Σύμβουλοι της: NATIXIS

Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα

«Εξελίξεις και προοπτικές σε γόνιμο έδαφος»

Ιούλιος 2007

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ 3

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ 4

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 5

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ 6

2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 7

3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΈΡΓΟΥ 10

3.1 Μεταφορικό Έργο Εισηγμένων ανά Αγορά 10
3.2 Μεταφορικό Έργο Ανά Εταιρεία 12
3.2.1 Αγορά Ελλάδας 12
3.2.2 Αγορά Αδριατικής 15

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ 18

5 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 21

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 21
5.2 ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 24
5.3 EBITDA 28
5.4 ΚΑΘΑΡΆ ΑΠΟΤΕΛΈΣΜΑΤΑ 32
5.5 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ 33
5.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 36

6 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ 39

7 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ 42

7.1 ATTICA GROUP 42
7.2 BLUE STAR 44
7.3 ANEK 47
7.4 ΜΙΝΩΪΚΕΣ 49
7.5 ΝΕΛ 52
7.6 HELLENIC SEAWAYS 54

ΆΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ 57

7.7 AEGEAN SPEED LINES 57
7.8 AGOUDIMOS LINES 57
7.9 GA FERRIES 58
7.10 KALLISTI FERRIES 58
7.11 LANE LINES 59
7.12 SEA JETS HSC JOINT VENTURE (ILIOPOULOS GROUP) 59
7.13 SAOS FERRIES 59

8 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ 61

9 ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ 63

10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 67

ΠΗΓΕΣ 71

Περιεχόμενα Πινάκων

ΠΊΝΑΚΑΣ 1: ΑΝΆΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΆΛΛΟΝΤΟΣ (S.W.OT. ANALYSIS) 2006 41
ΠΊΝΑΚΑΣ 2: ΣΤΌΛΟΣ ATTICA GROUP 2007 43
ΠΊΝΑΚΑΣ 3: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2005 – 2006) 43
ΠΊΝΑΚΑΣ 4: ΣΤΌΛΟΣ BLUE STAR 2007 45
ΠΊΝΑΚΑΣ 5: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ BLUE STAR (2005 – 2006) 46
ΠΊΝΑΚΑΣ 6: ΣΤΌΛΟΣ ANEK 2007 48
ΠΊΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ ANEK (2005 – 2006) 48
ΠΊΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ ΜΙΝΩΪΚΩΝ (2005 – 2006) 51
ΠΊΝΑΚΑΣ 10: ΣΤΌΛΟΣ ΝΕΛ 2007 53
ΠΊΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ ΝΕΛ (2005 – 2006) 53
ΠΊΝΑΚΑΣ 12: ΣΤΌΛΟΣ HELLENIC SEAWAYS 2007 56
ΠΊΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2006) 56
ΠΊΝΑΚΑΣ 14: ΣΤΌΛΟΣ AEGEAN SPEED LINES 2007 57
ΠΊΝΑΚΑΣ 15: ΣΤΌΛΟΣ AGOUDIMOS LINES 2007 57
ΠΊΝΑΚΑΣ 16: ΣΤΌΛΟΣ GA FERRIES 2007 58
ΠΊΝΑΚΑΣ 17: ΣΤΌΛΟΣ KALLISTI FERRIES 2007 59
ΠΊΝΑΚΑΣ 18: ΣΤΌΛΟΣ LANE LINES 2007 59
ΠΊΝΑΚΑΣ 19: ΣΤΌΛΟΣ SEA JETS HSC JOINT VENTURE 2007 59
ΠΊΝΑΚΑΣ 20: ΣΤΌΛΟΣ SAOS FERRIES 2007 61
ΠΊΝΑΚΑΣ 21: ΒΑΣΙΚΟΊ ΔΕΊΚΤΕΣ SAOS FERRIES (2005 – 2006) 61
ΠΊΝΑΚΑΣ 22: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΈΝΕΣ ΠΙΣΤΏΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΤΉΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΏΝ ΓΡΑΜΜΏΝ (2005 – 2007) 64
ΠΊΝΑΚΑΣ 23: ΚΑΤΆΣΤΑΣΗ ΕΠΙΔΟΤΟΎΜΕΝΩΝ ΓΡΑΜΜΏΝ (2006) 66

Περιεχόμενα Γραφημάτων

Γράφημα 1: Σύνολο Κίνησης Επιβατών Ελλάδας (1997 – 2005) 7
Γράφημα 2: Σύνολο Κίνησης Επιβατών ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005) 8
Γράφημα 3: Σύνολο Κίνησης Φορτηγών ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005) 9
Γράφημα 4: Σύνολο Κίνησης Αυτοκινήτων ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005) 9
Γράφημα 5: Κίνηση Επιβατών Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006) 10
Γράφημα 6: Κίνηση Αυτοκινήτων Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006) 11
Γράφημα 7: Κίνηση Φορτηγών Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006) 12
Γράφημα 8: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Επιβατών Ελλάδας (2006) 13
Γράφημα 9: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Ελλάδας (2006) 14
Γράφημα 10: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Ελλάδας (2006) 15
Γράφημα 11: Κίνηση Επιβατών Αδριατικής (2006) 16
Γράφημα 12: Κίνηση Αυτοκινήτων Αδριατικής (2006) 17
Γράφημα 13: Κίνηση Φορτηγών Αδριατικής (2006) 18
Γράφημα 14: Σύνολο Στόλου (2000 – 2007) 19
Γράφημα 15: Σύνολο Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2007) 20
Γράφημα 16: Κόστος Καυσίμων Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006) 22
Γράφημα 17: Κόστος Καυσίμων Εισηγμένων Εταιρειών με Στόλο (2000 – 2006) 23
Γράφημα 18: Ανάλυση συνολικού Κόστος Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006) 24
Γράφημα 19: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006) 25
Γράφημα 20: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων ανά Περιοχή Δραστηριοποίησης (2006) 26
Γράφημα 21: Σύγκριση Κύκλου Εργασιών Ελλάδας/Αδριατικής Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006) 27
Γράφημα 22: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων ανά Περιοχή Δραστηριοποίησης (2000 – 2006) 28
Γράφημα 23: EBITDA Εισηγμένων Εταιρειών (2001 – 2006) 29
Γράφημα 24: EBITDA ανά Εταιρεία (2001 – 2006) 30
Γράφημα 25: Εξέλιξη EBITDA Εισηγμένων και HSW με Κόστος Καυσίμων (2001 – 2006) 31
Γράφημα 26: Εξέλιξη EBITDA Εισηγμένων Εταιρειών και HSW με Στόλο (2001 – 2006) 31
Γράφημα 27: Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006) 32
Γράφημα 28: Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων ανά Εταιρεία (2000 – 2006) 33
Γράφημα 29: Τραπεζικά Δάνεια 12μήνου Εισηγμένων (2000 – 2006) 34
Γράφημα 30: Χρηματοδότηση Ελληνικής Ακτοπλοΐας 35
Γράφημα 31: Χρηματοδότηση Ακτοπλοΐας από Ελληνικές Τράπεζες (2001-1006) 36
Γράφημα 32: Οικονομική Ανάλυση Εισηγμένων και HSW (2004 – 2006) 37
Γράφημα 33: Οικονομική Ανάλυση ανά Εταιρεία (2006) 38
Γράφημα 34: Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης (2006) 40
Γράφημα 35: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000 – 2007) 42
Γράφημα 36: Μετοχή ATTICA GROUP 2006 44
Γράφημα 37: Σύνολο Στόλου BLUE STAR (2000 – 2007) 45
Γράφημα 38: Μετοχή BLUE STAR 2006 46
Γράφημα 39: Σύνολο Στόλου ANEK (2000 – 2007) 47
Γράφημα 40: Μετοχή ANEK 2006 49
Γράφημα 41: Σύνολο Στόλου ΜΙΝΩΪΚΩΝ (2000 – 2007) 50
Γράφημα 42: Μετοχή ΜΙΝΩΪΚΩΝ 2006 51
Γράφημα 43: Σύνολο Στόλου ΝΕΛ (2000 – 2007) 52
Γράφημα 44: Μετοχή ΝΕΛ 2006 54
Γράφημα 45: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000 – 2007) 55
Γράφημα 46: Σύνολο Στόλου SAOS FERRIES (2000 – 2007) 60
Γράφημα 47: Ανάλυση Ανταγωνισμού Ελληνικής Αγοράς 62
Γράφημα 48: Ανάλυση Ανταγωνισμού Κύριων Γραμμών 62
Γράφημα 49: Αριθμός Γραμμών Δραστηριοποίησης Εταιρειών σε Κύριες Γραμμές 63
Γράφημα 50: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Κρατικού Προϋπολογισμό Μέσων Μεταφοράς (2005 – 2007) 64
Γράφημα 51: Σύστημα Επιδοτήσεων 66
Γράφημα 52: Εξέλιξη EBITDA 12μήνου Εισηγμένων και HSW με Τιμή Βαρελιού BRENT 68

Βασικά Σημεία Αναφοράς

- Μείωση μεταφορικού έργου επιβατών σε Ελλάδα, Αδριατική και Βόρεια Θάλασσα,
- Μείωση μεταφορικού έργου αυτοκινήτων σε Ελλάδα και Βόρεια Θάλασσα και αύξηση στην Αδριατική
- Μείωση μεταφορικού έργου φορτηγών σε Βόρεια Θάλασσα και Αδριατική και αύξηση στην Ελλάδα,
- Σταθεροποίηση προσφερόμενης χωρητικότητας σε απόλυτο αριθμό πλοίων,
- Συνέχιση ανανέωσης στόλου σε περιορισμένη κλίμακα,
- Αρνητική πίεση αποτελεσμάτων εισηγμένων εταιρειών λόγω αύξησης των τιμών πετρελαίου,
- Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων εταιρειών λόγω:
  i. Απελευθέρωσης ναυλολογίου,
  ii. Ανόργανων εσόδων (πωλήσεις πλοίων, αναδιάρθρωση δανείων),
- Κινητικότητα σε επίπεδο μετοχικών συνθέσεων και συγχωνεύσεων,
- Αύξηση θέσεων θεσμικών επενδυτών.
- Ανάκαμψη της Τραπεζικής Πίστης

1 Εισαγωγή

Το 2006 βρίσκει την ακτοπλοϊκή αγορά σε αναμονή σειράς εξελίξεων κυρίως νομοθετικού περιεχομένου όπως είναι η πλήρης εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική οδηγία 3577/92 η οποία εφαρμόζεται μέσω του νόμου 2932/2001. Η σχεδόν ολική απελευθέρωση των ναύλων των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών το 2006 ήταν ένα από τα κύρια μελήματα των ακτοπλόων καθώς συνέβαλε στην ανταγωνιστικότητα των κλάδου και στην οικονομική εξυγίανση πολλών εταιρειών.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται επίσης τόσο από την προσπάθεια των εταιρειών του κλάδου να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, όσο και από τις κινήσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικής τους θέσης μέσω του εξορθολογισμού τόσο των δρομολογίων τους όσο και του λειτουργιών τους. Ο εξορθολογισμός αυτός έχει εκφραστεί με μία σειρά στρατηγικών από πλευράς των εταιρειών όπως οι αγοροπωλησίες πλοίων (αν και σε περιορισμένη κλίμακα σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας), η αναδιάρθρωση υποχρεώσεων (μακροχρόνιων και βραχυχρόνιων), ο περιορισμός των δρομολογίων, η δημιουργία συνεργασιών, συγχωνεύσεων, εξαγορών κλπ. Ιδιαίτερα στην περίπτωση των κινήσεων εξαγορών η HELLENIC SEAWAYS, η C-LINK και η ANEK κέντρισαν το ενδιαφέρον διαφορετικών επιχειρηματικών σχημάτων. Αναφορά πρέπει να γίνει στην επιθετική στρατηγική που ακολούθησαν οι κκ. Λασκαριδής, η Ν.Ε.Λ. και ο όμιλος GRIMALDI. Οι αδελφοί Λασκαρίδη αγόρασαν το συνόλου του πακέτου των μετοχών (22,5%) που είχε η ATTICA GROUP, και αύξησαν την συμμετοχής τους στην HELLENIC SEAWAYS φτάνοντας το 34,7%, η Ν.Ε.Λ. εξαγόρασε το 100% της C-LINK και η όμιλος GRIMALDI το 14,23% της Α.Ν.Ε.Κ. Στον αντίποδα από τις αρχές του 2006 μέχρι σήμερα επικυρώνεται συνεχώς η «αμυντική» πολιτική του κκ Περικλή Παναγόπουλου, μεγαλομετόχου της Attica Group, ο οποίος έχει προχωρήσει σε κινήσεις σταδιακής αποχώρησης από τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης

Διαχρονικά στην προσπάθεια δημιουργίας καλύτερων συνθηκών ανταγωνιστικότητας και αύξησης της παραγωγικότητάς τους οι εταιρείας αντιμετωπίζουν μία σειρά πιέσεων όπως είναι η αύξηση των τιμών του πετρελαίου και η αυξομείωση της κίνησης επιβατών αλλά και οχημάτων λόγων διαφόρων γεωπολιτικών γεγονότων. Στην περίπτωση του πετρελαίου σε ορισμένες περιπτώσεις η επιβάρυνση ξεπέρασε το 20% στο κόστος καυσίμων ασκώντας σημαντικές πιέσεις στα αποτελέσματα χρήσεων δεδομένου της ανελαστικότητας του συγκεκριμένου παράγοντα.

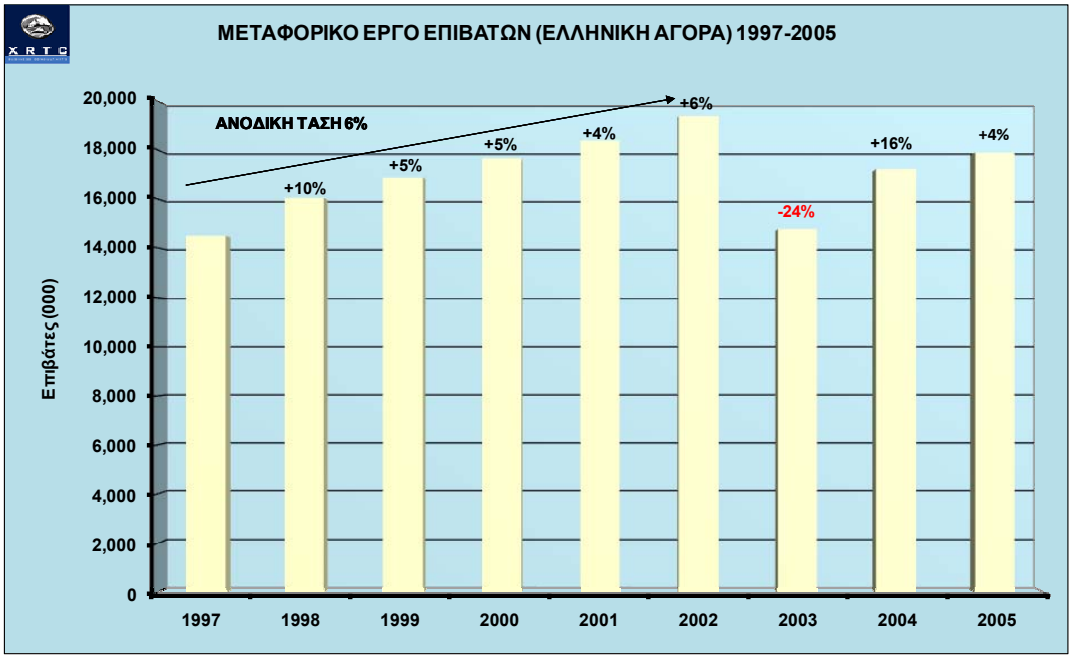
Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στην παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ακτοπλοϊκής αγοράς για το 2006 εστιάζοντας στις πέντε (5) εισηγμένες εταιρίες και στα αποτελέσματα της κίνησης αλλά και τα οικονομικά τόσο σε επίπεδο συνόλου αγοράς αλλά και ανά εταιρία. Επίσης αναφορά γίνεται και σε μικρότερες εταιρίες του κλάδου των οποίων η ανάλυση δεν πραγματοποιείται σε βάθος λόγο έλλειψης στοιχείων αυτών.

2 Επισκόπηση Ελληνικής Ακτοπλοϊκής Αγοράς

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) διαπιστώνουμε ότι το μέγεθος της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς το 2005 που περιλαμβάνει το μεταφορικό έργο όλων των Επιβατηγών πλοίων ακτοπλοΐας (εξαιρουμένων των εταιρειών που εξυπηρετούν πορθμεία ανά τη χώρα) ανέρχεται σε 17,8 εκατομμύρια επιβάτες. Η εξέλιξη της κίνησης των επιβατών από το 1997 έχει καταγράψει συνεχή ανοδική τάση με +6% μέση τιμή μέχρι και το 2002 (Γράφημα 1).

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. Το 2005 υπήρξε άλλη μία αύξηση +4% η οποία σχετίζεται και με αύξηση +5% της τουριστικής κίνησης. Τα στοιχεία κίνησης του 2006 δεν έχουν ακόμα δημοσιευθεί από την ΕΣΥΕ. Η παρούσα μελέτη εστιάζει στην ανάλυση της αγοράς των εισηγμένων εταιρειών και της HELLENIC SEAWAYS οι οποίες εξυπηρετούν το 55% του μεταφορικού έργου επιβατών στην Ελληνική αγορά.

Γράφημα 1: Σύνολο Κίνησης Επιβατών Ελλάδας (1997 – 2005)



Πηγή: ΕΣΥΕ

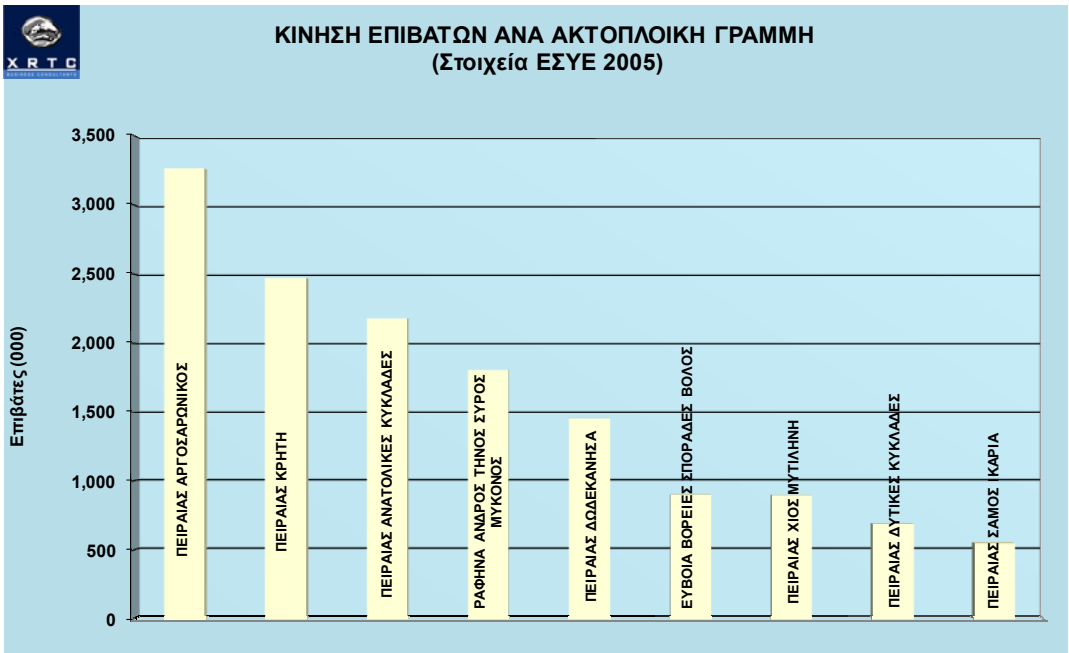
Σύμφωνα με την ανάλυση των ίδιων στοιχείων οι *δέκα μεγαλύτερες Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές* (σύνολο μεταφορικού έργου από όλα τα Επιβατηγά πλοία ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων αυτών που εξυπηρετούν πορθμεία ανά τη χώρα) κατατάσσονται με βάση το μεταφορικό έργο επιβατών ως εξής (Γράφημα 2):

- Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών παρουσιάζεται στη γραμμή Πειραιάς – Αργοσαρωνικός (3,4 εκατομμύρια)

- Δεύτερη γραμμή σε μέγεθος μεταφορικού έργου είναι αυτή του Πειραιά – Κρήτη (2,5 εκατομμύρια)

- Ακολουθεί η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων (2,2 εκατομμύρια) η οποία περιλαμβάνει τα νησιά της Σύρου, Τήνου, Μύκονου, Πάρου και Νάξου. Επισημαίνεται ότι αυτά τα νησιά εκτός από τον Πειραιά εξυπηρετούνται και από τη γραμμή Ραφήνα – Άνδρου – Τήνου – Σύρου – Μυκόνου (1,7 εκατομμύρια). Βλέποντας τη συνολική κίνηση προς αυτά τα νησιά, η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων είναι η μεγαλύτερη σε μέγεθος αγορά.

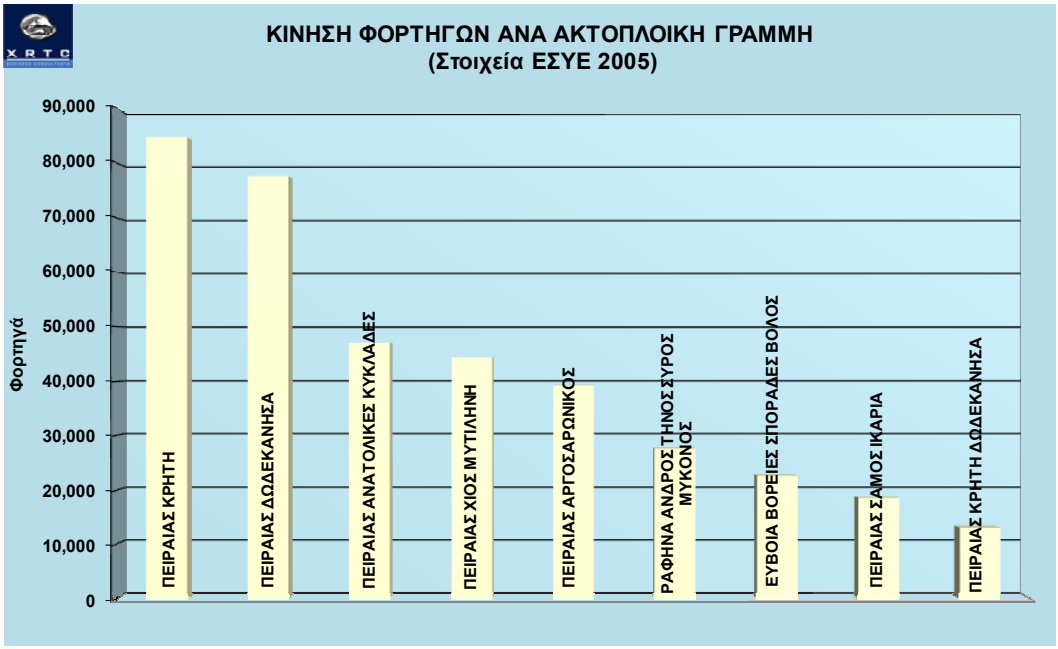
Γράφημα 2: Σύνολο Κίνησης Επιβατών ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005)



Πηγή: ΕΣΥΕ

Όσον αφορά το μεταφορικό έργο των φορτηγών η γραμμή της Κρήτης έχει τη μεγαλύτερη κίνηση με 82 χιλιάδες φορτηγά, με την γραμμή των Δωδεκανήσων με 78 χιλιάδες φορτηγά να ακολουθεί. Τρίτη είναι η γραμμή των Ανατ. Κυκλάδων με 47 χιλιάδες και τέταρτη η γραμμή της Χίου – Μυτιλήνης με 45 χιλιάδες (Γράφημα 3).

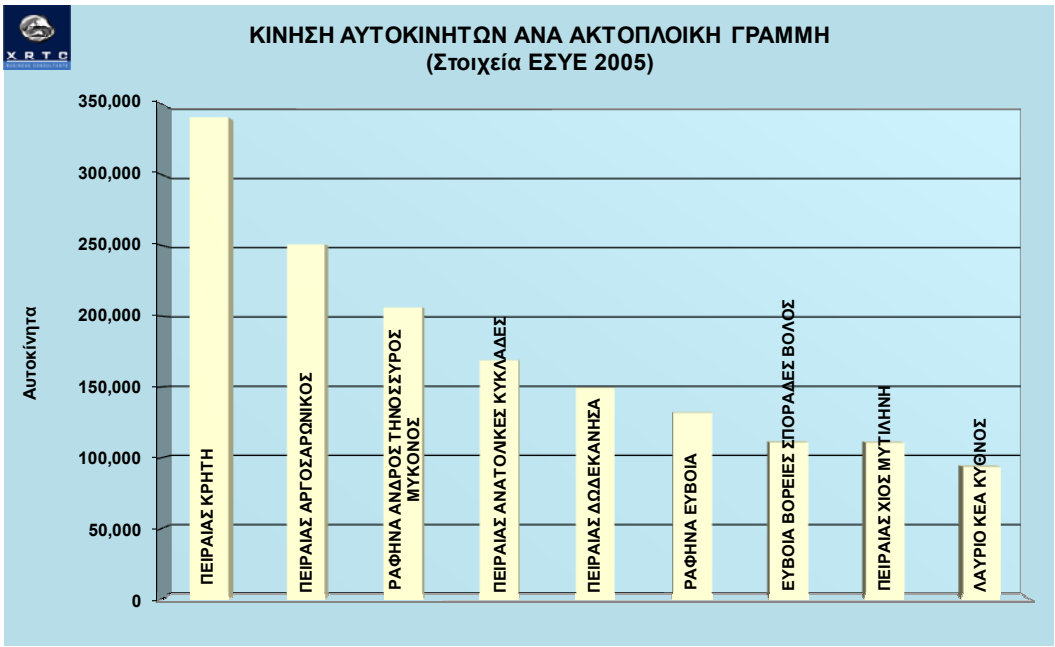
Γράφημα 3: Σύνολο Κίνησης Φορτηγών ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005)



Πηγή: ΕΣΥΕ

Στην κατηγορία της συνολικής κίνησης αυτοκινήτων του 2005, η γραμμή της Κρήτης προηγείται με 340 χιλιάδες αυτοκίνητα, ενώ ακολουθούν οι γραμμές του Αργοσαρωνικού με 250 χιλιάδες αυτοκίνητα και της Ραφήνας προς Κυκλάδες με 200 χιλιάδες (Γράφημα 4).

Γράφημα 4: Σύνολο Κίνησης Αυτοκινήτων ανά Ακτοπλοϊκή Γραμμή (2005)



Πηγή: ΕΣΥΕ

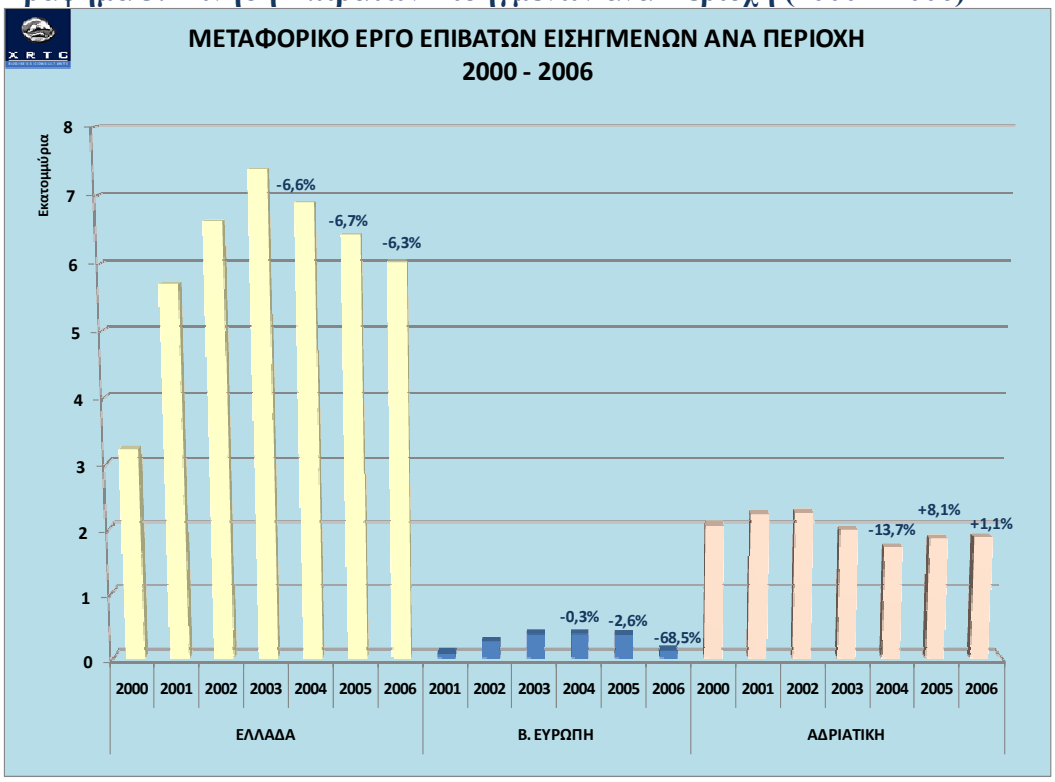
3 Ανάλυση Μεταφορικού Έργου

Στην παρούσα ανάλυση συμπεριλαμβάνονται οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Attica Group, Blue Star, ANEK, ΜΙΝΩΪΚΕΣ, ΝΕΛ) καθώς και η HELLENIC SEAWAYS σε ορισμένα μέρη της ανάλυσης. Η ανάλυση του μεταφορικού έργου καθώς και της προσφερόμενης χωρητικότητας εστιάζουν στις περιοχές της Ελλάδας, της Αδριατικής και της Βόρειας Ευρώπης (Βαλτική και Βόρεια Θάλασσα).

3.1 Μεταφορικό Έργο Εισηγμένων ανά Αγορά

Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 5 η μείωση στο σύνολο του επιβατικού μεταφορικού έργου των εισηγμένων εταιρειών συνεχίστηκε για το 2006 στην εγχώρια αγορά σε σύγκριση με το 2005. Στην Αδριατική το αντίστοιχο μεταφορικό έργο παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με το 2005 σημειώνοντας οριακή αύξηση +1,1%, λόγω τόσο της Βαλκανικής πολιτικό – οικονομικής ισορρόπησης αλλά και της ενδυνάμωσης της Ελληνικής εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας. Στην αγορά της Βόρειας Ευρώπης (Βόρεια Θάλασσα και Βαλτική) στην οποία δραστηριοποιείται η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast το μεταφορικό έργο των επιβατών είχε σημαντική μείωση λόγω της σταδιακής εξόδου της συγκεκριμένης εταιρείας από την αγορά αυτή.

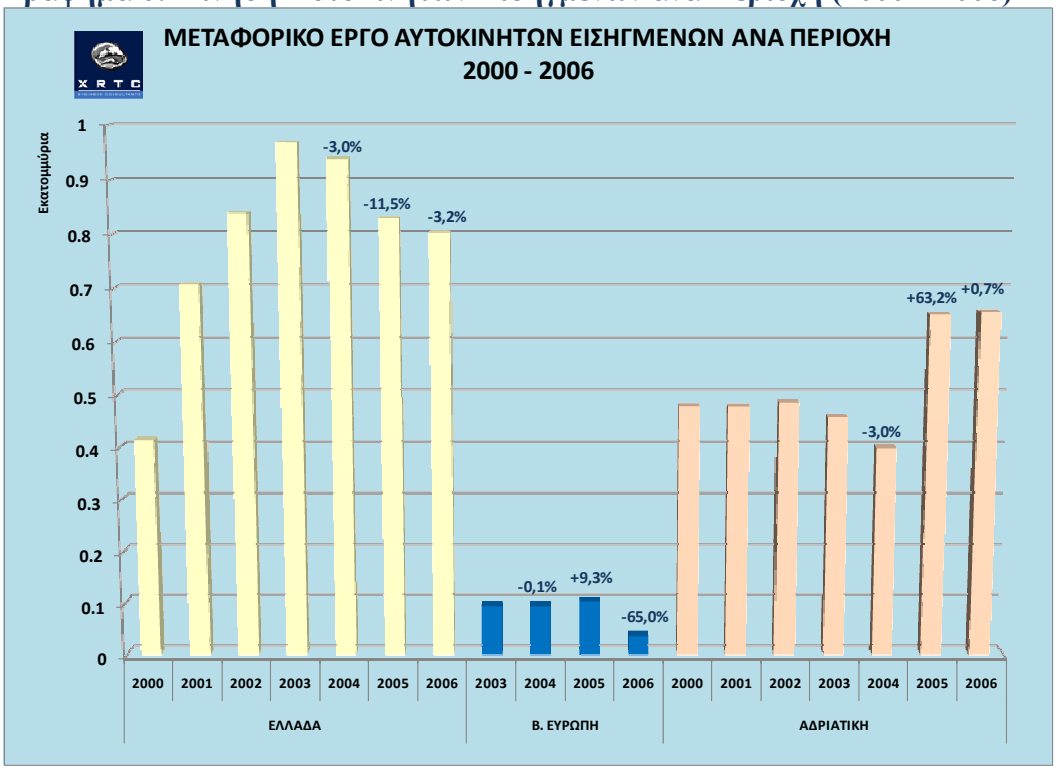
Γράφημα 5: Κίνηση Επιβατών Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Η κίνηση των αυτοκινήτων ακολουθεί παρόμοια πορεία με αυτή των επιβατών σημειώνοντας μείωση στην περιοχή της Ελλάδας -3,2%, οριακή αύξηση στην περιοχή της Αδριατικής +0,7% και σημαντική μείωση -52% στην Βόρεια Ευρώπη σε σχέση με το 2005, όπως φαίνεται στο Γράφημα 6.

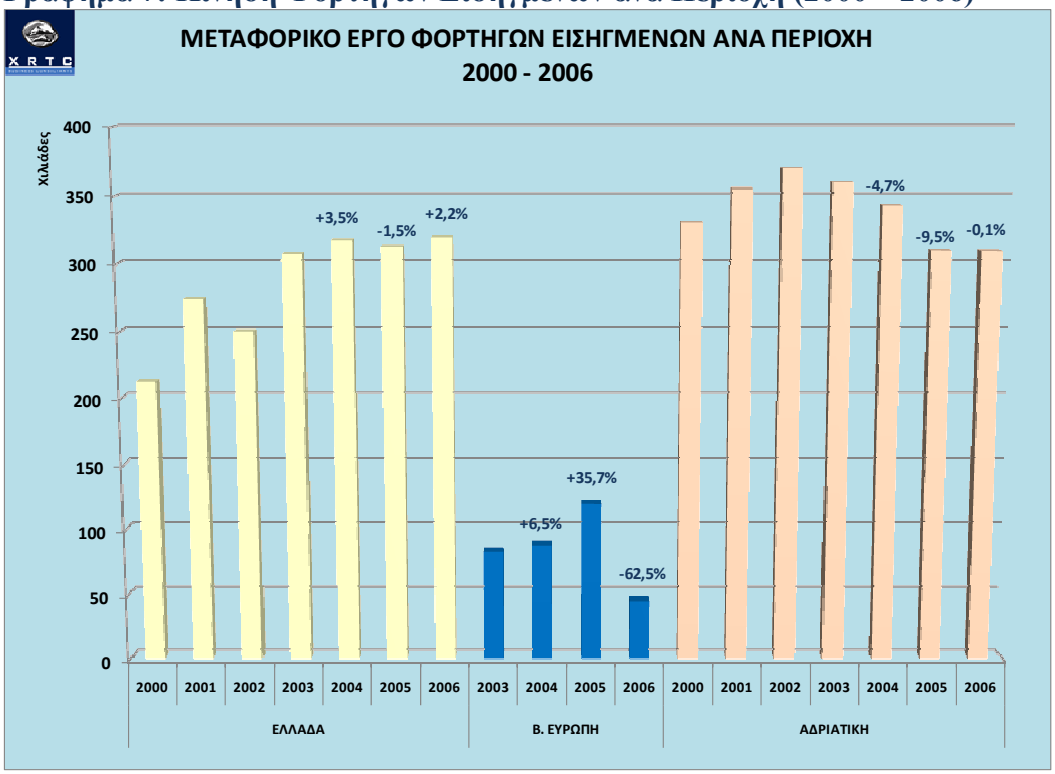
Γράφημα 6: Κίνηση Αυτοκινήτων Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Όσον αφορά την κίνηση των φορτηγών αυτή παρουσιάζει οριακή αύξηση +2,2% στην περιοχές της Ελλάδας σταθεροποίηση στην περιοχή της Αδριατικής και σημαντική πτώση στην περιοχή της Βόρειας Ευρώπης λόγω της σταδιακής εξόδου της ATTICA GROUP από τη συγκεκριμένη αγορά (Γράφημα 7).

Γράφημα 7: Κίνηση Φορτηγών Εισηγμένων ανά Περιοχή (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

3.2 Μεταφορικό Έργο Ανά Εταιρεία

3.2.1 Αγορά Ελλάδας

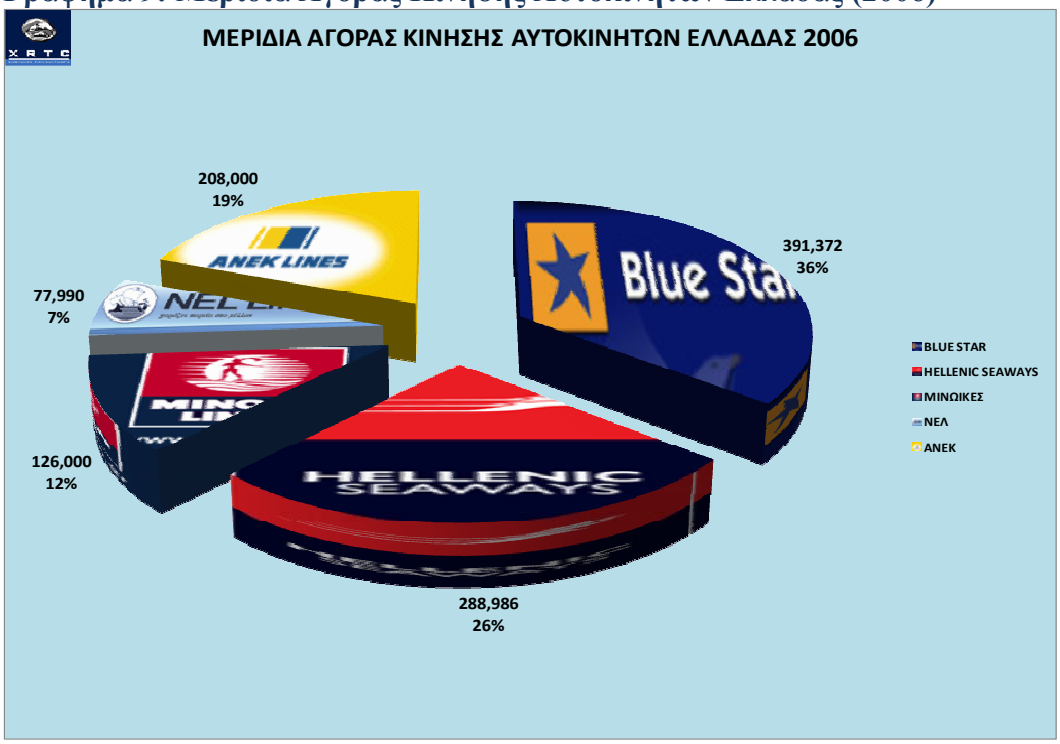
Σε επίπεδο εταιρειών η Hellenic Seaways κατέχει εντυπωσιακό ποσοστό αγοράς στην εγχώρια επιβατική κίνηση με το σύνολο των επιβατών που μετέφερε να αντιπροσωπεύει το 36% ή 3,3 εκατομμύρια επιβάτες ενώ οι εισηγμένες εταιρείες (BLUE STAR, ANEK, ΜΙΝΩΪΚΕΣ και ΝΕΛ) που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική αγορά κατέχουν το 64% του συνόλου του μεταφορικό έργου (6,3 εκατομμύρια επιβάτες). Στην συνολική κίνηση των επιβατών της Hellenic Seaways δεν συμπεριλαμβάνεται η κίνηση των νησιών του Αργοσαρωνικού. Από τις εισηγμένες εταιρείες, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 8, το μεταφορικό έργο της Blue Star Ferries υπερέχει των υπολοίπων με 3 εκατομμύρια επιβάτες ή 33% του συνόλου των επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2006 στην Ελληνική αγορά με δεύτερη την ANEK με 1,3 εκατομμύρια επιβάτες ή 14% του συνόλου.

Γράφημα 8: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Επιβατών Ελλάδας (2006)

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η εικόνα στο μεταφορικό έργο των αυτοκινήτων εκτός Αργοσαρωνικού είναι κάπως διαφοροποιημένη με την BLUE STAR να κατέχει το 36% της αγοράς (390 χιλιάδες) και τη Hellenic Seaways να ακολουθεί με 26% μεταφέροντας 288 χιλιάδες αυτοκίνητα. Η ΑΝΕΚ με 208 χιλιάδες αυτοκίνητα κατέχει την τρίτη θέση όπως και στην περίπτωση των επιβατών (Γράφημα 9).

Γράφημα 9: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Ελλάδας (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Όσον αφορά το σύνολο των φορτηγών εκτός Αργοσαρωνικού που μεταφέρθηκαν η εικόνα διαφοροποιείται αρκετά με την ANEK να κατέχει πλέον την πρώτη θέση με 36% έχοντας μεταφέρει 135 χιλιάδες φορτηγά. Ακολουθεί η BLUE STAR με 26% ή 95,7 χιλιάδες φορτηγά και η HELLENIC SEAWAYS με 14% ή 50,7 χιλιάδες φορτηγά (Γράφημα 10).

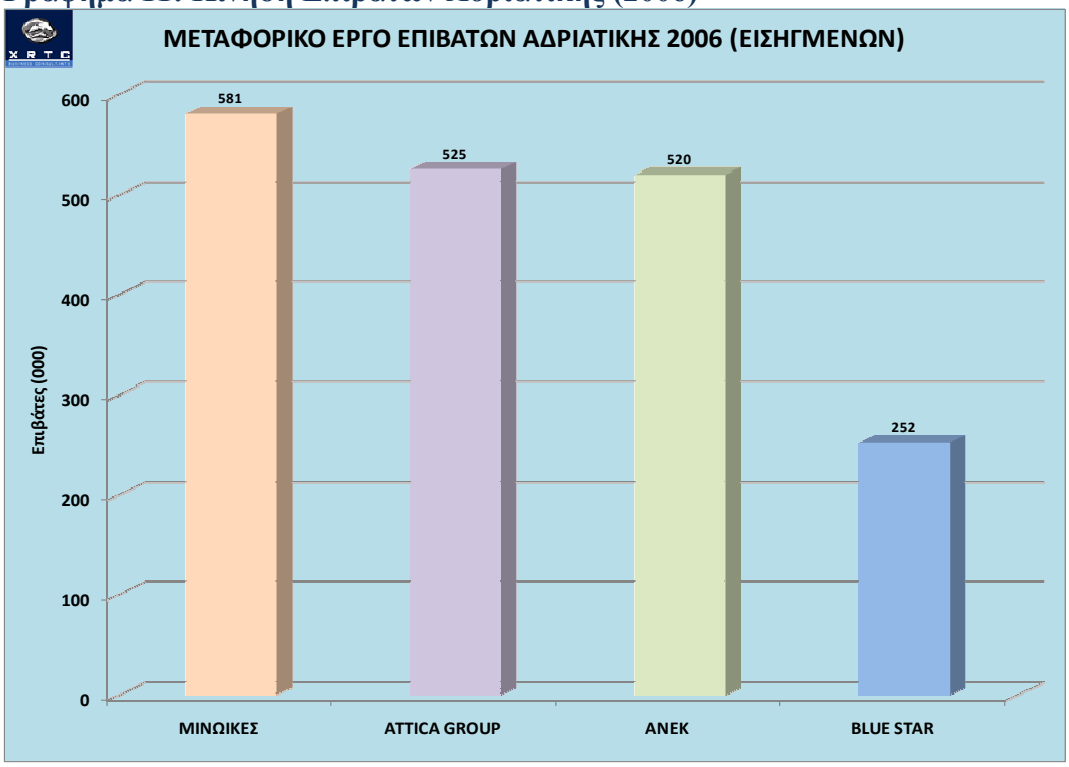
Γράφημα 10: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Ελλάδας (2006)

Πηγή: XRTC Business Consultants

3.2.2 Αγορά Αδριατικής

Στην Αδριατική αγορά δραστηριοποιούνται η ATTICA GROUP (μέσω της θυγατρικής της Superfast), ΜΙΝΩΪΚΕΣ, BLUE STAR, ANEK και σε μικρή έκταση η HELLENIC SEAWAYS με δύο RO/RO μέσω της θυγατρικής της HELLENIC SEAWAYS CARGO στη γραμμή Κόρινθος – Βενετία όπου διακινούν πολύ μικρό μερίδιο της αγοράς των φορτηγών. Τόσο ο αριθμός των δρομολογίων καθώς και οι προορισμοί των εταιρειών στη συγκεκριμένη αγορά δεν είναι συγκρίσιμοι ανά προορισμό λόγω διαφοροποίησης αυτών. Για το σκοπό της συγκεκριμένης μελέτης γίνεται ανάλυση και παρουσίαση του συνόλου των στοιχείων αυτών. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 11 η εταιρεία ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ μετέφερε τους περισσότερους επιβάτες στην Αδριατική (581 χιλιάδες) ακολουθεί η ATTICA GROUP μέσω της θυγατρικής της Superfast και την ANEK και BLUE STAR να κατέχουν την τρίτη και τέταρτη αντίστοιχα.

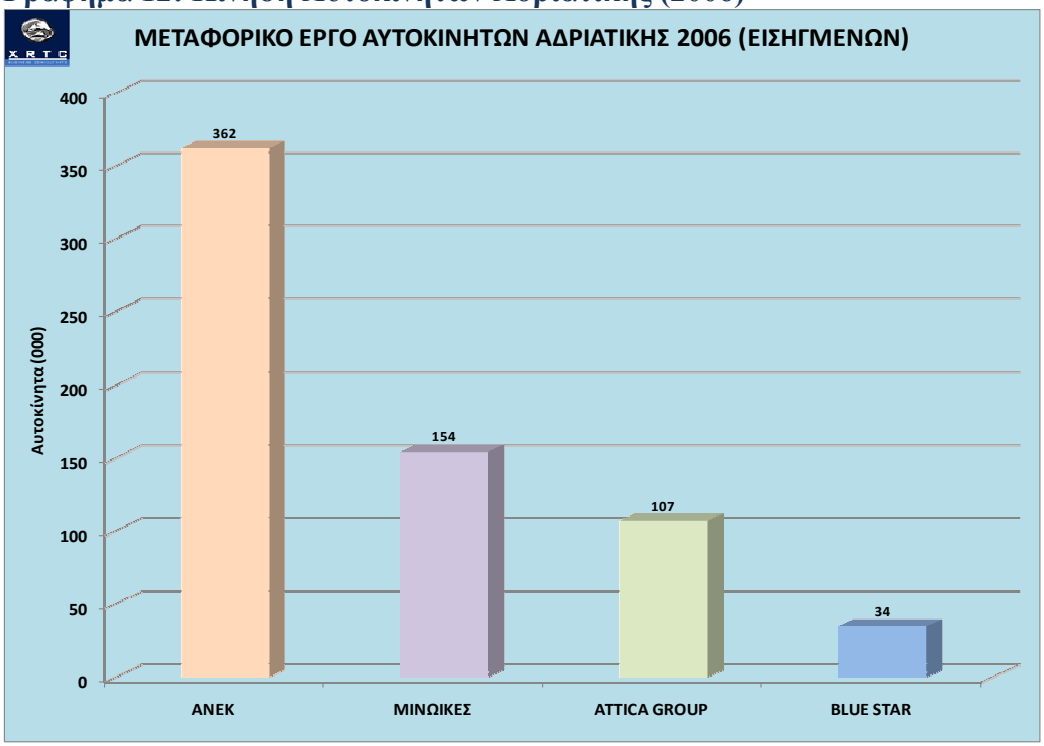
Γράφημα 11: Κίνηση Επιβατών Αδριατικής (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Σε επίπεδο αυτοκίνητων η ANEK υπερέχει των υπολοίπων με σημαντική διαφορά 362 χιλιάδες αυτοκίνητα και ακολουθούν η εταιρεία των ΜΙΝΩΪΚΩΝ με 154 χιλιάδες, ATTICA GROUP με 107 χιλιάδες και τέλος η BLUE STAR με 34 χιλιάδες αυτοκίνητα (Γράφημα 12). Χαρακτηριστική είναι η αύξηση της ANEK η οποία το 2005 είχε μεταφέρει 132 χιλιάδες αυτοκίνητα.

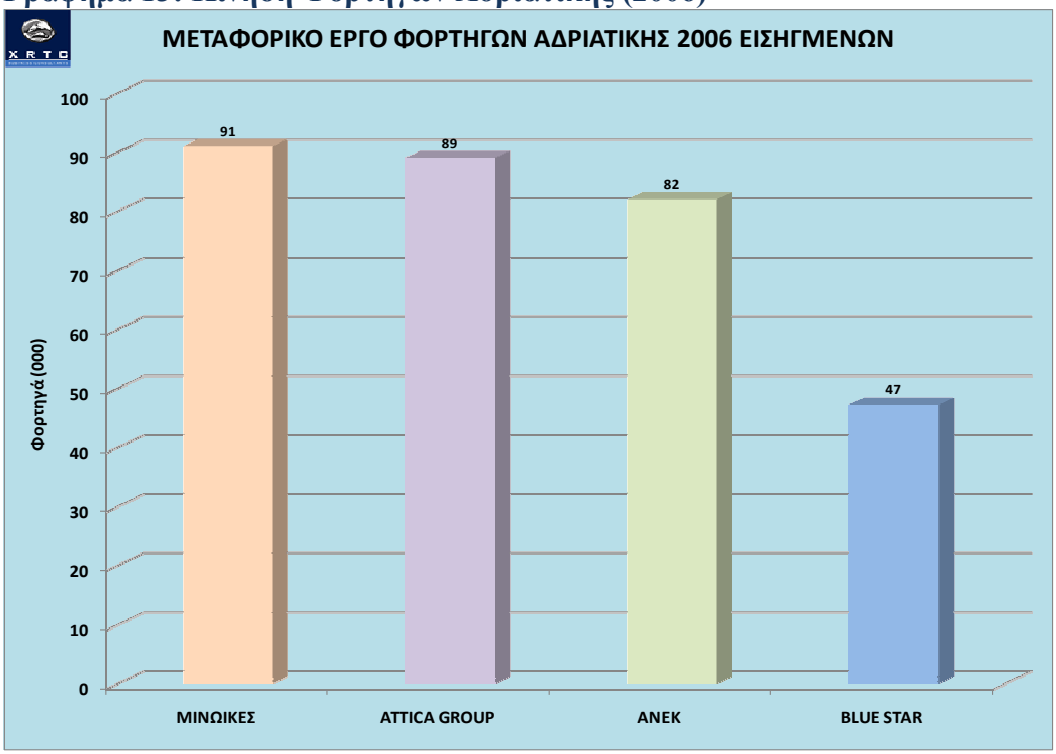
Γράφημα 12: Κίνηση Αυτοκινήτων Αδριατικής (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Τέλος όσον αφορά μεταφορικό έργο των φορτηγών πρώτη είναι η εταιρεία των ΜΙΝΩΪΚΩΝ μεταφέροντας 91 χιλιάδες φορτηγά, δεύτερη η Attica Group μέσω της θυγατρικής της Superfast η οποία μετέφερε 89 χιλιάδες φορτηγά και στην τρίτη και τέταρτη θέση ακολουθούν η ANEK και η και η BLUE STAR με 82 και 47 χιλιάδες φορτηγά αντιστοίχως (Γράφημα 13).

Γράφημα 13: Κίνηση Φορτηγών Αδριατικής (2006)



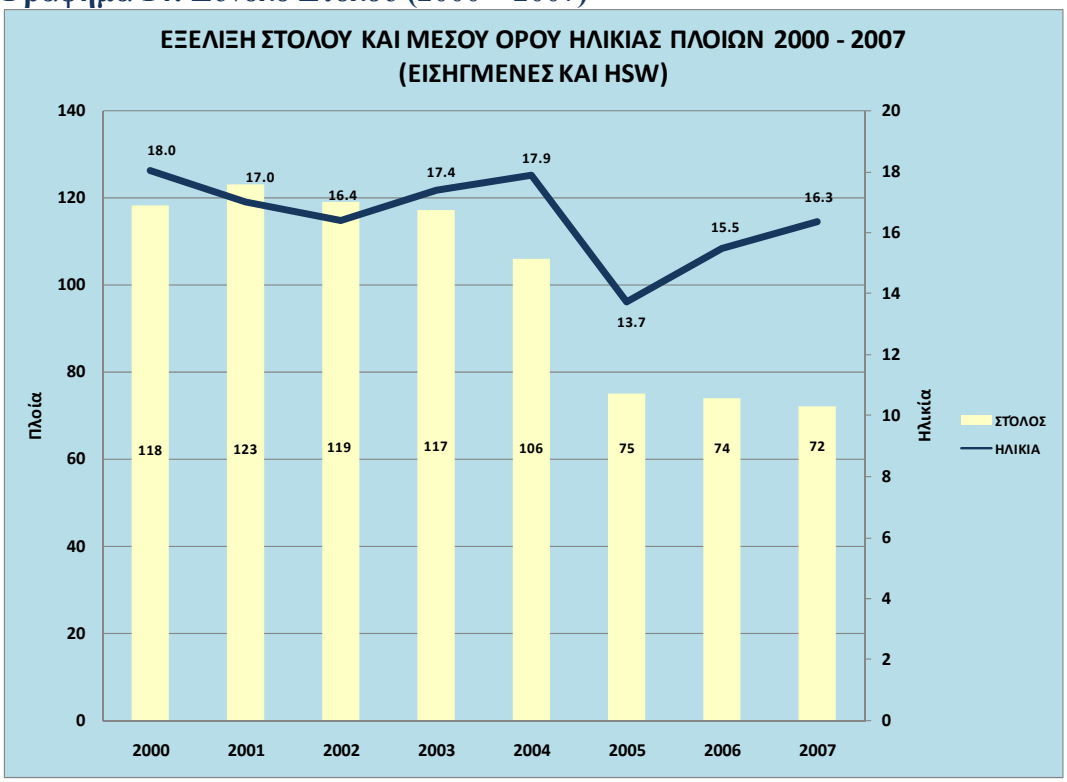
Πηγή: XRTC Business Consultants

4 Ανάλυση Προσφοράς

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 14 διαπιστώνουμε ότι η τάση μείωσης του διαχειριζόμενου στόλου είναι έντονη το 2005 με ποσοστά μείωσης που αγγίζουν και το -30%. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στους εξής λόγους:

- στις στρατηγικές ανανέωσης στόλου λόγω του υψηλού μέσου όρου ηλικίας των πλοίων
- ποιοτικότερη προσφορά υπηρεσιών μέσω νεότερων πολυτελών πλοίων με ελκυστικότερους χώρους

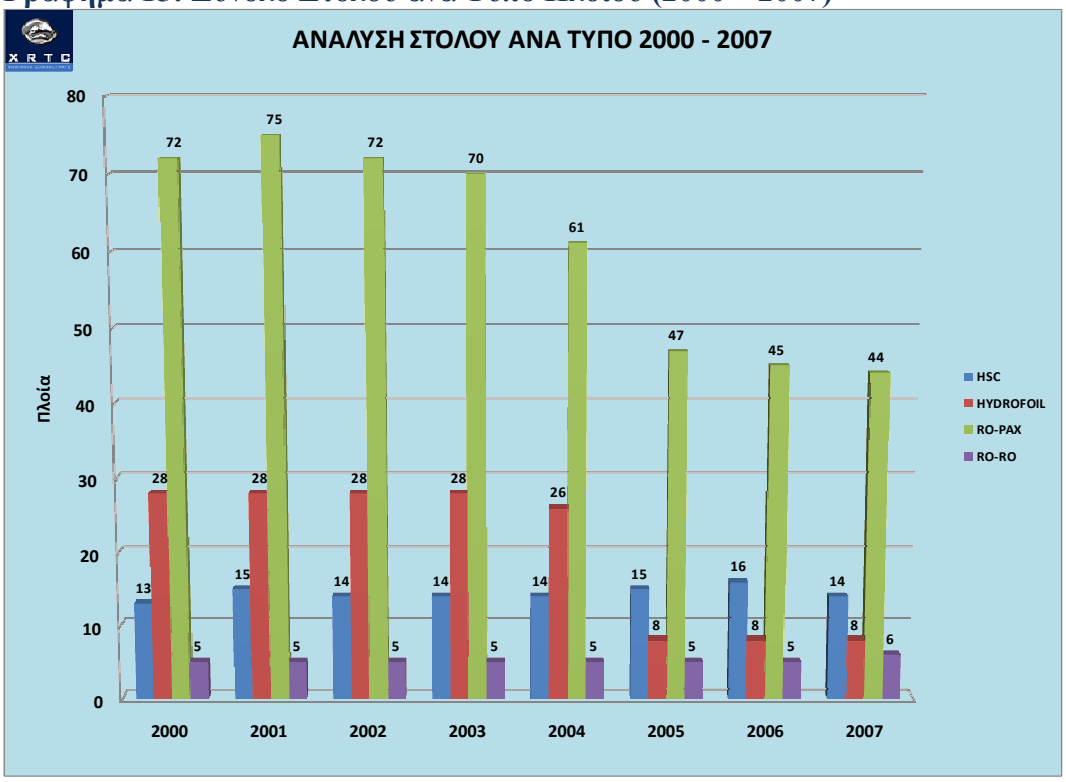
Γράφημα 14: Σύνολο Στόλου (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Παρατηρείται σημαντική μείωση του στόλου των υδροπτερύγων (HYDROFOILS) και των επιβατηγών/οχηματαγωγών (RO-PAX) σύμφωνα με το Γράφημα 15. Η μείωση των δύο αυτών τύπων πλοίων πραγματοποιήθηκε κυρίως μεταξύ του 2004 και 2005 και οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανανέωση και αναδιοργάνωση του στόλου της HELLENIC SEAWAYS. Τα έτη 2006 και μέχρι στιγμής το 2007 δεν παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στο σύνολο του στόλου.

Γράφημα 15: Σύνολο Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Οι εταιρίες δεν συνέχισαν το εντυπωσιακό επενδυτικό πρόγραμμα στο οποίο προχώρησαν την εποχή άνθησης του Ελληνικού χρηματιστηρίου καθώς από τα στοιχεία προκύπτει ότι μόνο η HELLENIC SEAWAYS, η BLUE STAR και η ΝΕΛ, προσέθεσαν πλοία στο στόλο τους τα τελευταία τρία χρόνια. Η HELLENIC SEAWAYS ανανέωσε το στόλο της με την αγορά μεταχειρισμένων και την ναυπήγηση 2 καινούριων πλοίων, η BLUE STAR μέσω της εξαγοράς της ΔΑΝΕ και η ΝΕΛ μέσω της εξαγοράς της C-LINK. Η περιορισμένη επενδυτική δραστηριότητα των τελευταίων ετών οφείλεται τόσο στην οικονομική στενότητα που αντιμετώπιζαν οι εταιρείες λόγο της καθυστέρησης διαρθρωτικών αλλαγών όσο και στο μέχρι πρόσφατα ασαφές περιβάλλον στο οποίο λειτουργούσαν.

Η άρση του ορίου ηλικίας των 35 ετών σε συνδυασμό με την μερική εφαρμογή των κανόνων ελεύθερης αγοράς, οδήγησαν τις εταιρείες, και ειδικά όσες διαθέτουν γερασμένο στόλο, στην εξεύρεση και υλοποίηση στρατηγικών οι οποίες θα τους επιτρέψουν την ανανέωση του στόλου τους προκειμένου να μπορέσουν να επιβιώσουν στις νέες συνθήκες.

Τέτοιου είδους στρατηγικών μπορούν να έχουν τη μορφή είτε νέων επενδυτικών προγραμμάτων για την απόκτηση νεότευκτων ή μεταχειρισμένων πλοίων είτε την μορφή συνεργασιών – συγχωνεύσεων με ανταγωνιστές και μη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της τελευταίας περίπτωσης είναι η εξαγορά της C-LINK από την ΝΕΛ.

5 Χρηματοοικονομική Ανάλυση Αγοράς

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 μετέπειτα με βάση με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Παρουσίασης «Δ.Π.Χ.Π.»

Οι ετήσιες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις και των πέντε εισηγμένων εταιρειών για το 2006 συντάχθηκαν με βάση τα Δ.Π.Χ.Π. όπως αυτά έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτές οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις έχουν χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων του 2005 και του 2004 αφού βάσει των Δ.Π.Χ.Π. και τις προαναφερθείσες Νομοθεσίες, οι ανωτέρω αναφερθείσες εταιρείες είναι υποχρεωμένες να παρουσιάζουν συγκριτικές ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις για τουλάχιστον μία χρήση.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στις ακόλουθες βασικές κατηγορίες:

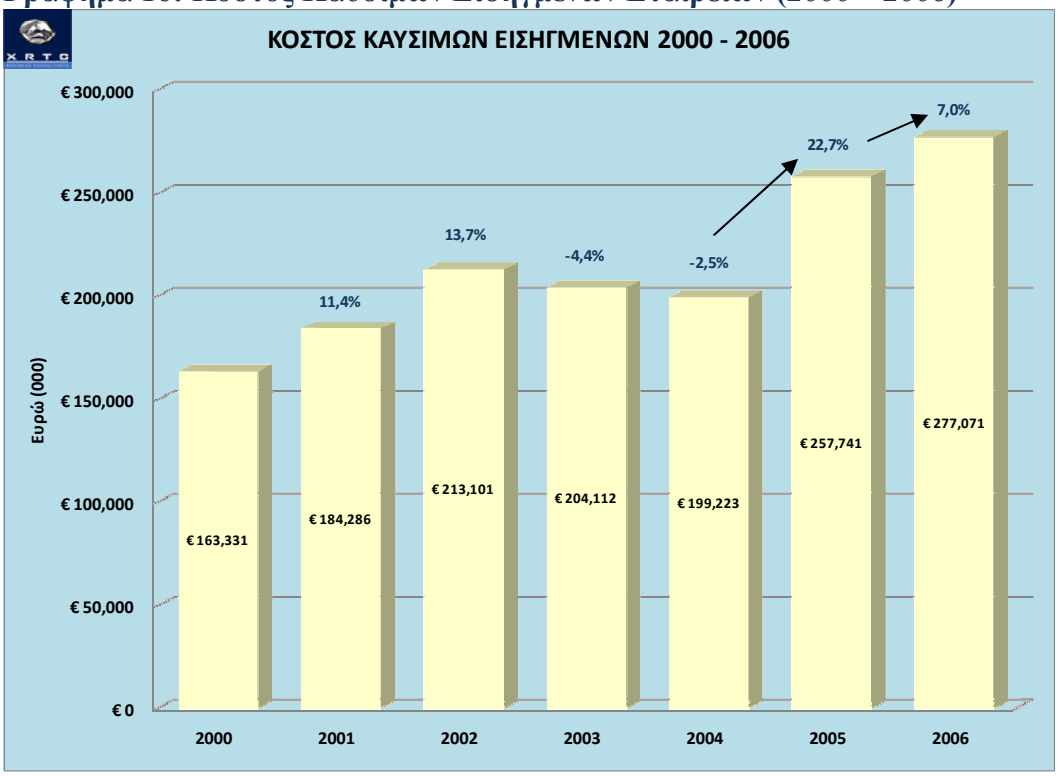
- Ανάλυση Κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA και
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός Δανεισμός

Αρχικά παρουσιάζεται η ανάλυση της αγοράς που ορίζεται από τις πέντε εισηγμένες στο χρηματιστήριο εταιρείες (ATTICA GROUP, BLUE STAR, Α.Ν.Ε.Κ., ΜΙΝΩΙΚΕΣ, Ν.Ε.Λ.) και στην συνέχεια ακολουθεί η παρουσίαση των οικονομικών αποτελεσμάτων για κάθε εταιρεία ξεχωριστά καθώς επίσης και για τη HELLENIC SEAWAYS η οποία κατέχοντας μεγάλο μερίδιο αγοράς είναι η μεγαλύτερη μη εισηγμένη ακτοπλοϊκή εταιρεία του κλάδου.

5.1 Ανάλυση Κόστους

Η αύξηση της τιμής των καυσίμων τα τελευταία τρία χρόνια έχει επιβαρύνει τα οικονομικά αποτελέσματα όλων των εταιρειών και ιδιαίτερα όσων διαχειρίζονται ταχύπλοα των οποίων η κατανάλωση είναι σαφώς μεγαλύτερη των συμβατικών αλλά και ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιούν είναι ακριβότερος. Το σύνολο του κόστους καυσίμων αυξήθηκε κατά 7% το 2006 σε σχέση με το 2005, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 16 αντικατοπτρίζοντας την αύξηση της τιμής του πετρελαίου η οποία επηρεάζεται από τις διεθνείς γεωπολιτικές εξελίξεις.

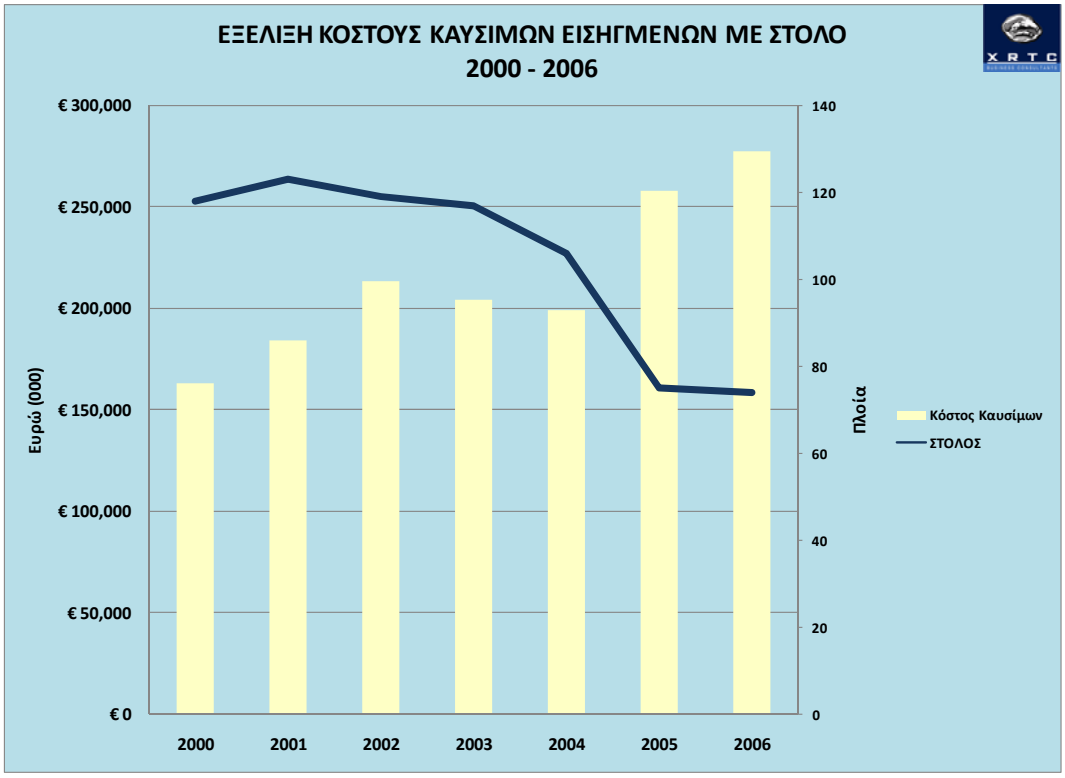
Γράφημα 16: Κόστος Καυσίμων Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Η σημαντική επίδραση του κόστους των καυσίμων αντικατοπτρίζεται και στο Γράφημα 17 όπου ενώ ο στόλος των εισηγμένων εταιρειών μειώνεται το κόστος συνεχώς αυξάνεται με μεγαλύτερο ρυθμό από το ρυθμό μείωσης του στόλου.

Γράφημα 17: Κόστος Καυσίμων Εισηγμένων Εταιρειών με Στόλο (2000 – 2006)

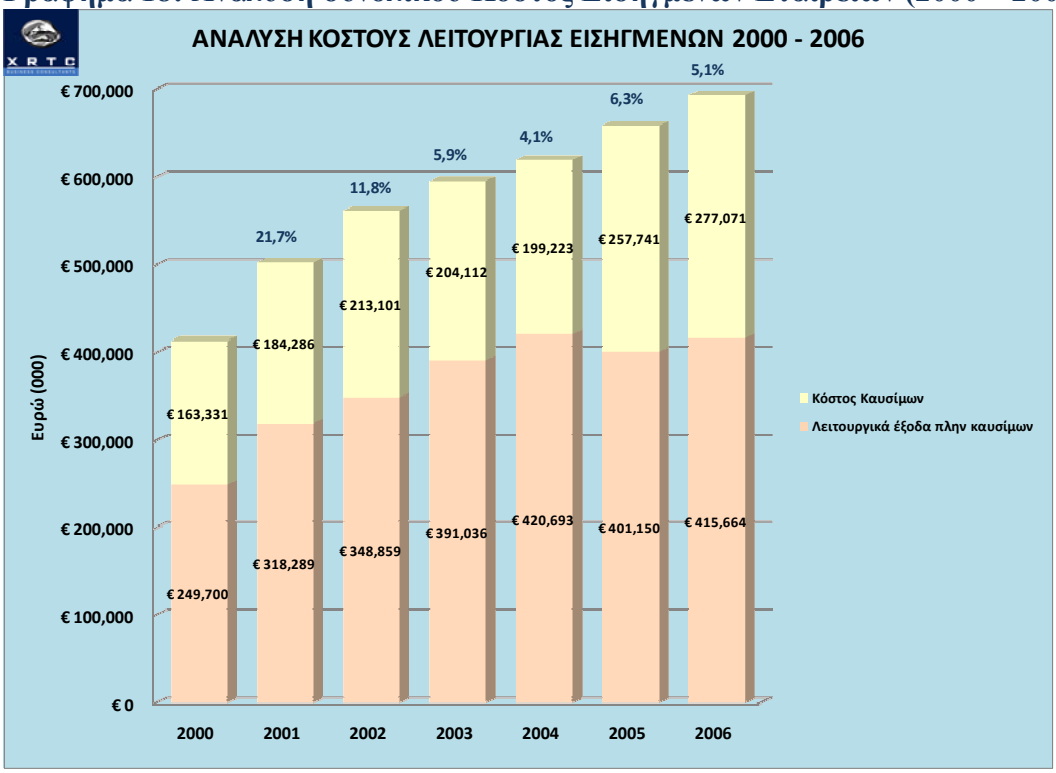


Πηγή: XRTC Business Consultants

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τη σημαντική επιβάρυνση των λειτουργικών εξόδων από την αύξηση του κόστους των καυσίμων, η ετήσια αύξηση του συνόλου των εξόδων κυμαίνεται στο +5% (Γράφημα 18) γεγονός που δηλώνει ότι οι εταιρείες προσπαθούν να απορροφήσουν το κόστος αυτό μέσω:

- της συγκράτησης των λοιπών λειτουργικών τους εξόδων.
- των καινοτόμων οικονομικών πρακτικών αντιστάθμισης κινδύνου των τιμών των καυσίμων (fuel hedging) οι οποίες προστατεύουν από πιθανές αρνητικές μακροοικονομικές πιέσεις στις εν λόγω τιμές και παράλληλα βοηθούν σημαντικά στην αξιολόγηση μελλοντικών προϋπολογισμών.
- του επίναυλου στις τιμές των εισιτηρίων.

Γράφημα 18: Ανάλυση συνολικού Κόστος Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006)

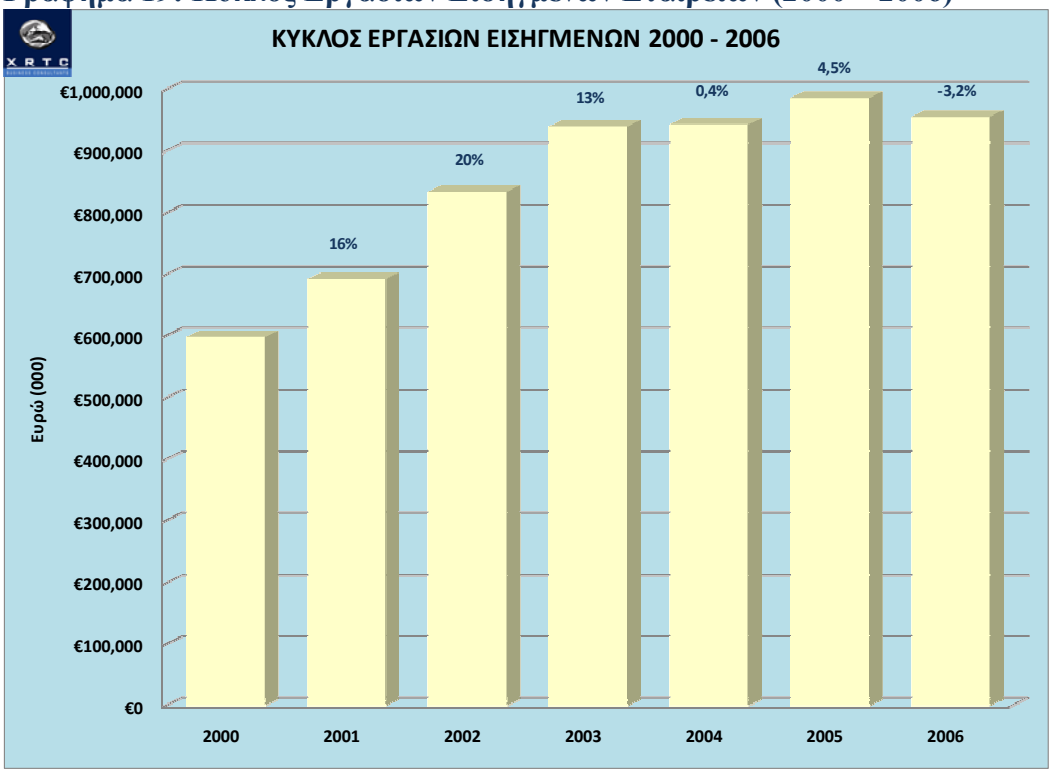


Πηγή: XRTC Business Consultants

5.2 Κύκλος Εργασιών

Όπως παρατηρείται στο Γράφημα 19 ο κύκλος εργασιών των πέντε εισηγμένων εταιρειών στο Χ.Α, μετά από μία εξαετία συνεχούς αύξησης, το 2006 παρουσιάζει για πρώτη χρονιά οριακή μείωση της τάξεως του -3,2%.

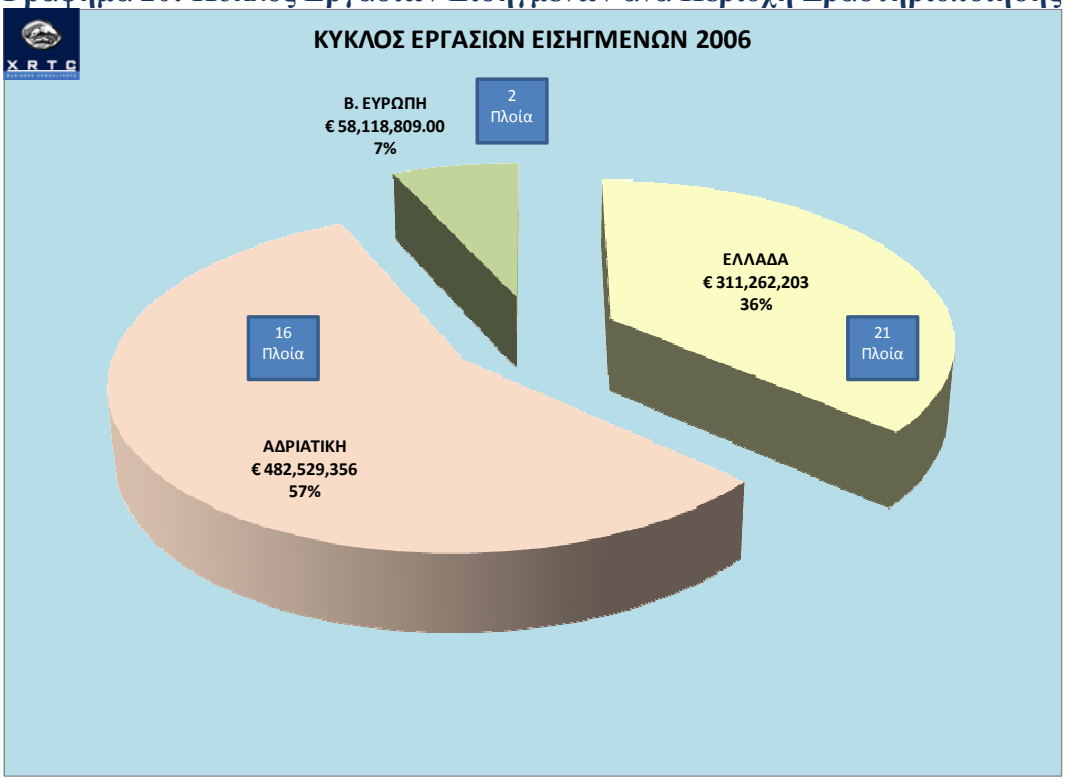
Γράφημα 19: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως είναι γνωστό ακόμη και για την περασμένη χρονιά η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είχε και δραστήρια δράση στην Βόρεια θάλασσα. Βεβαίως, η πώληση της γραμμής της Βαλτικής από την Superfast Ferries ελαχιστοποίησε τον κύκλο επέδρασε στην ανάπτυξη του κύκλου εργασιών της αγοράς. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι η Ελληνική ακτοπλοΐα εμφανίζεται σε πολλές ακόμη γραμμές μέσω ναυλώσεων πλοίων των εταιρειών σε γραμμές του εξωτερικού. Εταιρείες όπως οι Μινωικές Γραμμές, HSW, GA Ferries, C-Link απεκόμισαν σημαντικά οφέλη ναυλώνοντας τα πλοία τους σε άλλες γραμμές κυρίως ευρωπαϊκές. Ένα σημαντικό στοιχείο εσόδων εκμετάλευσης για το 2006 ήταν και κάποιες ευκαιριακές ναυλώσεις πλοίων στο εξωτερικό λόγω των πολιτικών και πολεμικών εξελίξεων στην Μέση Ανατολή. Κερδισμένος της υπόθεσης μακρά των άλλων ήταν η ΑΝΕΚ. Η λεπτομερή ανάλυση όμως δεν μπορεί να επιτευχθεί. Αναφερόμενοι στις κύριες γεωγραφικές περιοχές δραστηριοποίησης των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών για το 2006 το ποσοστό του κύκλου εργασιών κατά 57% προέρχεται από την Αδριατική, το 36% από την Ελλάδα και μόλις το 7% από τη Βόρεια Ευρώπη (Γράφημα 20).

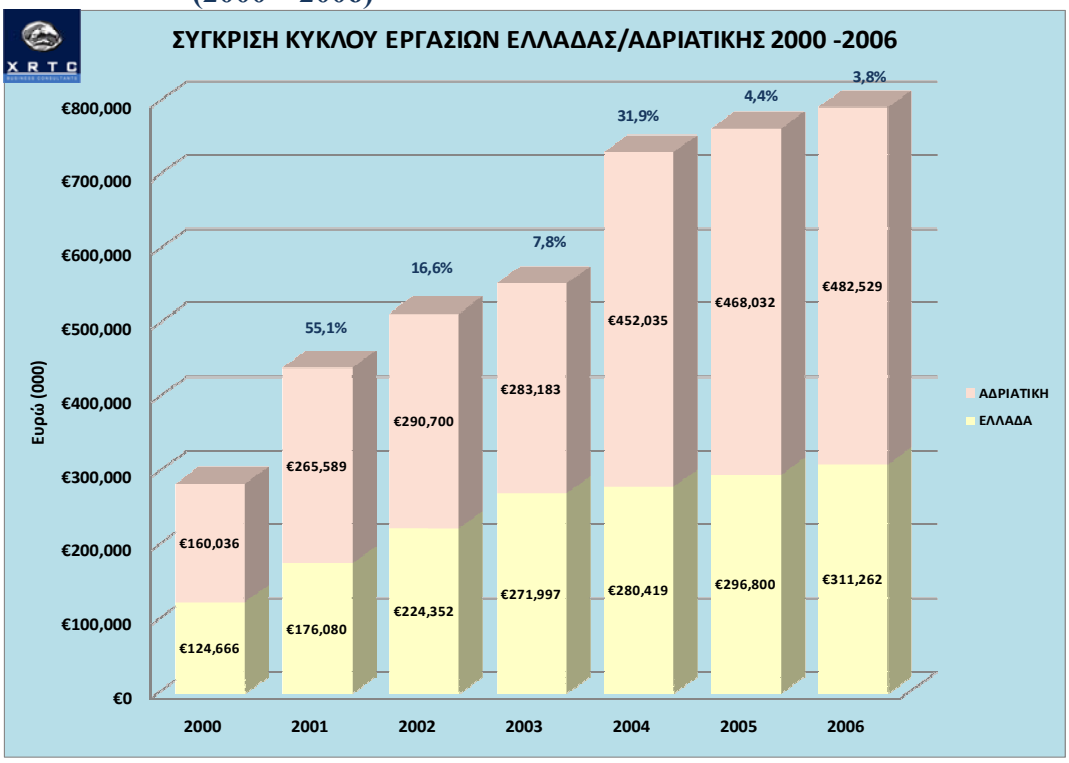
Γράφημα 20: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων ανά Περιοχή Δραστηριοποίησης (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Συγκρίνοντας το ποσοστό συμμετοχής της περιοχής της Ελλάδας και της Αδριατικής στον κύκλο εργασιών των εισηγμένων εταιρειών, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 21, φαίνεται ότι διαχρονικά αυτό είναι μοιρασμένο 60 – 40 υπέρ της Αδριατικής. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι τα περισσότερα έσοδα για αυτές τις εταιρείες προέρχονται από την ελεύθερη αγορά της Αδριατικής και όχι από την ελεγχόμενη της Ελλάδας.

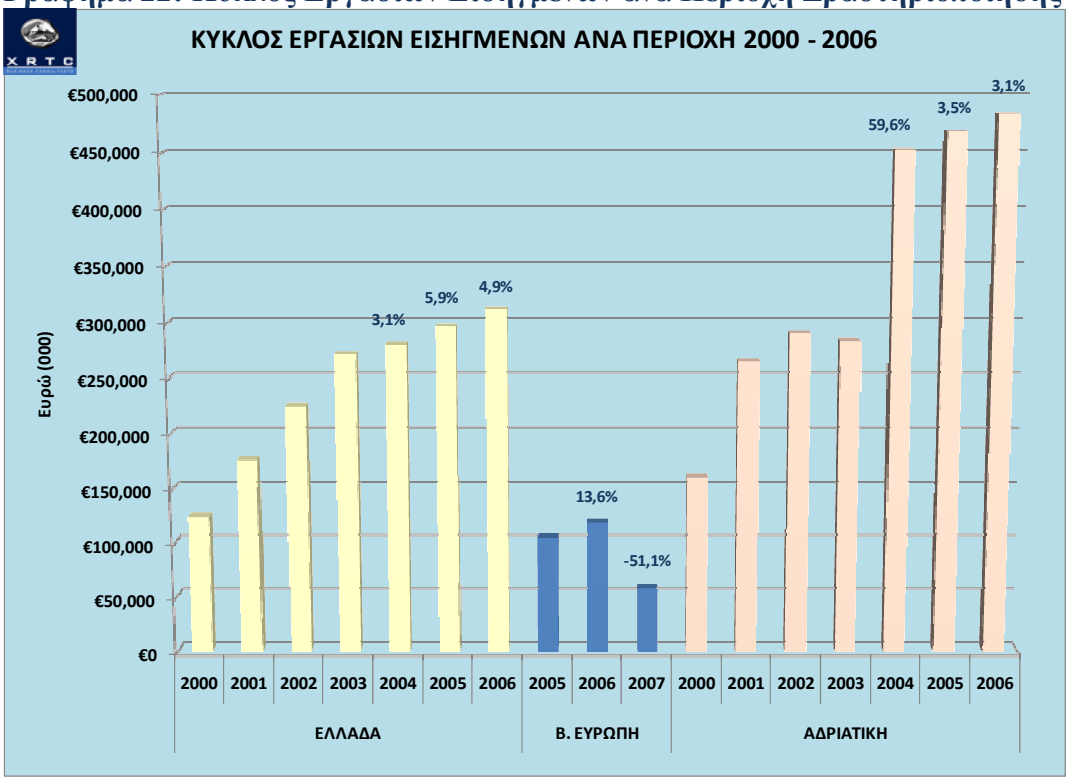
Γράφημα 21: Σύγκριση Κύκλου Εργασιών Ελλάδας/Αδριατικής Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Αναλύοντας τον κύκλο εργασιών ανά περιοχή δραστηριοποίησης των εισηγμένων εταιρειών διαπιστώνεται ότι τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Αδριατική ακολουθεί αυξητική τάση ενώ στην περιοχή της Βαλτικής και της Βόρειας Ευρώπης παρατηρείται μείωση που οφείλεται εξ' ολοκλήρου στη σταδιακή έξοδο της ATTICA GROUP από την αγορά αυτή (Γράφημα 22) επηρεάζοντας οριακά τον κύκλο εργασιών της αγοράς.

Γράφημα 22: Κύκλος Εργασιών Εισηγμένων ανά Περιοχή Δραστηριοποίησης (2000 – 2006)

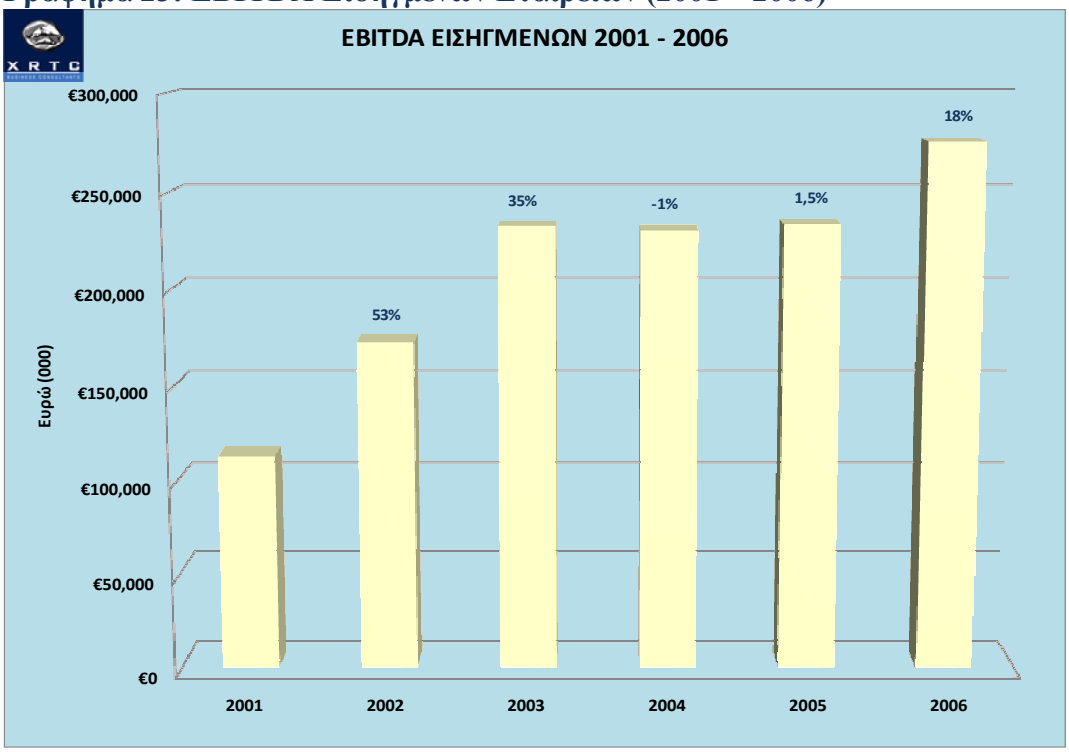


Πηγή: XRTC Business Consultants

5.3 EBITDA

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) των εισηγμένων, παρουσιάζουν σημαντική ανάκαμψη της τάξης του 18% σε σχέση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα το 2005 της όπως φαίνεται στο Γράφημα 23. Αξίζει να σημειωθεί ότι με την αύξηση αυτή υποσκελίζονται τα έσοδα του 2003 τα οποία ήταν και τα υψηλότερα της πενταετίας 2001-2005 για τη αγορά των πέντε εισηγμένων εταιρειών.

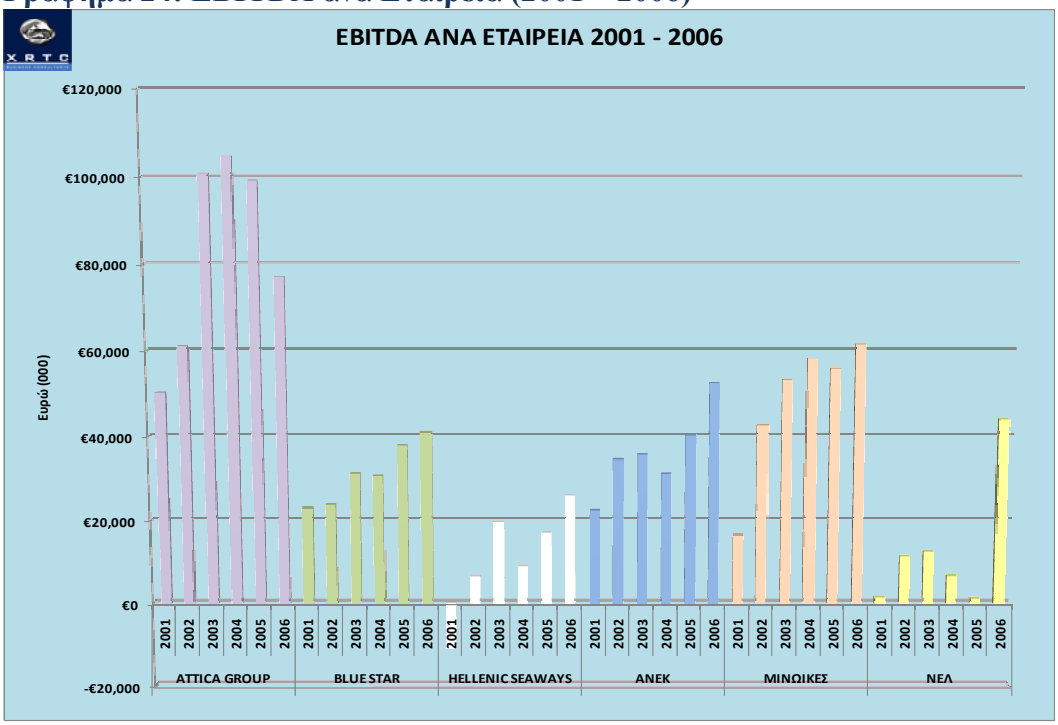
Γράφημα 23: EBITDA Εισηγμένων Εταιρειών (2001 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Η βελτιωμένη αυτή εικόνα μπορεί να διαπιστωθεί και στο Γράφημα 24 όπου παρουσιάζονται αναλυτικά τα αποτελέσματα EBITDA της κάθε εταιρείας για την τελευταία πενταετία. Όπως φαίνεται όλες οι εταιρείες με εξαίρεση την ATTICA GROUP εμφανίζουν βελτιωμένα αποτελέσματα με την ΝΕΛ να ξεχωρίζει αφού η κερδοφορία της βοηθήθηκε πολύ από τις αναπροσαρμογές των δανειακών της υποχρεώσεων αλλά και από τις αποζημιώσεις που έλαβε με τις επισκευές των τριών ταχύπλοών της. Στον αντίποδα η μείωση των αποτελεσμάτων της ATTICA GROUP οφείλεται στην στρατηγική σταδιακής εξόδου που έχει ακολουθήσει τα τελευταία χρόνια η εταιρεία τόσο από τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης αλλά και της Αδριατικής μέσω συνεχών πωλήσεων πλοίων της.

Γράφημα 24: EBITDA ανά Εταιρεία (2001 – 2006)



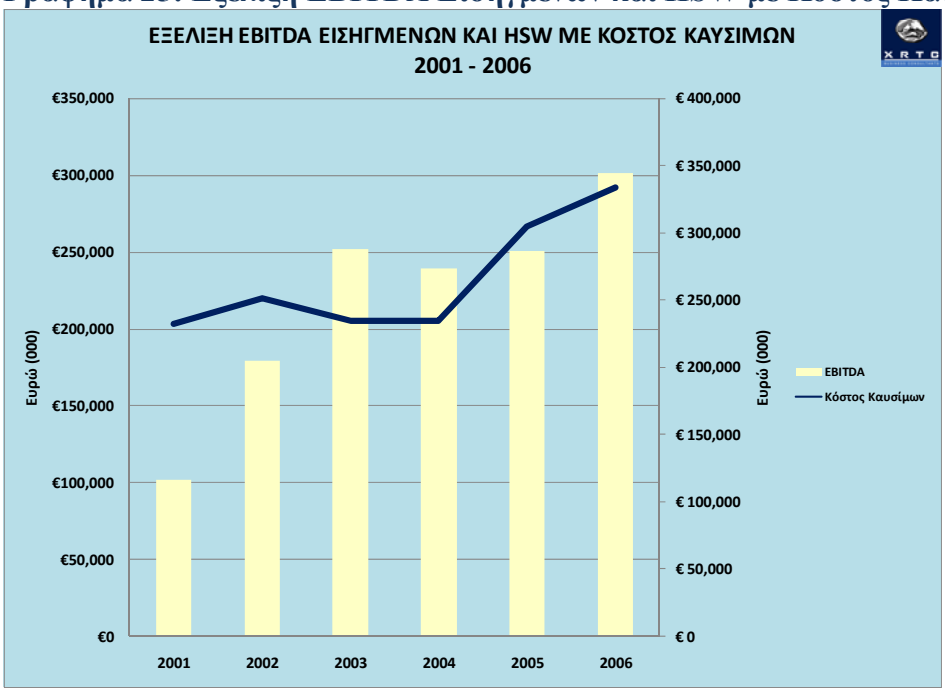
Πηγή: XRTC Business Consultants

Η βελτίωση των αποτελεσμάτων EBITDA σε επίπεδα υψηλότερα ακόμα και της περιόδου των Ολυμπιακών αγώνων, παρά τη επιβάρυνση που λειτουργικών εξόδων από την συνεχή αύξηση των διεθνών τιμών του πετρελαίου, όπως φαίνεται στο Γράφημα 25, μπορεί να ερμηνευτεί σε μεγάλο ποσοστό από δύο κύριους παράγοντες:

i. Ο εξορθολογισμός που ακολουθήθηκε τα τελευταία έτη από πλευράς εταιρειών όσο αναφορά τις λειτουργίες τους και την ανανέωση του στόλου τους (Γράφημα 26).

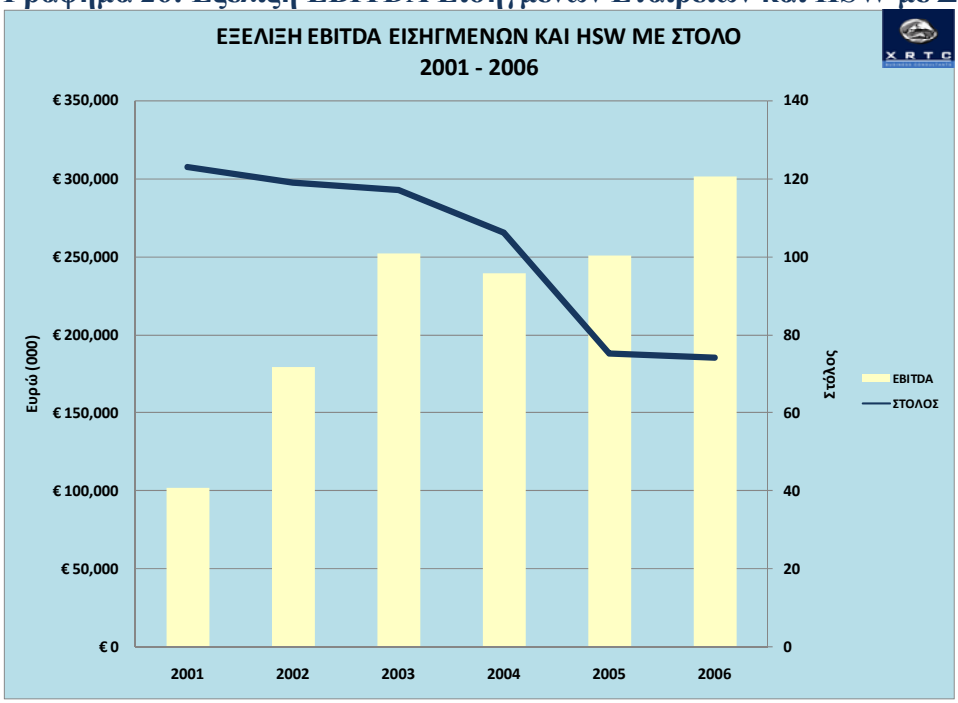
ii. Ο ανασχεδιασμός των δανειακών τους υποχρεώσεων με όρους που συμβάλλουν και διευκολύνουν την οικονομική τους εξυγίανση.

Γράφημα 25: Εξέλιξη EBITDA Εισηγμένων και HSW με Κόστος Καυσίμων (2001 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Γράφημα 26: Εξέλιξη EBITDA Εισηγμένων Εταιρειών και HSW με Στόλο (2001 – 2006)

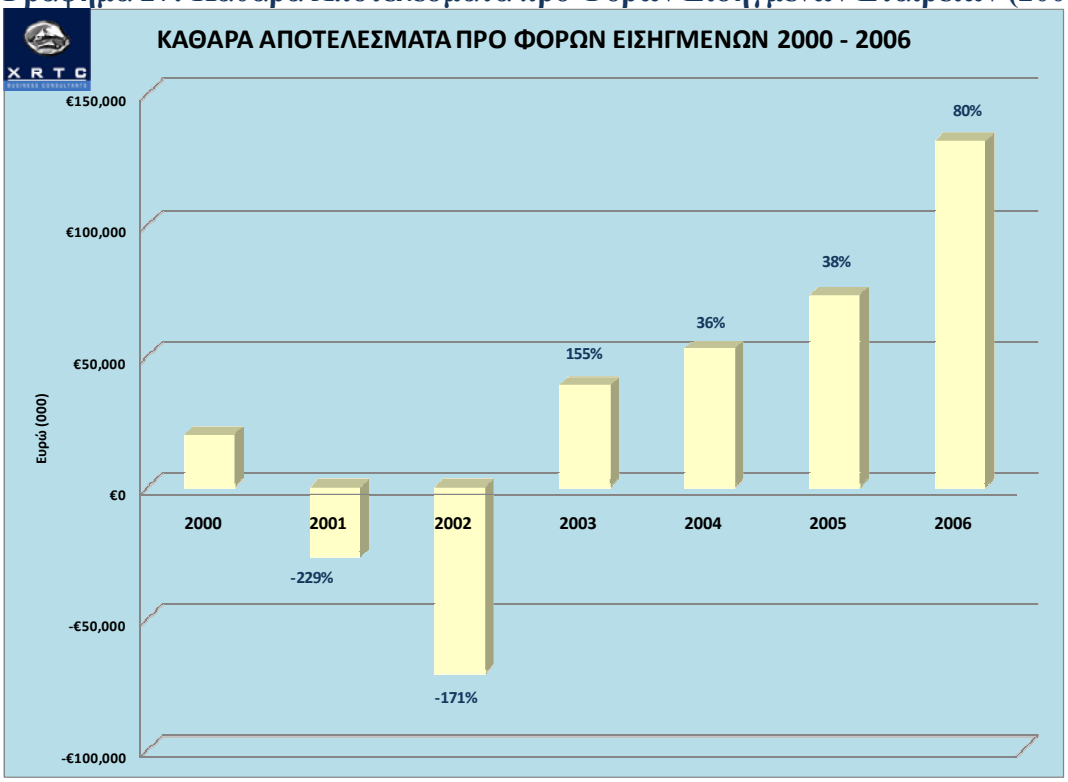


Πηγή: XRTC Business Consultants

5.4 Καθαρά αποτελέσματα

Τα καθαρά αποτελέσματα δείχνουν μία εξίσου σημαντική αύξηση, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 27, της τάξεως του 80% σε σχέση με το 2005. Η αύξηση αυτή είναι η τέταρτη συνεχόμενη από το 2003. Αναλύοντας τα μεγέθη αυτά προκύπτει ο υπερδιπλασιασμός των καθαρών αποτελεσμάτων μέσα σε μία τριετία, αποτέλεσμα που αρχικά δηλώνει μία ευρωστία των εταιρειών αυτών.

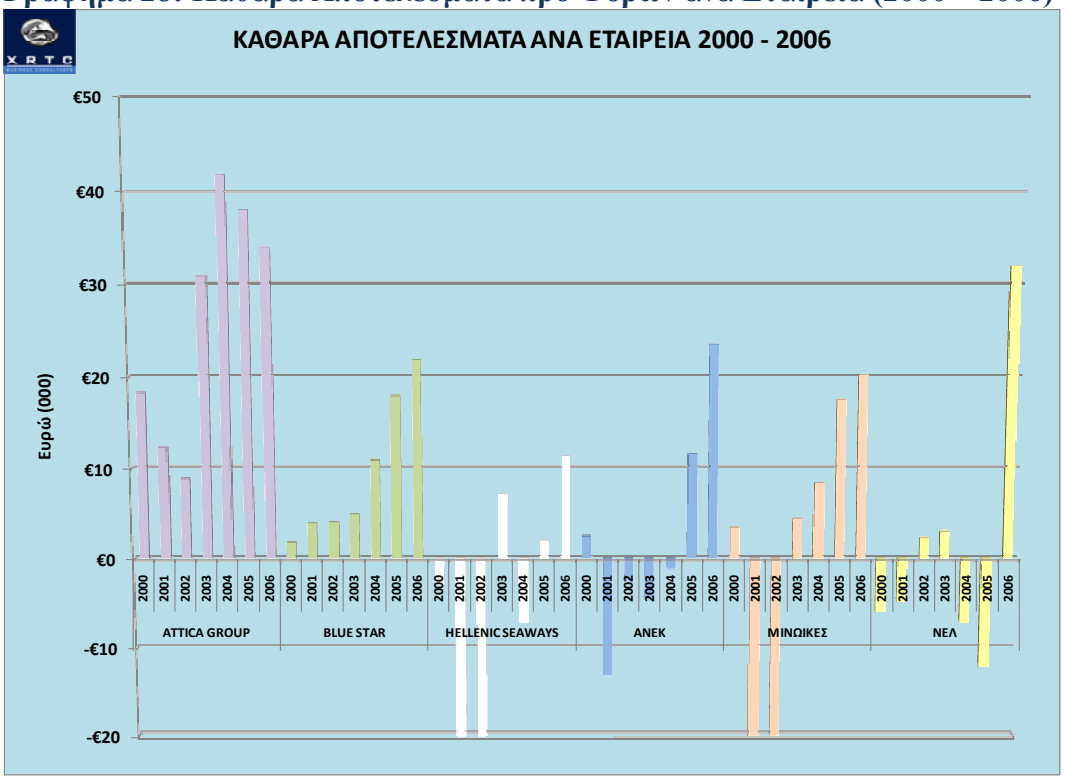
Γράφημα 27: Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων Εισηγμένων Εταιρειών (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Παρατηρώντας όμως το Γράφημα 28 όλες οι εταιρείες παρουσιάζουν σημαντική αύξηση των καθαρών τους αποτελεσμάτων με την Α.Ν.Ε.Κ. και τη Ν.Ε.Λ. να ξεχωρίζουν και μόνο την ATTICA GROUP να εμφανίζει μείωση λόγω του περιορισμού της δραστηριότητάς της (πωλήσεις πλοίων και γραμμών). Όπως γίνεται εύκολα κατανοητό τα ιδιαίτερα βελτιωμένα αποτελέσματα κυρίως των Α.Ν.Ε.Κ. και Ν.Ε.Λ συμπαρασύρουν και τα αποτελέσματα του κλάδου.

Γράφημα 28: Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων ανά Εταιρεία (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

5.5 Τραπεζικά Δάνεια

Οι αναδιαρθρώσεις των δανείων των εταιρειών αποτέλεσαν μακροχρόνια και επίπονη διαδικασία η οποία ολοκληρώθηκε. Το κοινό στοιχείο των αναδιαρθρώσεων ήταν η μείωση των δυσβάσταχτων ετησίων αποπληρωμών και η ορθολογιστικότερη αντιμετώπιση της αγοράς από τους τραπεζίτες. 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 συνεχή και άμεση συνεργασία.

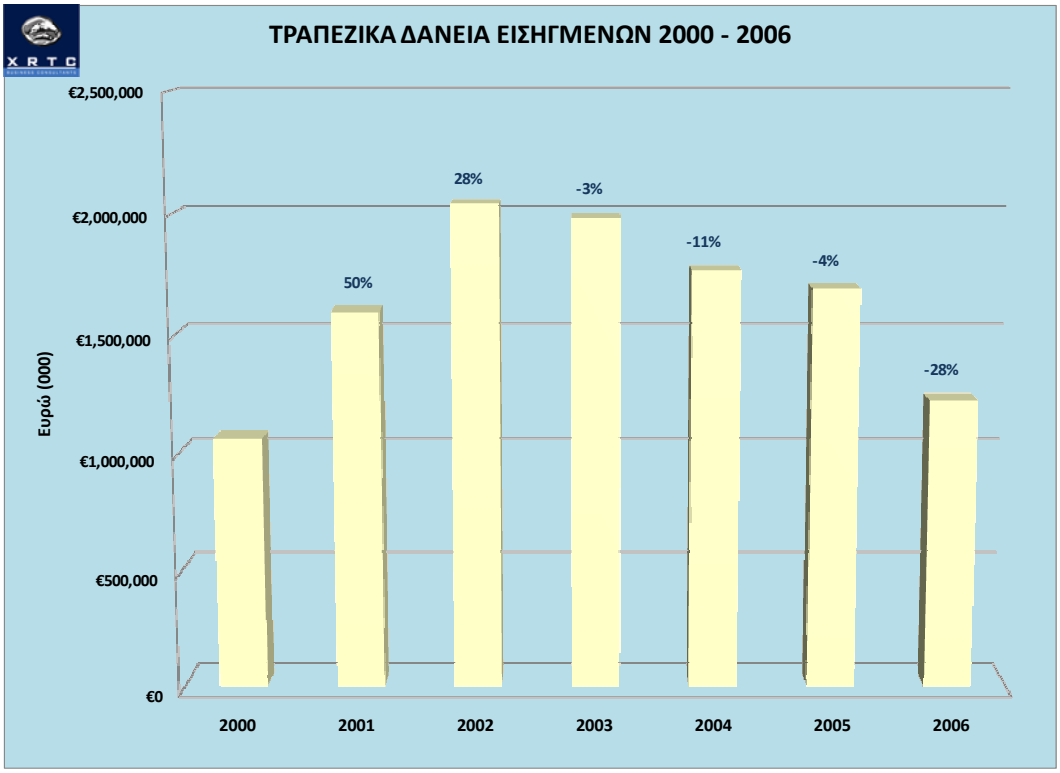
Η εν λόγω μείωση που επιτεύχθηκε οφείλεται:

- στην ομαλή αποπληρωμή των δανείων λόγω των αναδιαρθρώσεων αυτών που κατέληξαν σε πιο ρεαλιστικές δομές πληρωμών (σε σχέση με τις αρχικές υπεραισιόδοξες εκτιμήσεις αποπληρωμών)

- στην πώληση πλοίων που βοήθησαν στην μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών.

Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 29, το 2006 οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά -28% που αποτελεί τη μεγαλύτερη μείωση από το 2000 μέχρι και σήμερα.

Γράφημα 29: Τραπεζικά Δάνεια 12μήνου Εισηγμένων (2000 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι πλέον σχεδόν μοιρασμένες ανάμεσα σε ξένες και ελληνικές. Το 41% του συνόλου του δανεισμού προέρχεται από Ελληνικές τράπεζες ενώ το υπόλοιπο 59% προέρχεται από τις ξένες τράπεζες (Γράφημα 30). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά για ένα μεγάλο διάστημα ήταν εκτός των στρατηγικών επιλογών του τραπεζικού χώρου. Οι κύριοι λόγοι ήταν η καθυστέρηση των διαρθρωτικών αλλαγών του κλάδου από την πολιτεία και η μακρόχρονη περίοδος των αναδιαρθρώσεων που έκαμψε την τραπεζική πίστη.

Γράφημα 30: Χρηματοδότηση Ελληνικής Ακτοπλοΐας

Πηγή: XRTC Business Consultants

Ένα άλλο αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό είναι ότι οι τράπεζες οι οποίες έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας εν γένει όπως η RBS και η HSH απέχουν από την χρηματοδότηση της Ακτοπλοΐας. Οι κύριες ξένες τράπεζες που υποστηρίζουν την Ακτοπλοϊκής αγοράς είναι οι Natixis, KFW, J.P. Morgan, ABN Amro, Citibank, Commerzbank, Deutsche Scheffsbank, και η DVB, ενώ από τις Ελληνικές τράπεζες ξεχωρίζουν η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, η Πειραιώς, η Εμπορική και η FBB (Γράφημα 31).

Γράφημα 31: Χρηματοδότηση Ακτοπλοΐας από Ελληνικές Τράπεζες (2001-1006)

Πηγή: XRTC Business Consultants

Σημαντική είσοδο στην αγορά έκανε ο γαλλικός τραπεζικός όμιλος NATIXIS που μέσω νέων ομολογιακά δάνειων απέκτησε ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς και στήριξε νέα επενδυτικά προγράμματα των εταιρειών. Σημαντικό στοιχείο της ανάκαμψης της τραπεζικής πίστης της αγοράς είναι τέλος η σύναψη μεγάλου τραπεζικού κοινοπρακτικού δανείου ύψους 154 εκ Ευρώ για λογαριασμό της Hellenic Seaways από τις τράπεζες Natixis, Εθνική και Πειραιώς και την συμμετοχή 2 ακόμη τραπεζών.

Οι τελευταίες εξελίξεις στον χώρο της ακτοπλοΐας με τις αλλαγές των μετοχικών σχημάτων αλλά και τις προβλεπόμενες στρατηγικές αλλαγές αποτελούν σημεία έλξης του τραπεζικού συστήματος και αναμένεται νέος κύκλος μεγάλου όγκου δανεισμού στην Αγορά καθώς επίσης και μερικές νέες αναδιαρθρώσεις δανείων με σκοπό την εξομάλυνση των όρων χρηματοδότησης και την σύγκλιση αυτών με τις νέες πιο ανταγωνιστικές συνθήκες τραπεζικών δανείων.

5.6 Ανάλυση Οικονομικών Αποτελεσμάτων

Η οικονομική ανάλυση που ακολουθεί βασίζεται σε τρείς χρηματοοικονομικούς δείκτες προκειμένου να υπάρξει σύγκριση ανά εταιρία αλλά και παρουσιαστεί αξιόπιστα και διαχρονικά η χρηματοοικονομική εξέλιξη της πορείας της αγοράς στο σύνολό της. Οι τρεις δείκτες που χρησιμοποιούνται στην παρούσα ανάλυση είναι:

- ο δείκτης υποχρεώσεων προς ιδία κεφάλαια
- ο δείκτης περιθωρίου κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA margin)
- ο κύκλος εργασιών

Σύνολο αγοράς (συγκεντρωτικά αποτελέσματα των πέντε εισηγμένων εταιριών):

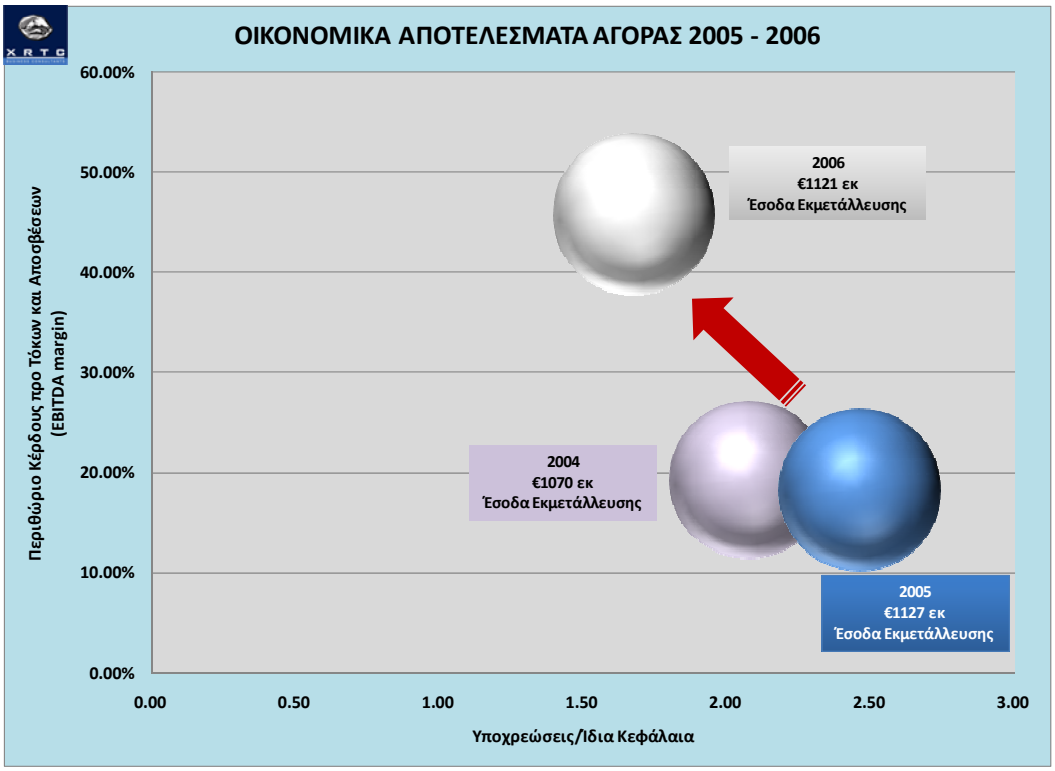
Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 30 η εικόνα της αγοράς δείχνει σημαντικά βελτιωμένη: διαπιστώνεται οριακή μείωση του κύκλου εργασιών (-0,5%) για το σύνολο του τζίρου εργασιών και των πέντε εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιριών αλλά διακρίνεται ευκρινώς η αισθητή βελτίωση του δείκτη περιθωρίου κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων (από 18,3% στο 45,8%) αντανακλώντας την «εξυγίανση» της αγοράς μέσω της απελευθέρωσης των ναύλων από την μια αλλά και την επιχειρησιακή βελτιστοποίηση των εταιριών μέσω υψηλότερων συντελεστών πληρότητας (λιγότερα πλοία σε λειτουργία – αύξηση κίνησης ανά χρονιά).

Τέλος αξιοσημείωτη είναι και η μείωση του δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς το σύνολο των υποχρεώσεων (από 2,5 στο 1,7) αντανακλώντας την μείωση του τραπεζικού δανεισμού του συνόλου των εταιριών λόγω:

- της ομαλής εξυπηρέτησης των δανείων για την κάθε μια εταιρία ξεχωριστά,
- της διαγραφής μεγάλου ποσού χρέους για την ΝΕΛ στην χρονιά που πέρασε,
- της πώλησης πλοίων και αποπληρωμή των δανείων αυτών.

Στο Γράφημα 32 φαίνεται καθαρά η θετική εξέλιξη της πορείας του κλάδου μέσω τόσο της «εξυγίανσης» του θεσμικού πλαισίου αλλά όσο και μέσω της αναβάθμισης της επιχειρησιακής αλλά και οικονομικής διαχείρισης των ίδιων των εταιριών.

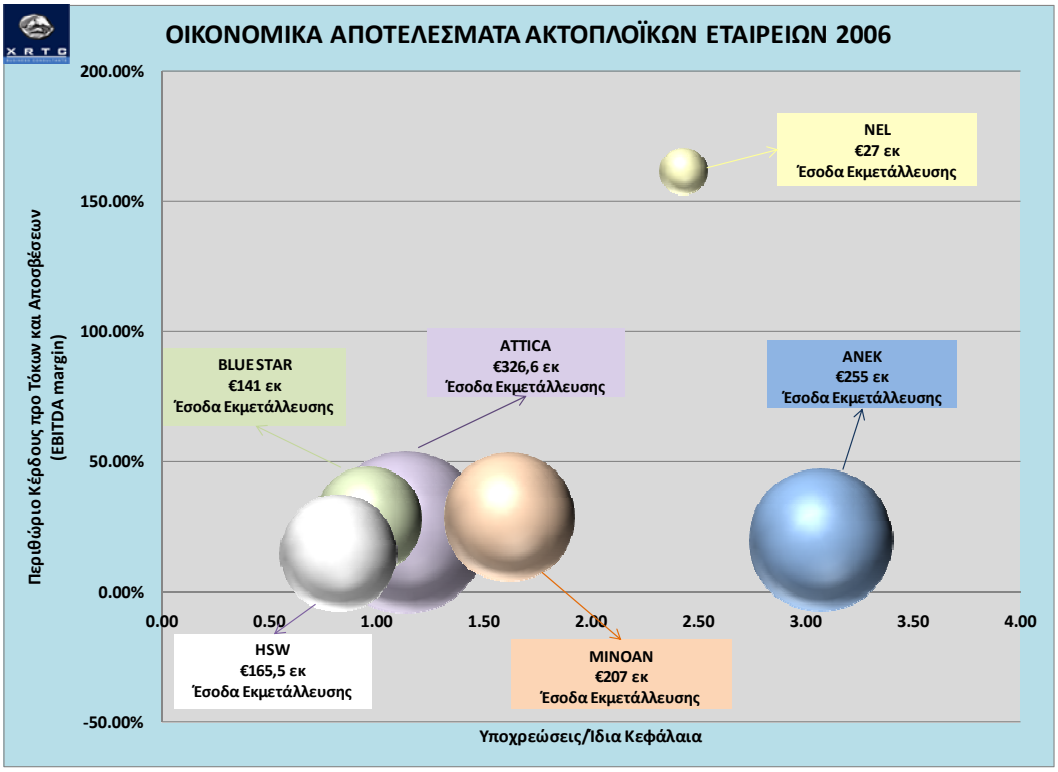
Γράφημα 32: Οικονομική Ανάλυση Εισηγμένων και HSW (2004 – 2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Αναλύοντας την αγορά ανά εταιρεία παρατηρείται ότι το 2006 η ΝΕΛ παρουσιάζει να έχει τον υψηλότερο δείκτη περιθωρίου κέρδους (162%) και τον δεύτερο καλύτερο δείκτη υποχρεώσεων προς δανειακά κεφάλαια (2,43) μετά την ΑΝΕΚ, έχοντας τον μικρότερο κύκλο εργασιών. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι τα 4/6 των εταιρειών (ATTICA GROUP, BLUE STAR, ΜΙΝΩΪΚΕΣ και HELLENIC SEAWAYS) τοποθετούνται στο νοτιοδυτικό άκρο όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 33 γεγονός που επιβεβαιώνει την

Γράφημα 33: Οικονομική Ανάλυση ανά Εταιρεία (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

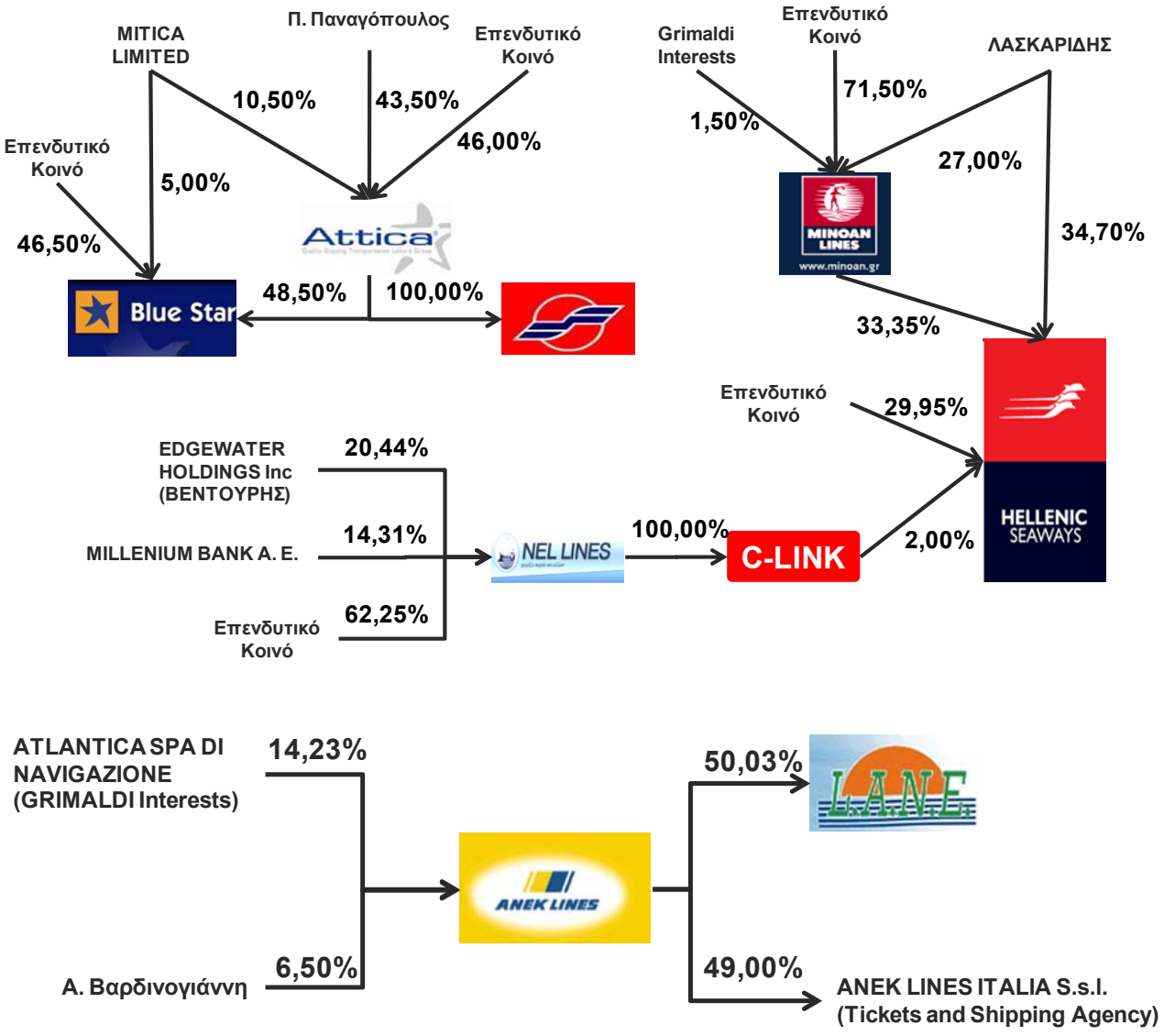
6 Παρουσίαση Μετοχικής Σύνθεσης και Χαρακτηριστικά Κλάδου

Οι αλλαγές που συντελέστηκαν στη μετοχική σύνθεση των εταιρειών το 2006 είναι σημαντικές τόσο σε ποσοστά όσο σε ουσία. Η αύξηση της συμμετοχής του κ.κ. Π. Λασκαρίδη στη μετοχική σύνθεση της HELLENIC SEAWAYS φτάνοντας το 34,7%, η παράλληλη πώληση της συνολικής θέσης της HELLENIC SEAWAYS από την ATTICA GROUP και η εξαγορά του συνόλου της C-LINK από τη ΝΕΛ αποτελούν τις κύριες κινήσεις που έλαβαν χώρα μέσα στο 2006. Οι εξελίξεις βέβαια συνεχίζονται μέχρι και σήμερα αφού μέσα στο 2007 ο κ.κ. Π. Λασκαρίδης εξαγόρασε από τον κ. Παναγόπουλο το σύνολο της θέσης της ATTICA GROUP στις ΜΙΝΩΪΚΕΣ κατέχοντας πλέον το 27,0% των ΜΙΝΩΪΚΩΝ και ο όμιλος GRIMALDI αγόρασε το 14,23% της ΑΝΕΚ κατά τη διάρκεια της αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου. Η είσοδος νέων επενδυτών στο χώρο οφείλετε στην απελευθέρωση του κλάδου και στην θετική πορεία των τελευταίων ετών από όλες τις εταιρείες στους τομείς οργάνωσης και διαχείρισης αυτών.

Βέβαια αξίζει να επισημανθεί η «αμυντική» στρατηγική που ακολουθεί σε σχέση με τους ανταγωνιστές της ο παραδοσιακός «επιθετικός παίχτης», η ATTICA GROUP, τόσο μέσω της πώλησης πακέτων μετοχών Ελληνικών ακτοπλοϊκών (11,6% της Hellenic Seaways), όσο και μέσω της σταδιακής εξόδου από τις αγορές τις Βόρειας Ευρώπης μέσω της πώλησης πλοίων και γραμμών. Η συνολική εικόνα της αγοράς παρουσιάζεται στο Γράφημα 34.

Στον Πίνακα 1 συνοψίζονται τα κύρια χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος της ακτοπλοϊκής αγοράς μέσω των δυνάμεων και αδυναμιών του κλάδου όσο και μέσω των ευκαιριών και απειλών που πηγάζουν από το εξωτερικό περιβάλλον (S.W.O.T. Analysis).

Γράφημα 34: Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης (2006)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Πίνακας 1: Ανάλυση Περιβάλλοντος (S.W.OT. Analysis) 2006

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
• Ποιοτική Διοίκηση • Ανανέωση στόλου • Ομαλές τραπεζικές σχέσεις • Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων • Εξορθολογισμός λειτουργιών • Υψηλή πληρότητα σε ορισμένες γραμμές της Ελληνικής αγοράς • Ήρεμο κοινωνικοπολιτικό περιβάλλον.	• Υψηλός μέσος όρος ηλικίας στόλου στην Ελληνική αγορά • Χαμηλή πληρότητα σε ορισμένες γραμμές της Ελληνικής αγοράς λόγω υπερπροσφοράς πλοίων • Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών • Πολυφωνία και καθυστερήσεις στο σύστημα επιδοτήσεων.
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	**ΑΠΕΙΛΕΣ**
• Είσοδος στρατηγικών επενδυτών • Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, Συνενώσεις και συνέργιες. • Σταδιακή υποστήριξη στην αναβάθμιση λιμενικών υποδομών • Εξωστρέφεια Ελληνικών εταιρειών- Δημιουργία νέων γραμμών σε Ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο από Ελληνικές εταιρείες • Ανάγκη νέων επενδύσεων • Νέα πακέτα επιδοτήσεων από ΕΕ και Ελληνικό Δημόσιο αποτελούν κίνητρα για νέες επενδύσεις • Ανάκαμψη τραπεζικής πίστης στη αγορά	• Καθυστέρηση στην χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον • Ελλιπής υποδομή σε κύρια και περιφερειακά λιμάνια • Έλλειψη πλοίων και ναυπηγικών κλινών στην διεθνή αγορά • Κόστος καυσίμων • Εποχικότητα • Αυξανόμενος ανταγωνισμός

Πηγή: XRTC Business Consultants

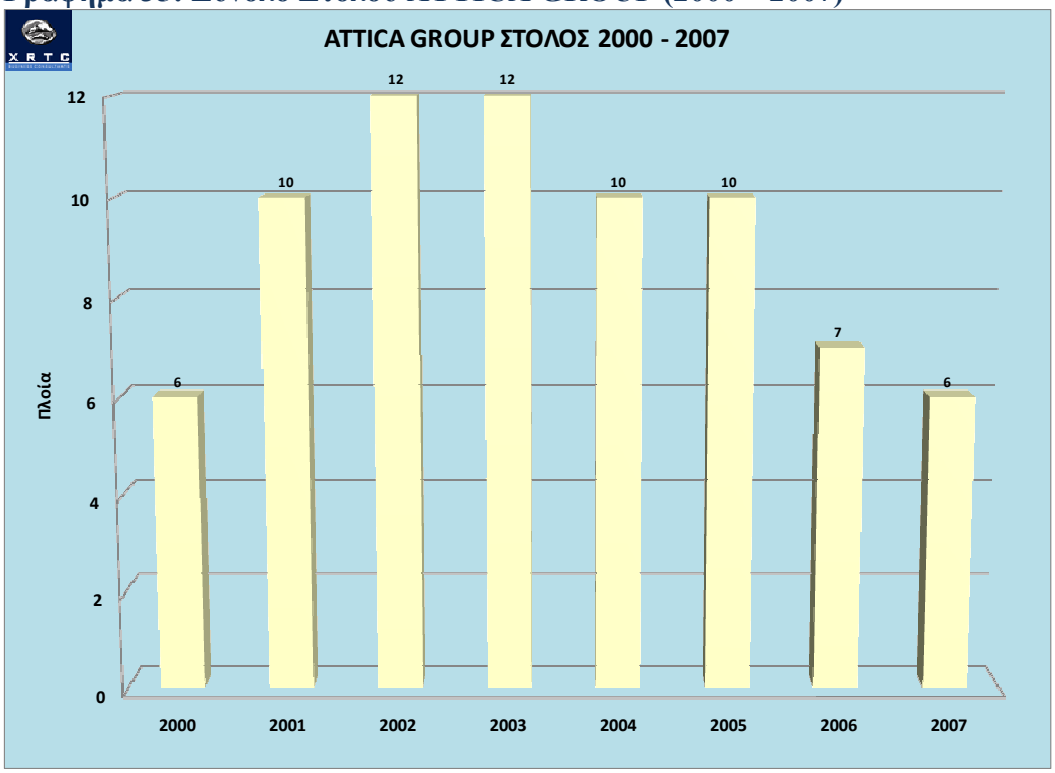
7 Ανάλυση ανά Εταιρία

Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στα βασικά χαρακτηριστικά της κάθε εταιρείας ξεχωριστά (ATTICA GROUP, BLUE STAR, HELLENIC SEAWAYS, ΜΙΝΩΪΚΕΣ, ΑΝΕΚ, ΝΕΛ) δίνοντας έμφαση σε μεγέθη χρηματοοικονομικά και στατιστικά (μεταφορικό έργο).

7.1 ATTICA GROUP

Το 2006 η εταιρεία περιόρισε το στόλο της στα επτά πλοία (Γράφημα 35) μετά από την πώληση των SUPERFAST VII, VIII και IX που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή της Βαλτικής και του SUPERFAST (X) το οποίο δραστηριοποιείτο στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας (η πώληση ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2007). Η έξοδος του ομίλου από τις δύο αυτές αγορές ήταν επιτυχής αφού τα ποσά εκποιήσεων ήταν ικανοποιητικότατα αφήνοντας σημαντικά κέρδη στον όμιλο. Η συρρίκνωση του στόλου καθιστά την εταιρεία πιο ευέλικτη σε νέες επενδύσεις αλλά και σε συγχωνεύσεις επιθετικού η αμυντικού χαρακτήρα.

Γράφημα 35: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 2 σήμερα η εταιρεία έχει στην κατοχή της έξι πλοία από τα οποία τέσσερα είναι τύπου RO-PAX και δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και δύο είναι τύπου RO-RO και δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Βαλτικής.

Πίνακας 2: Στόλος ATTICA GROUP 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-RO	2	ΒΑΛΤΙΚΗ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Διαπιστώνουμε την μείωση των καθαρών αποτελεσμάτων (-10%) και EBITDA (-28%) λόγω:

- της εξόδου από τις αγορές δραστηριοποίησης έχοντας ως αποτέλεσμα τη μείωση του κύκλου εργασιών κατά -15% στην περιοχή αλλά και μείωση του μεταφορικού έργου επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών, με αντίστοιχα ποσοστά -28%, -31% και -38% όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 3,

- της αύξησης της τιμής του πετρελαίου η οποία επιβάρυνε τα λειτουργικά έξοδα κατά 22%.

Σε επίπεδο κερδοφορίας θετικά επηρέασαν τα αποτελέσματα μετά από φόρους οι εξής παράγοντες:

- Πώληση μετοχών της HELLENIC SEAWAYS (κέρδος €6,5 εκατομμύρια)

- Πώληση τριών πλοίων SUPERFAST VII, SUPERFAST VIII και SUPERFAST IX (κέρδος €12 εκατομμύρια)

- Πώληση πλοίων SEAJET 2, Πάτμος και Ρόδος τα οποία ανήκουν στη θυγατρική BLUE STAR (κέρδος €1,3 εκατομμύρια)

Πίνακας 3: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2005 – 2006)

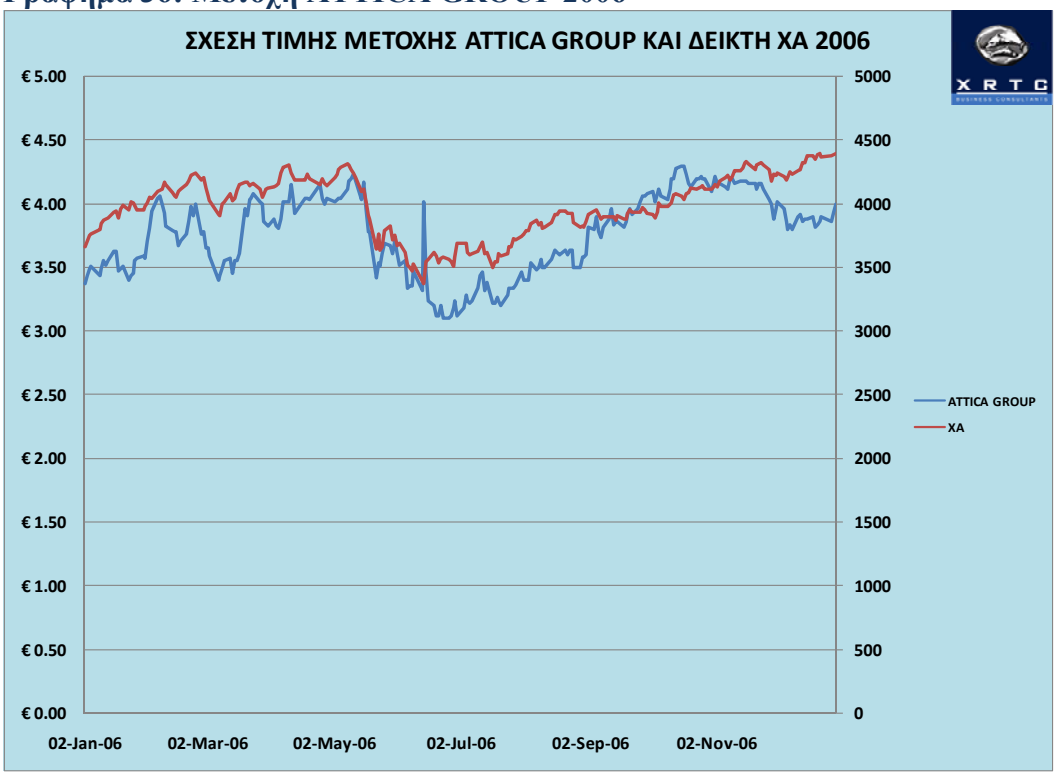
	2005	2006	Δ%
Στόλος	10	7	-30,00%
Κίνηση Επιβατών	888.863	638.764	-28,14%
Κίνηση Αυτοκινήτων	209.360	142.911	-31,74%
Κίνηση Φορτηγών	216.302	133.929	-38,08%
Κύκλος Εργασιών	€ 385.118.000	€ 326.597.000	-15,20%
EBITDA	€ 99.104.000	€ 71.530.000	-27,82%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 38.061.000	€ 34.027.000	-10,60%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας απόφαση ήταν η ρευστοποίηση του συνόλου της θέσης που είχε ο όμιλος στη HELLENIC SEAWAYS η οποία και απέφερε κέρδη της τάξεως των €6,5 εκατομμυρίων. Όσον αφορά την τιμή της μετοχής της ATTICA GROUP αυτή παρουσιάζει μία διακύμανση κατά την περίοδο 01.01.2006 έως 31.12.2006 μεταξύ των €3,00 και €4,30 περίπου όπως φαίνεται στο Γράφημα

36. Η τιμή της μετοχής στην αρχή του έτους κυμαινόταν γύρω στα €3,50 παρουσιάζοντας μια αύξηση κοντά στα €4,00 μέχρι τα μέσα του έτους η οποία κατά κύριο λόγο οφειλόταν στα αποτελέσματα των στρατηγικών κινήσεων της εταιρείας. Παρά την κάμψη που παρουσίασε μετά τα μέσα του έτους έχοντας ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση της τιμής κοντά στα €3,00 εμφάνισε ανοδικές τάσεις από τα μέσα Ιούλη φτάνοντας κοντά στα €4,00 στο τέλος του έτους.

Γράφημα 36: Μετοχή ATTICA GROUP 2006

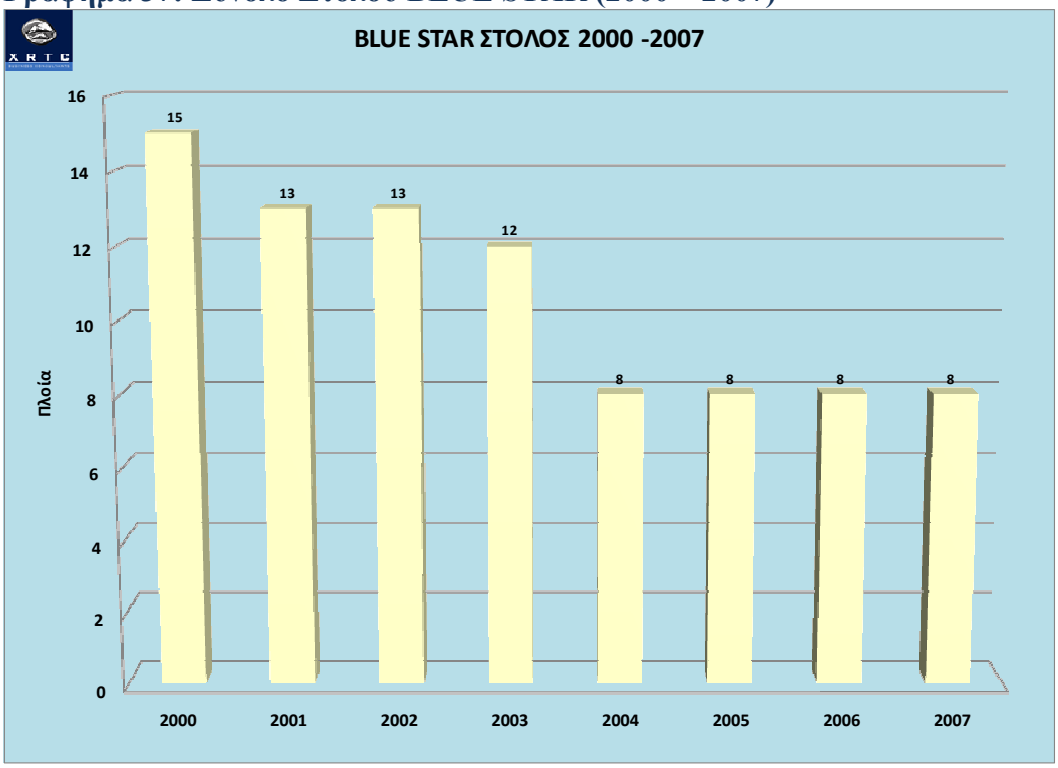


Πηγή: http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp

7.2 BLUE STAR

Το 2006 η BLUE STAR συνεχίζει το στρατηγικό της σχεδιασμό, ο οποίος ξεκίνησε το 2000 και εστιάζει στην ανανέωση του στόλου της, με την πώληση του επιβατηγού – καταμαράν SEAJET 2 και την απόκτηση του συνόλου του στόλου τριών πλοίων της ΔΑΝΕ από τα οποία τελικά κράτησε το Ε/Γ – Ο/Γ ΔΙΑΓΟΡΑΣ για το οποίο εξέδωσε κοινό ομολογιακό δάνειο ύψους €10 εκατομμυρίων, και πούλησε τα δύο παλαιότερα (Ε/Γ – Ο/Γ ΠΑΤΜΟΣ και Ε/Γ – Ο/Γ ΡΟΔΟΣ). Σήμερα ο στόλος της αριθμοί τα οκτώ πλοία (Γράφημα 37) με μέσο όρος ηλικίας τα 11 έτη.

Γράφημα 37: Σύνολο Στόλου BLUE STAR (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Τα οκτώ πλοία είναι όλα τύπου RO-PAX και δραστηριοποιούνται στις περιοχές της Αδριατικής της Βόρειας Θάλασσας, των Κυκλάδων και στα Δωδεκάνησα, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 4. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι είναι η πρώτη φορά που η BLUE STAR καλύπτει ανάγκες της μητρικής εταιρεία ATTICA GROUP στην Βόρεια Ευρώπη με το πλοίο BLUE STAR 1. Επίσης η δρομολόγηση του πλοίου ΔΙΑΓΟΡΑΣ ενίσχυσε την παρουσία της εταιρείας περαιτέρω στα Δωδεκάνησα προσφέροντας πλέον καθημερινές υπηρεσίες με δύο πλοία.

Πίνακας 4: Στόλος BLUE STAR 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	4	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	2	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	1	ΑΔΡΑΤΙΚΗ
RO-PAX	1	ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 5 τόσο οι κινήσεις ορθολογισμού που σχετίζονται με την παραγωγικότερη αξιοποίηση του στόλου σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων και με το πλήθος των δρομολογίων αυτών, όσο και η αύξηση του μεταφορικού έργου αυτοκινήτων και κυρίως των φορτηγών (+16%), έχουν επιφέρει αισθητά καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για την εταιρεία. Τόσο το EBITDA όσο και τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων έχουν βελτιωθεί με αντίστοιχα

ποσοστά +8,5% και +22% περίπου παρά την αισθητή επιβάρυνση από το κόστος των καυσίμων – λιπαντικών (+22%). Σημειώνουμε ότι στη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων συντέλεσαν επίσης η μείωση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων και ο περιορισμός των δαπανών διοίκησης και διάθεσης σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2005.

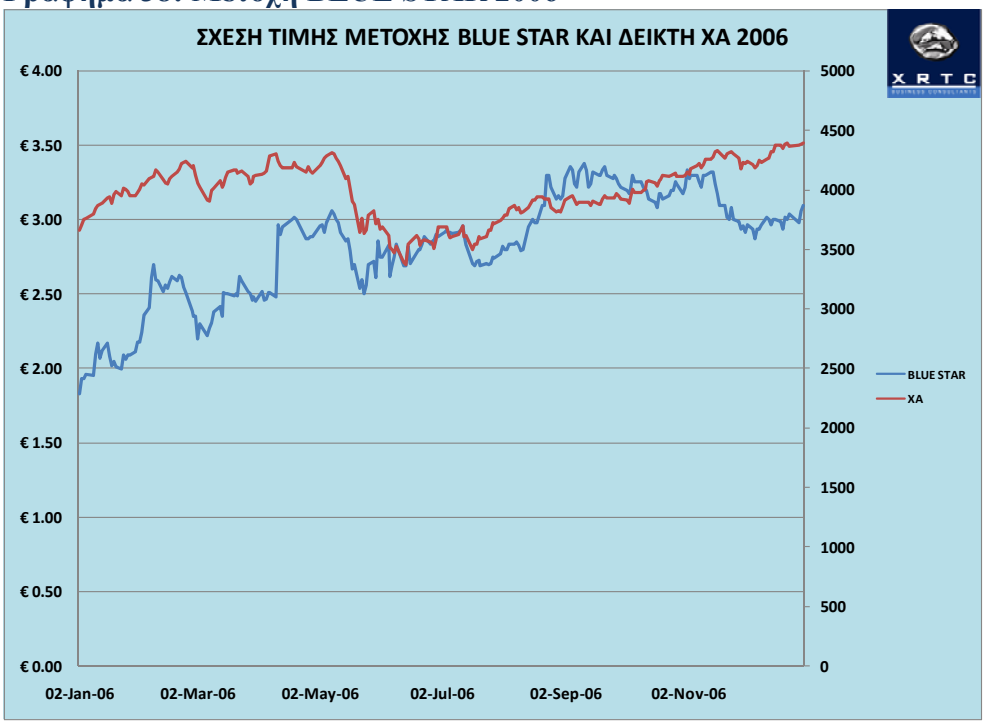
Πίνακας 5: Βασικοί Δείκτες BLUE STAR (2005 – 2006)

	2005	2006	Δ%
Στόλος	8	8	0,00%
Κίνηση Επιβατών	3.478.082	3.351.170	-3,65%
Κίνηση Αυτοκινήτων	422.975	425.662	0,64%
Κίνηση Φορτηγών	123.079	143.042	16,22%
Κύκλος Εργασιών	€ 133.379.000	€ 141.160.000	5,83%
EBITDA	€ 37.641.000	€ 40.835.000	8,49%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 18.016.000	€ 21.967.000	21,93%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Όσον αφορά την τιμή της μετοχής της BLUE STAR αυτή παρουσιάζει συνεχόμενα αυξητική τάση κατά τη διάρκεια του 2006 όπως φαίνεται στο Γράφημα 38. Η τιμή της ξεκινώντας από τα €1,80 στην αρχή του έτους, πλησίασε τα €3,30 στο τέλος Σεπτεμβρίου επιτυγχάνοντας μία αύξηση της απόδοσής της, της τάξεως του 83% περίπου.

Γράφημα 38: Μετοχή BLUE STAR 2006



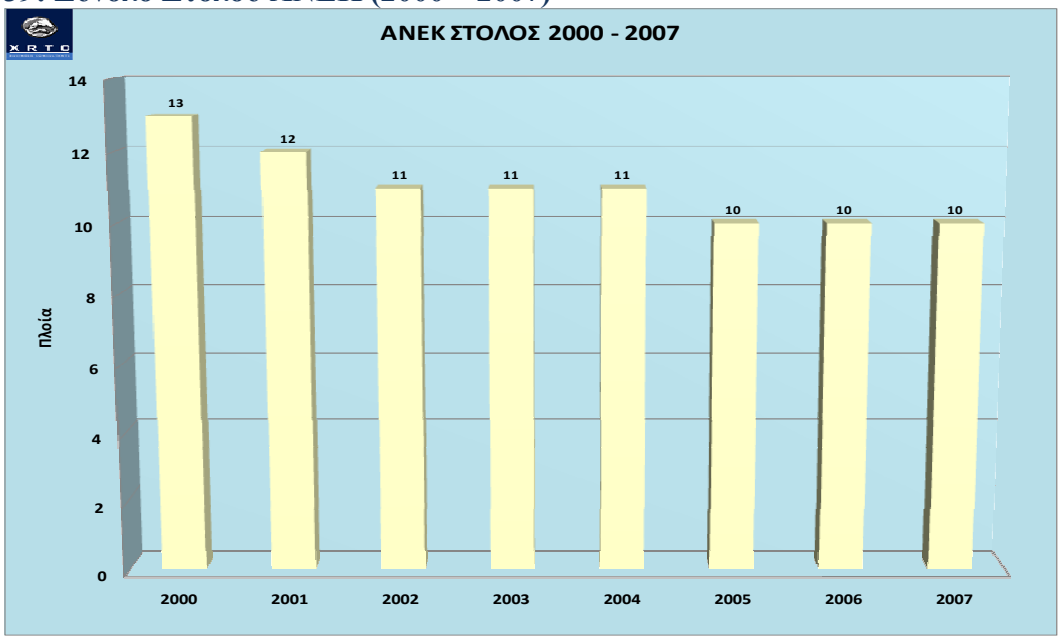
Πηγή: http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp

Η ορθή και εκσυγχρονιστική στρατηγική καθώς επίσης και οι επενδυτικές επιλογές της Blue Star Ferries απέδειξαν στους ανταγωνιστές της, τους ρυθμιστές της αγοράς, τους επενδυτές και τους χρηματοδότες ότι η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είναι ένας σοβαρός κλάδος επενδύσεων. Η εταιρεία πλέον βρίσκεται σε θέση επιλογής διαφορετικών επενδυτικών στρατηγικών ανάμεσα σε νέες επενδύσεις σε πλοία και εξαγορές η συγχωνεύσεις με άλλες εταιρείες Ελληνικές η ευρωπαϊκές. Σίγουρα αποτελεί πόλο έλξης επενδυτών με σκοπό την ανάπτυξη διεθνών και όχι μόνο ελληνικών συνεργιών.

7.3 ΑΝΕΚ

Η πώληση του Ε/Γ – Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ το 2006 βελτίωσε ελαφρός τον μέσο όρο ηλικίας του στόλου της εταιρείας ο οποίος όμως είναι από τους υψηλότερους του κλάδου προσεγγίζοντας τα 20 έτη. Η διαχρονική εξέλιξη του στόλου παρουσιάζεται στο Γράφημα 39.

Γράφημα 39: Σύνολο Στόλου ΑΝΕΚ (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Σήμερα η εταιρεία έχει στην κατοχή της δέκα πλοία, όλα τύπου RO-PAX, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 6, από τα οποία πέντε δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής, τέσσερα στην Κρήτη και ένα (ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ) είναι ναυλωμένο στην Τυνησιακή εταιρεία COTAVAN.

Πίνακας 6: Στόλος ΑΝΕΚ 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	5	ΑΔΡΑΤΙΚΗ
RO-PAX	4	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	1	ΝΑΥΛΩΣΗ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 7 τόσο οι κινήσεις ορθολογισμού που σχετίζονται με την βελτιστοποίηση αξιοποίησης του στόλου σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων και με το πλήθος των δρομολογίων αυτών, έχουν επιφέρει αισθητά καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για την εταιρεία. Τόσο το EBITDA όσο και τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων έχουν βελτιωθεί εντυπωσιακά με αντίστοιχα ποσοστά +30,41% και +102,98% παρά την αισθητή επιβάρυνση από το κόστος των καυσίμων – λιπαντικών (+17,5%).

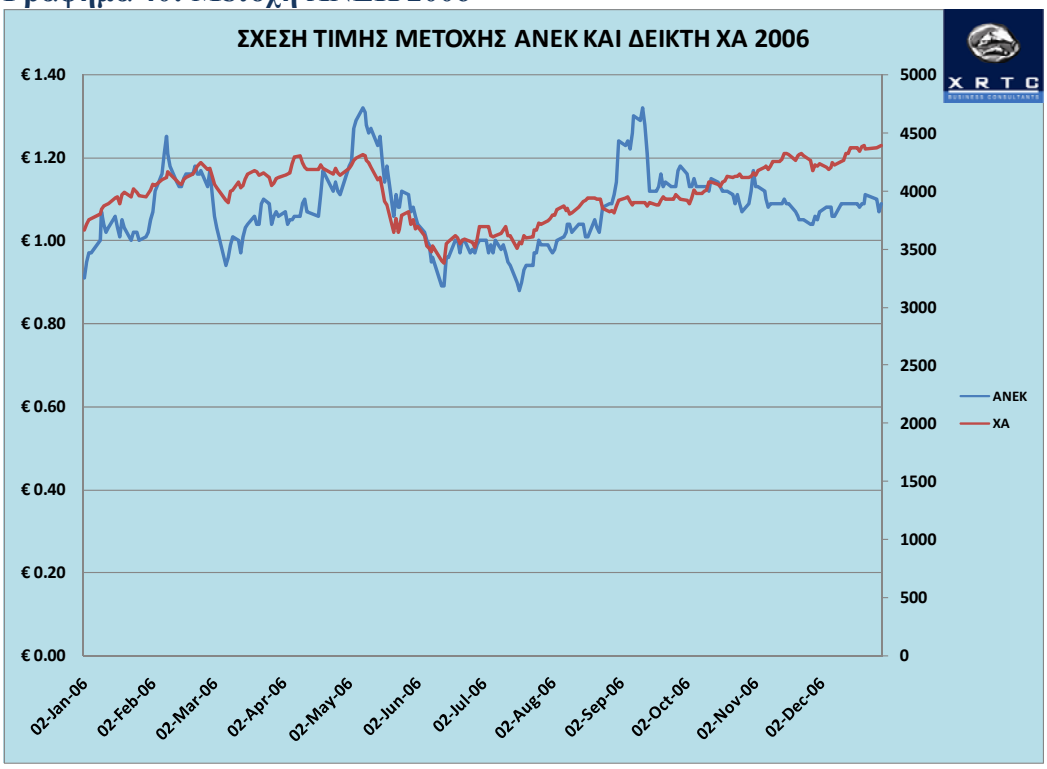
Πίνακας 7: Βασικοί Δείκτες ΑΝΕΚ (2005 – 2006)

	2005	2006	Δ%
Στόλος	10	10	0,00%
Κίνηση Επιβατών	1.938.000	1.870.000	-3,51%
Κίνηση Αυτοκινήτων	572.000	570.000	-0.35%
Κίνηση Φορτηγών	217.000	217.000	0,00%
Κύκλος Εργασιών	€ 223.958.000	€ 254.718.000	13,73%
EBITDA	€ 40.203.000	€ 52.430.000	30,41%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 11.603.000	€ 23.541.000	10,89%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η τιμή της μετοχής της ΑΝΕΚ παρουσιάζει ιδιαίτερη συσχέτιση με το δείκτη του Χ.Α. καθώς όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 40, δείχνει να ακολουθεί την πορεία και τις διακυμάνσεις αυτού. Η αξία της ήταν λιγότερο από €1,00 στην αρχή του έτους, πλησιάζοντας τα €1,30 στα μέσα Σεπτεμβρίου χωρίς όμως να καταφέρει να ξεπεράσει τα €1,35. Η εταιρεία μέσα στο 2007 πραγματοποίησε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά €101,5 εκατομμύρια με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ανταγωνιστικής της θέσης μέσω επενδύσεων σε νέο στόλο, ανάπτυξη του δικτύου πωλήσεων, αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ορθολογικής διαχείρισης του λειτουργικού κόστους. Μέσω αυτής της αύξησης η ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE, συμφερόντων GRIMALDI, απόκτησε το 14.23% του μετοχικού κεφαλαίου και η οικογένεια Βαρδινογιάννη αύξησε την θέση της στο 6,5%.

Γράφημα 40: Μετοχή ΑΝΕΚ 2006



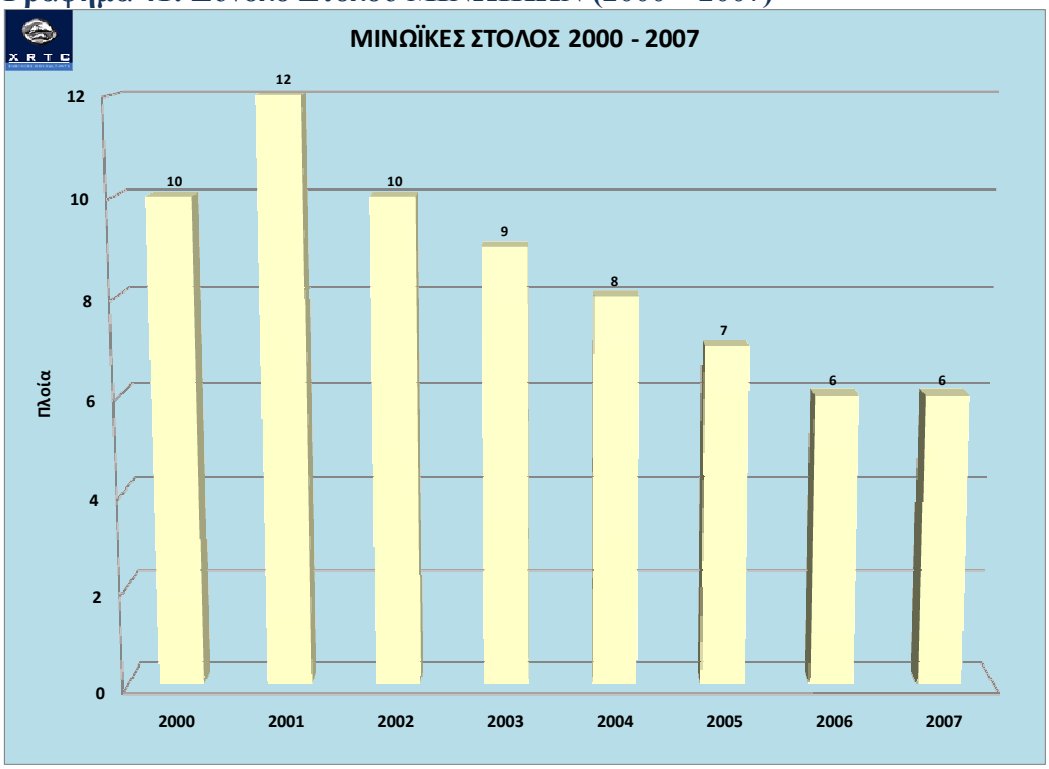
Πηγή: http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp

Η ΑΝΕΚ αναμένεται να διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο για νέες επενδύσεις λαμβανομένου υπ'όψιν των νέων οικονομικών συνθηκών που απορρέουν από την αύξηση κεφαλαίου καθώς επίσης και την αναγκαιότητα ανανέωσης του στόλου. Η παρουσία του ώριμου και δυναμικού στρατηγικού εταίρου αφήνει πολλά περιθώρια αλλαγής στρατηγικών αποφάσεων που πιθανόν να συνδεθούν με την αναγκαιότητα ανάπτυξης των θαλασσίων διαδρόμων στην Μεσόγειο θάλασσα.

7.4 ΜΙΝΩΪΚΕΣ

Η εταιρεία κατέχει τον νεότερο μέσο όρο ηλικίας στόλο του κλάδου, έξη έτη. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 41 διαχειρίζεται έξι πλοία τα οποία δραστηριοποιούντα στην περιοχή της Αδριατικής και του Αιγαίου. Μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 2006 στον ενεργό στόλο υπήρχε και το Ε/Γ – Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ το οποίο και πουλήθηκε σε εταιρεία Ιταλικών συμφερόντων.

Γράφημα 41: Σύνολο Στόλου ΜΙΝΩΪΚΩΝ (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

[illegible] RO-PAX, [illegible] 8. [illegible] 8: [illegible] 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	2	ΚΡΗΤΗ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 9, τόσο τα αποτελέσματα EBITDA όσο και τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων παρουσίασαν αύξηση +9,14% και +12,9% αντιστοίχως σε σχέση με το 2005 παρά τη μόλις 1% αύξηση του κύκλου εργασιών και την επιβάρυνση του κόστους καυσίμων κατά +15%. Η αύξηση των καυσίμων επιβάρυνε και το κόστος πωληθέντων το οποίο αυξήθηκε κατά +6,1% σε σχέση με το 2005 και έφτασε τα €128,95 εκατομμύρια.

Η βελτίωση αυτή των αποτελεσμάτων οφείλεται στην μείωση του κόστους λειτουργίας μέσω της μείωσης των δρομολογίων κυρίως στην περιοχή της Αδριατικής, στην πώληση του πλοίου Ε/Γ – Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ καθώς και στα καθαρά κέρδη της θυγατρικής της HELLENIC SEAWAYS τα οποία ανήλθαν στα €10,14 εκατομμύρια, της οποίας κατέχει το 33,35%.

Πίνακας 9: Βασικοί Δείκτες ΜΙΝΩΪΚΩΝ (2005 – 2006)

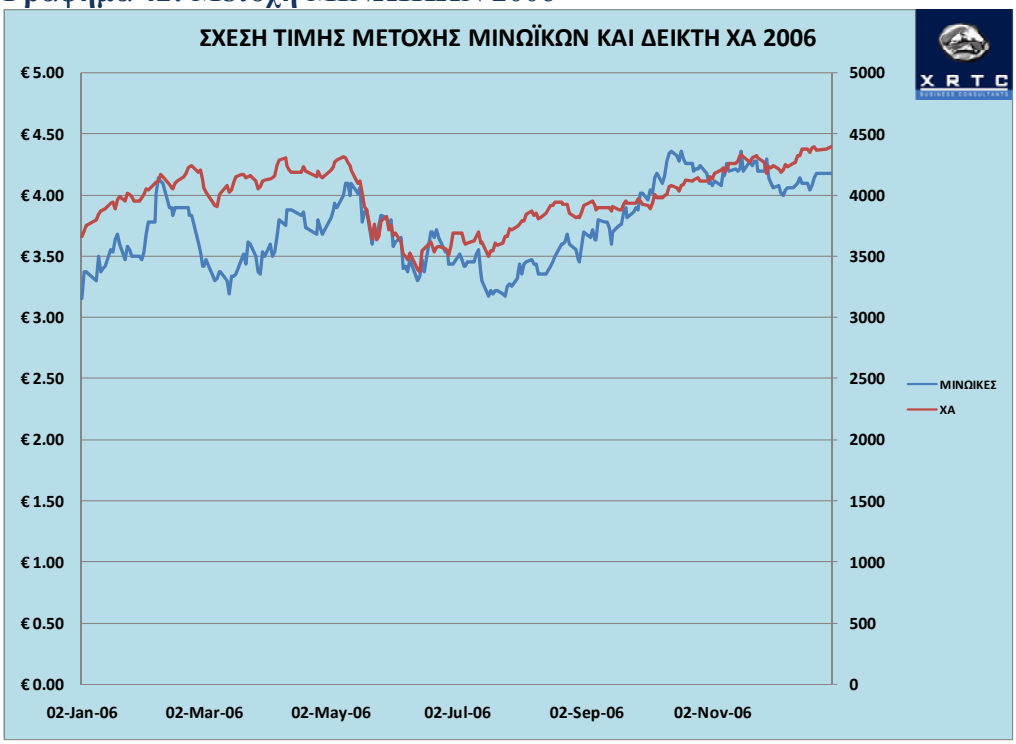
	2005	2006	Δ%
Στόλος	7	6	-16,67%
Κίνηση Επιβατών	1.531.479	1.549.000	1,13%
Κίνηση Αυτοκινήτων	278.099	280.000	0,68%
Κίνηση Φορτηγών	151.675	157.000	3,39%
Κύκλος Εργασιών	€ 204.808.782	€ 206.891.038	1,01%
EBITDA	€ 55.781.495	€ 61.393.830	9,14%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 17.610.718	€ 20.237.367	12,98%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Σημαντική ήταν και η μείωση κατά -20% του τραπεζικού δανεισμού της εταιρίας η οποία οφείλεται στην αποπληρωμή χρεολυσίων και την εξόφληση του δανείου από την πώληση του Ε/Γ – Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ.

Η τιμή της μετοχής των ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ παρουσιάζει ιδιαίτερη συσχέτιση με το δείκτη του Χ.Α. καθώς όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 42, δείχνει να ακολουθεί την πορεία και τις διακυμάνσεις του. Η μετοχή ξεκίνησε να διαπραγματεύεται περίπου στα €3,16 στην αρχή του έτους, ξεπερνώντας τα €4,00 δύο φορές κατά τη διάρκεια του 2006 κλείνοντας πάνω από τα €4,00 στο τέλος του έτους.

Γράφημα 42: Μετοχή ΜΙΝΩΪΚΩΝ 2006



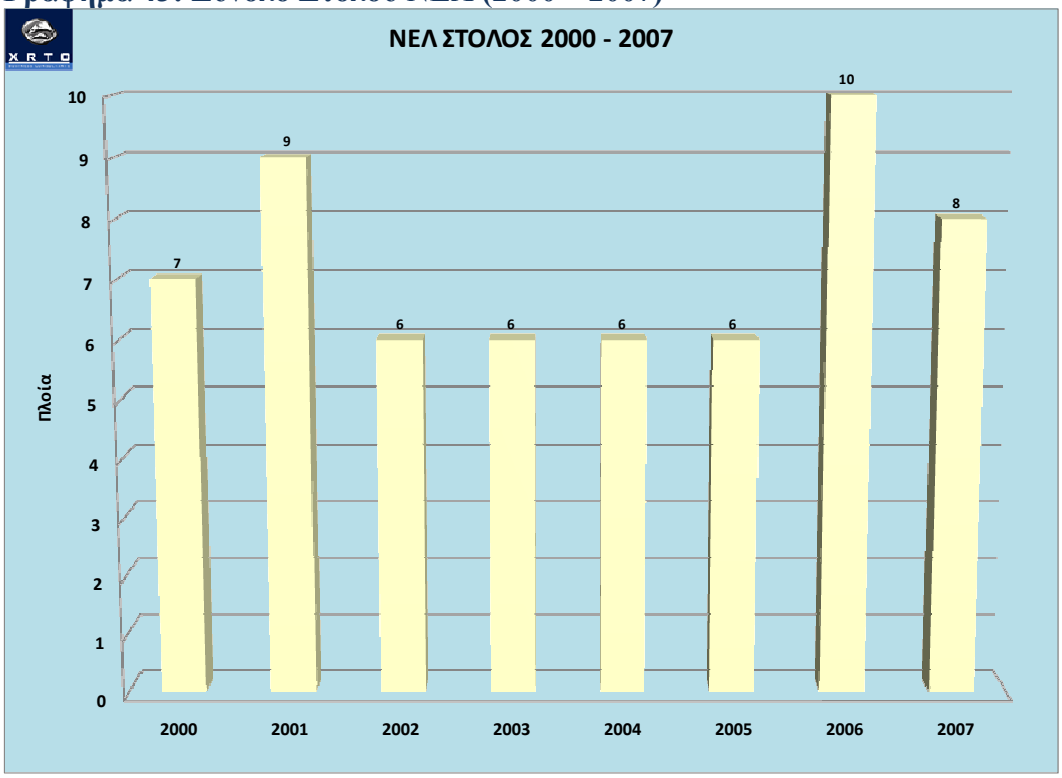
Πηγή: http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp

Οι νέες εξελίξεις με την είσοδο στρατηγικού επενδυτή και μεγαλομετόχου στην εταιρεία αναμένεται ότι θα αποφέρει σημαντικές αλλαγές στην στρατηγική των Μινωικών Γραμμών στο άμεσο μέλλον. Η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων μέσω και της μείωσης του τραπεζικού δανεισμού, δίνουν τη δυνατότητα στην αποτελεσματική διαχειριστική ομάδα της εταιρείας για ένα νέο δυναμικό ξεκίνημα αποφεύγοντας μάταιες επενδύσεις του παρελθόντος εκμεταλλευόμενοι το μέγεθος και την θέση της εταιρείας στον ελληνικό αλλά και ευρωπαϊκό χώρο.

7.5 ΝΕΛ

Μέσω της εξαγοράς της C-LINK το 2006 η ΝΕΛ αύξησε τον στόλο της σε δέκα πλοία (Γράφημα 43). Κατά τη διάρκεια του 2006 τα πλοία ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι και ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ δεν εκτέλεσαν καθόλου δρομολόγια ενώ το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ εκτέλεσε περιορισμένα δρομολόγια προς το τέλος της καλοκαιρινής περιόδου.

Γράφημα 43: Σύνολο Στόλου ΝΕΛ (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Σήμερα ο στόλος της έχει περιοριστεί στα οκτώ πλοία καθώς το Μάρτιο του 2007 υπεγράφη προσύμφωνο πώλησης των ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ, ιδιοκτησίας ΝΕΛ και C-LINK αντίστοιχα με τον σημερινό στόλο να αποτελείται από τρία ταχύπλοα (HSC) και πέντε πλοία τύπου RO-PAX, τα οποία δραστηριοποιούνται στις περιοχές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου και της Κρήτης πρόσφατα (Πίνακας 10).

Πίνακας 10: Στόλος ΝΕΛ 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	1	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	2	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	3	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Τα θετικότατα αποτελέσματα της ρύθμισης των μακροχρόνιων υποχρεώσεών της εταιρίας και πιο συγκεκριμένα ο συμβιβασμός του δανείου της εταιρίας με τη τράπεζα CALYON στήριξαν τα εντυπωσιακά οικονομικά αποτελέσματα του 2006. Τόσο το EBITDA όσο και καθαρά αποτελέσματα προ φόρων αυξήθηκαν κατά +3908.44% και +365,76% αντίστοιχα, παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών (-31%) όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 11.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στα θετικά αυτά αποτελέσματα περιλαμβάνεται και η αύξηση του κόστους διοίκησης κατά -43,7% (μέσω του προγράμματος εθελουσίας εξόδου) αλλά και η μείωση του κόστους καυσίμων κατά -19,5% σε σχέση με το 2005 σαν απόρροια του εξορθολογισμού των δρομολογίων καθώς και των εσωτερικών λειτουργικών διαδικασιών διαχείρισης.

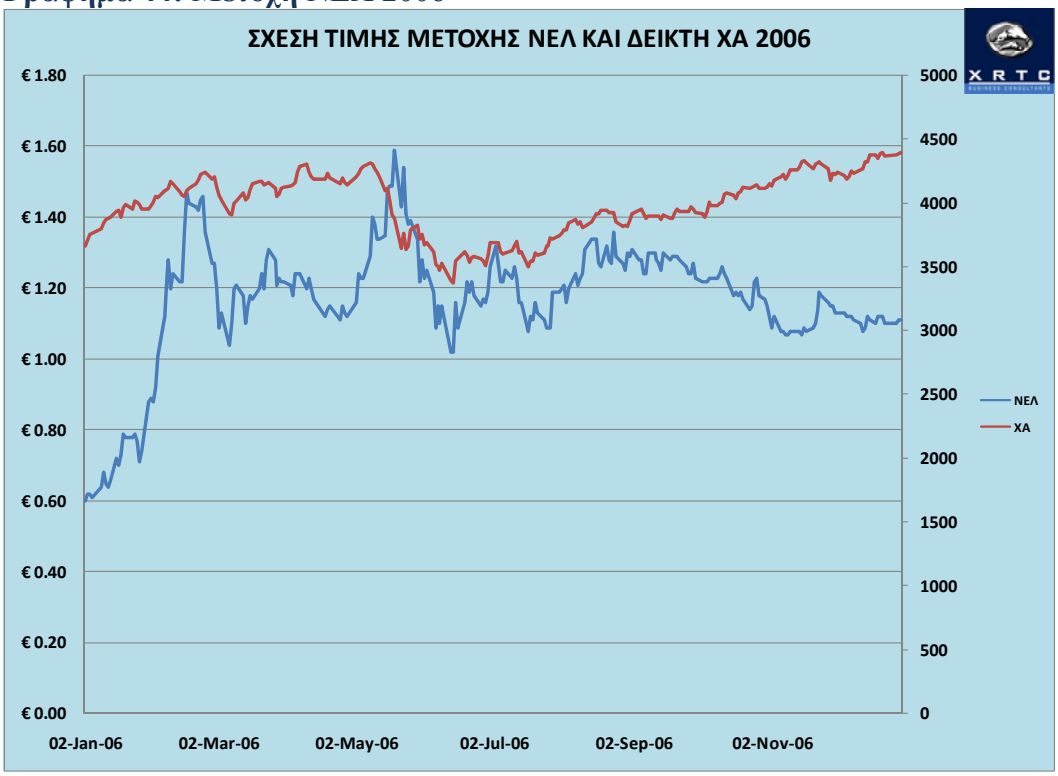
Πίνακας 11: Βασικοί Δείκτες ΝΕΛ (2005 – 2006)

	2005	2006	Δ%
Στόλος	6	10	66,67%
Κίνηση Επιβατών	805.829	603.548	-25,10%
Κίνηση Αυτοκινήτων	103.135	77.990	-24,38%
Κίνηση Φορτηγών	34.200	23.003	-32,74%
Κύκλος Εργασιών	€ 38.897.816	€ 26.979.330	-30,64%
EBITDA	€ 1.092.014	€ 43.772.687	3908,44%
Καθαρά αποτελέσματα	-€ 12.070.319	€ 32.077.908	365,76%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η τιμή της μετοχής της ΝΕΛ παρουσιάζει μία σημαντική αύξηση κατά την περίοδο το 2006 όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 44, καθώς ξεκίνησε να διαπραγματεύεται περίπου στα €0,60 στην αρχή του έτους, ξεπερνώντας τα €1,50 στα μέσα του έτους κλείνοντας κοντά στα €1,60 στο τέλος του έτους. Η ανοδική πορεία της μετοχής αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό τις διαρθρωτικές αλλαγές που έλαβαν χώρα στην εταιρεία και τα άμεσα θετικά οικονομικά αποτελέσματα που επέφεραν.

Γράφημα 44: Μετοχή ΝΕΛ 2006



Πηγή: http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp

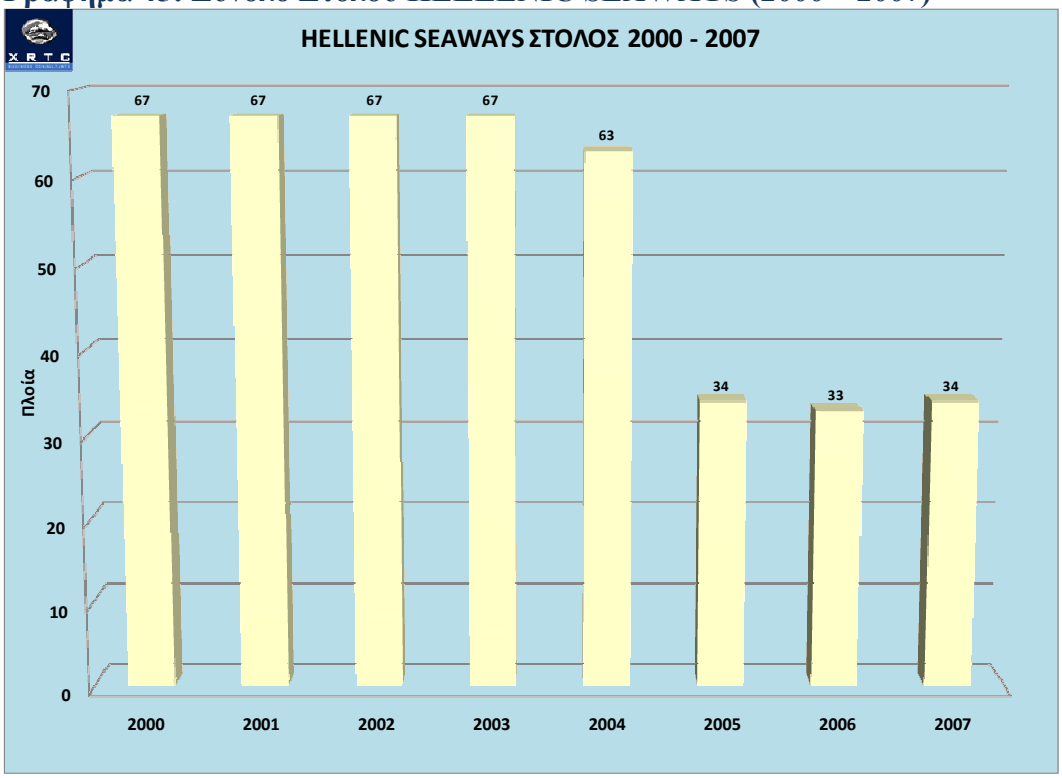
Αναμφισβήτητος νικητής των αναδιαρθρώσεων η ΝΕΛ ατενίζει το μέλλον με μεγαλύτερη αισιοδοξία. Βεβαίως, τα εντυπωσιακά οικονομικά αποτελέσματα δεν είναι προϊόν ανάκαμψης των αποτελεσμάτων λειτουργίας του στόλου αφήνοντας περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης της εταιρείας. Με την ομολογουμένως εντυπωσιακή πώληση των δύο corsair ταχυπλόων της η εταιρεία κατάφερα να βάλει σημαντικά χρήματα στο ταμείο της και από την άλλη περιόρισε την ενεργή στον τομέα των ταχύπλοων. Αναμένονται κινήσεις για νέες επενδύσεις αφού κάποια από τα συμβατικά της πλοία χρήζουν αντικατάστασης. Σημαντικό στοιχείο που χαρακτηρίζει την εταιρεία είναι η ετοιμότητά της για συνέργειες και συγχωνεύσεις κάτι που μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης νέων επενδυτών από την Ευρώπη αλλά και από αλλού.

7.6 HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS κατέχει τον μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρείες. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 45 το 2006 διαχειρίστηκε 33 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου)τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Η εταιρεία έχει στη διάθεσή της επιβατηγά – οχηματαγωγά, υδροπτέρυγα, ταχύπλοα και οχηματαγωγά. Από το 2004 και μετά, η εταιρεία ακολουθεί πιστά τον στρατηγικό της σχεδιασμό ο οποίος εστιάζει στην ανανέωση του στόλου και στο ορθολογισμό των λειτουργιών της. Χαρακτηριστικές κινήσεις προς αυτή τη κατεύθυνση είναι η πώληση 32 υπερήλικων πλοίων και η αγορά μεταχειρισμένων ή η ναυπήγηση νέων, έχοντας ως αποτέλεσμα την μείωση του μέσου όρου ηλικίας από 22,8 στα 17,2 έτη. Οι αγορές των πλοίων Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ, Ο/Γ CELTIC SUN και η

ναυπήγηση του Ε/Γ – Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ σε Ελληνικά ναυπηγεία αποτελούν τις τελευταίες αξιοσημείωτες κινήσεις της εταιρείας.

Γράφημα 45: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Σήμερα ο στόλος της αριθμεί 34 πλοία από τα οποία 11 είναι ταχύπλοα (HSC), 8 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 11 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 4 είναι οχηματαγωγά (RO-RO). Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 12 η εταιρεία δραστηριοποιείται στις περιοχές των Κυκλάδων, του Αργοσαρωνικού, των Σποράδων, του Β.Α. Αιγαίου και της Κρήτης.

Η αναδιοργάνωση των δρομολογίων, επέτρεψε την αύξηση της πληρότητας των πλοίων, και σε συνδυασμό με την αύξηση της χωρητικότητας και ανανέωσης του στόλου αλλά και της αύξησης του μεσοσταθμικού ναύλου ανά μεταφερόμενο επιβάτη και όχημα λόγω της μερικής απελευθέρωσης του κρατικού ναυλολογίου, οδήγησαν στην αύξηση του κύκλου εργασιών κατά +17,2%, στη βελτίωση των αποτελεσμάτων EBITDA κατά +52,5% και στην αξιοσημείωτη βελτίωση των καθαρών αποτελεσμάτων προ φόρων κατά +455,2%, παρά την μείωση του μεταφορικού έργου επιβατών (-0,4%), αυτοκινήτων (-26%) και την οριακή αύξηση των φορτηγών (0,9%) όπως φαίνεται στον Πίνακα 13.

Πίνακας 12: Στόλος HELLENIC SEAWAYS 2007

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	6	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
HSC	2	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
HSC	1	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	5	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
RO-PAX	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	2	ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
HYDROFOILS	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HYDROFOILS	2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-RO	4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Στα άμεσα σχέδια της εταιρείας, τα οποία στηρίζονται στα βελτιωμένα οικονομικά, αποτελέσματα είναι η εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αθηνών προκειμένου να υποστηριχθεί η περαιτέρω ανάπτυξή της με πρόσβαση σε νέα ίδια κεφάλαια, αλλά και για να αυξηθεί η εμπορευσιμότητα της μετοχής της.

Πίνακας 13: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2006)

	2005	2006	Δ%
Στόλος	33	34	3,03%
Κίνηση Επιβατών	3.331.414	3.317.789	-0,41%
Κίνηση Αυτοκινήτων	390.932	288.986	-26,08%
Κίνηση Φορτηγών	74.464	75.124	0,89%
Κύκλος Εργασιών	€ 141.084.798	€ 165.406.164	17,24%
EBITDA	€ 16.840.558	€ 25.675.000	52,46%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 2.042.261	€ 11.339.194	455,23%

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η σταθερή σύμπνοια της πλειοψηφίας των μετόχων της εταιρείας τα τελευταία χρόνια και η συμμετοχή αποτελεσματικού και δημιουργικού μέτοχου (Λασκαρίδης) πέραν των Μινωικών Γραμμών έδωσαν στην εταιρεία την δυνατότητα να εξέλθει από την κρίση των αρχών της δεκαετίας που διανύουμε και να καταφέρει να αποδώσει σημαντικά κέρδη αναμορφώνοντας την εταιρεία σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά και διαχειριστικά πρότυπα. Αποτέλεσε το μήλον της έριδας για αρκετά χρόνια και παραμένει σημαντικός στόχος συγχώνευσης από άλλες ελληνικές εταιρείες. Η τελευταία κίνηση της απόκτησης μεγάλου πλειοψηφικού πακέτου από τον Όμιλο Λασκαρίδη σε συνδυασμό με την ενδυνάμωση του τελευταίου στο μετοχικό σχήμα των Μινωικών δίνει σαφής ενδείξεις δημιουργίας νέου ισχυρού ομίλου στην Ελληνική ακτοπλοΐα δίπλα από τις Επιχειρήσεις Αττικής. Ανεξαρτήτως βεβαίως των παραπάνω μετοχικών αλλαγών η Hellenic Seaways αναμένεται να αντιμετωπίσει την αυξητική τάση του κόστους πετρελαίου μέσω νέων επενδύσεων σε συμβατικά πλοία αλλά και να

αυξήσει την εξωστρέφειά της με ανάπτυξη νέων γραμμών στο εξωτερικό. Τα παραπάνω θα την οδηγήσουν αναμφισβήτητα στην προσδοκώμενη αύξηση της κερδοφορίας.

Άλλες Εταιρείες του Κλάδου

Πέρα των εισηγμένων εταιριών αξίζει να γίνει αναφορά και σε εταιρείες του κλάδου οι οποίες είναι μικρότερης μεν δυναμικότητας αλλά αποτελούν σημαντικούς «παίκτες» της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς. Παρακάτω παρουσιάζεται το προφίλ των εταιρειών αυτών εστιάζοντας στο στόλο και στις περιοχές δραστηριοποίησής τους.

7.7 AEGEAN SPEED LINES

Η εταιρεία AEGEAN SPEED LINES δραστηριοποιείται στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά διαθέτοντας δύο ταχύπλοα (SPEEDRUNNER I και SPEEDRUNNER II) εξυπηρετώντας την περιοχή των Κυκλάδων (Πίνακα 14). Η μετοχική της βάση αποτελείται από Έλληνες και ξένους επενδυτές. Κύριος μέτοχος είναι ο κ. Λεωνίδας Ευγενίδης Δημητριάδης

Πίνακας 14: Στόλος AEGEAN SPEED LINES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	Sppedrunner I	1990	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	Speedrunner II	1996	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Πηγή: XRTC Business Consultants

7.8 AGOUDIMOS LINES

Η AGOUDIMOS LINES είναι μία παραδοσιακή οικογενειακή ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, με τριακονταετή ανελλιπή παρουσία στην υπηρεσία του επιβατηγού κοινού. Η AGOUDIMOS LINES αποτελούν θυγατρική εταιρεία του ναυτιλιακού ομίλου FLANMARE SHIPPING INC, ενός ομίλου που επεκτείνει συνεχώς τις δραστηριότητές του στον τομέα του ξηρού φορτίου διατηρώντας υπό την κατοχή του έναν στόλο φορτηγών πλοίων. Σήμερα διαθέτει στόλο 5 πλοίων RO-PAX (Πίνακας 15) εξυπηρετώντας τρεις γραμμές εξωτερικού από Ιταλία για Ελλάδα και μία για Αλβανία και δύο γραμμές ακτοπλοΐας εσωτερικού από Ραφήνα για Κυκλάδες και από Θεσσαλονίκη/Καβάλα προς Νησιά Β.Α. Αιγαίου. Η εταιρεία ανήκει στη οικογένεια Μίμη Αγούδημου.

Πίνακας 15: Στόλος AGOUDIMOS LINES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	Ionian King	1991	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Ionian Sky	1974	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Kapetan Alexandros	1962	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Πηνελόπη Α	1972	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	Πηνελόπη	1975	Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ

Πηγή: XRTC Business Consultants

7.9 GA FERRIES

Η GA FERRIES είναι μία παραδοσιακή οικογενειακή ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, με πολυετή παρουσία στην υπηρεσία του επιβατηγού κοινού. Ιδρύθηκε από τον κ. Γεράσιμο Αγούδημο, το 1988, με την αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ και του Ε/Γ-Ο/Γ ΜΙΛΕΝΑ. Η G.A.FERRIES έχοντας έγκαιρα συνειδητοποιήσει την αλλαγή των δεδομένων στο χώρο της ακτοπλοΐας, καθώς και την ανάγκη για παροχή ολοένα και πιο ποιοτικών υπηρεσιών έχει ήδη ξεκινήσει την υλοποίηση του νέου επενδυτικού της πλάνου. Το πρώτο βήμα της νέας επενδυτικής πολιτικής υπήρξε η απόκτηση του Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ τον Αύγουστο του 2003 και η δρομολόγηση του στη γραμμή Πειραιά - Μυκόνου - Κω - Ρόδου τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου. Η αγορά του πλοίου έγινε με γνώμονα την κάλυψη των αυξημένων απαιτήσεων του επιβατικού κοινού, αλλά και των ιδιαίτερων συνθηκών ελλιμενισμού που επικρατούν στα νησιά του Αιγαίου. Ο επιβατικός στόλος της εταιρίας απαριθμεί σήμερα 7 επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 1 ταχύπλοο (Πίνακας 16) εξυπηρετώντας τις περιοχές των Κυκλάδων, της Κρήτης, του Β.Α. Αιγαίου και των Δωδεκανήσων, δηλαδή σχεδόν όλου του Αιγαίου Πελάγους. Παράλληλα ο Όμιλος του Καπετάν Μάκη Αγούδημο από το 2005 εισήλθε αγορά της Σκανδιναβίας με την χρονοναύλωση του Pride of Telemark (Πρώθν Αλκμήνη Α) το οποίο πουλήθηκε εντός 2007.

Πίνακας 16: Στόλος GA FERRIES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	**ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ**	1980	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	**ΝΤΑΛΙΑΝΑ**	1969	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	**ΜΑΡΙΝΑ**	1971	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	**ΜΙΛΕΝΑ**	1969	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	**ΡΟΔΑΝΘΗ**	1973	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	**ΡΟΜΙΝΤΑ**	1974	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	**ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ**	1976	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ΚΡΗΤΗ
HSC	**JET FERRY 1**	1995	ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Πηγή: XRTC Business Consultants

7.10 KALLISTI FERRIES

Η εταιρεία KALLISTI FERRIES ιδρύθηκε το 2007 και είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας των κυριών Γιώργου Σπανού και Pascal Lota. Και οι δύο έχουν μακροχρόνια εμπειρία στη ναυτιλία με τον πρώτο να δραστηριοποιείται στο χώρο μέσω της SPANOS MARITIME & TRADING GROUP και ο δεύτερος μέσω των CORSICA FERRIES και SARDINIA FERRIES. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με το ταχύπλοο CORSICA EXPRESS III στην περιοχή του Β.Α. Αιγαίου όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 17.

Πίνακας 17: Στόλος KALLISTI FERRIES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	CORSICA EXPRESS III	1996	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ

Πηγή: XRTC Business Consultants

7.11 LANE LINES

Η Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΛΑΝΕ) δραστηριοποιείτε με δύο πλοία RO-PAX όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 18 συνδέοντας τις περιοχές των Κυκλάδων, τα Δωδεκάνησα και της Κρήτη. Στρατηγικός μέτοχος της ΛΑΝΕ είναι η ΑΝΕΚ.

Πίνακας 18: Στόλος LANE LINES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	**ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ**	1975	ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΚΡΗΤΗ

Πηγή: XRTC Business Consultants

7.12 SEA JETS HSC JOINT VENTURE (ILIOPOULOS GROUP)

Η εταιρεία ILIOPOULOS GROUP, ξεκίνησε την δραστηριότητά της στην ακτοπλοΐα το 1997 με την αγορά ταχύπλοου το οποίο είχε υπηρεσιακή ταχύτητα 50 ναυτικών μιλίων. Το 2003 αγόρασε δύο ταχύπλοα το SEAJET I και SEAJET II όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 19, και σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο 9 πλοίων από τα οποία 2 είναι ταχύπλοα και 7 υδροπτέρυγα με κύρια περιοχή δραστηριοποίησης τις Κυκλάδες και Δωδεκάνησα. Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι ο πεπειραμένος στον χώρο της ακτοπλοΐας κ. Μάριος Ηλιόπουλος ο οποίος είναι και εφοπλιστής δεξαμενοπλοίων.

Πίνακας 19: Στόλος SEA JETS HSC JOINT VENTURE 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	**SEA JET 2**	1998	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	**SUPER JET**	1995	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

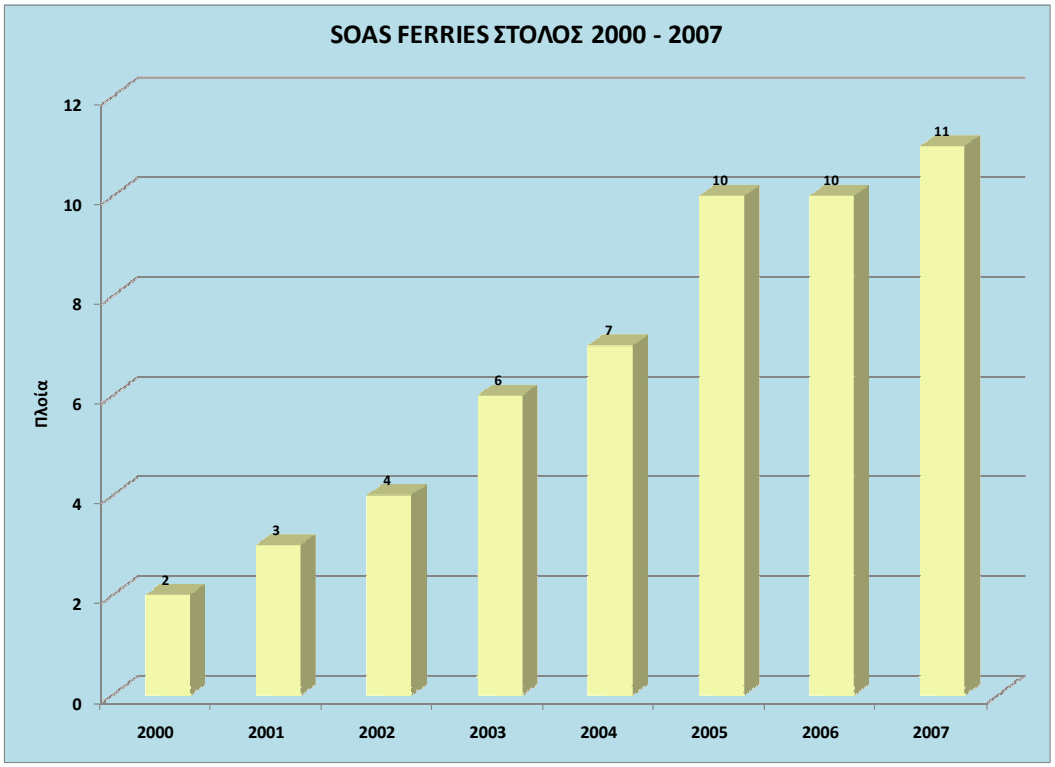
Πηγή: XRTC Business Consultants

7.13 SAOS FERRIES

Η εταιρία ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ., συστάθηκε το 1975 ως εταιρία περιορισμένης ευθύνης από τους κατοίκους και τους μετανάστες της Σαμοθράκης ως εταιρία λαϊκής βάσης, αρχικά με σκοπό την σύνδεση του νησιού με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας. Άμεσα απέκτησε το πρώτο Επιβατηγό – Οχηματαγωγό πλοίο «ΣΑΟΣ». Η εταιρία το 1999 προχωρά στην ναυπήγηση του «ΣΑΟΣ ΙΙ» και την

μετατροπή της νομικής της μορφής σε Α.Ε. Το 2001 η οικογένεια Φώτιου Μανούση εισήλθε ως στρατηγικός επενδυτής αποκτώντας μεγάλο μερίδιο μετοχών. Στο διάστημα 2000 – 2005 δημιουργείται ένας όμιλος εταιριών με βασικό επενδυτή την οικογένεια Μανούση, που κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της μητρικής εταιρίας ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ. Αντίστοιχα στη μητρική εταιρία ανήκει το σύνολο των μετοχών των άλλων εταιριών - πλοιοκτητριών. Η εταιρεία παρουσιάζει μία αλματώδη ανάπτυξη η οποία φαίνεται στο Γράφημα 46 όπου παρουσιάζεται η πορεία του στόλου από το 2000 μέχρι σήμερα.

Γράφημα 46: Σύνολο Στόλου SAOS FERRIES (2000 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Σήμερα η εταιρεία δραστηριοποιείται με 11 πλοία (Πίνακας 20) στις περιοχές των Κυκλάδων, των Σποράδων και του Β.Α. Αιγαίου όπου και συγκεντρώνεται η μεγαλύτερη δραστηριότητά της.

Πίνακας 20: Στόλος SAOS FERRIES 2007

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	ΣΑΟΣ ΙΙ	2001	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ/ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	ΑΡΣΙΝΟΗ	1979	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	1972	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	1976	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΟΥΜΕΛΑ	1976	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1989	-
RO-PAX	ΕΞΠΡΕΣ ΛΗΜΝΟΣ	-	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-RO	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΡΗΜΝΙΩΤΙΣΣΑ	1978	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-RO	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1995	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-RO	ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ	1973	-
HYDROFOILS	ΚΑΒΕΙΡΟΣ	1977	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η εταιρεία το πρώτο εξάμηνο του 2007 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών μέσω της εξαγοράς του 61% της μετοχικής σύνθεσης της εταιρείας ΓΚΑΛΗΣ ΝΙΚΟΣ. Η κίνηση αυτή της εταιρείας SAOS, αποτελεί τη συνέχεια της δυναμικής πορείας που έχει καταγράψει τα τελευταία χρόνια δραστηριοποίησής της. Όπως παρατηρείται στον Πίνακα 21, η εταιρεία έχει αυξήσει το μεταφορικό της έργο μέσα σε μία τριετία (2004-2006) σε επίπεδα 34%, 48% και 44% για επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά αντίστοιχα αυξάνοντας τον κύκλο εργασιών της πάνω από 50%.

Πίνακας 21: Βασικοί Δείκτες SAOS FERRIES (2005 – 2006)

	2004	2005	2006	Δ% 2004-2006
Κίνηση Επιβατών	259.745	309.650	348.668	34,23%
Κίνηση Αυτοκινήτων	45.187	56.811	67.179	48,66%
Κίνηση Φορτηγών	28.371	35.648	41.008	44,54%
Κύκλος εργασιών	€11.889.000	€15.572.000	€18.542.000	55,95%

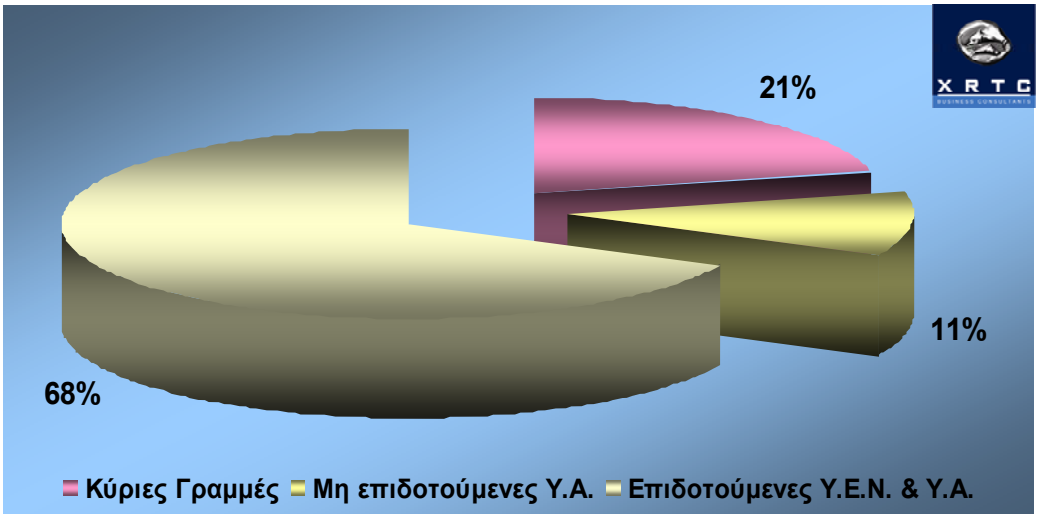
Πηγή: XRTC Business Consultants

8 Ανταγωνισμός

Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λόγω της ιδιομορφίας του Αιγαίου και Ιόνιου αρχιπελάγους χρήζει ιδιαίτερης και προσεκτικότερης ανάλυσης. Από το σύνολο των 57 γραμμών που εξετάστηκαν σε παλαιότερη μελέτη της XRTC, το 68% των γραμμών είναι επιδοτούμενες το οποίο σημαίνει ότι από τη φύση τους είναι μονοπωλιακές όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 47. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι γραμμές επιδοτούνται τόσο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) όσο και από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Α.Ν.Π.). Επίσης το 10,71% που ελέγχονται από το Υ.Α.Ν.Π. δεν είναι επιδοτούμενες και υπάγονται στο νόμο 2932/2001. Σε αυτές τις γραμμές ισχύουν οι συνθήκες του ανταγωνισμού όπως και στις κύριες γραμμές οι οποίες αφορούν και τον κύριο όγκο της

ετήσιας κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών. Ο όρος κύριες γραμμές είναι ενδεικτικός και αφορά κυρίως το μέγεθος των εν λόγω γραμμών. Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το πότε μια κύρια γραμμή θα πάψει να είναι κύρια στο μέλλον η πότε μια δευτερεύουσα γραμμή θα γίνει κύρια.

Γράφημα 47: Ανάλυση Ανταγωνισμού Ελληνικής Αγοράς

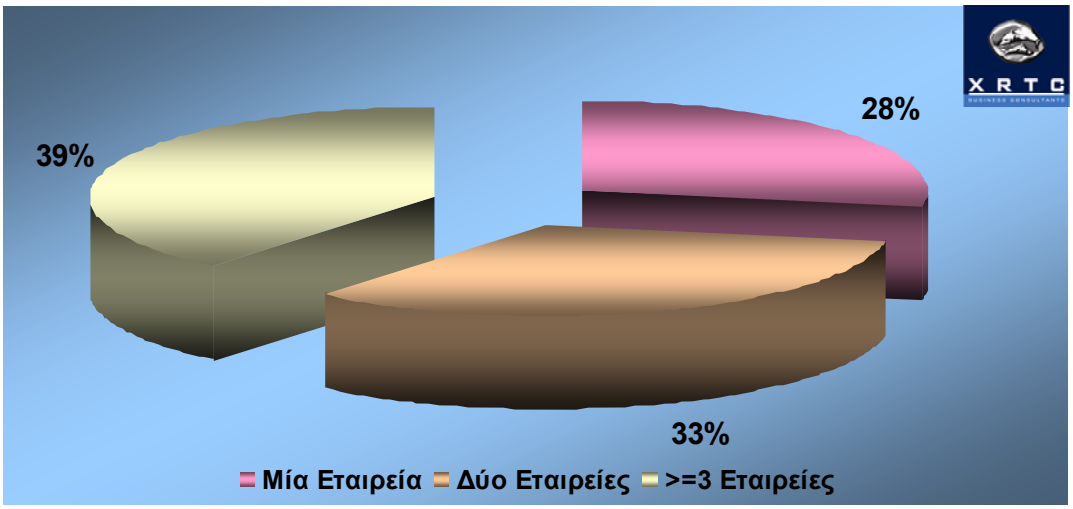


Σημείωση
Y.E.N.: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Y.A.: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Πηγή: XRTC Business Consultants

Η ανάλυση των 18 κύριων γραμμών δείχνει ότι στο 72% πληρούνται οι συνθήκες ανταγωνισμού που θέτει το νομοθετικό πλαίσιο 2932/2001 καθώς δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο εταιρείες ανά γραμμή (Γράφημα 48). Επισημαίνεται ότι οι γραμμές αυτές καλύπτουν τα γεωγραφικά διαμερίσματα των Κυκλάδων, του Βορείου Αιγαίου, της Κρήτης και των Δωδεκανήσων και έχουν ως λιμάνια αφετηρίας τον Πειραιά, το Λαύριο και τη Ραφήνα.

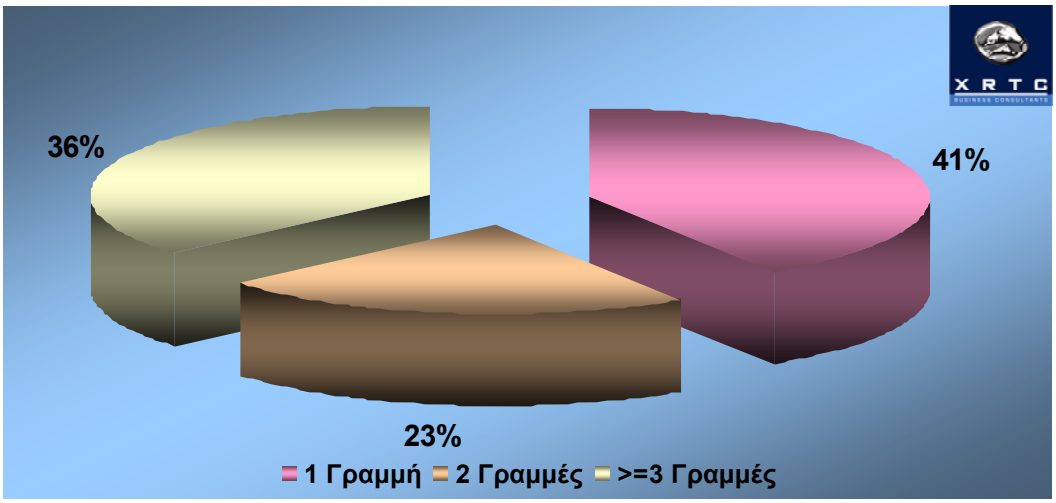
Γράφημα 48: Ανάλυση Ανταγωνισμού Κύριων Γραμμών



Πηγή: XRTC Business Consultants

Αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν τα 2/3 των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές ακολουθούν στρατηγικές διαφοροποίησης καθώς επιλέγουν να εξυπηρετήσουν τουλάχιστον δύο γραμμές (Γράφημα 49).

Γράφημα 49: Αριθμός Γραμμών Δραστηριοποίησης Εταιρειών σε Κύριες Γραμμές

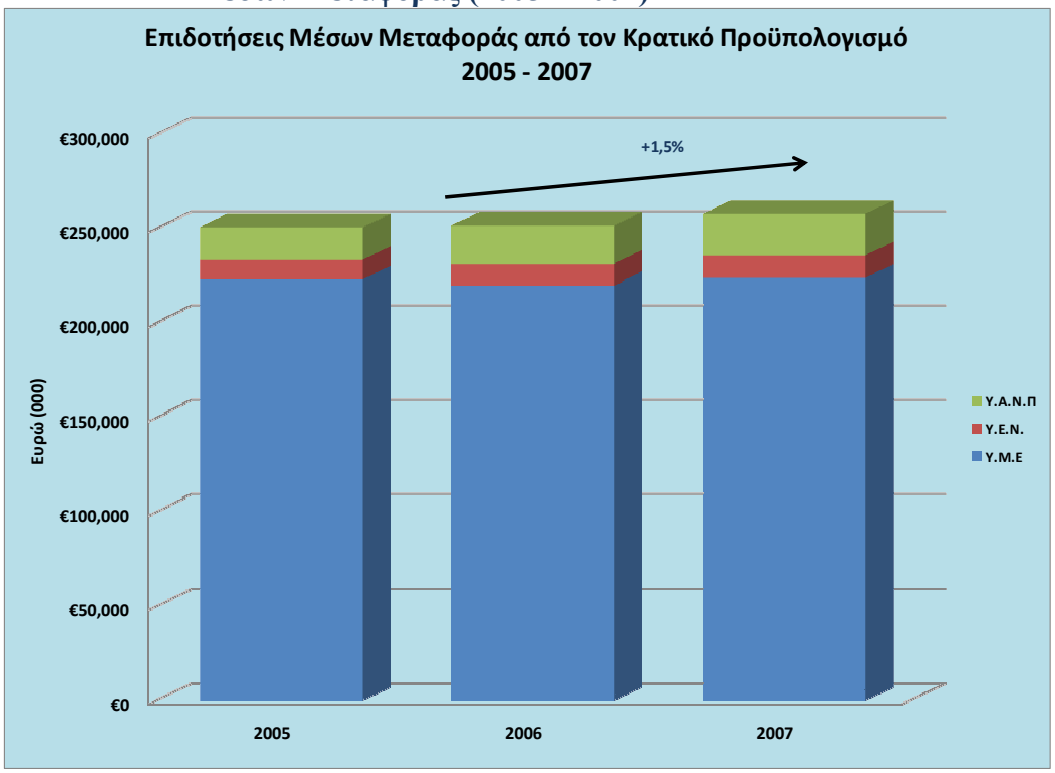


Πηγή: XRTC Business Consultants

9 Επιδοτήσεις

Στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής το Ελληνικό κράτος επιδοτεί το σύνολο των μέσων μεταφοράς (χερσαία, θαλάσσια και εναέρια) αποσκοπώντας σε διαφορετικούς στόχους για κάθε ένα από αυτά. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 50 τα ποσά που διατίθενται από τον τακτικό προϋπολογισμό για τα μέσα μεταφοράς από τα τρία αρμόδια υπουργεία (Μεταφορών και Επικοινωνιών, Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής) παρουσιάζουν μία μέση αύξηση του +1,5% τα από το 2005 μέχρι και σήμερα.

Γράφημα 50: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Κρατικού Προϋπολογισμό Μέσων Μεταφοράς (2005 – 2007)



Πηγή: XRTC Business Consultants

Από το σύνολο των εγγεγραμμένων δαπανών για επιδοτήσεις το 2005, το 89% παραχωρήθηκε για την ενίσχυση των αστικών μέσων μεταφοράς (Ο.Α.Σ.Α, Ο.Α.Σ.Θ, ΤΡΑΜ, Ο.Σ.Ε. κλπ) μέσω του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (Τ.Μ.Ε.) ενώ τα ποσοστά για το 2006 και 2007 είναι 87,5% και 86,8%. Για την ενίσχυση της νησιωτικής χώρας το Ελληνικό κράτος επιδοτεί ακτοπλοϊκές συνδέσεις οι οποίες εμπορικά δεν είναι βιώσιμες κυρίως λόγο έλλειψης οικονομιών κλίμακας μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Α.Ν.Π.). Το σύνολο των εγγεγραμμένων δαπανών και για τα δύο Υπουργεία αν και αυξάνεται κάθε έτος από το 2005 έως και σήμερα δεν έχει ξεπεράσει το 13% της συνολικής δαπάνης των επιδοτήσεων των μέσων μεταφοράς. Βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι το πραγματικό ύψος των δαπανών αυτών διαφέρει από τις πραγματικές καθώς οι ανάγκες συνήθως είναι περισσότερες από τις προγραμματισμένες. Η δαπάνη αυτή για τα έτη 2005 έως και 2007 παρουσιάζεται στον Πίνακα 22.

Πίνακας 22: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Ακτοπλοϊκών Γραμμών (2005 – 2007)

	2005	2006	2007
Υ.Ε.Ν.	€ 10,600,000.00	€ 11,500,000.00	€ 12,000,000.00
Υ.Α.Ν.Π	€ 17,000,000.00	€ 20,000,000.00	€ 22,000,000.00
ΣΥΝΟΛΟ	**€ 27,600,000.00**	**€ 31,500,000.00**	**€ 34,000,000.00**

Πηγή: XRTC Business Consultants (από Ετήσια Έκθεση Κρατικού Προϋπολογισμού 2007)

Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο η κάλυψη των επιδοτούμενων γραμμών γίνεται στα πλαίσια ανοικτού διαγωνισμού όπου οι ενδιαφερόμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες καταθέτουν τις προτάσεις τους στις οποίες δηλώνουν το πλοίο και τη γραμμή που προτίθενται να εξυπηρετήσουν. Το μίσθωμα καταβάλλεται ανά δρομολόγιο και εξαρτάται τόσο από το μέγεθος της γραμμής αλλά και από την ηλικία του πλοίου. Έχουν θεσπιστεί τρείς κατηγορίες ηλικιών με βάση τις οποίες γίνεται η αξιολόγηση των πλοίων:

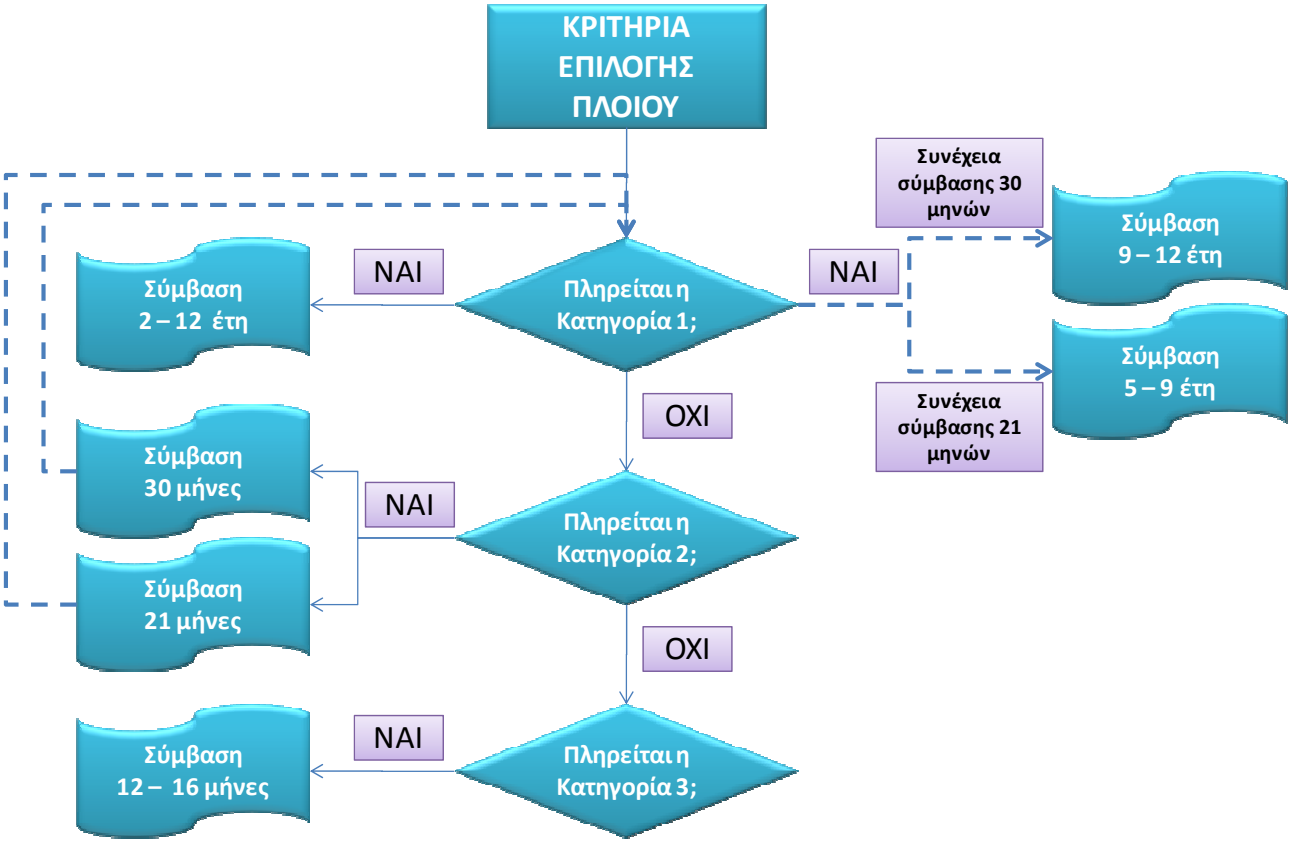
1. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει πλοία ηλικίας μέχρι 8 ετών (με έτος καθέλκυσης μετά την 1/1/1999) και έχουν ταχύτητα τουλάχιστον 22 κόμβους. Στα πλοία αυτής της κατηγορίας μπορεί να συναφθεί σύμβαση από 2 έως 12 έτη.

2. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται όσα πλοία δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της πρώτης. Στα πλοία αυτής της κατηγορίας μπορεί να συναφθεί σύμβαση 30 ή 21 μηνών με την προϋπόθεση ότι μέχρι το τέλος της σύμβασης θα αντικατασταθεί με πλοίο της κατηγορίας 1. Εάν αυτό γίνει, τότε η σύμβαση των 30 μηνών ανανεώνεται για 9 έως 12 έτη από την ημερομηνία υπογραφής της αρχικής σύμβασης, ενώ η σύμβαση των 21 μηνών ανανεώνεται για 5 έως 9 έτη από την ημερομηνία υπογραφής της αρχικής σύμβασης.

3. Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει πλοία τα οποία δεν ανήκουν σε καμία από τις προηγούμενες κατηγορίες. Σε αυτά τα πλοία γίνονται συμβάσεις 12 μηνών με δυνατότητα επέκτασης μέχρι τους 16 σε εξεζητημένες περιπτώσεις.

Στο Γράφημα 51 παρουσιάζεται σχηματικά η διαδικασία επιλογής.

Γράφημα 51: Σύστημα Επιδοτήσεων



Πηγή: XRTC Business Consultants

Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 23 για το 2006 επιδοτήθηκαν 63 γραμμές (29 από το ΥΕΝ και 34 από το ΥΑΝΠ) οι οποίες εξυπηρετήθηκαν από 31 ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Πίνακας 23: Κατάσταση Επιδοτούμενων Γραμμών (2006)

	Αριθμός Γραμμών	Αριθμός Εταιρειών
Υ.Ε.Ν.	29	12
Υ.Α.Ν.Π	34	19
ΣΥΝΟΛΟ	**63**	**31**

Πηγή: XRTC Business Consultants

10 Συμπεράσματα – Προτάσεις - Προοπτικές

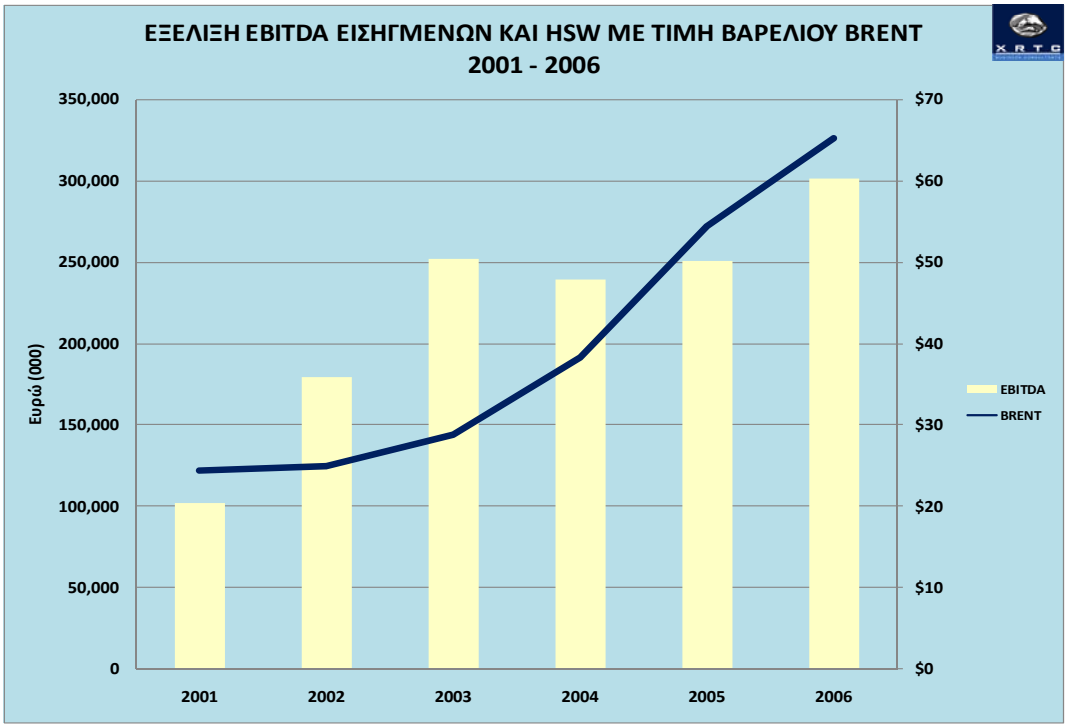
Διανύουμε το καλοκαίρι του 2007 και δεδομένης της υψηλής εποχικότητας του κλάδου η μεταφορική κίνηση επιβατών και οχημάτων στην χώρα είναι στα πιο υψηλά επίπεδα του χρόνου με όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρίες να εκμεταλλεύονται τους αυξημένους συντελεστές πληρότητας με τις καλύτερες προϋποθέσεις προσδοκώντας σε ακόμα πιο βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα για τον τρέχον έτος.

Η σταδιακή εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό νόμο, μέσω του νομοθετικού πλαισίου 2932/2001, έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία έντονων ανταγωνιστικών συνθηκών στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά προσφέροντας μία σειρά ευκαιριών -αλλά και απειλών- στις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Η σταθεροποίηση της ζήτησης που παρατηρείται στις γραμμές της Αδριατικής, ο έντονος ανταγωνισμός στην Βαλτική, αλλά και οι αρνητικές μακρο-οικονομικές πιέσεις που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες τόσο με την αύξηση των επιτοκίων όσο και από την αύξηση των τιμών του πετρελαίου αποτελούν σημαντικούς ανασταλτικούς παράγοντες οι οποίοι και υπαγορεύουν ακόμη και αμυντικές στρατηγικές. Επίσης χαρακτηριστική είναι η αύξηση του κόστους καυσίμων στο σύνολο σχεδόν των εταιρειών η οποία ξεπέρασε το 20% σε σχέση με το 2005. Η επιβάρυνση ήταν ιδιαίτερα αισθητή στα οικονομικά αποτελέσματα των υπό ανάλυση εταιρειών τα οποία κυρίως λόγω των ανόργανων εσόδων (εκποιήσεις πλοίων η γραμμών) έδειξαν την ανελαστικότητα της συγκεκριμένης λειτουργικής δαπάνης όπως και παρουσιάζεται στο Γράφημα 50.

Από την άλλη μεριά όμως, στα θετικά στοιχεία του κλάδου περιλαμβάνονται οι υψηλοί συντελεστές πληρότητας οι οποίοι οφείλονται στη μείωση του ακτοπλοϊκού στόλου (-32% μείωση στον αριθμό πλοίων σε λειτουργία από το 2004) και τα αυξημένα «έκτατα έσοδα» λόγω λογιστικών κερδών από την πώληση πλοίων. Αποτέλεσμα των δύο αυτών παραγόντων είναι τα βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα (EBITDA και καθαρά αποτελέσματα) για τα τελευταία τρία χρόνια.

Η ανάγκη συνέχισης της ανανέωσης του στόλου είναι γεγονός αν και μέχρι σήμερα αυτή λαμβάνει χώρα σε περιορισμένη κλίμακα από εταιρίες όπως η Hellenic Seaways και μικρότερες όπως η ΣΑΟΣ και η G.A. Ferries.

Γράφημα 52: Εξέλιξη EBITDA 12μήνου Εισηγμένων και HSW με Τιμή Βαρελιού BRENT



Πηγή: XRTC Business Consultants

Οι συνεργασίες και συγχωνεύσεις βρίσκονται στο «ζενίθ» τους το τελευταίο χρόνο αποδεικνύοντας δύο σημαντικά συμπεράσματα:

- ο κλάδος είναι πια «επιχειρηματικά βιώσιμος» και αποτελεί ελκυστική και παραγωγική μονάδα άντλησης κερδών από επιτυχημένους επιχειρηματίες που το αποδεικνύουν με την στρατηγική επιχειρηματική είσοδο τους στον κλάδο κυρίως ύστερα από την απελευθέρωσή του. Η εικόνα ήταν εντελώς διαφορετική προ τετραετίας (προ απελευθέρωσης) όπου ο κοινωνικός χαρακτήρας του ως πλωτή γέφυρα με κύριο στόχο και σκοπό το κοινωνικό συμφέρον δεν ήταν αρκετός για ν' αποσβέσει τα ακριβά πάγια και συνεπώς αδυνατούσαν παντελώς ν' αφήσουν αφενός ικανά κεφάλαια για νέες επενδύσεις καθώς και ελκυστικά κέρδη για τους μετόχους της εταιρίας,

- Η οικονομική πραγματικότητα των ακτοπλόων δεν αντανακλάται πλήρως από την τρέχουσα κατάσταση αφού σωρεία εξελίξεων φαίνεται ότι θα λάβουν χώρα στο κοντινό μέλλον μεταβάλλοντας άρδην την οικονομική ευρωστία των εταιριών αλλά και τη γενικότερη εξέλιξη του κλάδου με περιθώριο για περαιτέρω εξυγίανση του κλάδου και βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

Από την παρούσα ανάλυση προκύπτει ότι η ακτοπλοϊκή αγορά διέρχεται μία περίοδο συνεχών αλλαγών οι οποίες απορρέουν από το συνεχώς μεταλλασσόμενο θεσμικό αλλά και διεθνώς οικονομικό περιβάλλον. Στα πλαίσια του θεσμικού επιπέδου παρά τα γενναία και ενθαρρυντικά βήματα τα οποία έχουν πραγματοποιηθεί (κατάργηση ορίων ηλικίας, απελευθέρωση ναύλων κλπ) και έχουν δώσει μία νέα ώθηση σε επιχειρηματικές πρωτοβουλίες υπάρχει περιθώριο για περισσότερες βελτιώσεις οι οποίες

θα βοηθήσουν σε μεγαλύτερο βαθμό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ακτοπλοΐας σε όφελος των εταιρειών αλλά και των χρηστών.

Ο θεσμικός εκσυγχρονισμός θα πρέπει να κινηθεί παράλληλα με την δημιουργία ειδικού εποπτικού μηχανισμού ο οποίος θα είναι σε θέση να ελέγχει αλλά και να εγγυάται τις προϋποθέσεις για την δημιουργία ενός ακτοπλοϊκού συστήματος ικανού να ικανοποιήσει τις ιδιαιτερότητες του Αιγιακού νησιωτικού συμπλέγματος. Ο συνεχώς μειούμενος στόλος, χωρίς να σημαίνει απαραίτητα και σημαντική μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας αφού έχει επέλθει σημαντική ανανέωσή του τα τελευταία χρόνια, αποτελεί πιθανή απειλή για την ικανοποίηση των πληθυσμών του Αιγαίου και Ιονίου πελάγους. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να συνεχίσει να δίνεται και στο σχεδιασμό των επιδοτούμενων γραμμών για την αρτιότερη κάλυψη των αναγκών του απομακρυσμένου νησιωτικού πληθυσμού παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση. Δεδομένων των αντικειμενικών δυσκολιών κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία των εργαλείων αυτών που θα επιτρέψουν στο σχεδιασμό των πολιτικών που θα επιτρέψουν τη βιωσιμότητα ακτοπλόων και νησιωτών.

Οι προοπτικές για το μέλλον είναι γενικώς ευοίωνες για τους επενδυτές καθώς η ελληνική ακτοπλοΐα ύστερα από πολλά χρόνια είναι εξοπλισμένη από δυνατά επιχειρηματικά και διαχειριστικά σχήματα που εξασφαλίζουν την διαφάνεια αλλά και την δυναμική επιχειρηματική δράση. Τα σημεία των καιρών δείχνουν την αγορά περισσότερο έτοιμη από ποτέ να υψώσει, παράλληλα με την ελληνική, την ευρωπαϊκή σημαία, στην σκιά της οποίας θα βρει τους νέους συνεργάτες και τις νέες μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες. Οι θαλάσσιοι δρόμοι αποτελούν μονόδρομο για την εξέλιξη των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αφού περιβαλλοντολογικοί κυρίως λόγοι καθιστούν ανέφικτη την περαιτέρω αύξηση του φόρτου χερσαίων μεταφορών. Το πείραμα "Marco Polo" ολοκληρώθηκε και η αλματώδη ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών επιζητείται διακαώς. Όσο κι αν εμπόδιο σε αυτό αποτελεί η ευρωπαϊκή γραφειοκρατία την επόμενη πενταετία αναμένονται μεγάλα κεφάλαια να υποστηρίξουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι έλληνες ακτοπλόοι πρέπει να ατενίζουν το μέλλον με μεγάλη αισιοδοξία αφού τόσο η ανταγωνιστική φύση τους όσο και η μακροχρόνια εμπειρία τους αποτελούν εχέγγυα για την ασφαλή επέκταση των δραστηριοτήτων τους. Όλοι σχεδόν έχουν δοκιμαστεί στις αγορές του εξωτερικού και απόλαυσαν τα κέρδη που προέρχονται από αυτές. Ουσιαστικό παράδειγμα είναι η κερδοφορία των γραμμών της Αδριατικής, που ουσιαστικά συνεισέφεραν στην οικονομική ανάκαμψη του κλάδου και στην επιβεβαίωση των ορθών επενδύσεων της τελευταίας δεκαετίας. Η επίλυση των συνθηκών λειτουργίας των ακτοπλοϊκών στόλων μέσω της γενναίας μεταρρύθμισης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από την πολιτεία, η ανάκαμψη του κλάδου στο χρηματιστήριο, η ανάκαμψη της τραπεζικής πίστης και η εργασιακή νηνεμία είναι εφόδια για να ξεπεράσουν τα προβλεπόμενα εμπόδια που δεν θα είναι λίγα. Ανάμεσα σε αυτά, πάνω απ' όλα συγκαταλέγεται ο ανταγωνισμός που θα δεχτούν από τους ευρωπαίους ακτοπλόους, η συνεχιζόμενη αύξηση του κόστους απόκτησης πλοίων, που αναμένεται να συνεχιστεί αμείωτη την ερχόμενη πενταετία, και βεβαίως η πολυετή εσωστρεφή συμπεριφορά πού επιβάλλεται να σταματήσει.

Σε περίπτωση επιλογής αμυντικών στρατηγικών και περιορισμού της επιχειρηματικής δράσης στο εσωτερικό η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κινδυνεύει με περιορισμό της ελληνικότητάς της και κατ' επέκταση της βιωσιμότητας των μικρότερων εταιρειών του κλάδου κάτι που θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα στην διατήρηση ενός υγιούς δικτύου θαλασσίων μεταφορών στην χώρα.

Το κράτος το οποίο καλείται να συνεχίσει την στήριξη του κλάδου αναμένεται να έρθει αντιμέτωπο με την αναγκαιότητα της αύξησης των επιδοτήσεων και την συρρίκνωση των έμμεσων κρατήσεων που επιβάλλονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Η επιβολή αυτών των κρατήσεων σύντομα θα κριθεί

καταστροφική και θα πρέπει να απομακρυνθεί αφού αφενός περιορίζει την ανάπτυξη του κλάδου μέσω της αύξησης των τιμών των εισιτηρίων και άρα της πτώσης της ζήτησης και αφετέρου αποτελεί εμπόδιο στην οφθαλμοφανή αυξομείωση της τιμής μεταφορών που επιφέρει το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Παράλληλα το κράτος καλείται άμεσα να συνεχίσει την επιτυχημένη έως τώρα λιμενική πολιτική της χώρας και να επικεντρωθεί στην ένταξη της χώρας στα προγράμματα για τους θαλάσσιους διαδρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που θα δώσει την δυνατότητα επιχειρησιακών ελιγμών στους Έλληνες ακτοπλόους αναλόγων αυτών που απολαμβάνουν οι μεσογειακοί και ευρωπαίοι ανταγωνιστές τους.

Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία έδρεψε δάφνες με την ολοκλήρωση από Ελληνικά χέρια των δύο οχηματαγωγών πλοίων για την Hellenic Seaways. Αποδεδειγμένα πλέον μπορεί να ατενίζει το μέλλον με αισιοδοξία αφού παράλληλα οι συνθήκες της οικονομίας της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας ανεβάζουν τα κόστη σε τέτοια ύψη που το κόστος κατασκευής νέων πλοίων στην Ελλάδα μπορεί να είναι ανταγωνιστικό. Εμπόδιο βεβαίως στην ανάκαμψη του κλάδου παραμένουν οι εργασιακές σχέσεις καθώς επίσης και η ασθενή έως τώρα τραπεζική υποστήριξη του κλάδου από τις Ελληνικές τράπεζες. Και τα δύο εμπόδια όμως ξεπερνιούνται από την στιγμή που οι έλληνες ακτοπλόοι θα αποφασίσουν την ναυπήγηση πλοίων στην Ελλάδα.

Τέλος, οι προοπτικές για την συνεχιζόμενη αναμόρφωση του κλάδου παραμένουν αντίστοιχες με την περυσινή περίοδο και αναμένονται περεταίρω κινήσεις εξαγορών και συγχωνεύσεων καθώς και νέες επενδύσεις με σκοπό την συνεχιζόμενη ανανέωση αλλά και την επέκτασή τους πέραν της εσωτερικής αγοράς. Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, η πλέον ανταγωνιστική στην Ευρώπη, δίδει μεγάλες δυνατότητες συγχωνεύσεων και κατ' επέκταση δημιουργίας νέων μικρών και ευέλικτων εταιρικών σχημάτων. Όσο συνεχίζεται η προσπάθεια ενίσχυσης της εταιρικής οργάνωσης και της διαφάνειας των εταιρειών τόσο πιο συχνά θα διέρχονται την είσοδο της αγοράς αγοραστές και την έξοδο της πωλητές. Ουδείς αμφισβήτησε την ρήση «Όταν μπορείς να πουλήσεις με καλά κέρδη, πουλάς». Ως εκ τούτου η αγορά μπορεί με ευχαρίστηση να καλωσορίζει επιχειρηματικά ονόματα στον κλάδο αλλά καλό θα είναι να είναι πάντα έτοιμη και να τους αποχαιρετίσει ευχαριστώντας τους για την συνεισφορά τους. Η ελληνική ακτοπλοΐα μεταλλάχθηκε σε ασφαλή επενδυτικό τομέα με περεταίρω δυναμική ανάπτυξης. Οι εξελίξεις και οι προοπτικές της βασίζονται σε γόνιμο έδαφος.

* * *

Πηγές

- XRTC (2006), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- ATTICA GROUP (2006), Ετήσιο Δελτίο
- BLUE STAR (2006), Ετήσιο Δελτίο
- ANEK (2006), Ετήσιο Δελτίο
- ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (2006), Ετήσιο Δελτίο
- ΝΕΛ (2006), Ετήσιο Δελτίο
- ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ (http://www.naftemporiki.gr/markets/_glance.asp)

Γραφείο Πειραιά
Μέγαρο Χανδρή
Ακτή Μιαούλη 95
Τ.Κ.: 18539
Τηλ: +30 210 4291226
Φαξ: +30 210 4291230
www.xrtc.gr

Γραφείο Χίου
Ε. Χανδρή 3
5ος Όροφος
No.: 33
Τ.Κ.: 82100
Τηλ: +30 22710 28347
Φαξ: +30 22710 28347