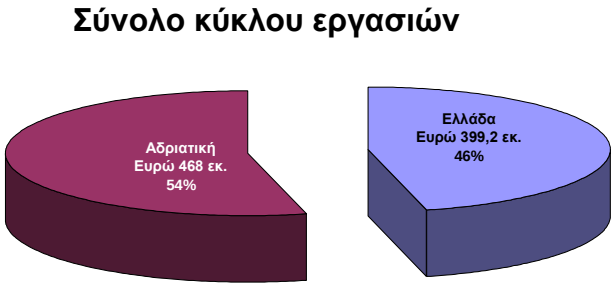
Μεταφορικό έργο επιβατών







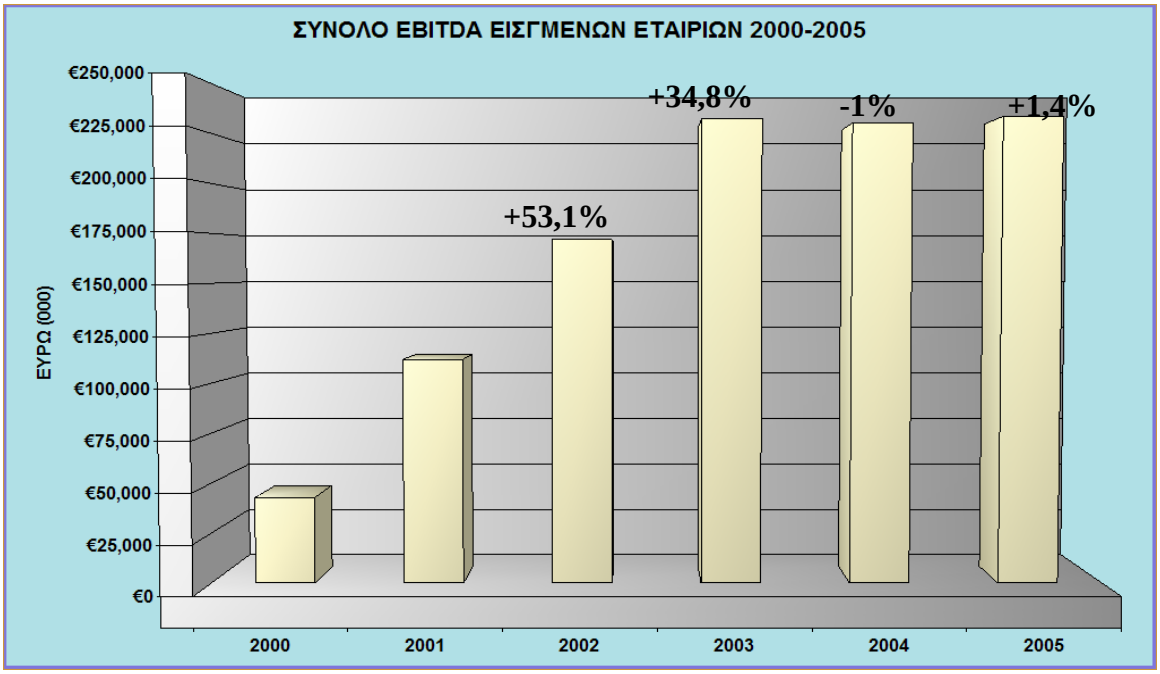
Η συνεισφορά της γεωγραφικής περιοχής στον κύκλο εργασιών κάθε εισηγμένης εταιρείας έχει καταλυτικό ρόλο. Ενώ το μεταφορικό έργο των επιβατών και αυτοκινήτων στην Ελληνική αγορά ξεπερνά κατά πολύ αυτό της εσωτερικής αγοράς, ο κύκλος εργασιών από τις δύο εν λόγω αγορές έχει αντίστροφη «συμπεριφορά».



Όπως παρουσιάζεται και στο άνωθεν γραφικό η Αδριατική αγορά για το σύνολο των εισηγμένων έχει σύνολο κύκλου εργασιών που φτάνει τα Ευρώ 468 εκ. ενώ ο κύκλος εργασιών της Ελλάδος ανέρχεται σε Ευρώ 399,2 εκ. ήτοι -14,7% μικρότερος από αυτόν της Αδριατικής.

Κερδοφορία

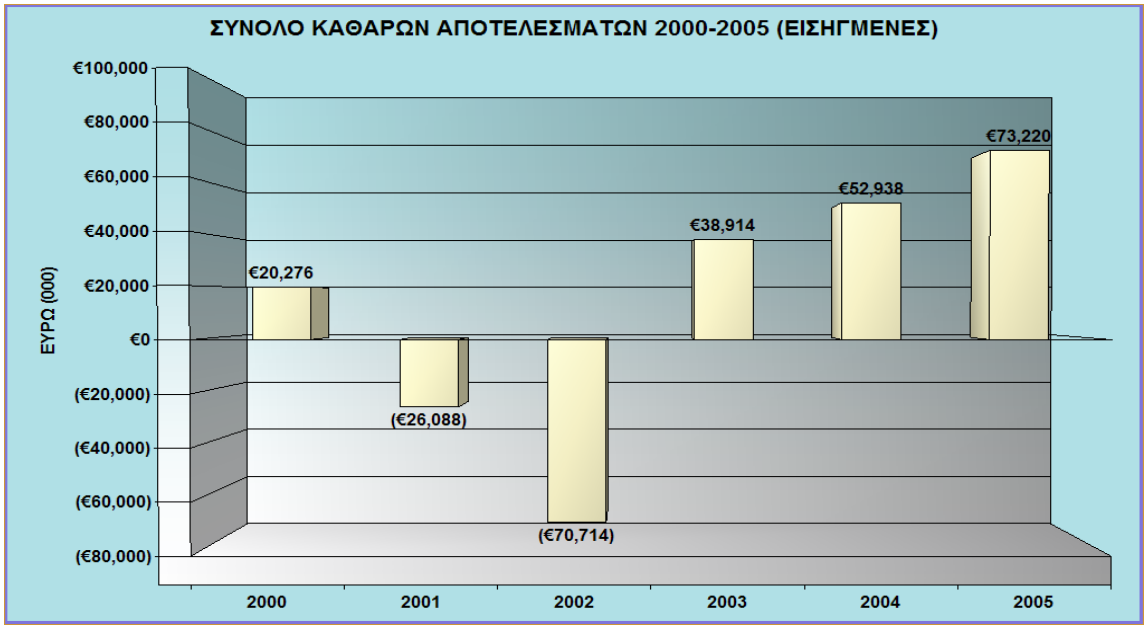
Σε επίπεδο κερδοφορίας το 2005 οι εισηγμένες εταιρείες διατήρησαν τα κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA) στα ίδια περίπου επίπεδα με το 2004 καταγράφοντας οριακή αύξηση της τάξης του +1,4% (όπως δημοσιεύθηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης Δ.Π.Χ.Π.):



Πηγή: XRTC

Οι εξελίξεις του 2005 σε επίπεδο κίνησης - η οποία όπως παρουσιάστηκε και πιο πάνω μειώθηκε σε σχέση με το 2004 στην εσωτερική αγορά αλλά σημείωσε αύξηση στην αγορά της Αδριατικής – επηρέασαν αρνητικά κάθε μια εταιρεία ξεχωριστά.

Τόσο τα κέρδη από τις πωλήσεις πλοίων το 2005 αλλά και οι βελτιωμένες διαχειριστικές πρακτικές και επιχειρησιακή αφομοίωση στα δεδομένα της «αδύναμης» αγοράς (π.χ. διατήρηση του λειτουργικού κόστους) αποδείχθηκαν καταλυτικά «εργαλεία» με τα οποία οι εταιρείες αντιμετώπισαν τις δυσχέρειες για το εν λόγω διάστημα και αντανακλώνται στα καθαρά τους αποτελέσματα τα οποία το 2005 είναι σαφώς βελτιωμένα σε σχέση με το 2004:



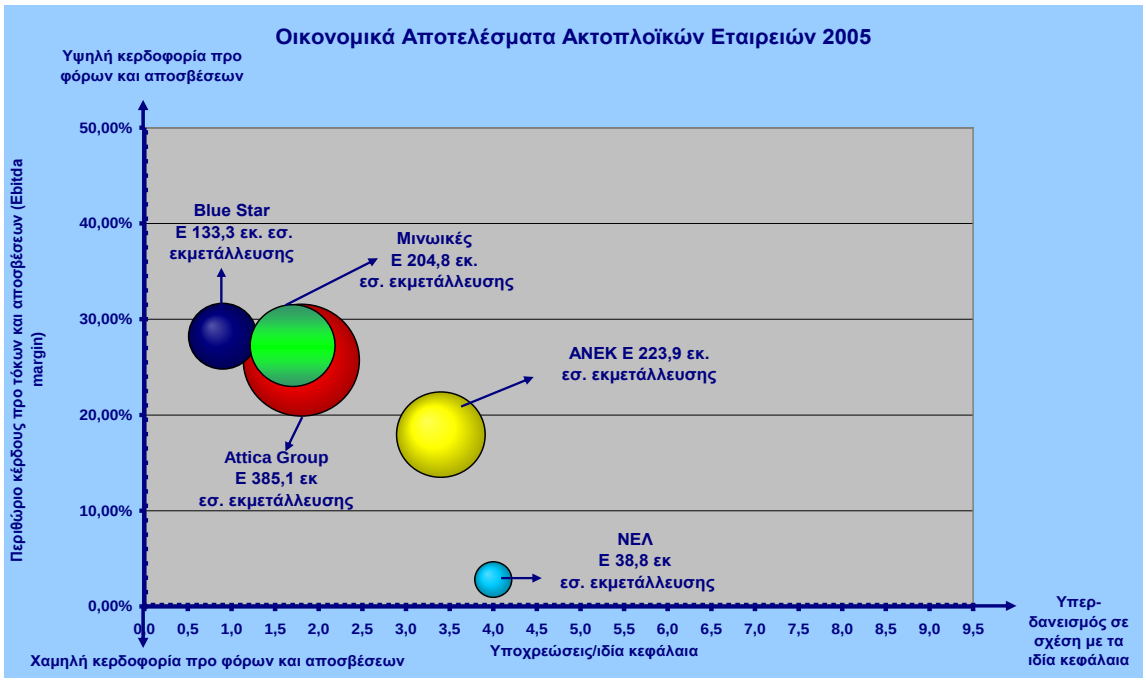
Πηγή: XRTC

Αντιστεκόμενα στα σημεία των καιρών, ήτοι τη μειωμένη μεταφορική κίνηση αλλά και την αρνητική οικονομική πίεση από τις υψηλές τιμές των καυσίμων, τα οικονομικά αποτελέσματα των πέντε εισηγμένων εταιρειών παρουσιάζουν αξιοσημείωτη βελτίωση στο σύνολο τους.
Το σύνολο αυτών για το 2005 ανέρχεται σε Ευρώ 73,2 εκ. ήτοι βελτιωμένα κατά +38% σε σχέση με το 2004. Επίσης διακρίνεται ξεκάθαρα η συνεχιζόμενη θετική πορεία του συνόλου των καθαρών κερδών των εισηγμένων από το 2003 και μετά.

Στο γράφημα που παραθέτεται κάτωθι παρουσιάζονται οι θέσεις των εταιρειών του κλάδου λαμβάνοντας υπ' όψιν το κύκλο εργασιών τους σε σχέση με:
- τα ιδία κεφάλαια τους,
- το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA margin),
- αλλά και το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων τους

με σκοπό την κατάταξη τους σε σχέση με τα επίπεδα δανειοδότησης τους και τη κερδοφορία τους[1].
Όπως παρουσιάζεται και στο ακόλουθο γράφημα η Attica Group έχει το μεγαλύτερο κύκλό εργασιών Ευρώ 385,1 εκ. και ακολουθεί η ΑΝΕΚ με 223,9 εκ.
Ωστόσο, ενώ ο κύκλος εργασιών της Blue Star είναι Ευρώ 133,3 εκ. διακρίνεται ότι τόσο σε επίπεδο κερδοφορίας αλλά και σε επίπεδο δανεισμού εξακολουθεί να υπερέχει των υπολοίπων με το λόγο υποχρεώσεων προς ιδία κεφάλαια (καθαρή θέση) να είναι στο 0,9x, ο μικρότερος μεταξύ των πέντε εισηγμένων.

[1] Το μέγεθος του κάθε κύκλου αντιπροσωπεύει το σύνολο των εσόδων εκμετάλλευσης της εταιρείας για την περίοδο των 12-μηνών 2005. Στο κάθετο άξονα παρουσιάζεται το ύψος του περιθωρίου κερδών προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA margin) το οποίο προσδίδει μια καθαρή εικόνα της κερδοφορίας τους. Όσο πιο ψηλά στον άξονα βρίσκεται ο κύκλος της κάθε εταιρείας τόσο μεγαλύτερη κερδοφορία για την εν λόγω εταιρεία αλλά και το αντίστροφο.
Ο οριζόντιος άξονας παρουσιάζει το λόγο των υποχρεώσεων με τα ιδία κεφάλαια, δηλαδή τον ύψος του δανεισμού της κάθε εταιρείας ξεχωριστά σε σχέση με δομή και το μέγεθος των ιδίων κεφαλαίων της.
Για παράδειγμα, η περιοχή που βρίσκεται ψηλότερα στον κάθετο άξονα και κοντά στο μηδέν στον οριζόντιο αντιπροσωπεύει κερδοφόρα με χαμηλό δανεισμό σε σχέση με το μέγεθος και την δομή των ιδίων κεφαλαίων της και αντίστροφα.



Πηγή: XRTC

Διακρίνεται ότι περιθώριο κερδών προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA margin) για το 2005 για Blue Star και Μινωικές Γραμμές είναι το μεγαλύτερο από όλες τις εισηγμένες με 28% και 27% αντίστοιχα. Ακολουθεί η Attica Group με 25% η ΑΝΕΚ με 17,9% και τέλος η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου με 2,81%.

Τραπεζικές υποχρεώσεις και εξέλιξη τραπεζικών δανείων:

Η σταδιακή έξοδος από την κρίση των περασμένων ετών που ουσιαστικά επιβεβαιώνεται τόσο από τα αποτελέσματα χρήσης όσο και από την ολοκλήρωση των αναδιαρθρώσεων των δανείων των εταιρειών έχει τοποθετήσει την ακτοπλοϊκή αγορά σε μια πιο ισορροπημένη σχέση με τον τραπεζικό χώρο.

Είναι γεγονός ότι η τραπεζική πίστη προς την Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κλονίστηκε κατά την περασμένη τριετία.

Η νέα τάξη πραγμάτων για την Ελληνική ακτοπλοΐα επιτρέπει αισιοδοξία για το μέλλον της τραπεζικής χρηματοδότησης εάν και εφόσον η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει εδώ και δύο χρόνια από τα τρία μέρη τα οποία διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο (κράτος – εταιρείες - τράπεζες) συνεχιστεί.

Ήδη διαπιστώνεται αναθέρμανση του ενδιαφέροντος των τραπεζών για τη χρηματοδότηση του κλάδου βασιζόμενη στην αναγκαιότητα νέων επενδύσεων.

Παρούσα κατάσταση τραπεζικού δανεισμού

Οι αναδιαρθρώσεις των δανείων των εταιρειών αποτέλεσαν μακρόχρονη και επίπονη διαδικασία η οποία σήμερα φαίνεται να έχει ολοκληρωθεί.

Το κοινό στοιχείο των αναδιαρθρώσεων ήταν η μείωση των δυσβάσταχτων ετησίων αποπληρωμών και η σημαντική αύξηση του προφίλ της αποπληρωμής των δανείων.

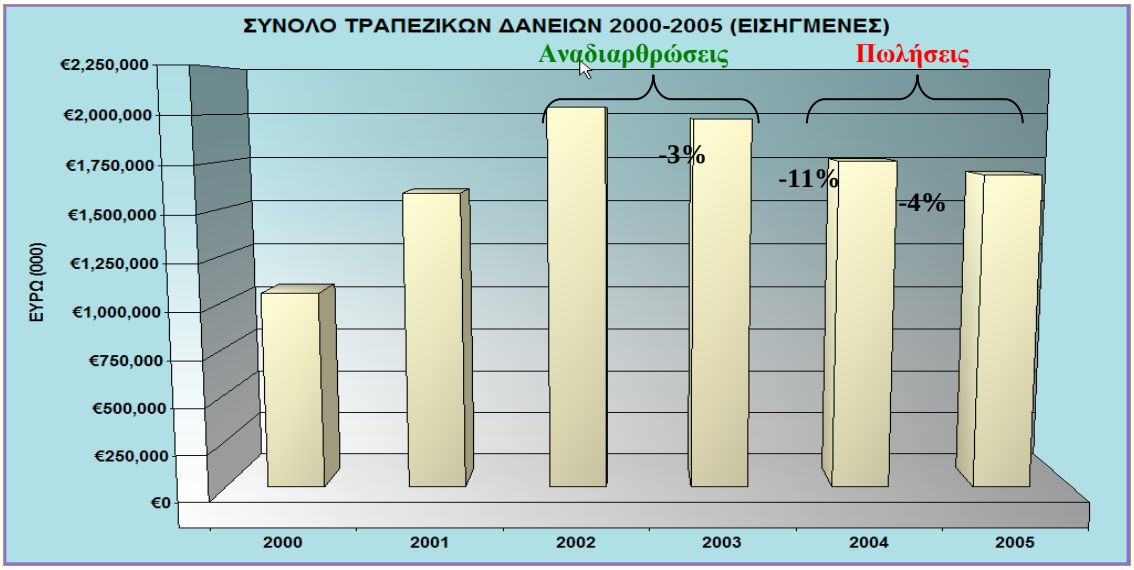
Οι νέες αναδιαρθρώσεις των δανείων δίνουν την ευκαιρία στις εταιρείες να μπουν σε μία νέα αναπτυξιακή τροχιά.
Η επιτυχής έκβαση των παραπάνω διαπραγματεύσεων παρέχει αισιοδοξία για το μέλλον αφού φαίνεται ότι τράπεζες και οι εταιρείες πλέον συμπλέουν προς μία ομαλή και ασφαλή σχέση.

Σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς το σύνολο των τραπεζικών υποχρεώσεων των πέντε εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών το 2002 ανερχόταν σε Ευρώ 2.1 δισ. ενώ από την χρονιά εκείνη μέχρι και το 2005 το εν λόγω σύνολο έχει φθίνουσα τιμή.
Το σύνολο του τραπεζικού δανεισμού το 2005 μειώθηκε σε σχέση με το 2004 κατά -4% και ανέρχεται σε Ευρώ 1,69 δις.

Η εν λόγω μείωση αυτή επιτεύχθηκε αφ' ενός:

- από την ομαλή αποπληρωμή των δανείων λόγω των αναδιαρθρώσεων αυτών που κατέληξαν σε ρεαλιστικές δομές αποπληρωμής (σε σχέση με τις αρχικές υπερ-αισιόδοξες),
- αλλά και από την πώληση πλοίων από τις εταιρείες και αποπληρωμή των σχετικών δανείων αυτών.

Το ακόλουθο γράφημα παρουσιάζει το σύνολο των τραπεζικών υποχρεώσεων από όλες τις εισηγμένες για το τελευταία πέντε χρόνια:



Πηγή: XRTC

ΣΤ. Το νομοθετικό πλαίσιο και η εξέλιξη του

Η απελευθέρωση της αγοράς σε όλη την Ευρώπη συντελέστηκε το 1992 με τον κοινοτικό κανονισμό 3577/1992. Η Ελλάδα πήρε παράταση μέχρι το 2004 για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

2001 Ψήφιση του νόμου 2932/01 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής-Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α 145/27-06-01)

2002 Από την 1η Νοεμβρίου 2002 ισχύει σύμφωνα με το νόμο 2932/01 η απελευθέρωση του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο (κανονισμός ΕΟΚ 3577/1992).

2004 Προσφυγή Ακτοπλόων με Αιτήσεις Ακυρώσεως στο Συμβούλιο Επικρατείας και στην Ε.Ε. Για όλες τις υποθέσεις τους όσον αφορά το ΣτΕ αναμένεται η έκδοση Αποφάσεων όσο δε αφορά την ΕΕ βρίσκεται σε εξέλιξη η προδικασία παραπομπής της Ελλάδος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

2005 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολή της προς το ΥΕΝ με χρονολογία 13/12/2005 Αιτιολογημένης Γνώμης αναλύει σε ποια σημεία παραβιάζεται η κοινοτική νομοθεσία με βάση τον κοινοτικό κανονισμό.

1. Δρομολόγια (επιβολή από το υπουργείο ενός ακτοπλοϊκού δικτύου γραμμών).
2. Διαδικασία δρομολόγησης ενός πλοίου (εγγυητικές επιστολές κτλ)
3. Σύνθεση πληρωμάτων ακτοπλοϊκών πλοίων
4. Ναυλολόγιο (διατίμηση στα εισιτήρια οικονομικής θέσης)
5. Αγορανομικές διατάξεις που επιβάλλουν διατίμηση στα είδη που πωλούνται από τα μπαρ των πλοίων

Απελευθέρωση ναύλων στις γραμμές που ξεκινούν από Ραφήνα, Κύμη, Λαύριο και Ελευσίνα

Με τροποποίηση σχετικού νόμου αλλάζει το καθεστώς των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών σε εξαετή εξυπηρέτηση αντί 12μηνης.

2006 Απελευθέρωση των ναύλων από το λιμάνι του Πειραιά προς 27 προορισμούς και επιστροφή. Η σχετική υπουργική απόφαση υπεγράφη τις τελευταίες ημέρες, και ισχύει και για τα λιμάνια της Ραφήνας, Λαυρίου, Κύμης, Ελευσίνας και Πάτρας.

Ζ. Αποτελέσματα εταιρειών

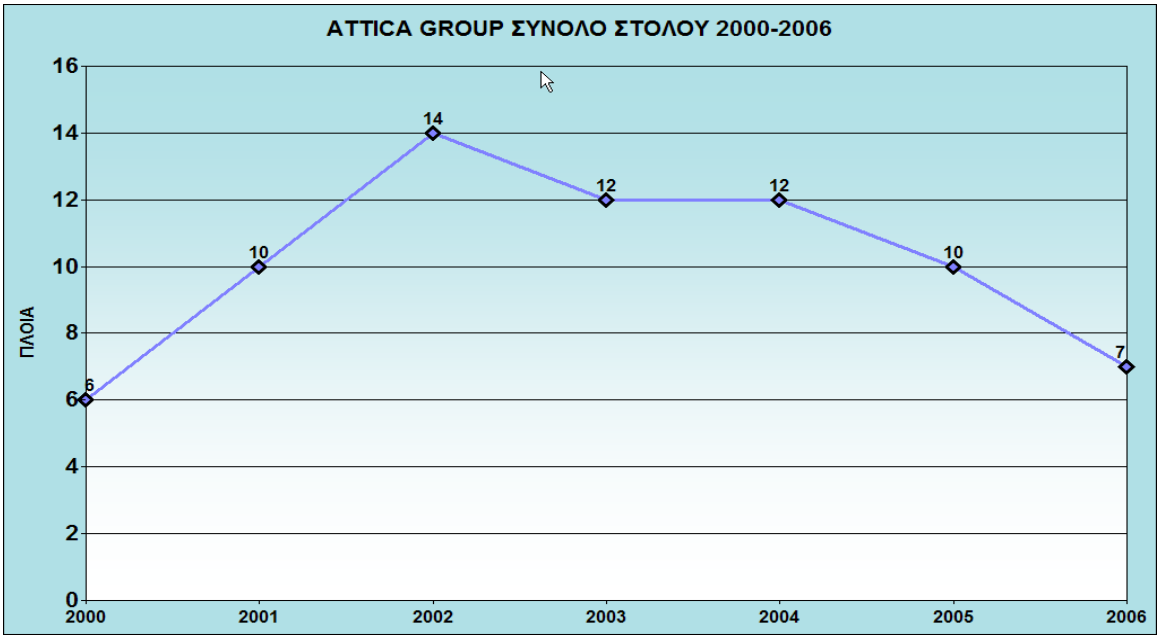
Attica Group

Στις αρχές του τρέχοντος έτους η Attica Group πούλησε την συμμετοχή της στην Hellenic Seaways αποκομίζοντας κέρδη της τάξης των Ευρώ 6,5 εκ. ενώ η εταιρεία διατηρεί ακόμα το ποσοστό της στις Μινωικές Γραμμές στις οποίες και είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος με ποσοστό 11,6%.
Δύο νέες αγορές το 2005 και τρεις πωλήσεις πλοίων άλλαξαν αρκετά τόσο το μέγεθος όσο και την επιχειρησιακή πρακτική του Ομίλου:

- Ιανουάριος 2005: αγορά δύο φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων και εγκαινιασμός νέας σύνδεσης μεταξύ Rostock, Γερμανίας και Uusikaupunki, Φινλανδίας,
- Απρίλιος 2006: πώληση Superfast VII, Superfast VIII, Superfast IX (δραστηριοποιούνταν στην Βαλτική θάλασσα) στην Εσθονική εταιρεία AS Tallink Grupp. Κύριος λόγος για την αποχώρηση της καθίσταται η ασφυκτική ανταγωνιστική πίεση από εταιρείες που ήδη δραστηριοποιούνται στην αγορά και η οποία φαίνεται να γίνεται όλο και δυνατότερη.

Στόλος:

Η εξέλιξη του στόλου της εταιρείας έχει ως εξής:



Πηγή: XRTC

Έτσι ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από πέντε πλοία με μέσο όρο ηλικίας 4 έτη.

Η «ευέλικτη» και αρκετά «τολμηρή» πολιτική του Ομίλου - έχοντας ως κύριο χαρακτηριστικό την αποδυνάμωση από τις αγορές που δραστηριοποιείται – εξακολουθεί να μεγιστοποιεί την αξία της εταιρείας και των αποδόσεων της προς τους μετόχους της, αλλά έχει πραγματικά εντυπωσιάσει την αγορά η οποία και αναμένει με επιφυλακτικότητα την επόμενη κίνηση χωρίς να αποκλείει και πιθανές κινήσεις οι οποίες παραπέμπουν σε προηγούμενες πρακτικές που έχει

υιοθετήσει ο «ενορχηστρωτής» του Ομίλου και οι οποίες έχουν να κάνουν με την ολική επιχειρηματική «έξοδο» του από τον κλάδο.

Αγορές δραστηριοποίησης:

- Αδριατική (Superfast),
- Βαλτική (Superfast),
- Βόρεια Θάλασσα (Superfast),
- Ελλάδα: Κυκλάδες, Δωδεκάνησα (θυγατρική Blue Star).

Εξέλιξη κίνησης:

Στις διεθνής αγορές ο Όμιλος σε σχέση με το 2004 δεν κατάφερε ν' αυξήσει το μεταφορικό έργο των επιβατών στο σύνολο των αγορών που δραστηριοποιείται, σε αντίθεση με τ' αμάξια και τα φορτηγά όπου εκεί το μεταφορικό έργο ήταν σχετικά μεγαλύτερο από αυτό του 2004:

	Επιβάτες (Αδριατική, Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα)		
	2004	**2005**	**Δ%**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	887.619	888.863	**+0,14%**
	Αμάξια (Αδριατική, Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα)		
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	193.634	204.159	**+5,44%**
	Φορτηγά (Αδριατική, Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα)		
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	202.427	216.302	**+6,85%**

Οικονομική εξέλιξη:

Ενώ το μεταφορικό έργο στις Ευρωπαϊκές αγορές είχε μικρή ανοδική πορεία (επιβάτες, αμάξια, φορτηγά), οι πωλήσεις του Ομίλου αυξήθηκαν κατά +4%:

(Εκ. Ευρώ)	**Δ %**	**2005**	**2004**
Κύκλος εργασιών	4%	385,1	371,2
Κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA)	-5%	99,1	104,7
Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	-7%	38,6	41,7

Κύριος λόγος για την εν λόγω αύξηση διαπιστώνεται ότι είναι η κατά 35% συνεισφορά της θυγατρικής Blue Star Ferries στον κύκλο εργασιών του Ομίλου για το 2005.
Το κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA) μειώθηκε κατά -5% κυρίως λόγω του υψηλού κόστους καυσίμων, ενώ η μείωση των καθαρών κερδών κατά -20% οφείλεται στο μεγαλύτερο μέρος της στο γεγονός ότι τα καθαρά κέρδη του 2004 συμπεριλάμβαναν και Ευρώ 8 εκ. από την πώληση πλοίων.

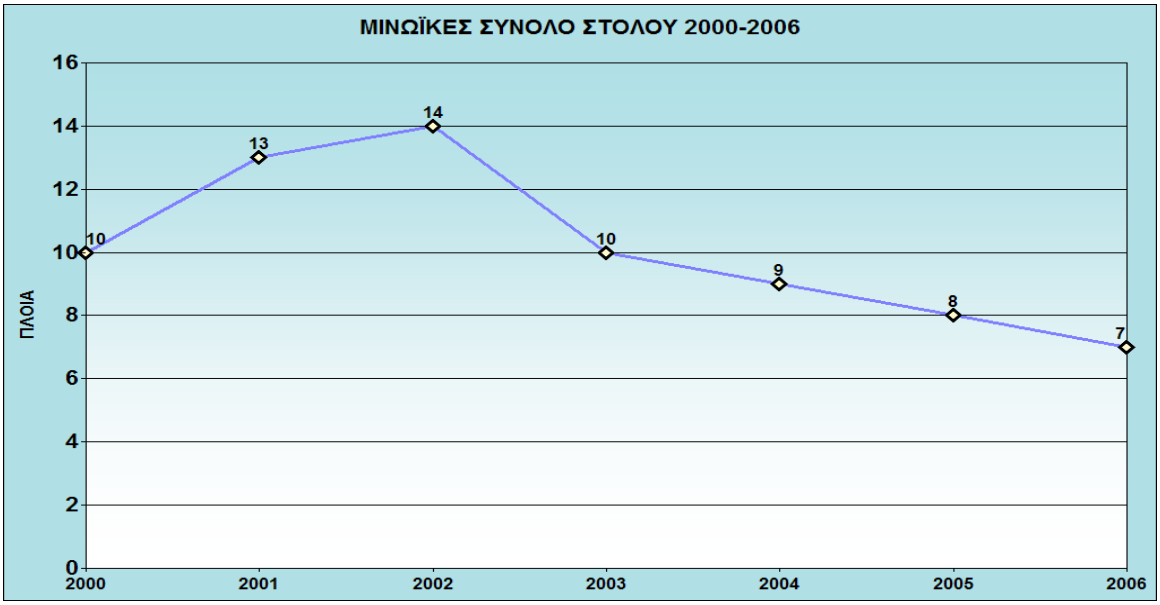
Η πώληση των τριών Superfast στην Εσθονική εταιρεία AS Tallink Grupp θα μειώσει δραστικά τον μακροπρόθεσμο δανεισμό του Ομίλου κάτι που θα γίνει εμφανές στα οικονομικά αποτελέσματα του 2006.
Το συνολικό τίμημα πώλησης των τριών πλοίων ανέρχεται σε Ευρώ 310 εκατ. και το λογιστικό κέρδος από την πώληση θα ανέλθει σε Ευρώ 11 εκατ. περίπου, το οποίο θα περιληφθεί στα αποτελέσματα του β' Τριμήνου 2006.

Μινωικές Γραμμές

Το 2005 η εταιρεία ρευστοποίησε τη συμμετοχή της σε τρεις θυγατρικές καθώς και άλλες εταιρείες στις οποίες είχε συμμετοχή σε μια προσπάθεια «εξυγίανσης» ταυτόχρονα αποκομίζοντας αρκετή ρευστότητα (Aegean Airlines, FORTHnet, ANEK).

Στόλος:

Το 2005 η εταιρεία πούλησε το πλοίο Δέδαλος και ως εκ τούτου ο στόλος της αποτελείται από 7 πλοία με μέσο όρο ηλικίας 6 χρόνια (ο νεότερος εκ των εισηγμένων στην ελληνική αγορά):



Πηγή: XRTC

Αγορές δραστηριοποίησης:

- Αδριατική,
- Ελλάδα: Κρήτη.

Εξέλιξη κίνησης:

Εντυπωσιακή ήταν η αύξηση του μεταφορικού έργου της εταιρείας το 2005 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά οφειλόμενη στην αύξηση του μεριδίου αγοράς της τόσο στην Ελλάδα αλλά και στην Αδριατική.
Πιο συγκεκριμένα:

		Επιβάτες (Ελλάδα, Αδριατική)	
	2004	**2005**	**Δ%**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	1.411.699	1.531.479	**+8,48%**
		Αμάξια (Ελλάδα, Αδριατική)	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	250.089	278.099	**+11,20%**
		Φορτηγά (Ελλάδα, Αδριατική)	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	150.422	151.675	**+0,83%**

Οικονομική εξέλιξη:

Η πώληση του Ε/Ο Δαίδαλος μείωσε το πάγιο ενεργητικό της αλλά και άφησε λογιστικά κέρδη της τάξης των Ευρώ 2,08 εκ. Το κυκλοφορούν ενεργητικό επίσης μειώθηκε μετά την πώληση της συμμετοχής των Μινωικών στην FORTHnet αλλά και στην ΑΝΕΚ με λογιστικά κέρδη συνόλου Ευρώ 7,17 εκ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρείας το 2005 αυξήθηκε κατά +6,6% στα Ευρώ 204,2 εκ. το υψηλότερο επίπεδο από την ίδρυση της.

Αντιστοίχως με την υπόλοιπη αγορά οι υψηλές τιμές των καυσίμων συμπίεσαν τα κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA) στα Ευρώ 56 εκ. μειωμένα κατά -4% σε σχέση με το 2004.

Τέλος τα καθαρά αποτελέσματα του 2005 αυξήθηκαν εντυπωσιακά κατά +40% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά και ανέρχονται σε Ευρώ 17,02 εκ. με την πώληση των θυγατρικών και συμμετοχών της εταιρείας να συντελεί σημαντικά στην εν λόγω αύξηση.

(Εκ. Ευρώ)	**Δ %**	**2005**	**2004**
Κύκλος εργασιών	+7%	204,8	192,1
Κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA)	-5%	35,5	37,2
Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	+111%	17,7	8,4

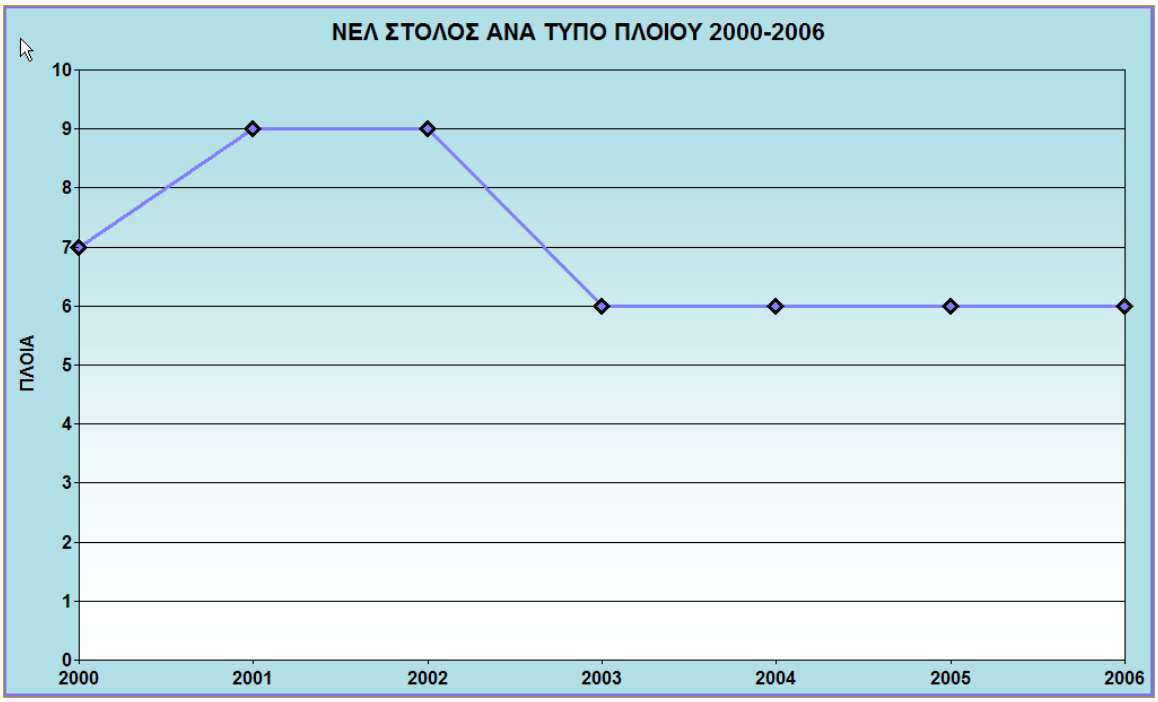
Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου

Η αλλαγή του στρατηγικού επενδυτή το Μάιο του 2005 ήταν το έναυσμα για την υλοποίηση νέου στρατηγικού σχεδιασμού και εξυγίανσης της εταιρείας. Μέρος του νέου προγράμματος είναι και οι επιτυχείς κινήσεις που πραγματοποιήθηκαν σ' αυτό το πλαίσιο:

- Ιούλιος 2005: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με μετρητά με την οποία καλύφθηκαν βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.
- Υπογραφή προσυμφώνου με την τράπεζα Calyon για τη μείωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού.

Στόλος:

Η εξέλιξη του στόλου της εταιρείας έχει ως εξής:



Πηγή: XRTC

Έτσι ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 3 συμβατικά (με μέσο όρο ηλικίας 30 ετών) και 3 ταχύπλοα πλοία τύπου Corsaire (με μέσο όρο ηλικίας 5 ετών).

Η εταιρεία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα με τα ταχύπλοα πλοία της.
Τα δύο εξ' αυτών θα πρέπει να υποβληθούν σε αλλαγή μηχανής κάτι που φυσικά θα στοιχίσει στην εταιρεία.
Από την άλλη πλευρά όμως σε εξέλιξη είναι η διαδικασία εναντίον της SEMT Pielstick (κατασκευάστριας εταιρείας των μηχανών) για τη διεκδίκηση αποζημιώσεων για την οποία η εταιρεία ελπίζει ότι θα στεφθεί με επιτυχία προκειμένου με αποζημιωθεί για τις ζημιές που έχουν υποστεί τόσο τα πλοία της όσο και η ίδια (διαφυγόντα κέρδη).

Αγορές δραστηριοποίησης:

- Ελλάδα (Βόρειο-ανατολικό Αιγαίο)

Εξέλιξη κίνησης:

Πέραν των προβλημάτων με τα ταχύπλοα πλοία, η εταιρεία είχε το 2005 να αντιμετωπίσει αυξημένο ανταγωνισμό ο οποίος επέδρασε αρνητικά στο σύνολο του μεταφορικού της έργου τόσο σε αριθμό επιβατών όσο και οχημάτων:

		Επιβάτες	
	2004	**2005**	**Δ%**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	1.099.684	805.829	**-36,47%**
		Αμάξια	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	127.906	103.135	**-24,02%**
		Φορτηγά	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	42.247	34.200	**-23,53%**

Οικονομική εξέλιξη:

Η μείωση του μεταφορικού έργου της εταιρείας είχε τα αντίστοιχα αρνητικά αποτελέσματα στην οικονομική της κατάσταση:

(Εκ. Ευρώ)	**Δ %**	**2005**	**2004**
Κύκλος εργασιών	-26,74%	38,9	49,3
Κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA)	-487,16%	1,09	6,4
Καθαρά αποτελέσματα	41,67%	-12,07	-7,04

Παρ' όλα αυτά η εταιρεία είναι αισιόδοξη για την επιτυχή έκβαση της αναδιοργάνωσης του τραπεζικού της δανεισμού. Σημειώνεται ότι η εταιρεία έχει υπογράψει προσύμφωνο με την Calyon για την εξαγορά του δανείου της στα 30 εκατ. Ευρώ. Η τελική συμφωνία αναμένεται να πραγματοποιηθεί μέσα στο 2006 και θα είναι αυτή που θα δώσει την ανάσα ζωής που τόσο χρειάζεται.

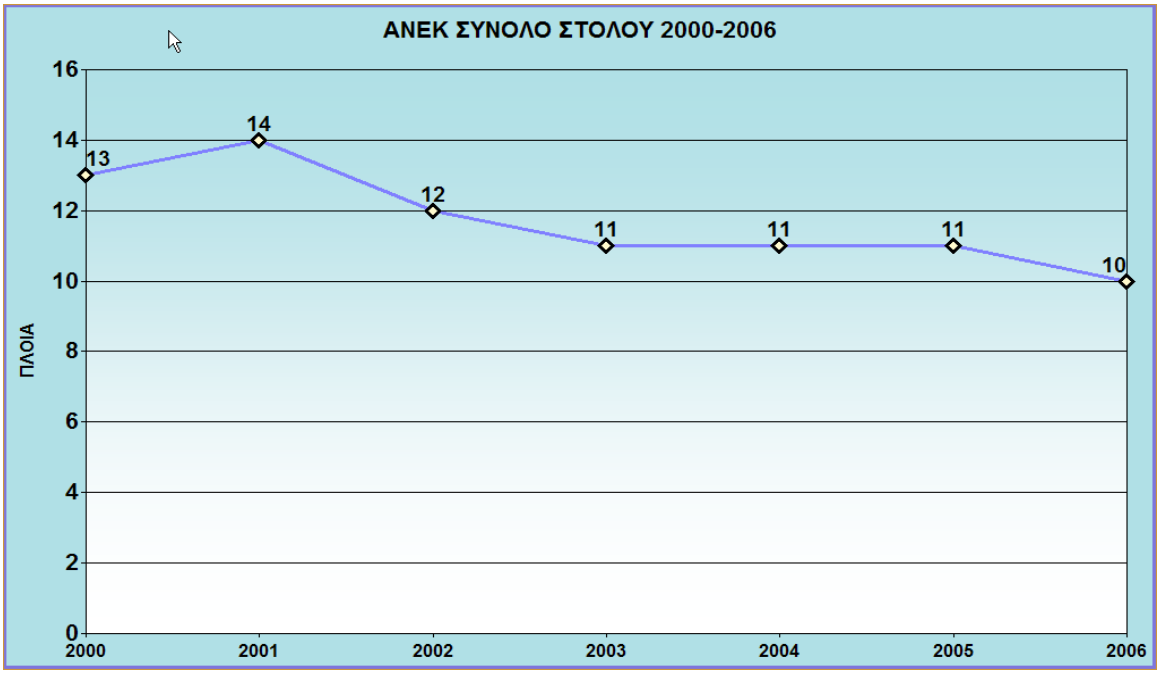
ΑΝΕΚ

Η αποχώρηση του πλοίου Blue Star 2 της εταιρείας Blue Star Ferries από την γραμμή Πειραιάς – Χανιά επέδρασε σημαντικά στην βελτίωση τόσο του μεταφορικού έργου της εταιρείας όσο και των οικονομικών αποτελεσμάτων αυτής:

Τον Νοέμβριο του 2005 η εταιρεία πούλησε το Ε/Γ – Ο/Γ Άπτερα με κέρδος Ευρώ 2,5 εκ. αλλά και την συμμετοχή της στην ΝΕΛ στις αρχές του 2005 μετά από πέντε χρονιές χαμηλής κερδοφορίας της εν λόγω θυγατρικής και βεβαίως χαμηλών έως ανύπαρκτων μερισμάτων από την πλευρά της.
Η συμμετοχή της σήμερα περιορίζεται σε δύο θυγατρικές την ΛΑΝΕ και την ΑΝΕΝ, δύο εταιρείες με υπερήλικα πλοία (31 χρόνια μέσος όρος ηλικίας για τους στόλους και των δύο).

Στόλος:

Μετά την πώληση του Άπτερα ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από δέκα πλοία με μέσο όρο ηλικίας 20 έτη:



Πηγή: XRTC

Αγορές δραστηριοποίησης:

- Αδριατική,
- Ελλάδα: Κρήτη.

Εξέλιξη κίνησης:

Αύξηση της τάξης του +11,7% στο μεταφορικό έργο των επιβατών του 2005 σε σχέση με το 2004 με σύνολο 1,9 εκ. επιβάτες καταγράφηκε από την ΑΝΕΚ κυρίως λόγω της αποχώρησης του Blue Star 1 από την γραμμή των Χανίων.
Στο μεταφορικό έργο τόσο των αυτοκινήτων αλλά και των φορτηγών καταγράφηκε μείωση -4,8% και 4% αντίστοιχα λόγω της πίεσης του ανταγωνισμού τόσο την εγχώρια αγορά αλλά και στην Αδριατική:

		Επιβάτες	
	2004	**2005**	**Δ%**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	1.727.521	1.930.000	**11,7%**
		Αμάξια	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	330.485	347.000	**-4,8%**
		Φορτηγά	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	224.884	216.000	**-4%**

Οικονομική εξέλιξη:

Η αύξηση του συνόλου μεταφερθέντων επιβατών για το 2005 βοήθησε αρκετά στην αύξηση του κύκλου εργασιών κατά +11% (Ευρώ 223,9 εκ. το 2005 έναντι Ευρώ 202,6 εκ. το 2004). Το μικτό περιθώριο κέρδους αυξήθηκε οριακά από 20,1% το 2004 σε 21,9% το 2005.
Εντυπωσιακή αύξηση στα κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA) κατά +30% το 2005 σε σχέση με το 2004 με το σύνολο αυτών να ανέρχεται σε Ευρώ 40,2 εκ. έναντι Ευρώ 30,9 εκ. το 2004, οφειλόμενη στην αποτελεσματική αξιοποίηση του στόλου με την ταυτόχρονη συγκράτηση του κόστους σε χαμηλά επίπεδα.
Τα καθαρά κέρδη προ φόρων είχαν αξιοσημείωτη θετική πορεία και ανήλθαν σε Ευρώ 11,6 εκ. από σύνολο ζημιών το 2004 Ευρώ -1 εκ, οφειλόμενα κυρίως στο κέρδος που προέκυψε από την πώληση του πλοίου Άπτερα.

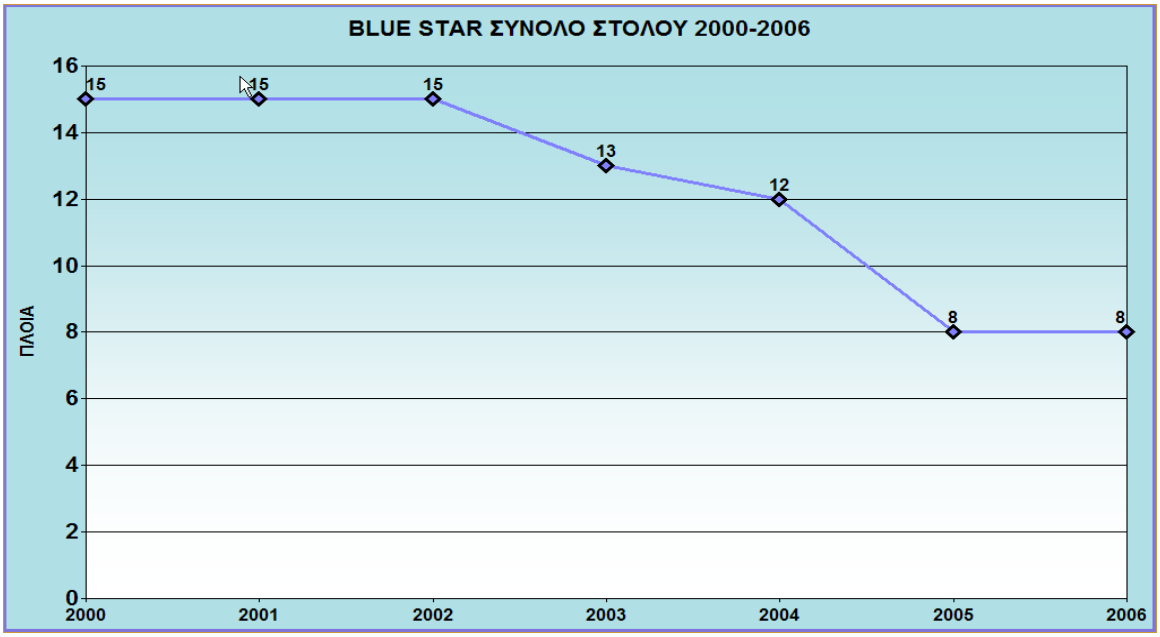
(Εκ. Ευρώ)	**Δ %**	**2005**	**2004**
Κύκλος εργασιών	11%	223,958	202,665
Κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA)	30%	40,203	30,906
Καθαρά αποτελέσματα (προ φόρων)	+1000%	11,603	-1,058

Blue Star Ferries

Σημαντικό στοιχείο της λειτουργίας του στόλου το 2005 αποτελεί η μεταδρομολόγηση του πλοίου Blue Star 1 από την γραμμή των Χανίων στην αγορά της Αδριατικής αφού η εταιρεία μετά από 2 χρόνια λειτουργίας δεν κατάφερε να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς στην Κρήτη.
Στις υπόλοιπες γραμμές δραστηριοποίησης ο όμιλος έχει αύξηση κύκλου εργασιών παρόλη την μείωση του αριθμού των συνολικών δρομολογίων.

Στόλος:

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 8 πλοία μετά την πώληση του SeaJet2 τον Μάρτιο του 2006 με μέσο όρο ηλικίας 10 ετών:



Πηγή: XRTC

Αγορές δραστηριοποίησης:

- Ελλάδα: Κυκλάδες, Κρήτη (μέχρι το Μάρτιο του 2005) .
- Αδριατική.

Εξέλιξη κίνησης:

Μειωμένη η κίνηση τόσο των επιβατών αλλά και των αυτοκινήτων και των φορτηγών οφειλόμενη κυρίως στον ανταγωνισμό και το μερίδιο αγοράς των ανταγωνιστών που αυξήθηκε λόγω μείωσης δρομολογίων της Blue Star (μεταδρομολόγηση Blue Star 1).

		Επιβάτες	
	2004	**2005**	**Δ%**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	3.853.418	3.478.082	**-9.6%**
		Αμάξια	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	533.044	422.975	**-20.2%**
		Φορτηγά	
	2004	**2005**	**Δ %**
Σύνολο μεταφορικού έργου:	129.619	123.079	**-4,2%**

Οικονομική εξέλιξη:

Η οικονομική εξέλιξη του ομίλου για το 2005 ήταν αρκετά ικανοποιητική και οφείλεται στην αύξηση πληρότητας των πλοίων κυρίως στις εσωτερικές γραμμές δραστηριοποίησης λόγω απόσυρσης σωρείας πλοίων από το 2004.
ΟΙ πωλήσεις το 2005 ανήλθαν σε Ευρώ 133, 3 εκ. έναντι Ευρώ 128,5 εκ. το 2004 ήτοι μια αύξηση της τάξης του +4%. Τα κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA) αυξήθηκαν σε Ευρώ 37,6 εκ. από Ευρώ 30,3 εκ. το 2004 αύξηση +24% ενώ τα καθαρά κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε Ευρώ 18 εκ. έναντι Ευρώ 10,8 εκ. το 2004, εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του +66%.

(Εκ. Ευρώ)	**Δ %**	**2005**	**2004**
Κύκλος εργασιών	+4%	133,379	128,495
Κέρδος προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, αποπληρωμών κεφαλαίου (EBITDA)	+24%	37,641	30,389
Καθαρά αποτελέσματα (προ φόρων)	+66%	18,016	10,856

Ο όμιλος βελτίωσε σημαντικά τα οικονομικά του αποτελέσματα μέσω:

- πώλησης παλαιότερων πλοίων,
- περιορισμού λειτουργικών δαπανών (πλην καυσίμων) καθώς και της μείωσης των εξόδων διοίκησης,
- της επικέντρωσης των δρομολογίων σε προσοδοφόρες γραμμές κατάλληλες για πιο κερδοφόρα εκμετάλλευση πλοίων.

Η. Συμπεράσματα – Προοπτικές – Προτάσεις

Όσο επαναστατική και εποικοδομητική ήταν η σύσταση εταιρειών λαϊκής βάσης τη δεκαετία του '70 τόσο σημαντική και αναμορφωτική για τον κλάδο ήταν η εισαγωγή των εταιρειών στο ΧΑΑ την προηγούμενη δεκαετία. Τότε άρχισε η πορεία των εταιρειών «των ελληνικών θαλασσών» προς νέες διαχειριστικές δομές αναγκάζοντας αυτές σε εφαρμογή δυναμικών και αποτελεσματικών στρατηγικών και διαφάνειας. Με δεδομένη την προβλεπόμενη άρση του κρατικού παρεμβατισμού στην αγορά, περισσότερα από 3 δις Ευρώ επενδύθηκαν για αγορά νέων ακτοπλοϊκών πλοίων στις Ελληνικές θάλασσες. Οι τεράστιες ιδιωτικές επενδύσεις προσέλκυσαν στον κλάδο το ενδιαφέρον των διεθνών τραπεζών που μαζί με τους παραδοσιακούς χρηματοδότες του κλάδου, τις ελληνικές τράπεζες, πρωτοστάτησαν στην προσπάθεια της ποιοτικής αναβάθμισης των θαλασσίων μεταφορών της χώρας χρηματοδοτώντας τον κλάδο με κεφάλαια άνω των 2 δις Ευρώ.

Η αναγέννηση της ελληνικής ακτοπλοΐας απλά επετεύχθη γιατί ήταν ορατή η δημιουργία μίας ανταγωνιστικής αγοράς με ξεκάθαρους κανόνες που μηδενίζουν τις οποιοδήποτε πολιτικές η άλλες παρεμβάσεις αλλά πλαισιώνουν έναν σταθερό πεδίο επενδύσεων. Παρά ταύτα κι ενώ τα επιχειρηματικά βήματα προχώρησαν με γοργούς ρυθμούς συγχρονισμένα και δημιουργικά όπως επιβάλλει η διεθνής πρακτική μιας ανταγωνιστικής αγοράς, η αναγέννηση κάμφθηκε απότομα χωρίς να μπορεί να δικαιολογηθεί απλά και μόνο με οικονομοτεχνικούς λόγους παρά από άτολμες πολιτικές αποφάσεις βασιζόμενες σε λανθασμένες προσδοκίες από αυτούς που τις έπαιρναν.

Πέρασαν ήδη 5 χρόνια από την εποχή που η τελευταία μεγάλη παραγγελία νεότευκτου πλοίου υπεγράφη. Μέσα σ' αυτήν την περίοδο των δοκιμασιών και των αγωνιών για την αναδιάρθρωση της σύγχρονης ακτοπλοϊκής αγοράς έγιναν ιδιαίτερα γενναίες προσπάθειες από συγκεκριμένα μέρη της αγοράς για διαρθρωτικές κινήσεις π.χ. ο τραπεζικός τομέας ανταποκρίθηκε άμεσα στην αναδιάρθρωση των δανείων αναγνωρίζοντας άμεσα την αναγκαιότητα επικερδούς εκμεταλλεύσεως των πλοίων που χρηματοδότησε. Οι εταιρείες, όχι όλες, προχώρησαν στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας τους ακολουθώντας τους μεγάλους του κλάδου που σταθερά και δυναμικά κατάφεραν όχι μόνο να εφαρμόσουν τη στρατηγική τους στα Ελληνικά πελάγη αλλά και να εξαπλωθούν δυναμικά και σε γραμμές του εξωτερικού. Πολλές από τις μικρές εταιρείες εξαφανίστηκαν από τον ακτοπλοϊκό χάρτη ενώ κάποιες από τις μεγάλες μπόρεσαν να απορροφήσουν παραδοσιακά ακτοπλοϊκά σχήματα. Μέσα σε αυτό το κλίμα της τελευταίας πενταετίας ο οικονομικός αναλυτής γνώρισε και τον αδόκιμο όρο της «μερικής απελευθέρωσης» που σε συνδυασμό με τον πλουσιοπάροχο προς την φτωχή Ελληνική κοινωνία νόμο της απόσυρσης των παλαιών πλοίων οδήγησαν την αγορά στην έλλειψη προσφερόμενων πλοίων.

Σε οποιαδήποτε τέτοια εξέλιξη υπάρχουν μονάδες που μπορούν έντεχνα να εκμεταλλευτούν τα γεγονότα εξυπηρετώντας δικούς τους στόχους και δημιουργώντας ασάφεια στον αναλυτή της αγοράς και τελμάτωση της αναπτυξιακής της πορείας. Σκοπός της έρευνας αυτής και άλλων πολλών στο παρελθόν ήταν και είναι η συμβολή στην προσπάθεια όλων των μερών της ακτοπλοϊκής αγοράς για την κατά το δυνατόν διατήρηση μίας σταθερής τροχιάς ανάπτυξης του κλάδου με γνώμονα την εξισορρόπηση του κοινωνικού συμφέροντος με το επιχειρηματικό.
Είναι βέβαιον ότι ο μειωμένος ακτοπλοϊκός στόλος προσφέρει στις εταιρείες άνετη εκμετάλλευση αφού εξαλείφεται ο ανταγωνιστικός κίνδυνος και αυξάνεται η πληρότητα των πλοίων. Είναι επίσης βέβαιον ότι αν η τιμή του μεταφορικού έργου παραμένει στην κρίση των ολίγων και αυτή η τιμή δεν είναι ικανή να δικαιολογήσει την επένδυση τότε όση και να είναι η πληρότητα των πλοίων αυτά θα πρέπει να αποσυρθούν από την αγορά και να δρομολογηθούν αλλού. Συνεπώς αυτή η τιμή, με απλά λόγια το κόστος των εισιτηρίων ή του ναύλου, θα πρέπει

να καθορίζεται από τους κανόνες της αγοράς και ευτυχώς για τη χώρα μας αυτό το υπολόγισαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση όταν ψήφιζαν το Ευρωπαϊκό νόμο 3577/92, η εφαρμογή του οποίου καθυστέρησε ή ακόμα αγνοήθηκε επιμελώς τα περασμένα χρόνια.

Στη μελέτη αυτή χρησιμοποιώντας απλά στατιστικά και αναλύοντας τα δεδομένα λαμβάνοντας υπ΄ όψιν απλές οικονομοτεχνικές μεθόδους παρατηρήσαμε συνοπτικά τα εξής:

- Μείωση μεταφορικού έργου από τις εισηγμένες εταιρείες (επιβάτες -7%, αυτοκίνητα -12%, φορτηγά -3%),
- Μείωση του στόλου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών,
- Μείωση του τραπεζικού δανεισμού (-4%),
- Σημαντική αύξηση κόστους καυσίμου λόγω αυξημένης τιμής πετρελαίου (+30% το κόστος καυσίμων και λιπαντικών στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών παρά τη μείωση του στόλου).

Αλλά και

- Αύξηση του κύκλου εργασιών όλων των εισηγμένων εταιρειών (+4%),
- Βελτίωση καθαρών αποτελεσμάτων για τις εισηγμένες εταιρείες (+38%)
- Βελτίωση κερδοφορίας για το σύνολο των εισηγμένων

Τα αποτελέσματα της μελέτης αυτής επιβεβαιώνουν πλήρως τα όσο νωρίτερα έχουν γραφτεί. Ευτυχώς όμως για την Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά όλα τα μέρη που την απαρτίζουν άνοιξαν τα χαρτιά τους αφήνοντας τις μάσκες να πέσουν.

Αρχής γενομένης από τους χρήστες των οποίων το συμφέρον της διατήρησης της αγοράς σε υψηλά ποσοτικά και ποιοτικά επίπεδα είναι επιβεβλημένο είτε θέλουν να επικοινωνήσουν με την ηπειρωτική χώρα είτε για τουρισμό διαπίστωσαν όλοι την έλλειψη των πλοίων και μαζί μ' αυτήν γεύτηκαν την ταλαιπωρία και την απομόνωση. Φαίνεται να έχουν αφουγκραστεί την αναγκαιότητα ύπαρξης ορθολογιστικού σχεδιασμού των θαλασσίων μεταφορών πολύ περισσότερο από το παρελθόν μη θέλοντας να χειροκροτήσουν αυτούς που τους καυτούς μήνες του καλοκαιριού εκμεταλλεύονται την οποιαδήποτε δυσλειτουργία του ελλιπούς συστήματος. Στους χρήστες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχει γίνει κατανοητό ότι το κόστος των θαλασσίων μεταφορών προστατεύεται άμεσα από τον ανταγωνισμό. Παράδειγμα είναι η αξιοσημείωτη μείωση της τιμής των εισιτηρίων στις γραμμές της Χανίων, της Χίου-Μυτιλήνης κλπ όπου διαπιστώσαμε την είσοδο ανταγωνιστών στα πεδία παραδοσιακών μεταφορέων αυτών των νησιών που απολάμβαναν μονοπωλιακές συνθήκες εκμετάλλευσης.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θεωρώντας ότι οι ίδιες έπραξαν αυτό που έπρεπε να πράξουν και που αναφερθήκαμε παραπάνω έκαναν και το τελευταίο τους καθήκον δίνοντας εκτεταμένη περίοδο χάρητος στην πολιτεία για την εφαρμογή της απελευθέρωσης μέσω της εναρμόνισης της Ελληνικής νομοθεσίας με τον Ευρωπαϊκό νόμο. Δεν είναι καθόλου τυχαίο το ό,τι για πρώτη φορά μετά την αναγέννηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας των τελευταίων ετών η αγορά βρέθηκε προ των απειλών διακοπής λειτουργίας των πλοίων από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες τους. Ακόμα και αυτοί που για αμιγώς τοπικιστικούς ή ατομικούς λόγους αντιδρούσαν στην απελευθέρωση συμπράξανε με τους υπολοίπους που από καιρό ζητούσαν την πλήρη απελευθέρωση και κατάλαβαν ότι η τιμή του πετρελαίου ή η κίνηση των επιβατών και των φορτίων δεν είναι στα χέρια οποιουδήποτε εκπροσώπου της πολιτείας παρά ορίζονται από τους κανόνες της διεθνούς οικονομίας.

Το φως που ο οικονομικός αναλυτής είδε δύο χρόνια πριν διαπιστώνοντας τη δέσμευση για πλήρη απελευθέρωση τρεμόσβησε επικίνδυνα τον περασμένο χειμώνα. Η αγωνία του κράτους για προσέλκυση νέων πλοίων αντικαταστάθηκε από χειρισμούς κρίσης που ήταν αναπόφευκτοι

ύστερα από την πενταετή καθυστέρηση υλοποίησης των προσδοκιών των υπολοίπων μερών που απαρτίζουν την ακτοπλοϊκή αγορά. Η απόδειξη της ορθότητας του απλού μαθηματικού υπολογισμού της επίδρασης του νόμου του 2932/01 έδωσε δύναμη στην πολιτεία να αρχίσει τις τομές που είχε ανάγκη η αγορά. Αρχίζοντας από την κοινοποίηση της υπουργικής απόφασης για τις επιδοτήσεις έπεισε την αγορά ότι κατανοεί πλήρως ότι η προσέλκυση των πλοίων θα πραγματοποιηθεί μέσω παροχής κινήτρων προς τους επενδυτές. Η εφαρμογή της εξαετίας των επιχορηγήσεων αλλά περισσότερο η διαφαινόμενη ευελιξία του κράτους στο να επιμηκυνθεί αυτή η περίοδος αν χρειαστεί στο μέλλον δύναται να προσελκύσει νέες επενδύσεις που θα εξασφαλίσουν την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Κυρίως όμως φτάνουμε με ιδιαίτερη ικανοποίηση να διαπιστώσουμε την υλοποίηση των δεσμεύσεων για την απελευθέρωση των τιμών αφού υπεγράφη η σχετική κοινή υπουργική απόφαση.

Η νέα τάξη πραγμάτων αναπτερώνει την αισιοδοξία για λύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες στη χώρα μας. Είναι βέβαιον όμως ότι την ερχόμενη καλοκαιρινή περίοδο σωρεία επικοινωνιακών προβλημάτων θα παρουσιαστούν λόγω της ελλείψεως των πλοίων και ότι θα βρεθούν πολλοί που θα προσπαθήσουν να εκμεταλλευτούν το γεγονός κυρίως λόγω των επερχόμενων δημοτικών εκλογών. Ο οικονομικός αναλυτής είναι υποχρεωμένος να κρίνει ορθολογιστικά τις εξελίξεις και να επισημάνει και το επικοινωνιακό πρόβλημα που δύναται να δημιουργηθεί και που μπορεί να επιφέρει αναστάτωση στην ομαλή λειτουργία του κλάδου.

Για την εξασφάλιση λοιπόν της ανάπτυξης της ακτοπλοϊκής αγοράς προτείνεται η συνέχεια προς την πορεία της πλήρους απελευθέρωσης με συνεχιζόμενες τομές και η κατανόηση από τις εταιρείες ότι το εθνικό δίκτυο των θαλασσίων μεταφορών δεν αποτελείται μόνο από τις κύριες προσοδοφόρες γραμμές αλλά και από τις άγονες. Αναγκαία είναι επίσης η παραδοχή ότι η πολιτεία πρέπει να εξυπηρετήσει όλο το εθνικό δίκτυο όπως εξάλλου προβλέπεται από τον Ευρωπαϊκό νόμο. Παράλληλα οι ακτοπλόοι θα πρέπει να εξετάσουν τα κίνητρα που δίνονται προς νέες επενδύσεις και να συμβάλλουν από τη μεριά τους στη βελτιστοποίηση αυτών.

Οι Ελληνικές τράπεζες θα πρέπει να επανεξετάσουν τη νέα τάξη πραγμάτων και να αναπροσαρμόσουν τις στρατηγικές τους ανανεώνοντας την πίστη τους στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά. Η εθνικότητά τους και η μακρόχρονη εμπειρία τους σε συνδυασμό με τη χρηματιστηριακή ανάκαμψη του κλάδου είναι ικανές συνθήκες που μπορούν να τις οδηγήσουν στη θετική αντιμετώπιση του κλάδου προσελκύοντας έτσι εκ νέου το ενδιαφέρον της διεθνούς τραπεζικής αγοράς.

XRTC ΜΑΙΟΣ 2006

*** ***