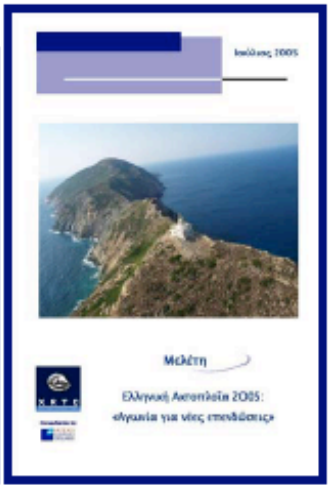
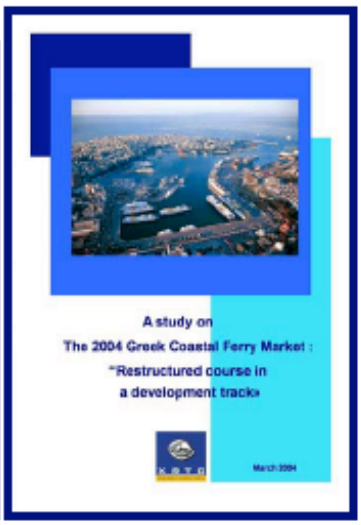
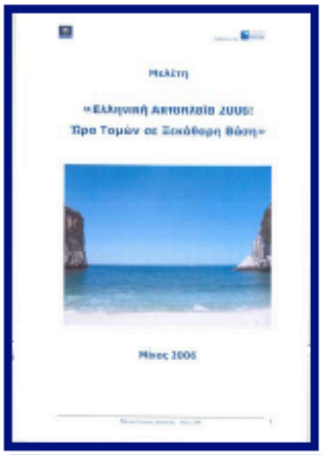
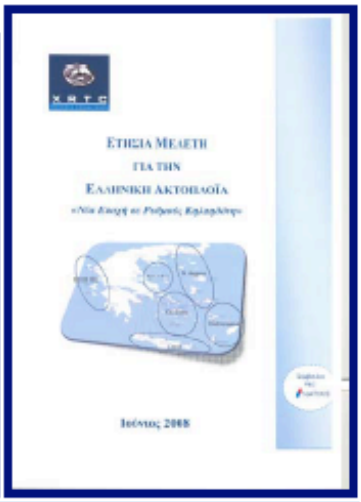
Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα
«Η κρίση έφερε γκρίνιες και ευκαιρίες»

Ιούνιος 2009









1999-2009

10 ΧΡΟΝΙΑ

XRTC BUSINESS CONSULTANTS

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ 3

ΛΙΣΤΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ 4

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ 5

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 6

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΣΗΣ 9

2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ 9

2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ 12

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 15

3.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 15

3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 18

3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 20

3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 21

4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 24

4.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 24

4.2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 26

4.3. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 27

4.4. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 28

4.5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 28

4.6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΣ 31

5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 33

5.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 33

5.1.1. ANEK LINES 33

5.1.2. ATTICA GROUP 34

5.1.3. MINOAN LINES 36

5.1.4. NEL LINES 38

5.1.5. SAOS FERRIES 39

5.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 40

5.2.1. HELLENIC SEAWAYS 40

5.2.2. AEGEAN SPEED LINES 41

5.2.3. AGOUDIMOS LINES 42

5.2.4. G.A. FERRIES 42

5.2.5. KALLISTI FERRIES 43

5.2.6. LANE LINES 44

5.2.7. SEA JETS HSC JOINT VENTURE 44

6. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ 45

7. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ 47

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 50

ΠΗΓΕΣ 55

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ 6
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΑΓΟΡΕΣ 7
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007 9
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΚΥΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ 10
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 3ου ΤΡΙΜΗΝΟΥ 10
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΙΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ & ΠΛΟΙΟΥ 11
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΕΞΑΓΩΓΕΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ε. 12
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ΚΥΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (2007) 17
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ (2005-2009) 23
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ 23
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (2007-2008) 31
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2009 33
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2007-2008) 34
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2009 35
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2007-2008) 35
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2009 36
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2007-2008) 37
ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΣΤΟΛΟΣ GRIMALDI GROUP 2009 37
ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2009 38
ΠΙΝΑΚΑΣ 20: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2007-2008) 39
ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2009 41
ΠΙΝΑΚΑΣ 22: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2007-2008) 41
ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΣΤΟΛΟΣ AEGEAN SPEED LINES 2009 42
ΠΙΝΑΚΑΣ 24: ΣΤΟΛΟΣ AGOUDIMOS LINES 2009 42
ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΣΤΟΛΟΣ GA FERRIES 2009 43
ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΣΤΟΛΟΣ KALLISTI FERRIES 2009 43
ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΣΤΟΛΟΣ LANE LINES 2009 44
ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΣΤΟΛΟΣ SEA JETS HSC JOINT VENTURE 2009 44
ΠΙΝΑΚΑΣ 29: ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ 47
ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ 49
ΠΙΝΑΚΑΣ 31: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 52

ΛΙΣΤΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 1: ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 10
ΓΡΑΦΗΜΑ 2: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ & ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ – Ε.Ε. 13
ΓΡΑΦΗΜΑ 3: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΕ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ & ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-Ε.Ε (2006) 13
ΓΡΑΦΗΜΑ 4: ΝΕΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ 14
ΓΡΑΦΗΜΑ 5: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (2003-2007) 15
ΓΡΑΦΗΜΑ 6: ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 16
ΓΡΑΦΗΜΑ 7: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004-2008) 18
ΓΡΑΦΗΜΑ 8: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004-2008) 19
ΓΡΑΦΗΜΑ 9: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΛΟΥ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 20
ΓΡΑΦΗΜΑ 10: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ 21
ΓΡΑΦΗΜΑ 11: ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 2009 22
ΓΡΑΦΗΜΑ 12: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 25
ΓΡΑΦΗΜΑ 13: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 25
ΓΡΑΦΗΜΑ 14: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 26
ΓΡΑΦΗΜΑ 15: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 26
ΓΡΑΦΗΜΑ 16: EBITDA ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 27
ΓΡΑΦΗΜΑ 17: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 28
ΓΡΑΦΗΜΑ 18: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008) 29
ΓΡΑΦΗΜΑ 19: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΠΙΣΤΗΣ ΣΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ (2008) 30
ΓΡΑΦΗΜΑ 20: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΠΙΣΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ (2008) 30
ΓΡΑΦΗΜΑ 21: ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΑΓΟΡΑΣ (2004-2008) 32
ΓΡΑΦΗΜΑ 22: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES (2000-2009) 33
ΓΡΑΦΗΜΑ 23: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP (2000-2009) 34
ΓΡΑΦΗΜΑ 24: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES (2000-2009) 36
ΓΡΑΦΗΜΑ 25: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES (2000-2009) 38
ΓΡΑΦΗΜΑ 26: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS (2000-2009) 40
ΓΡΑΦΗΜΑ 27: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ 45
ΓΡΑΦΗΜΑ 28: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ Υ.Α.Ν.Π. ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ 2009 46
ΓΡΑΦΗΜΑ 29: ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΦΟΡΤΗΓΩΝ/ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ (2004-2008) 48
ΓΡΑΦΗΜΑ 30: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΦΟΡΤΗΓΩΝ/ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (2008) 49

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Η παγκόσμια οικονομική ύφεση επηρεάζει την ακτοπλοϊκή αγορά.
2. Η προσφορά χωρητικότητας σε παλαιότερα πλοία ανέκαμψε λόγω της σημαντικής μείωσης για μεταφορές αλλά η χρηματοπιστωτική κρίση εξακολουθεί να επηρεάζει την κατασκευή νέων πλοίων.
3. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εμφανίζει σημάδια κόπωσης περιορίζοντας σημαντικά τα έσοδα και σε επέκταση τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών.
4. Τα λειτουργικά έξοδα των εταιρειών παραμένουν ευάλωτα στις απότομες διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου και αναμένεται να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση και στους επόμενους 12 μήνες.
5. Η πτωτική τάση του Αμερικανικού Νομίσμασματος συνεχίζεται εξισορροπώντας τη διακύμανση των τιμών καυσίμων.
6. Οι εταιρείες που έχουν προσανατολιστεί σε πλοία νέας τεχνολογίας θα είναι οι λιγότερο ευάλωτες στις υψηλές τιμές του πετρελαίου.
7. Σημαντικός αριθμός ελληνικών πλοίων ναυλώνεται στο εξωτερικό.
8. Περιορίζεται ο χώρος για νέες κινήσεις συγχωνεύσεων στην εσωτερική αγορά κυρίως σε εταιρείες μεγάλης κεφαλαιοποίησης και πολλαπλής δραστηριότητας.
9. Καθυστέρηση στις δημιουργίες συνεργασιών με εταιρείες του εξωτερικού αλλά και στην επέκταση των εταιρειών σε διεθνείς αγορές.
10. Αυξημένος ο κίνδυνος χρεοκοπίας των μικρών εταιρειών του κλάδου λόγω καθυστέρησης επαναπροσδιορισμού των στρατηγικών και πολιτικών τους τόσο σε επίπεδο συνεργασιών και συνεργιών όσο και σε επίπεδο εσωτερικών λειτουργιών.
11. Ανησυχητικές διαστάσεις παίρνει η έλλειψη ισχυρής εκπροσώπησης του κλάδου των ακτοπλόων.
12. Αυξημένος ο κίνδυνος διαταραχών στις εργασιακές σχέσεις των Ελλήνων ναυτικών στην αγορά.
13. Έντονος προβληματισμός για ομαλή λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος αξιολόγησης των δρομολογίων επιδοτούμενων γραμμών.
14. Αναποτελεσματικός και επικίνδυνος ο νέος τρόπος πληρωμής των επιχορηγήσεων από μη εξειδικευμένες κρατικές υπηρεσίες.
15. Η συσσώρευση μεγάλων ποσών χρεών κυρίως των μικρών εταιρειών προς ασφαλιστικά ταμεία, προμηθευτές καυσίμων κλπ. εγκυμονεί κινδύνους.
16. Ευκαιρίες στην ανάπτυξη του στόλου σε άλλες περιοχές και διεύρυνση του αγορών ενασχόλησης των εταιρειών.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η φετινή μελέτη βρίσκει την παγκόσμια οικονομία σε μία από τις πιο δύσκολες στιγμές της. Η χρηματοπιστωτική κρίση που κορυφώθηκε στα μέσα του τελευταίου οικονομικού τριμήνου του 2008 κλυδωνίζει τις οικονομίες στο σύνολό τους ασχέτως μεγέθους. Η υπέρμετρη έκθεση σε χρηματοοικονομικά προϊόντα υψηλού κινδύνου είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία έντονων προβλημάτων ρευστότητας η οποία με τη σειρά της επηρεάζει και θα συνεχίζει να επηρεάζει για αρκετό καιρό ακόμα την οικονομική δραστηριότητα και κατά συνέπεια το διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές.

Η πτώση των οικονομικών δεικτών στο σύνολό τους, και μάλιστα κατά τρόπο βίαιο, σε συνδυασμό με τις έντονες διακυμάνσεις που παρουσιάζονται στις διεθνείς χρηματαγορές είναι ενδεικτικά του πανικού που επικρατεί. Παραγωγοί, επενδυτές και κυβερνήσεις παρακολουθούν, διαβάζουν και ερμηνεύουν τις οικονομικές εξελίξεις προσπαθώντας να προσανατολιστούν στα ραγδαίως εξελισσόμενα και εναλλασσόμενα νέα δεδομένα.

Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 1 οι απότομες μειώσεις των τιμών (Δείκτης Τιμών Καταναλωτή) σε συνδυασμό με τη μείωση του Α.Ε.Π. ιδιαίτερα κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2008 ανάγκασαν τις μεγαλύτερες οικονομίες να κάνουν χρήση εργαλείων νομισματικής πολιτικής προβαίνοντας σε απότομες μειώσεις των βασικών επιτοκίων προσπαθώντας να τονώσουν τη ζήτηση και να αποφευχθεί η όποια πιθανότητα αποπληθωρισμού, κατάσταση στην οποία η Ιαπωνία και οι Η.Π.Α. βρίσκονται πολύ κοντά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

(α) Δείκτης Τιμών Καταναλωτή

	Φεβ. 2008	Φεβ. 2009
	3,3%	1,2%
	4,0%	0,2%
	2,2%	3,2%
	1,4%	-0,1%

(β) Βασικό Επιτόκιο

	Ιαν. 2008	Απρ. 2009
	4,00%	1,25%
	4,25%	0,00%-0,25%
	5,25%	0,50%
	0,50%	0,10%

(γ) Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

	Τ3 2008	Τ4 2008
	-0.2%	-1,5%
	-0.1%	-1.6%
	-0.7%	-1,6%
	-0,6%	-3,3%

(δ) Ανεργία

	Φεβ. 2008	Φεβ. 2009
	7,2%	8,5%
	4,8%	8,1%
	5,3%	6,5%
	3,8%	4,4%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ *από* http://epp.eurostat.ec.europa.eu, http://www.fedstats.gov , http://www.statistics.gov.uk http://www.stat.go.jp/english

Ιδιαίτερη ανησυχία προξενούν και οι συνεχώς αυξανόμενοι δείκτες ανεργίας παγκοσμίως με τις χώρες της ζώνης του Ευρώ να προπορεύονται και τις Η.Π.Α., το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιαπωνία να ακολουθούν. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αύξηση της ανεργίας στις Η.Π.Α. όπου ο αριθμός των ανέργων σχεδόν διπλασιάστηκε σε σχέση με ένα χρόνο πριν και υπάρχουν βάσιμοι φόβοι ότι μέχρι το τέλος του 2009 το ποσοστό της ανεργίας μπορεί να φτάσει το 10%!

Το ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο αβεβαιότητας και η έλλειψη κατεύθυνσης είναι εμφανής και από την κατάσταση, ή καλύτερα, από τις έντονες καταστάσεις ισχυρών διακυμάνσεων στις οποίες έχουν εισέλθει οι αγορές στο σύνολό τους κατά τη διάρκεια των τελευταίων 12 μηνών (ως έτος ορίζεται από 01.04.2008 έως 31.03.2009). Οι αξίες των δεικτών παρουσιάζουν μία ονομαστική μείωση της τάξεως του 50% κατά μέσο όρο με βάση τις μέγιστες και ελάχιστες τιμές του τελευταίου έτους (Πίνακας 2). Εάν ως βάση υπολογιστεί η μέγιστη τιμή του εκάστοτε δείκτη μετοχής, ή προϊόντος τότε το εύρος διακύμανσης και επομένως και των αντίστοιχων μειώσεων είναι αρκετά μεγαλύτερο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΑΓΟΡΕΣ

(α) Δείκτες Χρηματιστηρίων

	Δ% Εύρους Έτους*	Μέγιστη Τιμή Έτους*
DJI	-50,7%	13.136,69
NASDAQ	-50,4%	5.132,52
FTSE100	-45,7%	6.950,60
DAX	-50,3%	7.231,86
CAC40	-52,0%	6.625,40
NIKKEI225	-52,1%	14.601,30

**Ως έτος ορίζεται από 01.04.2008 έως 31.03.2009*

(β) Χρηματιστήριο Αθηνών

	Δ% Εύρους Έτους*	Μέγιστη Τιμή Έτους*
Γ.Δ.	-24,9%	1.941,81
Attica	-50,5%	€4.00
NEL LINES	Α.Δ.	€0,48
MINOAN LINES	-33,4%	€4,64
ANEK LINES	-27,9%	€0,86
	-45,0%	€0,78

**Ως έτος ορίζεται από 01.04.2008 έως 31.03.2009*
Α.Δ.: Αναστολή Διαπραγμάτευσης

(γ) Ισοτιμίες

	Δ% Εύρους Έτους*	Μέγιστη Τιμή Έτους*
€/$	-22,1%	1,5987
£/$	-45,9%	2,0060
$/¥	-20,9%	110,0000

**Ως έτος ορίζεται από 01.04.2008 έως 31.03.2009*

(δ) Πετρέλαιο

	Δ% Εύρους Έτους*	Μέγιστη Τιμή Έτους*
BRENT	-76,3%	$143,6
WTI	-47,8%	$145,3

**Ως έτος ορίζεται από 01.04.2008 έως 31.03.2009*

Πηγή: XRTC ΕΠΕ από http://market.ft.com, http://finance.yahoo.com, http://www.naftmporiki.gr

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου BRENT και WTI σε συνδυασμό με αυτές των συναλλαγματικών ισοτιμιών και κυρίως του Ευρώ (€) με το Δολάριο Αμερικής ($). Τόσο το BRENT όσο και η ισοτιμία €/$ έφτασαν στη μέγιστη τιμή τους το πρώτο δεκαήμερο του Ιουλίου του 2008 με τιμές $143,6 και €/$1,5987 αντίστοιχα, παρουσιάζοντας μία συσχέτιση της τάξεως του 88% το διάστημα από 01.04.2008 έως 31.03.2009.

Το σύνολο των μεταφορών (αερομεταφορές, χερσαίες, θαλάσσιες) έχουν επηρεαστεί σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τόσο από το πετρέλαιο όσο και από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες αλλά κυρίως από την απότομη πτώση της ζήτησης. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα καταβαράθρωσης των ναύλων σε διαφόρους τομείς της ναυτιλίας. Ενδεικτική είναι η πτώση του δείκτη B.D.I. στις 663 μονάδες το Δεκέμβριο του 2008 όταν μόλις επτά μήνες πριν είχε φτάσει στις 11.793 μονάδες. Η δραματική πτώση στη ζήτηση φορτίων είχε ως αποτέλεσμα την πτώση του δείκτη κατά 94% επιφέροντας αντίστοιχες μειώσεις και στα επίπεδα των ναύλων.

Η αύξηση των τιμών των καυσίμων σε συνδυασμό με το συναλλαγματικό κίνδυνο, τη μείωση της ζήτησης και τον περιορισμό της χρηματοπιστωτικής πίστης, είναι ορισμένοι από τους παράγοντες που επηρέασαν και θα επηρεάσουν για αρκετό καιρό και τις εταιρείες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Η σημαντική μείωση των τιμών των μετοχών των εισηγμένων στο Χ.Α. εταιρειών

είναι ένδειξη του βαθμού που έχει επηρεαστεί ο κλάδος παρά την οριακή αύξηση στον κύκλο εργασιών κάποιων γραμμών.

Εκτός από το διεθνές οικονομικό περιβάλλον ο κλάδος της Ελληνικής ακτοπλοΐας επηρεάζεται και από τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν και σε εθνικό επίπεδο. Με τους ρυθμούς ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας να αναθεωρούνται συνεχώς προς τα κάτω, με τις τελευταίες εκτιμήσεις να αναφέρουν μηδενική ανάπτυξη για το 2009 οι εταιρείες προσπαθούν να μαντέψουν τη στρατηγική που θα τους αποδώσει τα μέγιστα οφέλη τα οποία ίσως για πρώτη φορά μετά από χρόνια ανάπτυξης είναι αυτά της επιβίωσης και των λιγότερων ζημιών. Στρατηγικές συνεργασιών και συγχωνεύσεων αποσκοπώντας στην αξιοποίηση οικονομιών κλίμακας αλλά και γεωγραφικής διασποράς ολοκληρώθηκαν μέσα στο 2008 και σίγουρα θα ακολουθήσουν και άλλες μέσα στο 2009.

Η αγορά πλέον έχει στραμμένο το βλέμμα της και τις προσδοκίες της στην εποχική επιβατική κίνηση του καλοκαιριού καθώς και στην εξέλιξη της κίνησης των εμπορευμάτων τόσο στην εγχώρια όσο και στην Ευρωπαϊκή αγορά που χαρακτηρίζεται από σαφώς περιορισμένη εποχικότητα. Προσπαθώντας λοιπόν να κατανοήσουμε τα νέα δεδομένα εκτός από την ανάλυση της αγοράς του κλάδου σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και οικονομικών αποτελεσμάτων στην παρούσα μελέτη επιχειρείται ο προσδιορισμός, όσο αυτό είναι δυνατόν, και των νέων ευκαιριών που μπορεί να προκύψουν από την κρίση που διανύουμε. Έμφαση δίνεται στην επιβατική κίνηση μέσω της ανάλυσης της τουριστικής κίνησης (εγχώριας και εξωτερικής) όπως και την αντίστοιχη κίνηση των εμπορευμάτων καθώς αυτά τα δύο είδη ζήτησης αποτελούν τις κύριες πηγές εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Η μελέτη αποτελείται από επτά κύριες ενότητες. Μετά την πρώτη ενότητα που αποτελεί την εισαγωγή ακολουθεί η ενότητα 2 που αναλύει τα χαρακτηριστικά της ζήτησης διαχωρίζοντας μεταξύ επιβατικής και εμπορευματικής. Ακολουθούν οι παρουσιάσεις της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και μετοχικών συνθέσεων (ενότητα 3), της χρηματοοικονομικής ανάλυσης του κλάδου (ενότητα 4), της κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι βασικές εταιρείες του κλάδου (ενότητα 5), του επιπέδου της κοινωνικής πολιτικής η οποία εν μέρη εκφράζεται μέσω των επιδοτούμενων γραμμών (ενότητα 6). Τέλος, φέτος γίνεται μία ανάλυση του επιπέδου του ανταγωνισμού στην περιοχή της Αδριατικής (ενότητα 7) ενώ η μελέτη ολοκληρώνεται με συμπεράσματα και προτάσεις.

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΣΗΣ

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν την ακτοπλοϊκή αγορά σε σχέση με άλλες ναυτιλιακές αγορές είναι η δυνατότητα την οποία έχει να προσφέρει υπηρεσίες σε δύο είδη ζήτησης (επιβάτες και εμπορεύματα) τα οποία διαθέτουν εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά με το κάθε είδος να απαιτεί ειδικές και ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς. Ο προσδιορισμός και η κατανόηση των χαρακτηριστικών αυτών των δύο κυρίων πηγών εισοδήματος για την ακτοπλοϊκή αγορά χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής και μελέτης καθώς η συμπεριφορά τους προσδιορίζει τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στην ανάλυση που ακολουθεί γίνεται μία παρουσίαση των βασικών χαρακτηριστικών των δύο αυτών μορφών ζήτησης επιδιώκοντας να γίνει μία εκτίμηση των παραγόντων στους οποίους θα πρέπει οι εταιρείες να εστιάζουν κατά τη διαδικασία πρόβλεψης της ζήτησης.

2.1 Χαρακτηριστικά Επιβατικής Ζήτησης

Η επιβατική κίνηση ουσιαστικά τροφοδοτείται από τους εγχώριους αλλά και από τους κατοίκους ξένων χωρών. Οι δύο αυτές κατηγορίες βέβαια διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά με τους εγχώριους επιβάτες να κάνουν πιο συχνή χρήση σε σχέση με τους ξένους καθώς αρκετοί από αυτούς χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις όχι μόνο για λόγους αναψυχής αλλά και για επαγγελματικούς λόγους και λόγους υγείας ιδιαίτερα σε περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος σύνδεσης όπως είναι το αεροπλάνο. Αυτό λοιπόν που αξίζει να μελετηθεί είναι η τάση δαπάνης τόσο των εγχώριων όσο και τον ξένων υποψηφίων επιβατών σε συνδυασμό με τον αριθμό διανυκτερεύσεων που πραγματοποιούν.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (2006, σελ. 12), η Ελλάδα βρίσκεται στην έβδομη θέση μεταξύ των 27 χωρών μελών της Ε.Ε. τόσο σε σχέση με τον αριθμό των διανυκτερεύσεων όσο και σε σχέση με τα έσοδα που αποκομίζει από τον τουρισμό του εξωτερικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε σχέση με την πρώτη Ισπανία ο αριθμός των διανυκτερεύσεων είναι το 1/6 περίπου ενώ τα έσοδα κάτι περισσότερο από το 1/3.

Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 3 με βάση το 2000 οι αφίξεις των τουριστών στη χώρα μας έχουν μία ετήσια αύξηση της τάξης του 5% μέχρι το 2007 με τη συνολική δαπάνη να αυξάνει κατά 6% και την κατά κεφαλή δαπάνη κατά μόλις 1%.

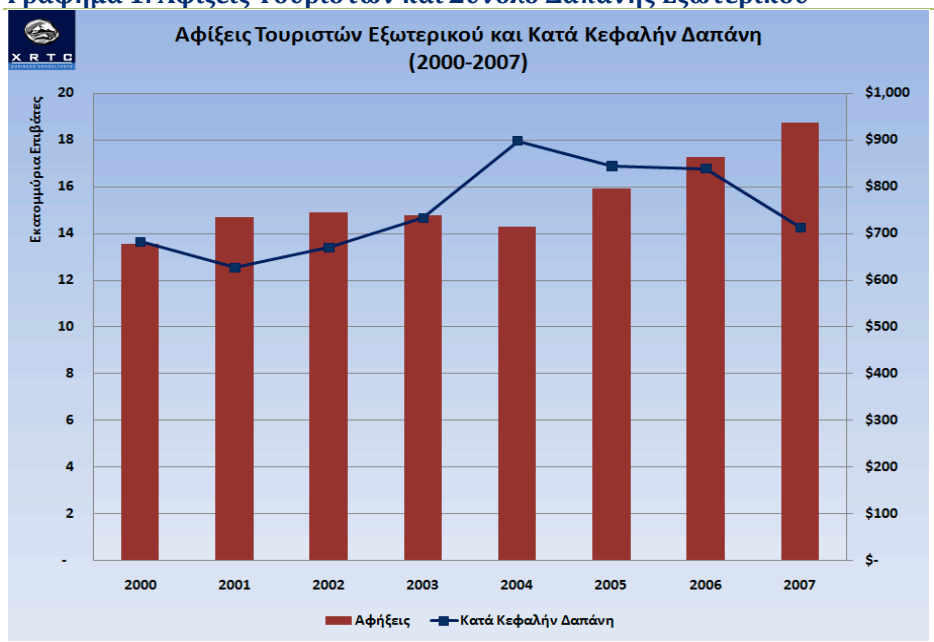
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000-2007

	Μέση Δ%
Αφίξεις Τουριστών	5%
Ετήσια Δαπάνη	6%
Κατά Κεφαλή Δαπάνη	1%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση UNCTAD Handbook of Statistics 2008 & ΕΣΥΕ 2009

Η οριακή αύξηση της μέσης ατομικής δαπάνης οφείλεται στο γεγονός ότι ενώ από το 2001 έως και το 2004 (έτος Ολυμπιακών Αγώνων) υπήρχε μία μέση αύξηση του 12% περίπου, από το 2005 μέχρι και το 2007 εμφανίζει μία μέση μείωση -7% (Γράφημα 1).

Γράφημα 1: Αφίξεις Τουριστών και Σύνολο Δαπάνης Εξωτερικού



Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση UNCTAD Handbook of Statistics 2008

Οι μειωμένοι ρυθμοί ανάπτυξης παγκοσμίως σε συνδυασμό με την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση του εισοδήματος και της αγοραστικής δύναμης των πολιτών των αναπτυγμένων χωρών αναμένεται ότι θα συρρικνώσει ακόμα περισσότερο τη μέση τουριστική δαπάνη. Δεδομένου ότι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιταλία και η Γαλλία αποτελούν τις κύριες χώρες προέλευσης τουριστών στη χώρα μας και είναι μεταξύ αυτών που έχουν πληγεί περισσότερο από την κρίση οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι σημαντικές. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του Πίνακα 4 υπάρχει μία συνεχής μείωση της δαπάνης σε απόλυτους αριθμούς από τις χώρες αυτές με εξαίρεση τη Γαλλία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΚΥΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

	2006 (Εκ €)	2007 (Εκ €)	2008* (Εκ €)
Γερμανία	€2452	€2039	€1943
Η.Β.	€2011	€2160	€1997
Ιταλία	€867	€872	€850
Γαλλία	€573	€718	€786

**Εκτίμηση*

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση ΕΣΥΕ 2009

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 3ΟΥ ΤΡΙΜΗΝΟΥ

	Επ/τες	IX
Πειραιάς-Κρήτη	40%	47%
Πειραιάς-Χίος	46%	56%
Πάτρα-Ιταλία	45%	55%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση Ελληνικές Λιμενικές Αρχές

Δυστυχώς η δομή των στοιχείων είναι τέτοια που δε μας επιτρέπει να προσδιορίσουμε με ακρίβεια την επίπτωση που θα έχει η μείωση της δαπάνης στη αγορά της ακτοπλοΐας καθώς δεν είναι γνωστό το ποσοστό το οποίο δαπανάται σε ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Δεδομένου ότι η πλειονότητα των τουριστικών πακέτων πλέον συνδυάζει διαμονή με εναέρια μετακίνηση θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι γραμμές κυρίως της Αδριατικής και σε μικρότερο βαθμό αυτές του Αιγαίου να επηρεαστούν από τη μείωση της ζήτησης του εξωτερικού. Η μείωση στις γραμμές της Αδριατικής αναμένεται να επέλθει από την περαιτέρω πτώση της ζήτησης για

μετακίνηση επιβατών οι οποίοι κάνουν χρήση ΙΧ οχημάτων (αυτοκίνητα και τροχόσπιτα) τα οποία χρησιμοποιούν αρκετοί Δυτικοευρωπαίοι για τις διακοπές τους και προτιμούν το πέρασμα της Αδριατικής για να έρθουν στη χώρα μας. Αυτό βέβαια αποδεικνύεται σε μεγάλο βαθμό από τη συνεχώς μειούμενη κίνηση επιβατών και αυτοκινήτων στην περιοχή. Εάν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό του κύκλου εργασιών των εταιρειών (σε ορισμένες περιπτώσεις άνω του 50%) και της κερδοφορίας τους προέρχεται από την περιοχή της Αδριατικής τότε οι επιπτώσεις αναμένονται να είναι ιδιαίτερα σημαντικές (Πίνακας 5).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι ο Ελληνικός τουρισμός σε πολύ μεγάλο βαθμό στηρίζεται στην εγχώρια ζήτηση δεδομένου ότι το 88% των Ελλήνων προτιμούν εσωτερικούς προορισμούς για τις περισσότερες διανυκτερεύσεις τους (Eurostat, 2006: σελ. 38). Αυτό συνδυάζεται με την τάση που υπάρχει τα τελευταία χρόνια και αποδεικνύεται και από τα στοιχεία ότι πλέον η προτίμηση είναι για όσο γίνεται πιο πολλά αλλά μικρότερης συχνότητας ταξίδια ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο. Το υψηλό επίπεδο εποχικότητας που χαρακτηρίζει τις μετακινήσεις των Ελλήνων αλλά και ξένων τουριστών παρουσιάζεται στο σύνολο των γραμμών τόσο του Αιγαίου όσο και του Ιονίου και της Αδριατικής. Με βάση στοιχεία ενδεικτικών γραμμών παρατηρείται ότι το τρίτο τρίμηνο του εκάστοτε ημερολογιακού έτους απαρτίζει το 40% έως και 46% της επιβατικής κίνησης και το 47% έως και 56% της κίνησης των ΙΧ.

Η επίδραση που θα έχει η κίνηση των επιβατών και των αυτοκινήτων του εσωτερικού προφανώς και εξαρτάται άμεσα από τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας. Οι μηδενικοί ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ, με βάση τις τελευταίες αναθεωρημένες προβλέψεις, σε συνδυασμό με την αύξηση της ανεργίας αλλά και με το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μία σταθεροποιητική έως οριακή μείωση τα τελευταία δύο έτη δυστυχώς δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας.

Ένας επιπλέον παράγοντας ο οποίος θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και σχετίζεται καθαρά με την επιβατική κίνηση είναι και ο ανταγωνισμός που επικρατεί μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου όπου υπάρχει προφανώς αεροπορική σύνδεση. Ο ανταγωνισμός που επικρατεί στον τομέα των αερομεταφορών έχει ως αποτέλεσμα τη δραστηριοποίηση τριών εταιρειών (Ολυμπιακές Αερογραμμές, Αερογραμμές Αιγαίου και τη νεοσυσταθείσα Αθηναϊκές Αερογραμμές) οι οποίες προσφέρουν σε ορισμένες περιπτώσεις επίπεδα ναύλων που αντιστοιχούν σε ναύλους οικονομικής θέσης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΙΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ & ΠΛΟΙΟΥ

Προς	Αεροπλάνο	Πλοίο
Κρήτη	€39	€32
Χίος	€39	€31
Μυτιλήνη	€39	€35

Οι τιμές αφορούν μέσους όρους ναύλων προσφορών για οικονομική θέση

Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση τις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών

Η ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι εταιρείες αερομεταφορών σίγουρα θα πρέπει να απασχολήσουν τις στρατηγικές των ακτοπλοϊκών εταιρειών (Πίνακας 6).

Σε κάθε περίπτωση οι επιπτώσεις που θα έχουν οι μεταβολές της κίνησης επιβατών και ΙΧ στον κύκλο εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού θα πρέπει να αναλυθούν σε συνδυασμό με την εμπορευματική κίνηση που ακολουθεί.

2.2 Χαρακτηριστικά Εμπορευματικής Ζήτησης

Η ζήτηση που προέρχεται από την εμπορευματική κίνηση ουσιαστικά συνδέεται άμεσα με την οδική μεταφορά η οποία με τη σειρά της σχετίζεται με τον όγκο των εξαγωγών και εισαγωγών σε μία γεωγραφική περιοχή. Ένα ιδιόμορφο χαρακτηριστικό των οδικών μεταφορών είναι ότι άλλοτε λειτουργούν ως συμπληρωματικό προϊόν για τη μεταφορά των αγαθών και άλλοτε ως ανταγωνιστικό σε σχέση με την ακτοπλοΐα.

Οι εταιρείες της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς έχουν στηρίξει και στηρίζουν μεγάλο μέρος των εσόδων τους (αν όχι το μεγαλύτερο) σε αυτό το κομμάτι της ζήτησης το οποίο παρουσιάζει διακυμάνσεις είτε λόγω αυξομειώσεων της κίνησης είτε λόγω υψηλών επιπέδου ανταγωνισμού όπου υπάρχουν. Μεταξύ των περιπτώσεων αναζήτησης και δημιουργίας εμπορευματικής ζήτησης είναι η περιοχή της Αδριατικής όπου οι γεωπολιτικές εξελίξεις τη δεκαετία του 1990 στην περιοχή των Βαλκανίων σε συνδυασμό με το γεγονός ότι την περίοδο εκείνη και μέχρι το 2007 δεν υπήρχε καμία χώρα στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας ενταγμένη στην Ε.Ε., οδήγησαν στην ανάπτυξη των νέων γραμμών μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για τη σύνδεση της πρώτης με την υπόλοιπη Ευρώπη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΕΞΑΓΩΓΕΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ε.

	Εξαγωγές	Εισαγωγές
1990	30%	70%
2000	27%	73%
2006	25%	75%

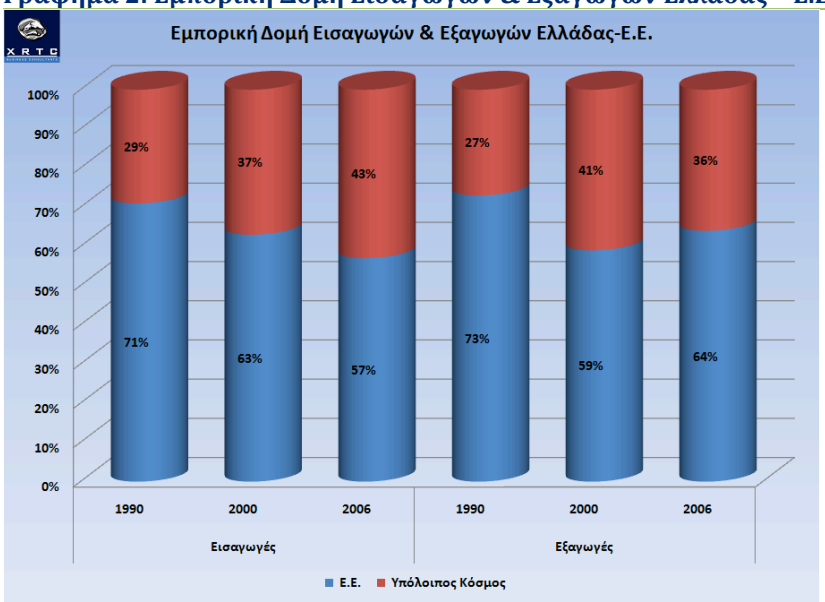
Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση UNCTAD Handbook of Statistics 2008

Το ενδο-ευρωπαϊκό εμπόριο αποτελεί την κύρια πηγή εσόδων της ακτοπλοΐας καθώς ο μεγάλος όγκος των εμπορευμάτων μεταφέρεται με φορτηγά. Η δυναμική της ζήτησης εμπορευμάτων είναι εμφανής από την ανάπτυξη που παρουσιάζει την τελευταία δεκαετία τόσο στο κομμάτι των εισαγωγών όσο και σε αυτό των εξαγωγών.

Σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD (2008: σελ. 125, 136) το εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Ε.Ε. έχει διπλασιαστεί σε αξία όσον αφορά τις εξαγωγές ενώ έχουν σχεδόν τριπλασιαστεί οι εισαγωγές. Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 7 η σχέση εισαγωγών-εξαγωγών είναι στα επίπεδα του 3 προς 1 από τη δεκαετία του 1990 μέχρι και σήμερα. Μάλιστα οι εισαγωγές εμφανίζουν και μία οριακή αύξηση με την πάροδο των ετών.

Άλλο ένα στοιχείο της σημαντικότητας της ανάπτυξης του εμπορίου μεταξύ της Ελλάδος και των υπολοίπων χωρών της Ε.Ε. για τον κλάδο της ακτοπλοΐας παρουσιάζεται στο Γράφημα 2. Όπως φαίνεται από στοιχεία της UNCTAD (2008) το κομμάτι των εξαγωγών προς τις Ευρωπαϊκές χώρες αποκτά όλο και μεγαλύτερο κομμάτι για το σύνολο των εξαγωγών προς το σύνολο των χωρών της υφηλίου. Αντίστοιχα, το εισαγωγικό εμπόριο από τις χώρες της Ε.Ε., παρά το γεγονός ότι παρουσιάζει μία κάμψη από το 1990 έως το 2006 εξακολουθεί να υπερτερεί σε σχέση με αυτό των χωρών εκτός Ευρώπης.

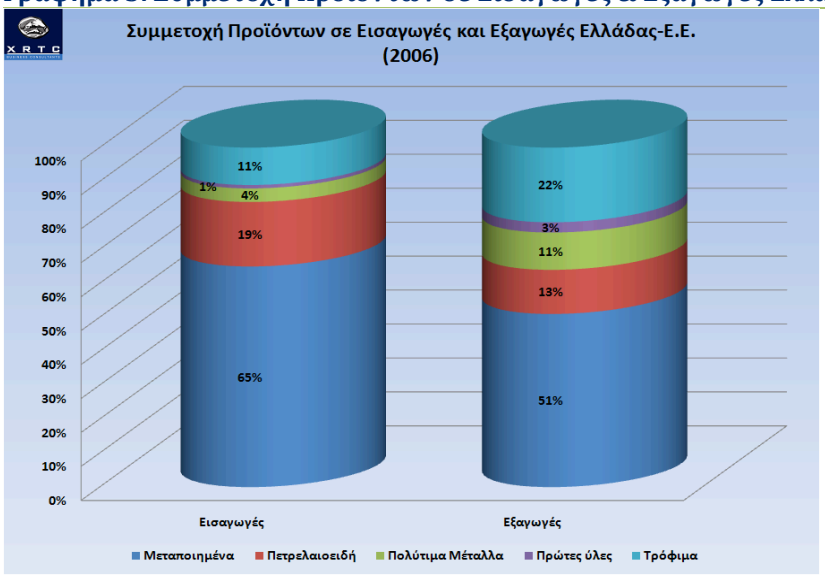
Γράφημα 2: Εμπορική Δομή Εισαγωγών & Εξαγωγών Ελλάδας – Ε.Ε.



Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση UNCTAD Handbook of Statistics 2008

Όσον αφορά τα είδη των προϊόντων που εμπορεύονται και μεταφέρονται πάντα μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της Ε.Ε. αυτά διακρίνονται σε μεταποιημένα, πετρελαιοειδή, πολύτιμα μέταλλα, πρώτες ύλες και τρόφιμα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Γραφήματος 3, η μερίδα του λέοντος τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές ανήκει στα μεταποιημένα προϊόντα με 65% και 51%, με τα πετρελαιοειδή να ακολουθούν με 19% στις εισαγωγές και τα τρόφιμα με 22% στις εξαγωγές. Σημαντικό μερίδιο με 11% κατέχουν τα τρόφιμα και στις εισαγωγές ενώ οι πρώτες ύλες και τα πολύτιμα μέταλλα κατέχουν μαζί ένα 5% των εισαγωγών και ένα 15% των εξαγωγών.

Γράφημα 3: Συμμετοχή Προϊόντων σε Εισαγωγές & Εξαγωγές Ελλάδας-Ε.Ε (2006)



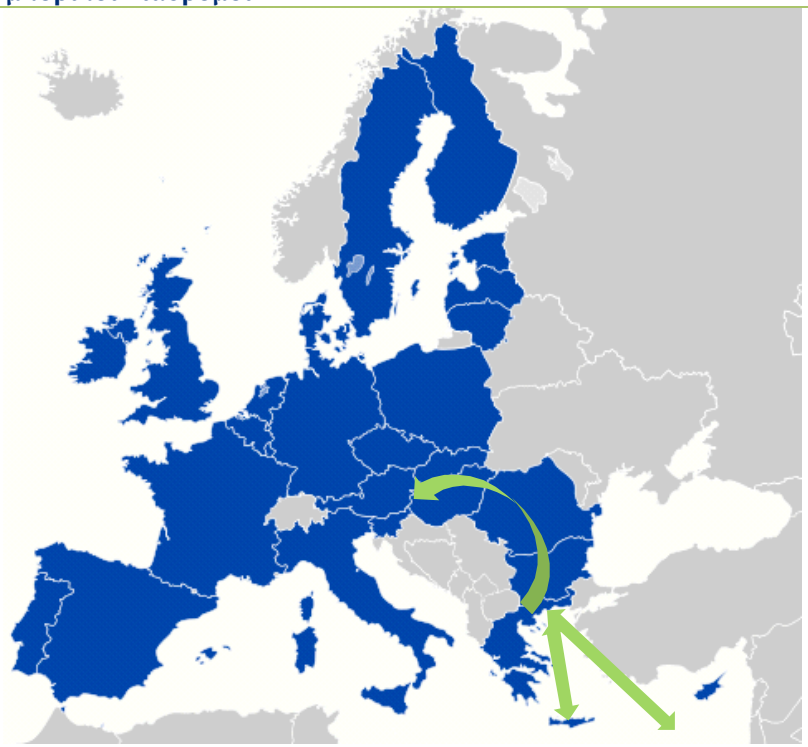
Πηγή: XRTC ΕΠΕ με βάση UNCTAD Handbook of Statistics 2008

Τα κύρια είδη προϊόντων που μεταφέρονται οδικώς εντάσσονται στις κατηγορίες των τροφίμων και των μεταποιημένων. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται λαχανικά, γαλακτοκομικά και γενικότερα φρέσκα προϊόντα ενώ στη δεύτερη τα πιο χαρακτηριστικά είναι τα είδη υγιεινής, πλακάκια, έπιπλα και η κατεργασμένη ξυλεία. Τα πετρελαιοειδή και οι πρώτες ύλες συνήθως μεταφέρονται σε ποσότητες που δεν ενδείκνυται η οδική μεταφορά. Ειδικότερα στην περίπτωση των πετρελαιοειδών η οδική μεταφορά λόγω υψηλής επικινδυνότητας και υψηλού κόστους δεν επιλέγεται.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι η ένταξη των Βαλκανικών χωρών της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή των δεδομένων του εμπορίου της περιοχής της Βαλκανικής με την Ευρώπη καθώς και με την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η δυνατότητα πλέον σύνδεσης με την κεντρική Ευρώπη μέσω των Βαλκανικών χωρών από την 1η Ιανουαρίου του 2007 δίνει μια νέα δυναμική για την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού εμπορίου των 27 χωρών μελών όχι μόνο μεταξύ τους αλλά και με την Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Επίσης η συγκεκριμένη νέα οδός μπορεί να λειτουργήσει και ως εμπορική γέφυρα της Ευρωπαϊκής Ηπείρου με τις χώρες της Βόρειας Αφρικής, της Μέσης Ανατολής και της Ασίας (Γράφημα 4).

Η ανάπτυξη βέβαια της συγκεκριμένης οδού θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό εκτός από τις ανάγκες του εμπορίου και από τις υποδομές που θα δημιουργηθούν. Τα προγράμματα TREN-T σε συνδυασμό με αυτά του MARCO POLO και MOTORWAYS OF THE SEA δημιουργούν σημαντικές προϋποθέσεις ανάπτυξης των επενδυτικών ευκαιριών για τη ναυτιλία και την ακτοπλοϊκή αγορά συγκεκριμένα.

Γράφημα 4: Νέοι Εμπορικοί Διάδρομοι



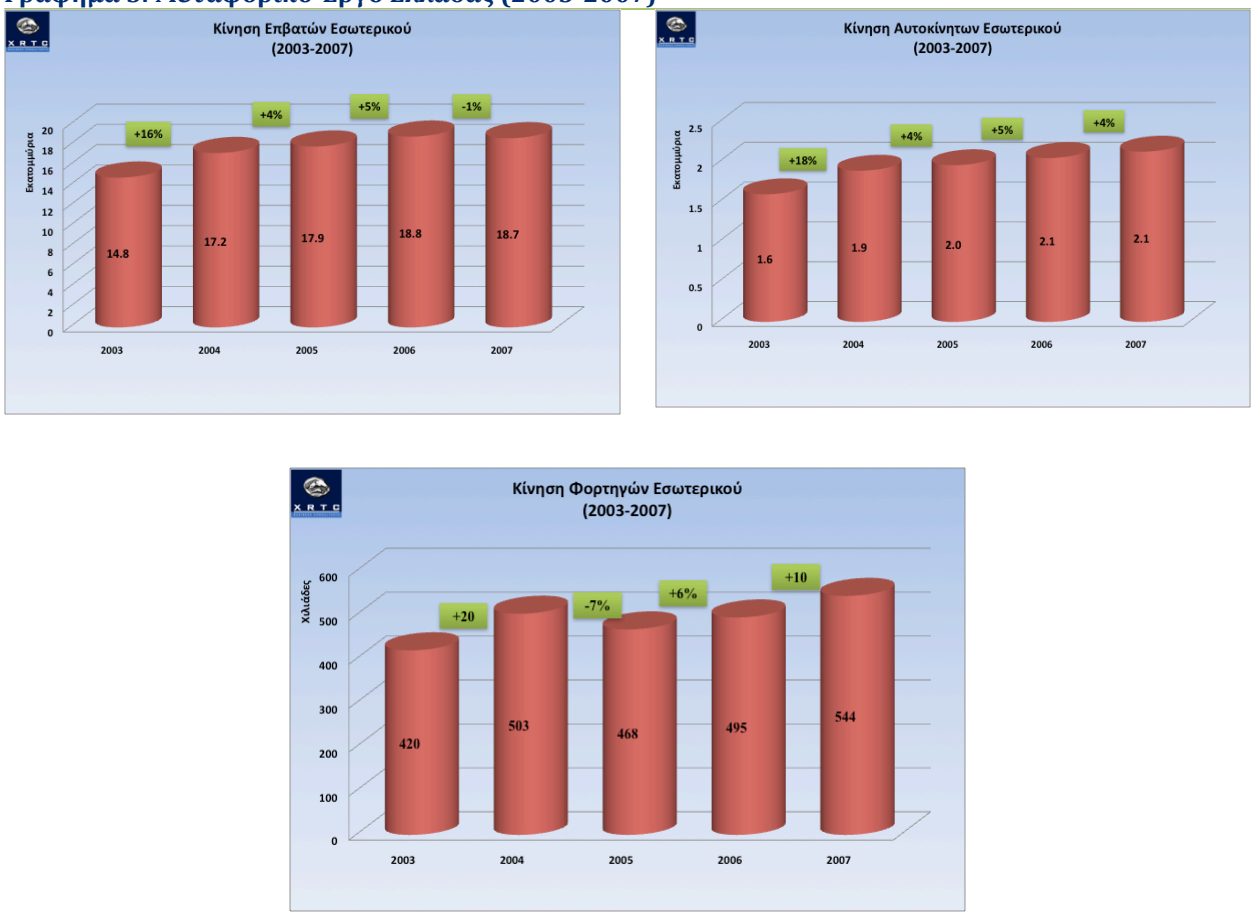
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

3.1. Επισκόπηση Αγοράς

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) διαπιστώνουμε ότι η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά έχει φθάσει σε επίπεδα ωρίμανσης καθώς η κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών εμφανίζουν σημάδια οριακής ετήσιας αύξησης τα τελευταία τρία χρόνια, όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 5. Η μέση αύξηση από το 2005 έως και το 2007 δεν ξεπερνά το επίπεδο του 3%, 4% και 3% για επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά αντίστοιχα. Πρέπει να επισημανθεί ότι στις τιμές αυτές δεν περιλαμβάνονται οι κινήσεις που λαμβάνουν χώρα σε πορθμεία καθώς η συνολική κίνηση κυρίως των επιβατών υπερδιπλασιάζεται.

Γράφημα 5: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2003-2007)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

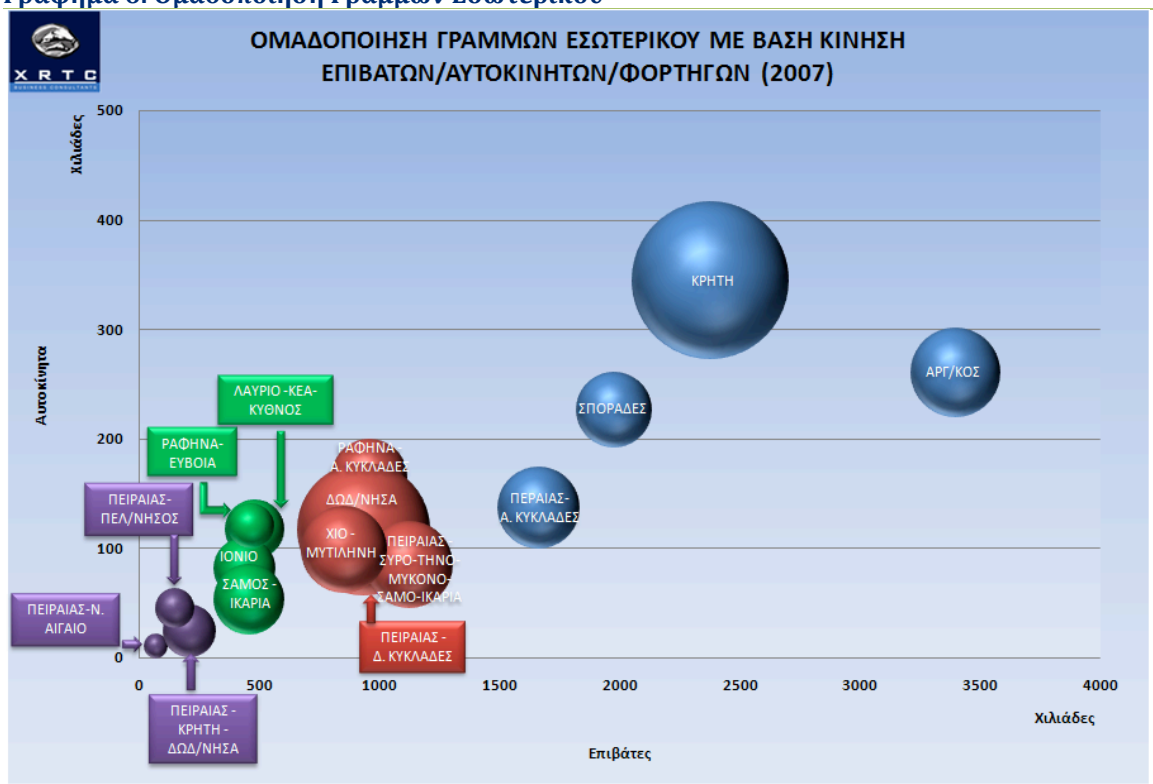
Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην περίπτωση των έντονων διακυμάνσεων της επιβατικής ζήτησης. Τα υψηλότερα επίπεδα ελαστικότητας σε σχέση με αυτά των οχημάτων οφείλονται στα ευαίσθητα χαρακτηριστικά που έχει το συγκεκριμένο κομμάτι της ζήτησης το οποίο επηρεάζεται από οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς παράγοντες όχι μόνο σε τοπικό αλλά και διεθνές επίπεδο. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά σε συνδυασμό με την εποχικότητα που χαρακτηρίζει τη

ζήτηση αυτή κάνει το έργο πρόβλεψης και προγραμματισμού χωρητικότητας ιδιαίτερα σύνθετο. Για το λόγο αυτό οι ακτοπλοϊκές εταιρείες τείνουν να προσαρμόζουν τον προγραμματισμό των επενδύσεών τους και κατ' επέκταση των δρομολογίων τους με βάση τα πιο σταθερά τμήματα της ζήτησης η οποία είναι κυρίως τα φορτηγά και σε δεύτερη μοίρα τα αυτοκίνητα (Βλέπε ενότητα 6).

Επιχειρώντας μία εις βάθος ανάλυση των κυριοτέρων γραμμών του εσωτερικού παρατηρούμε ότι αυτές κατατάσσονται σε τέσσερις βασικές ομάδες λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια της κίνησης των επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 6. Διευκρινίζεται σε αυτό το σημείο ότι η κίνηση των επιβατών παρουσιάζεται στον οριζόντιο άξονα, αυτής των αυτοκινήτων στον κάθετο και η αντίστοιχη των φορτηγών στο μέγεθος της φούσκας.

Στην πρώτη ομάδα (μπλε χρώμα) ανήκουν οι γραμμές της Κρήτης, του Αργοσαρωνικού (κυρίως λόγω του όγκου των επιβατών), των Σποράδων και των Ανατολικών Κυκλάδων. Η δεύτερη ομάδα (κόκκινο χρώμα) ανήκουν οι γραμμές των Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων που εξυπηρετούνται από Ραφήνα και Πειραιά αντίστοιχα, των Δωδεκανήσων, της Χίου-Μυτιλήνης και η γραμμή που συνδέει τις Κυκλάδες (Σύρο - Τήνο - Μύκονο) με Σάμο και Ικαρία. Στη τρίτη ομάδα (πράσινο χρώμα) ανήκουν οι γραμμές του Ιονίου που εξυπηρετούνται από Πάτρα, και οι γραμμές της Σάμου – Ικαρίας, Ραφήνας – Εύβοιας και του Λαυρίου προς και Κέα και Κύθνο. Τέλος η τελευταία ομάδα απαρτίζεται από τις γραμμές Πειραιά – Κρήτη – Δωδεκάνησα, του Νοτίου Αιγαίου και Πελοποννήσου.

Γράφημα 6: Ομαδοποίηση Γραμμών Εσωτερικού



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η γραμμή της Κρήτης φαίνεται να ξεχωρίζει καθώς συνδυάζει τα υψηλότερα επίπεδα κίνησης σε αυτοκίνητα και φορτηγά σε σχέση με το σύνολο των υπό εξέταση γραμμών και τα υψηλότερα επίπεδα κίνησης επιβατών μετά τον Αργοσαρωνικό. Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται αναλυτικά τα μερίδια αγοράς ανά γραμμή για το έτος 2007.

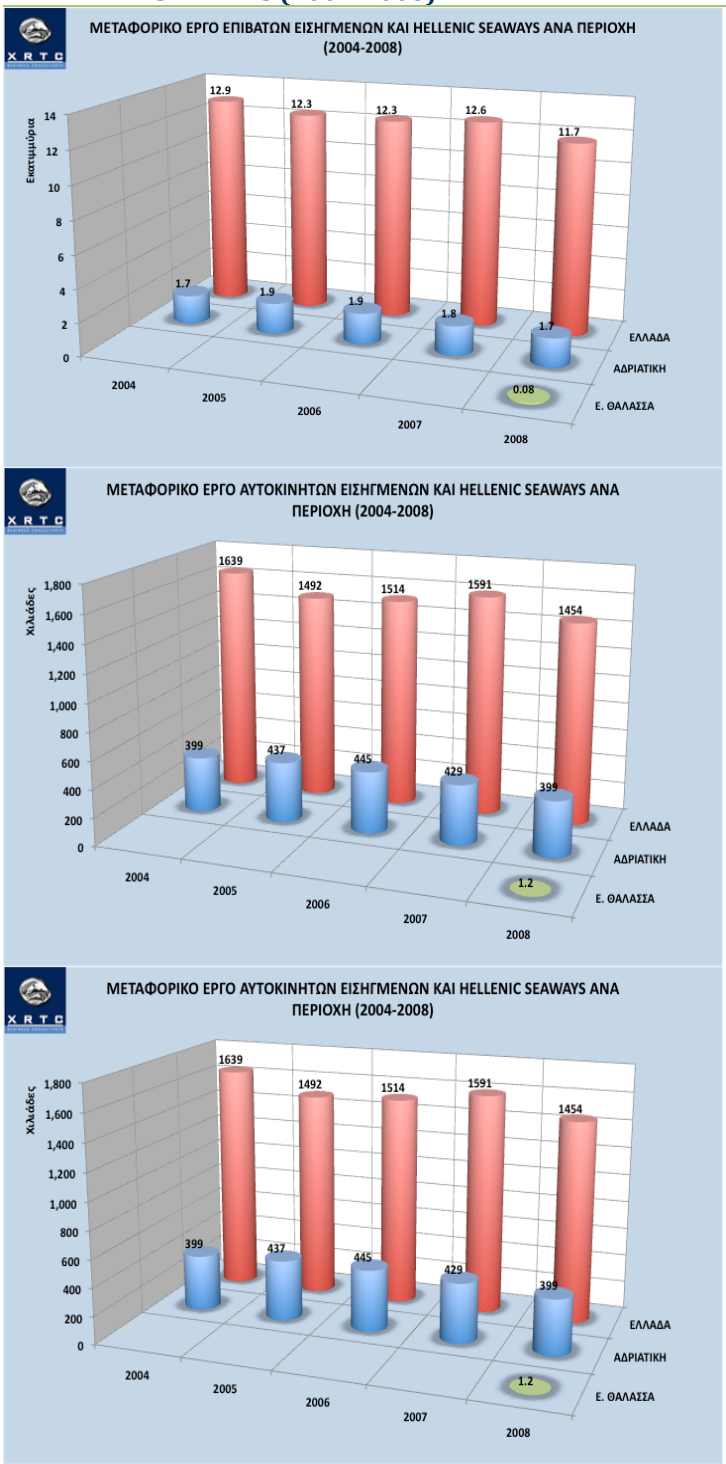
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΡΙΔΙΩΝ ΑΓΟΡΑΣ ΚΥΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (2007)

	Επιβάτες	Αυτοκίνητα	Φορτηγά
ΕΥΒΟΙΑ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΒΟΛΟΣ	5%	8%	5%
ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΝΟΣ	3%	5%	3%
ΠΑΤΡΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	2%	4%	3%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	9%	6%	6%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	18%	12%	7%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	5%	5%	3%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	5%	5%	15%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ Ν.ΑΙΓΑΙΟ	0%	0%	0%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	13%	16%	21%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	1%	1%	2%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	1%	2%	1%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΣΥΡΟΣ ΤΗΝΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΡΟΣ ΝΑΞΟΣ	6%	4%	6%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΣΥΡΟΣ ΤΗΝΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑ	2%	2%	4%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ	5%	5%	6%
ΡΑΦΗΝΑ ΑΝΔΡΟΣ ΤΗΝΟΣ ΣΥΡΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	11%	11%	5%
ΡΑΦΗΝΑ ΕΥΒΟΙΑ	3%	6%	2%
ΛΟΙΠΕΣ	12%	7%	10%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Γράφημα 7: Μεταφορικό Έργο Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

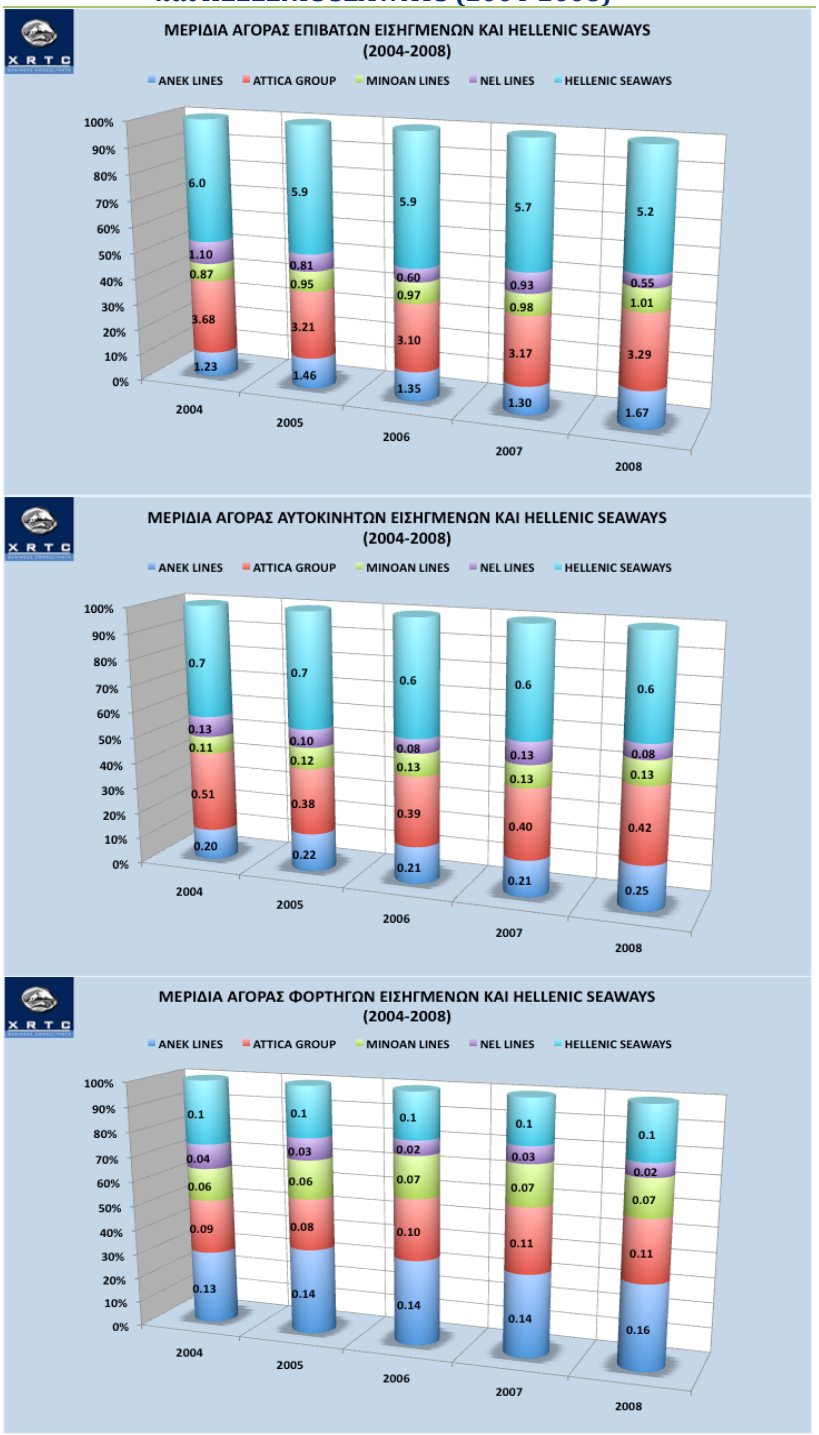
Στην παρούσα ανάλυση συμπεριλαμβάνονται οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών εξαιρουμένης της SAOS FERRIES, η οποία δεν έχει δημοσιοποιήσει τα αποτελέσματά της φέτος λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζει, καθώς και η HELLENIC SEAWAYS.

Η ανάλυση του μεταφορικού έργου καθώς και της προσφερόμενης χωρητικότητας εστιάζουν στις περιοχές της Ελλάδας και της Αδριατικής. Αναφορά γίνεται και σε νέες αγορές όπως της Ερυθράς Θάλασσας όπου έχουν γίνει ανοίγματα από κάποιες εταιρείες του κλάδου. Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι για την εταιρεία SAOS FERRIES τα στοιχεία κίνησης που έχουν συμπεριληφθεί είναι για τα έτη 2006 και 2007 αφού δεν έχει εκδόσει αποτελέσματα για το 2008 λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζει.

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 7 το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS εμφανίζει μείωση σε όλες σχεδόν τις περιοχές (Ελλάδα και Αδριατική) και σε όλα τα είδη της ζήτησης (επιβάτες, αυτοκίνητα, φορτηγά).

Ειδικότερα για την περίπτωση της Ελλάδας η κίνηση επιβατών εμφανίζει μείωση που προσεγγίζει το -7% ενώ η αντίστοιχη στην περιοχή της Αδριατικής φτάνει το -5,5%.

Γράφημα 8: Μερίδια Αγοράς Κίνησης στην Ελλάδα Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2008)



Οι τιμές είναι σε εκατομμύρια και δεν περιλαμβάνουν τη SAOS FERRIES

Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Στην περίπτωση των αυτοκινήτων η μείωση της ζήτησης ξεπερνά το -11% στην εσωτερική αγορά ενώ στην Αδριατική φτάνει το -7%. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της κίνησης των φορτηγών όπου στην περίπτωση της Ελλάδας παρουσιάζεται μια μικρή πτώση της τάξης το -2% ενώ στην αγορά της Αδριατικής καταγράφεται μια αύξηση της τάξης του 3%.

Παρά το γεγονός ότι τα στοιχεία κίνησης της SAOS FERRIES δεν περιλαμβάνονται η κάμψη της ζήτησης είναι εμφανής και σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών του πετρελαίου που παρουσίαστηκαν κατά τη διάρκεια του 2008 δικαιολογούν τη ζοφερή εικόνα που εμφανίζουν τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών.

Τα μερίδια αγοράς σε επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά στην Ελλάδα παρουσιάζονται στο Γράφημα 8.

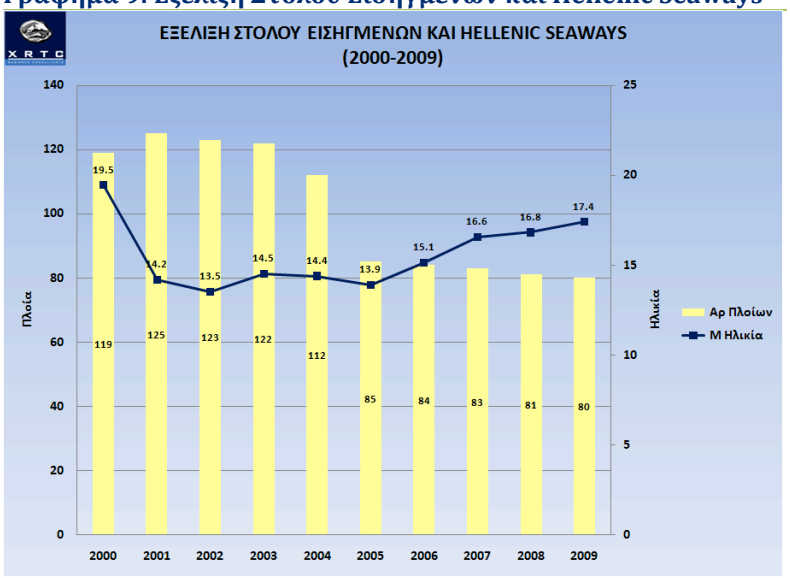
Στην περίπτωση των επιβατών η HELLENIC SEAWAYS ηγείται με την ATTICA GROUP δεύτερη και τις ANEK LINES, MINOAN LINES και NEL LINES να ακολουθούν. Στα αυτοκίνητα η εικόνα δεν διαφέρει, καθώς η κατάταξη των εταιρειών παραμένει η ίδια με αυτή των επιβατών.

Αντίθετα, υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση στα φορτηγά όπου ANEK LINES παρουσιάζονται να κατέχουν το υψηλότερο μερίδιο και την ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS, MINOAN LINES και NEL LINES να ακολουθούν.

3.3. Ανάλυση Προσφοράς Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 9 διαπιστώνουμε ότι μετά από μία περίοδο μείωσης του διαχειριζόμενου στόλου που ξεκίνησε από το 2001 βρισκόμαστε στο στάδιο σταθεροποίησης με το σύνολο του στόλου να εμφανίζει μείωση κατά ένα πλοίο.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways

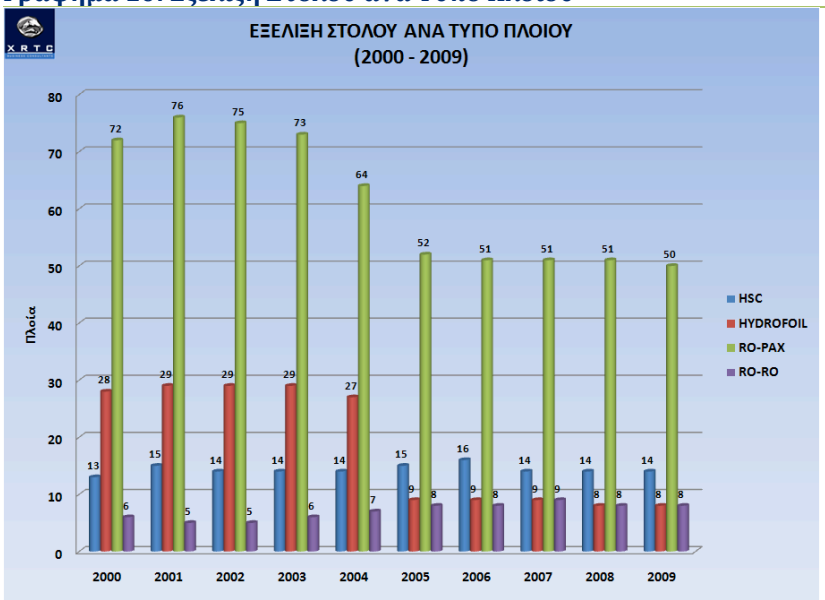


Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι κινήσεις που γίνονται από πλευράς εταιρειών σε επίπεδο αγοροπωλησιών είναι σε διορθωτικό επίπεδο αποσκοπώντας στην ικανοποίηση στρατηγικών που σχετίζονται είτε με τη σταδιακή ανανέωση του στόλου λόγω του υψηλού μέσου όρου ηλικίας των πλοίων, είτε με την επιδίωξη ποιοτικότερης προσφοράς υπηρεσιών μέσω νεότερων πολυτελών πλοίων με ελκυστικότερους χώρους είτε με στρατηγικές αποεπένδυσης που έχουν επιλέξει τα τελευταία χρόνια ορισμένοι από τους βασικούς παίκτες.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η σταθεροποιητική αυτή τάση αντικατοπτρίζεται και στους τύπους πλοίων που επιλέγουν οι εταιρείες για τη δραστηριοποίησή τους. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 10 κανένας τύπος πλοίου δεν παρουσιάζει αλλαγές σε σχέση με το 2008. Η μόνη αλλαγή εμφανίζεται σε επίπεδο RO-PAX με την προσθήκη του SUPERFAST XII και τις εκροές του PASIPHAE PALAS και ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ μειώνοντας το σύνολο του στόλου κατά ένα πλοίο.

Γράφημα 10: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

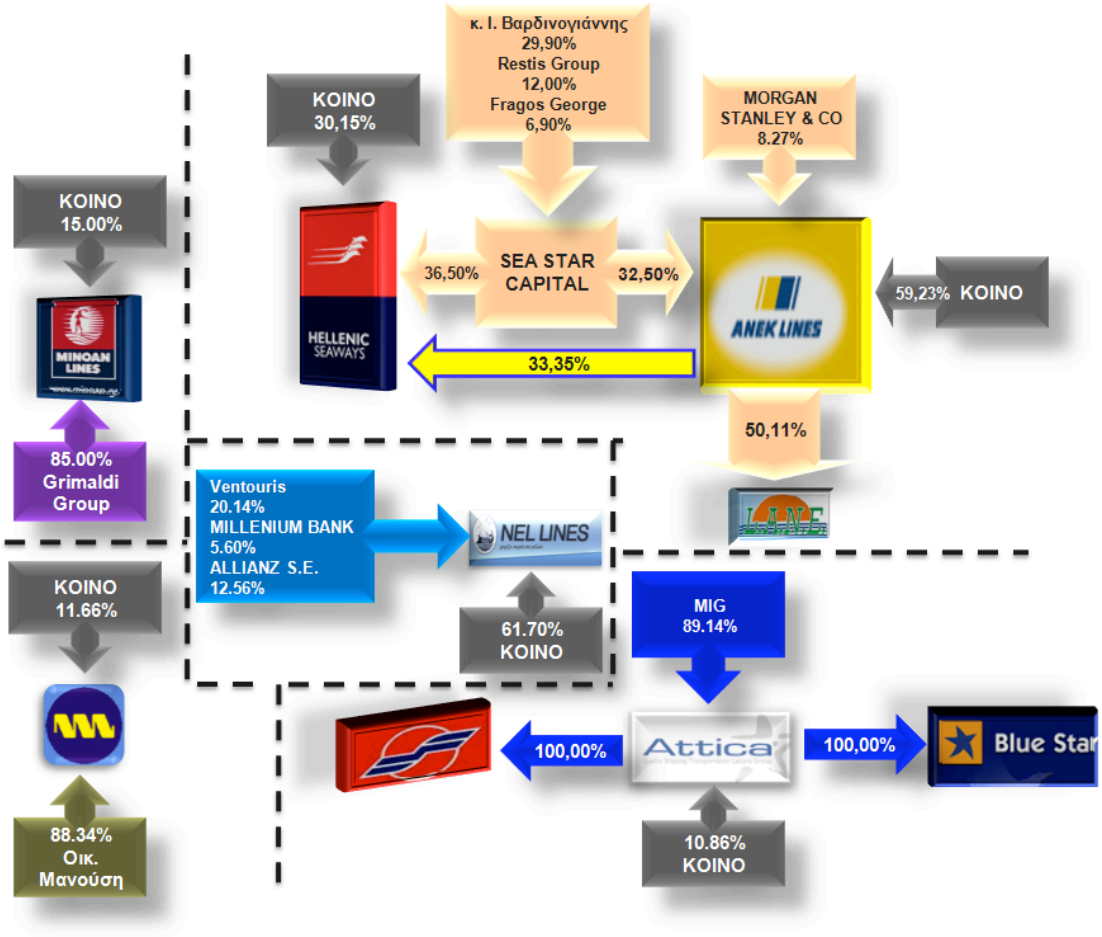
Η άρση του ορίου ηλικίας των 35 ετών σε συνδυασμό με τη μερική εφαρμογή των κανόνων ελεύθερης αγοράς, οδήγησαν τις εταιρείες, και ειδικά όσες διαθέτουν γερασμένο στόλο, στην εξεύρεση και υλοποίηση στρατηγικών οι οποίες θα τους επιτρέψουν την ανανέωση του στόλου τους προκειμένου να μπορέσουν να επιβιώσουν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

Τέτοιου είδους στρατηγικές μπορούν να έχουν τη μορφή είτε νέων επενδυτικών προγραμμάτων για την απόκτηση νεότευκτων ή μεταχειρισμένων πλοίων είτε τη μορφή συνεργασιών – συγχωνεύσεων με ανταγωνιστές και μη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της τελευταίας περίπτωσης είναι η εξαγορά της C-LINK από τη ΝΕΛ το 2006 αλλά και η εξαγορά των ATTICA GROUP και BLUE STAR FERRIES από τη MARFIN INVESTMENT GROUP η συγχώνευση των οποίων (ATTICA GROUP και BLUE STAR FERRIES) ολοκληρώθηκε το 2009.

3.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης κλαδου

Το τελευταίο δωδεκάμηνο συνεχίζονται οι έντονες μετοχικές αλλαγές των παρελθόντων ετών. Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται η τριπλή συγχώνευση των εταιρειών SUPERFAST και BLUE STAR FERRIES υπό την ATTICA GROUP, η ανταλλαγή μετοχικών πακέτων MINOAN LINES και ANEL LINES μεταξύ των Ε. Grimaldi και Ι. Βαρδινογιάννη. Καθώς και η πώληση του μετοχικού πακέτου (33,35%) που κατείχε ο Ε. Glimaldi μέσω της MINOAN LINES στην ANEK LINES. Ουσιαστικά πλέον στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν πέντε σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την καταρχήν επιβίωση και στη συνέχεια λειτουργία της αγοράς. Τα σχήματα αυτά αποτυπώνονται αναλυτικά στο Γράφημα 11 όπου η MARFIN INVESTMENT GROUP (MIG) ελέγχει μέσω της ATTICA GROUP τις SUPERFAST και BLUE STAR FERRIES, η SEA STAR CAPITAL (συμφερόντων Ι. Βαρδινογιάννη και Β. Ρέστη) η οποία ελέγχει τις ANEK LINES, ANEN LINES και HELLENIC SEAWAYS, η ATLANTICA DI NAVIGAZIONE (συμφερόντων κ. Ε. Grimaldi) που ελέγχει τη MINOAN LINES και τέλος η NEL LINES και η SAOS FERRIES.

Γράφημα 11: Μετοχική Σύνθεση Εταιρειών 2009



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα τελευταία χρόνια η αγορά παρουσιάζει έντονα σημάδια ωρίμανσης τόσο στο εσωτερικό όσο και σε γραμμές του εξωτερικού και κυρίως αυτή της Αδριατικής. Η εξέλιξη αυτή έχει ωθήσει τις εταιρείες σε ενδυνάμωση των στρατηγικών τους θέσεων μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η πορεία των μετοχικών σχημάτων και το πώς έχουμε φτάσει στη σημερινή κατάσταση (Πίνακας 9).

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ (2005-2009)

02.2005	Συμμετοχή της ATTICA GROUP στη MINOAN LINES σε 9,51%
05.2005	Εξαγορά του 18,9% της ANEK από Edgewater Holdings Inc Πρωταγωνιστές: Α. Βεντούρης/ Ι. Βαρδινογιάννης
09.2005	Συμμετοχή της ATTICA GROUP στη MINOAN LINES σε 11,61%
02.2006	Εξαγορά C-LINK από NEL LINES Πρωταγωνιστές:Α. Βεντούρης
02.2006	Απόκτηση από όμιλο ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ του 12,23% της HELLENIC SEAWAYS Πρωταγωνιστές: Π. Λασκαρίδης/Π. Παναγόπουλος
07.2006	Απόκτηση ΔΑΝΕ από BLUE STAR FERRIES
12.2006	Συμμετοχή της ATTICA GROUP στη MINOAN LINES σε 14,24%
02.2007	Συμμετοχή της ATTICA GROUP στη MINOAN LINES σε 22,25%
03.2007	Συμμετοχή ATLANTICA DI NAVIGAZIONE στην ANEK LINES Πρωταγωνιστές: Ε. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης
07.2007	Απόκτηση από όμιλο ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ του 22,25% της MINOAN LINES Πρωταγωνιστές: Π. Λασκαρίδης/Π. Παναγόπουλος
10.2007	Εξαγορά ATTICA GROUP από MIG σε ποσοστό 51,64% Πρωταγωνιστές: Α. Βγενόπουλος/Π. Παναγόπουλος
12.2007	Έξοδος Λασκαρίδη από την ακτοπλοΐα. Πώληση μετοχών MINOAN LINES και HELLENIC SEAWAYS Πρωταγωνιστές: Π. Λασκαρίδης/Ι. Βαρδινογιάννης
01.2008	Συμμετοχή MIG στην ATTICA GROUP σε 91,1% και BLUE STAR FERRIES σε 84,45%
02.2008	Ανταλλαγή πακέτων μετοχών μεταξύ MINOAN LINES και ANEK LINES Πρωταγωνιστές: Ε. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης
04.2008	Συμμετοχή ANEK LINES στη NEL LINES Πρωταγωνιστές: Ι. Βαρδινογιάννης/Α. Βεντούρης
12.2008	Συγχώνευση BLUE STAR FERRIES και ATTICA GROUP κάτω από την ATTICA GROUP
04.2009	Συμφωνία εξαγοράς του συνόλου της συμμετοχής της MINOAN LINES στη HELLENIC SEAWAYS από την ANEK LINES. Το σύνολο της συμμετοχής της ANEK LINES προσεγγίζει το 66% Πρωταγωνιστές: Ε. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 10 παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε ένα από τα προαναφερθέντα εταιρικά σχήματα. Θα πρέπει να σημειωθεί βέβαια ότι υπάρχουν και άλλα μικρότερα σχήματα στα οποία γίνεται ανάλυση παρακάτω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ

	Στόλος
SEA STAR CAPITAL	47
MARFIN INVESTMENT GROUP	13
ATLANICA DI NAVEGAZIONE	5
NEL LINES	7
SAOS FERRIES	11

Εκτίμησή μας είναι ότι και αυτά τα σχήματα θα πρέπει να εργαστούν προς την κατεύθυνση των συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών προκειμένου να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην ακτοπλοϊκή αγορά αλλά και στο διεθνές οικονομικό επίπεδο.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Δεδομένων των δύσκολων συνθηκών που επικρατούν στην τραπεζική αγορά ίσως η ενδεδειγμένη στρατηγική στη τρέχουσα περίοδο να είναι σε επίπεδο συνεργασιών. Σίγουρα θα υπάρξουν αρκετές κινήσεις στο μέλλον καθώς το μέγεθος της αγοράς είναι αυτό που το επιβάλει.

4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

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 τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Παρουσίασης «Δ.Π.Χ.Π.». Οι ετήσιες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις και των έξι εισηγμένων εταιρειών για το 2008 συντάχθηκαν με βάση τα Δ.Π.Χ.Π. όπως αυτά έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στις ακόλουθες βασικές κατηγορίες:

- Ανάλυση κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση

Στην ανάλυση της αγοράς, εκτός των πέντε εισηγμένων εταιρειών (ANEK LINES, ATTICA GROUP, BLUE STAR FERRIES, MINOAN LINES, NEL LINES) συμπεριλαμβάνεται και η HELLENIC SEAWAYS η οποία κατέχει μεγάλο μερίδιο αγοράς. Στη φετινή μελέτη δεν περιλαμβάνεται η εισηγμένη εταιρεία SAOS FERRIES η οποία δεν έχει δημοσιοποιήσει τα οικονομικά της στοιχεία λόγω αίτησης της για υπαγωγή στο άρθρο 99.

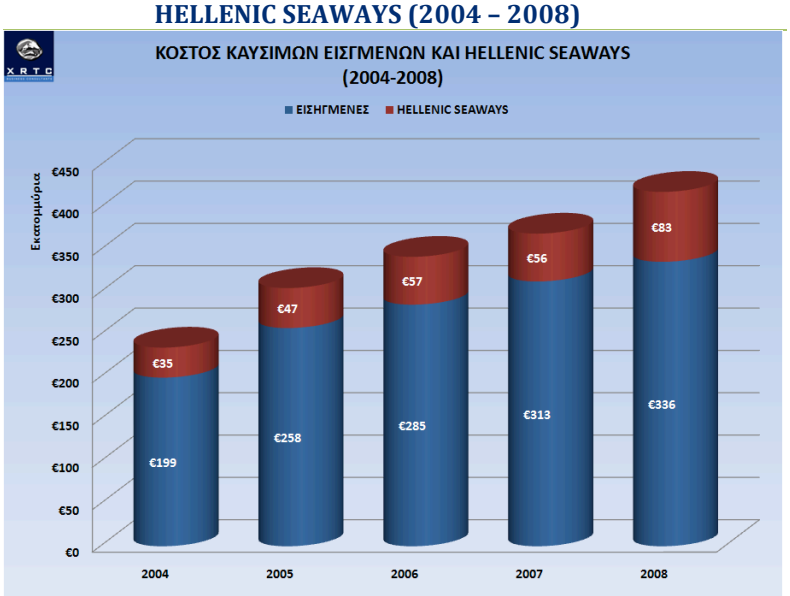
4.1. Ανάλυση Κόστους

Η αύξηση της τιμής των καυσίμων τα τελευταία χρόνια έχει επιβαρύνει τα οικονομικά αποτελέσματα όλων των εταιρειών και ιδιαίτερα όσων διαχειρίζονται ταχύπλοα των οποίων αφενός η κατανάλωση καυσίμων τους είναι σαφώς μεγαλύτερη των συμβατικών αφετέρου και ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιούν είναι ακριβότερος. Παρά την αισθητή αύξηση των τιμών του βαρελιού παγκοσμίως η οποία το 2008 ξεπέρασε το 70% σε σχέση με το 2007, η επιβάρυνση για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ήταν αισθητά χαμηλότερη λόγω της ισχυροποίησης του Ευρώ σε σχέση με το Δολάριο.

Τα αποτελέσματα του Γραφήματος 12 παρουσιάζουν εξέλιξη του κόστους από το 2004 έως το 2008 σε απόλυτους αριθμούς. Ιδιαίτερα αποκαλυπτικά της επιβάρυνσης των καυσίμων στο συνολικό κόστος είναι τα αποτέλεσμα του Γραφήματος 13. Η συμμετοχή των καυσίμων από 32% το 2004 έχει φτάσει στο 48% το 2008 για το σύνολο της αγοράς παρά το γεγονός ότι η

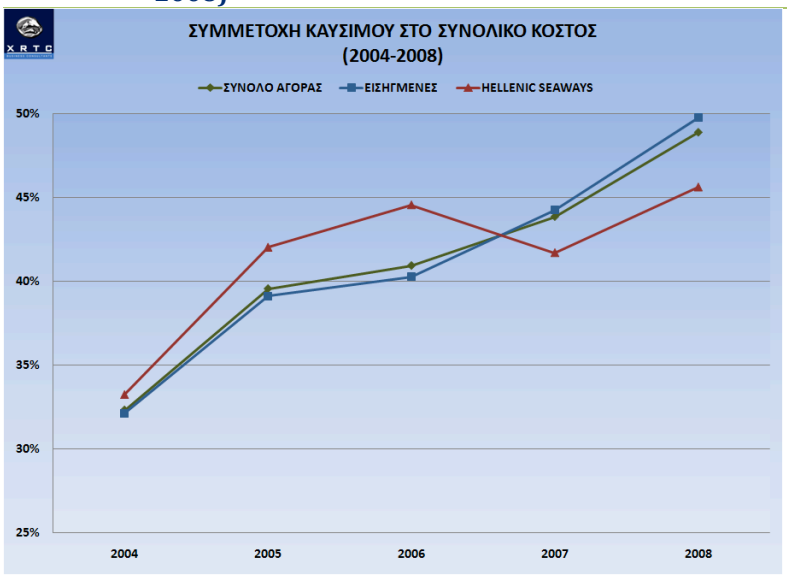
συναλλαγματική ισοτιμία του Ευρώ με το Δολάριο βοήθησε σημαντικά στην απορρόφηση των κραδασμών του.

Γράφημα 12: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 13: Συμμετοχή Κόστους στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την επιβάρυνση των λειτουργικών εξόδων από την αύξηση του κόστους των καυσίμων η μέση ετήσια αύξηση των λειτουργικών εξόδων από το 2004 έως το 2008 κυμαίνεται στο +4% γεγονός που δηλώνει ότι οι εταιρείες προσπαθούν να απορροφήσουν το κόστος αυτό μέσω:

του εξορθολογισμού των δρομολογίων ο οποίος επιτρέπει την αύξηση της πληρότητας

της μείωσης του στόλου

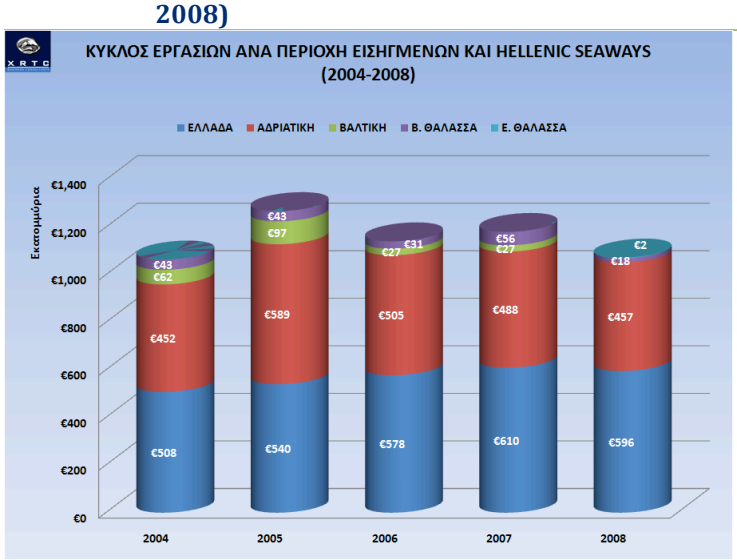
της μείωσης της ταχύτητας

της επένδυσης σε πλοία νέας τεχνολογίας που επιτρέπουν αποδοτικότερη αξιοποίηση.

4.2. Κύκλος Εργασιών

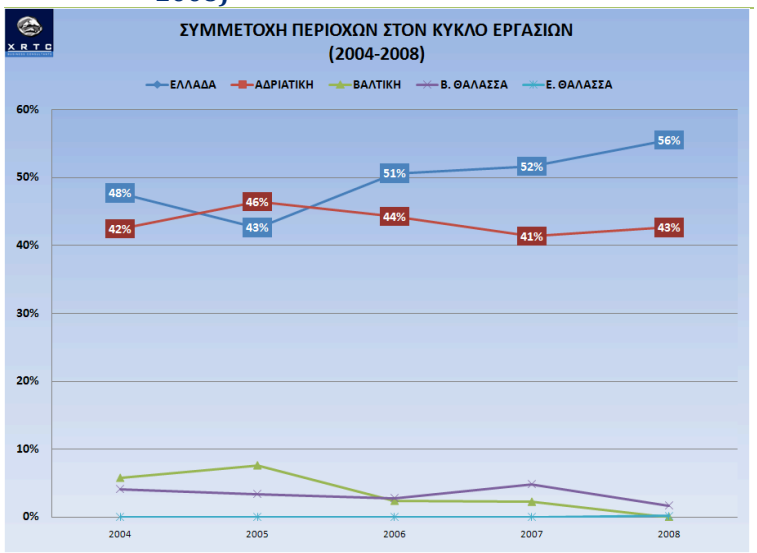
Ο κύκλος εργασιών για το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών (τεσσάρων εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS) παρουσιάζει μία εικόνα ωρίμανσης την τελευταία τριετία κινούμενος σταθερά πάνω από το €1 δις (Γράφημα 14). Στην επίτευξη αυτού του επιπέδου έχει συντελέσει καθοριστικά ο κύκλος εργασιών των εταιρειών από τη περιοχή της Ελλάδας και της Αδριατικής.

Γράφημα 14: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 15: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



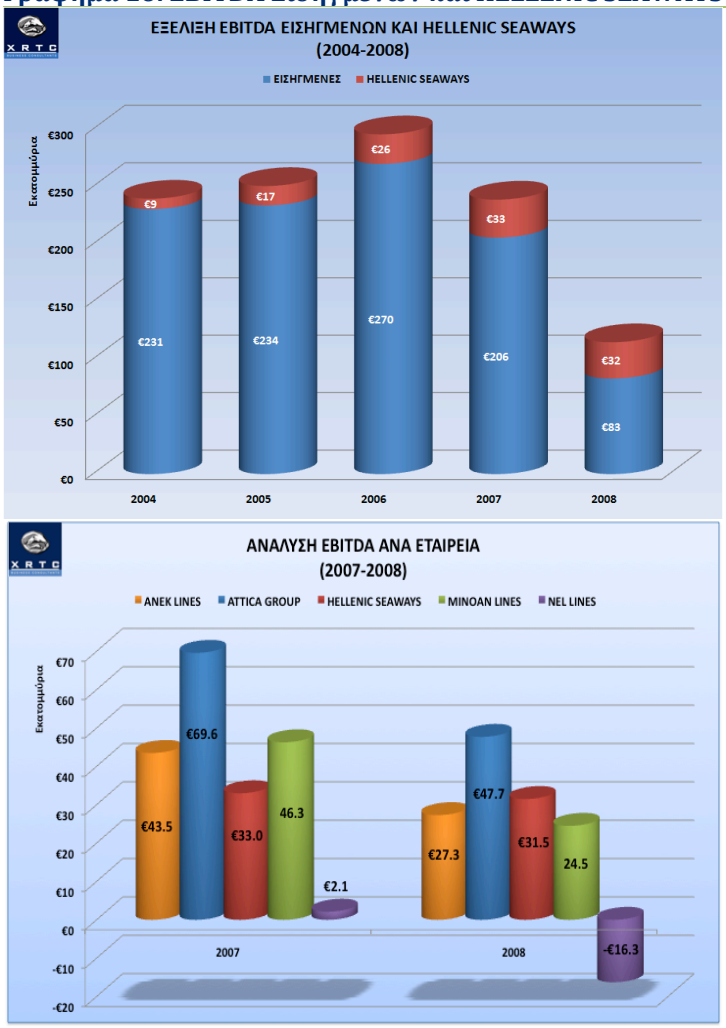
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το 2008 παρουσιάζεται μία κάμψη η οποία οφείλεται στη μείωση των εσόδων σε όλες τις περιοχές καθώς και στην έξοδο της ATTICA GROUP από τις περιοχές της Βόρειας Ευρώπης. 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 MINOAN LINES, HELLENIC SEAWAYS, NEL LINES αποκόμισαν σημαντικά οφέλη ναυλώνοντας τα πλοία τους σε άλλες γραμμές κυρίως ευρωπαϊκές. Αναφερόμενοι στις κύριες γεωγραφικές περιοχές δραστηριοποίησης των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών παρατηρείται ότι με εξαίρεση το 2005 που ο κύκλος εργασιών για τις εισηγμένες εταιρείες είναι σχετικά μοιρασμένος μεταξύ Ελλάδας και Αδριατικής από το 2006 μέχρι σήμερα η ψαλίδα ανοίγει υπέρ της Ελληνικής αγοράς με το 2008 να φτάνει το 56%. Όπως παρατηρείται και στο Γράφημα 15 η Αδριατική αγορά εμφανίζεται συρρικνωμένη λόγω της μείωσης της ζήτησης. Αξίζει να σημειωθεί και η προσπάθεια της NEL LINES να δραστηριοποιηθεί στη περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας που προς το παρόν περιορίζεται στα €1,6 εκατομμύρια.

4.3. Ανάλυση EBITDA

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA), μετά από μία σημαντική ανάκαμψη της τάξης του 18% το 2006 σε σχέση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα το 2005 εμφανίζουν αισθητή μείωση το 2008 που προσεγγίζει το -51% σε σχέση με το 2007 (Γράφημα 16). Η εικόνα αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι το σύνολο των εταιρειών δηλώνουν αισθητά χαμηλότερα αποτελέσματα EBITDA. Ενδεικτικά η ANEK LINES παρουσιάζει μειωμένο EBITDA σε σχέση με το 2007 κατά -37%, η MINOAN LINES κατά -47%, ATTICA GROUP κατά -31% και η NEL LINES κατά -867%. Η μόνη εταιρεία που παρουσιάζει οριακή μείωση είναι η HELLENIC SEAWAYS κατά -5%.

Γράφημα 16: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS



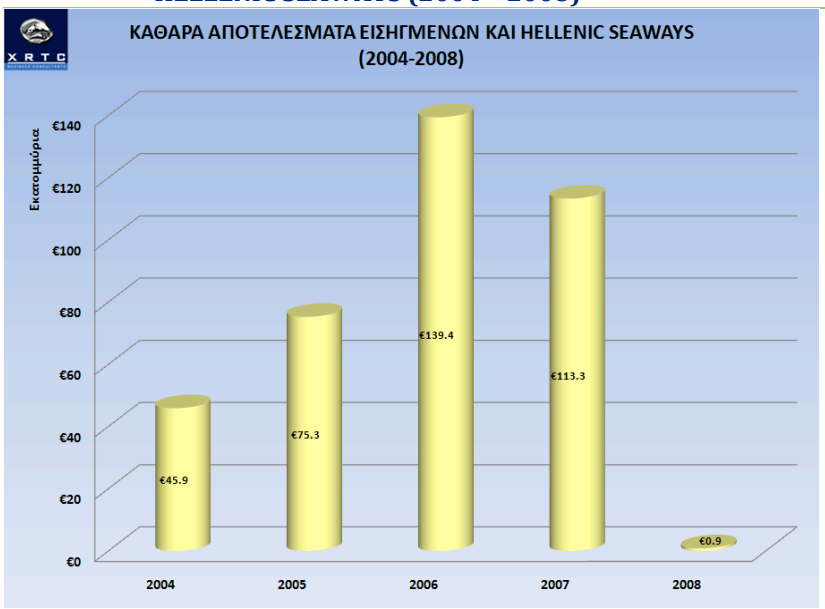
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το υψηλό κόστος καυσίμων σε συνδυασμό με τις σταθεροποιητικές προς μειωμένες τάσεις της ζήτησης οδήγησαν στη χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιρειών με τη NEL LINES να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πτώση. Η πτώση αυτή εξετάζεται αναλυτικότερα στην παράγραφο 5.1.4.

4.4. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα καθαρά αποτελέσματα δείχνουν μία εντυπωσιακή μείωση της τάξης του -99% το 2008 σε σχέση με το 2007, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 17. Μετά από δύο συνεχείς αυξήσεις από το 2004 μέχρι το 2006 όπου παρουσιάζεται και η μεγαλύτερη που φτάνει το 80% σε σχέση με το 2005, οι εταιρείες φαίνονται να επηρεάζονται φέτος όπως και πέρυσι τόσο από τις τιμές του πετρελαίου όσο και από τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν σε κάποιες γραμμές. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση της εταιρείας ANEK LINES για περιορισμό του κύκλου εργασιών της στη γραμμή Πειραιάς – Χανίων λόγω ανταγωνισμού. Οι εταιρείες στο σύνολό τους παρουσιάζουν μειώσεις στα αποτελέσματα χρήσης τους. Τη μεγαλύτερη μείωση εμφανίζει στα αποτελέσματα της NEL LINES η οποία επηρεάστηκε αισθητά από το ατύχημα του ΘΕΟΦΙΛΟΣ κατά -196% με τις ANEK LINES, MINOAN LINES, ATTICA GROUP και HELLENIC SEAWAYS να ακολουθούν με αντίστοιχα ποσοστά -152%, -80%, -64% και -39%.

Γράφημα 17: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.5. Τραπεζικός Δανεισμός

Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 18α, το 2008 οι δανειακές υποχρεώσεις αυξήθηκαν κατά 5,6% σε σχέση με το 2007. Από το 2004 μέχρι και το 2006 οπότε και εμφανίζονται τα χαμηλότερα επίπεδα δανεισμού οι δανειακές υποχρεώσεις των εταιρειών έχουν περιοριστεί λόγω:

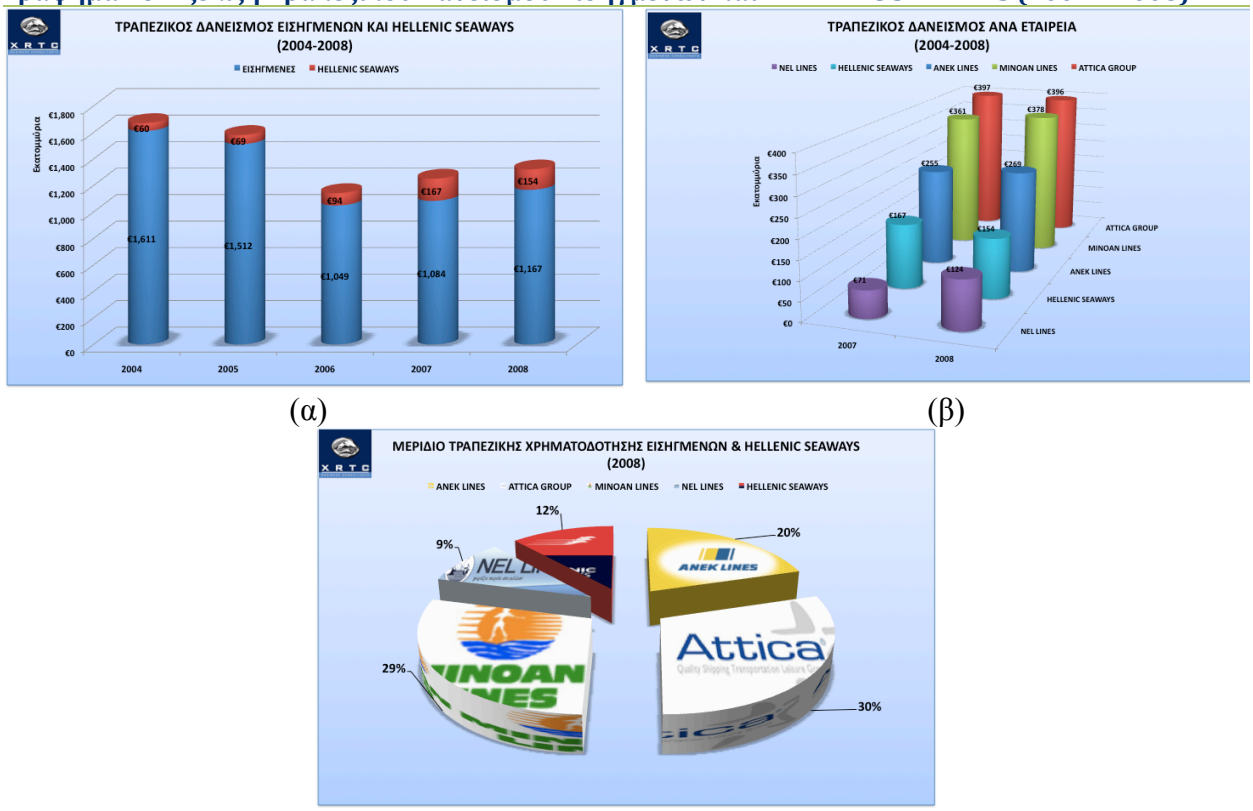
- της ομαλής αποπληρωμής των δανείων και
- της πώλησης πλοίων που βοήθησαν στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών.

Το 2008 η χρηματοδότηση παρουσιάζει ανάκαμψη παρά το γεγονός ότι στατιστικά διαπιστώνεται σημαντική μείωση του χαρτοφυλακίου όλων των τραπεζών που στηρίζουν την

ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην σημαντική αύξηση του τραπεζικού δανεισμού της NEL LINES κατά 75% ύστερα από την αναστροφή πώλησης των ταχυπλόων της, της MINOAN LINES κατά 4,5% μετα την επιτυχημένη ολοκλήρωση του νέου της κοινοπρακτικού δανείου με τη συμμετοχή 10 τραπεζών και της ANEK LINES κατά 5,6% (Γράφημα 18β).

Στην περίπτωση της NEL LINES η αύξηση οφείλεται στην επανένταξη του ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ στο στόλο της εταιρείας ενώ στην περίπτωση της MINOAN LINES αφορά την επαναδιαπραγμάτευση ομολογιακού δανείου ύψους 375 εκατομμυρίων που συνέβαλε στην ενίσχυση της ρευστότητάς της. Είναι βέβαιο ότι υπάρχουν κι άλλες εταιρείες του κλάδου που έχουν συνάψει δάνεια τα οποία είναι από κατά τόπους καταστήματα τραπεζών εκτός κέντρου ή από άλλες τράπεζες του εξωτερικού. Όπως απεικονίζεται και στο Γράφημα 18γ για το έτος 2008 το μεγαλύτερο τραπεζικό δανεισμό σε ύψος κεφαλαίου έχει η MINOAN LINES και η ATTICA GROUP.

Γράφημα 18: Εξέλιξη Τραπεζικού Δανεισμού Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2008)



(α) (β)

(γ)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 19: Μερίδιο Αγοράς Τραπεζικής Πίστης στη Ελληνική ακτοπλοΐα ανά Χώρα Προέλευσης (2008)

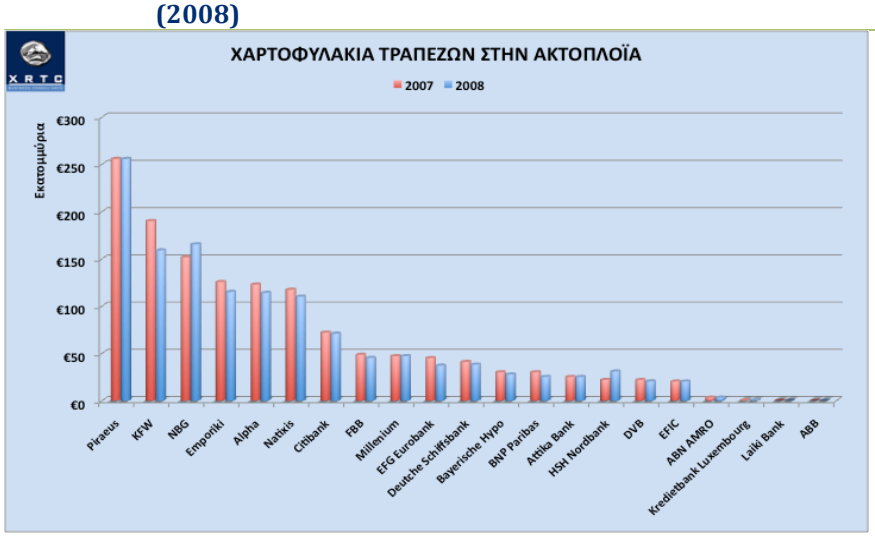
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι κύριοι χρηματοδότες των δανείων αυτών είναι οι Ελληνικές τράπεζες όπως φαίνεται στο Γράφημα 19 κατέχοντας το 60% περίπου του συνολικού δανεισμού της ελληνικής ακτοπλοΐας. Ακολουθούν οι Γερμανικές με 23%, οι Γαλλικές με 10% και οι Αμερικάνικες με 5%.

Όπως παρατηρούμε στο Γράφημα 20, μόνο 7 τράπεζες έχουν δεσμεύσει πάνω από €50 εκατομμύρια ενώ 7 από τις 10 πρώτες τράπεζες είναι Ελληνικές με πρώτη από όλες την Τράπεζα Πειραιώς. Η τελευταία εμφανίζεται από δημοσιεύματα ότι έπαιξε σηματικό ρόρο στην τελευταία χρηματοδοτική πράξη της περιόδου με την εξασφάλιση τραπεζικής εγγύησης ύψους €125 εκ. για την πραγματοποίηση της αγοράς του ποσοστού της Grimaldi στην HSW από την ANEK ανεβάζοντας την στήριξή της στον κλάδο αισθητά.

Πρέπει να επισημανθεί ότι αρκετές τράπεζες έχουν μεταφέρει τη χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας από το Ναυτιλιακό Τμήμα στο τμήμα υποστήριξης έργων κι έτσι αδυνατούν να κατεθέσουν ασφαλή στοιχεία όπως για παραδειγμα η Τράπεζα Πειραιώς.

Γράφημα 20: Μερίδιο Αγοράς Τραπεζικής Πίστης στην Ελληνική ακτοπλοΐα ανά Χώρα Προέλευσης (2008)



Στοιχεία της Τράπεζας Πειραιώς δεν είναι διαθέσιμα για το 2008
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.6. Συγκριτική Ανάλυση Εταιρειών και Αγοράς

Ο Πίνακας 11 παρουσιάζει μία συγκριτική ανάλυση των εισηγμένων εταιρειών και της HELLENIC SEAWAYS επιχειρώντας να δοθεί μία πιο λεπτομερή εικόνα της κάθε εταιρείας και των αποτελεσμάτων του κλάδου. Όπως φαίνεται στον πίνακα οι εταιρείες με την μεγαλύτερη αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι η ANEK LINES και η HELLENIC SEAWAYS ενώ η ATTICA GROUP έχει την χαμηλότερη απόδοση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (2007-2008)

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΕΤΟΣ	ANEK LINES	ATTICA GROUP	HELLENIC SEAWAYS	MINOAN LINES	NEL LINES	SAOS FERRIES
Πωλήσεις/	2008	1,42	0,65	0,97	0,77	0,80	
Ίδια Κεφάλαια	2007	1,17	0,62	0,80	0,70	0,83	0,44
Δάνεια/	2008	0,83	0,89	0,86	0,87	0,79	
Σύνολο Υποχρεώσεων	2007	0,69	0,80	0,78	0,50	0,73	0,36
Κόστος Πωλήσεων/	2008	0,82	0,77	0,82	0,76	1,06	
Πωλήσεις	2007	0,76	0,70	0,74	0,62	0,86	0,94
Ίδια Κεφάλαια /	2008	0,60	1,13	1,27	0,67	0,26	
Σύνολο Υποχρεώσεων	2007	0,71	1,14	1,15	0,69	0,56	1,24
Αποτελέσματα προ φόρων/	2008	-0,34	1,08	1,08	6,44	-4,32	
Χρεωστικοί Τόκοι	2007	0,69	2,63	2,42	0,66	-1,86	-4,76

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όσον αφορά τις δανειακές υποχρεώσεις οι εταιρείες που έχουν τον χαμηλότερο δείκτη είναι η NEL LINES με 0.79. Οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα (γύρω στο 0,8). Τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι ανησυχητικά για τις εταιρείες αυτές καθώς είναι πολύ μακριά από την επικίνδυνη ζώνη της αδυναμίας αποπληρωμής των δανείων.

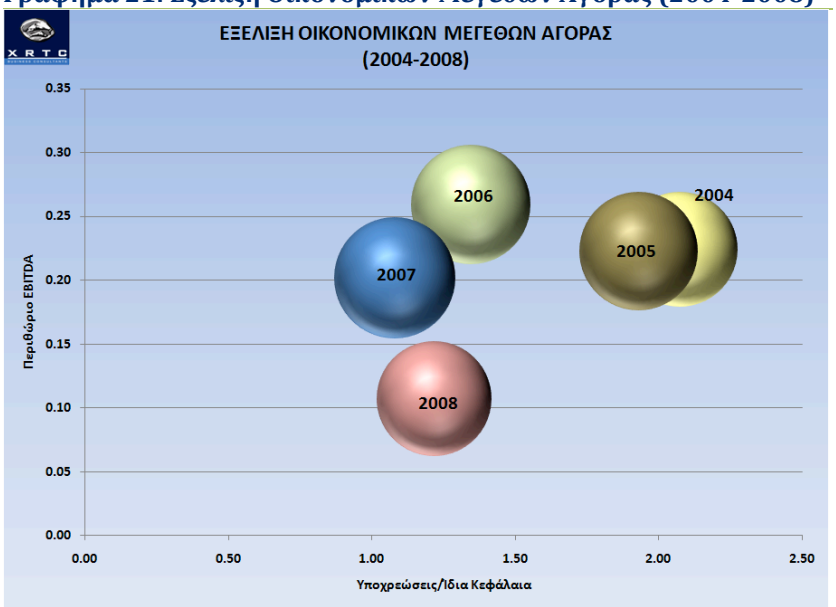
Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί από τις εταιρείες στο θέμα του κόστους καθώς είναι ιδιαίτερα υψηλό σε σχέση με τον κύκλο εργασιών. Στο σύνολό τους οι εταιρείες παρουσιάζουν σημαντική αύξηση το 2008 σε σχέση με το 2007 με τη NEL LINES να εμφανίζει τον υψηλότερο δείκτη (1,06). Ακολουθούν οι ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS (0,82), η ATTICA GROUP (0,77) και η MINOAN LINES (0,76).

Η αύξηση των δανειακών υποχρεώσεων σε σχέση με το 2007 αντικατοπτρίζεται στα αποτελέσματα ξεκάθαρα. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα οι ANEK LINES, NEL LINES και MINOAN LINES αύξησαν τις δανειακές τους υποχρεώσεις με την τελευταία σε μικρότερο βαθμό σε σχέση με τις δύο πρώτες. Αντίθετα τόσο η ATTICA GROUP όσο και η HELLENIC SEAWAYS εξακολουθούν να έχουν χαμηλά επίπεδα τραπεζικού δανεισμού σε σχέση με τον κλάδο.

Τέλος, η εικόνα των εταιρειών ως προς την ικανότητά τους για την αποπληρωμή τόκων είναι κάπως διφορούμενη. Πάνω από τις μισές φαίνεται να παρουσιάζουν κανένα ή μικρή πιθανότητα εμφάνισης προβλήματος αποπληρωμής, ενώ υπάρχει και μία μειοψηφία η οποία το 2008 δείχνει σημαντικές ενδείξεις αδυναμίας αποπληρωμής τόκων (NEL LINES,) λόγω των αρνητικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν την τελευταία χρήση.

Αναλύοντας το σύνολο της αγοράς (Γράφημα 21) διαπιστώνεται μείωση του κύκλου εργασιών κατά -9,5% το 2008 σε σχέση με το 2007 προσεγγίζοντας στα επίπεδα του 2004. Το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων παρουσιάζει κι αυτό σημαντική μείωση της τάξης του 50% φτάνοντας το 11% μετά από μία περίοδο τετραετίας όπου υπήρχε μία σταθερότητα που κυμαινόταν μεταξύ του 21% και 26%. Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν σε αυτό το αποτέλεσμα είναι η οικονομική ύφεση, οι αυξημένες τιμές του πετρελαίου καθώς και η μειωμένη ζήτηση σε ορισμένες γραμμές.

Γράφημα 21: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς (2004-2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

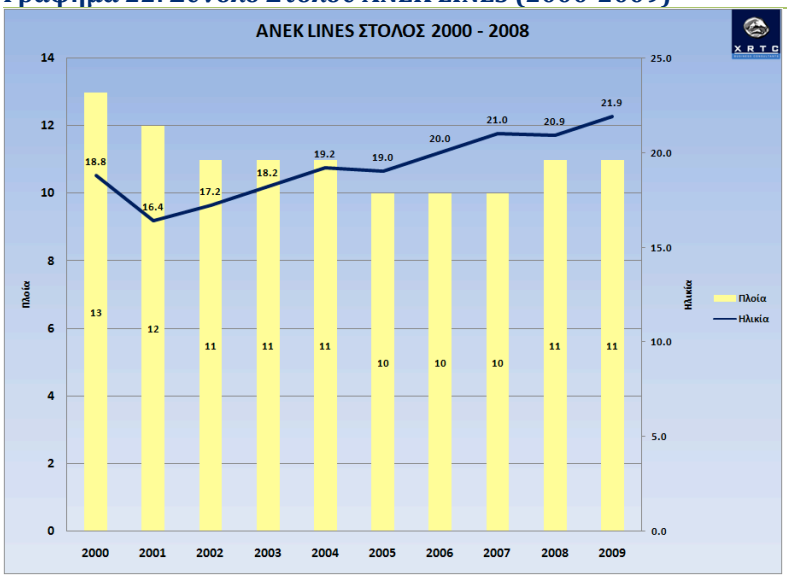
Από το 2005 έχει ξεκινήσει μία προσπάθεια μείωσης του τραπεζικού δανεισμού είτε με την πώληση πλοίων είτε με την αναδιάρθρωση δανείων. Το 2007 παρατηρούνται τα χαμηλότερα επίπεδα δανείων της πενταετίας με το 2008 να ακολουθεί. Θα πρέπει εδώ να τονιστεί ότι η μικρή αύξηση που παρουσιάζει ο τραπεζικός δανεισμός οφείλεται και στη διστακτικότητα από πλευράς των τραπεζών να παρέχουν κάθε μορφή δανεισμού λόγω της παγκόσμιας κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος.

5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

5.1. Εισηγμένες

5.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στα πλαίσια της στρατηγικής των διορθωτικών κινήσεων το τελευταίο απόκτημα της εταιρείας είναι το πλοίο ΕΛΥΡΟΣ από την Ιαπωνία. Η εταιρεία συνεχίζει τη στρατηγική απόκτησης πλοίων από την αγορά των μεταχειρισμένων στην οποία οφείλεται και ο υψηλός μέσος όρος ηλικίας του στόλου της εταιρείας ο οποίος ξεπερνά τα 20 έτη. Η διαχρονική εξέλιξη του στόλου παρουσιάζεται στο Γράφημα 22.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	4	Αδριατική
RO-PAX	4	Κρήτη
RO-PAX	1	Β.Α. Αιγαίο
RO-PAX	1	Δωδεκάνησα
RO-PAX	1	Ναύλωση

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σήμερα η εταιρεία έχει στην κατοχή της 11 πλοία, όλα τύπου RO-PAX, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 12, από τα οποία τα τέσσερα δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και της Κρήτης και από ένα στο Β.Α. Αιγαίο και στα Δωδεκάνησα. Επίσης ένα (ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ) είναι ναυλωμένο στην Τυνησιακή εταιρεία COTAVAN.

Την τελευταία διετία η εταιρεία έχει επιδοθεί σε μία προσπάθεια εξεύρεσης νέων περιοχών δραστηριοποίησης πέραν της Αδριατικής και της Κρήτης όπου ο ανταγωνισμός έχει ενταθεί σημαντικά. Το Β.Α Αιγαίο και η περιοχή της Δωδεκανήσου αποτελούν τις δύο πρώτες πιθανές περιοχές με τα πλοία ΛΙΣΣΟΣ και ΠΡΕΒΕΛΗ αντίστοιχα. Στα πλαίσια εξεύρεσης τρόπων αποτελεσματικής αξιοποίησης των πόρων της η εταιρεία έχει εντάξει στη στρατηγική της εναλλακτικές μορφές ναυλώσεων όπως είναι αυτή της ναύλωσης του ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ σε ξένη εταιρεία καθώς και η διαθεσιμότητά του σε παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας.

Το 2008 συνεχίζονται τα άσχημα αποτελέσματα για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά και μάλιστα είναι αρκετά χειρότερα σε σχέση με το 2007. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 13 τόσο το EDITDA όσο και τα καθαρά αποτελέσματα μειώθηκαν αισθητά ενώ τα κόστη κυρίως των καυσίμων παρουσίασαν σημαντική άνοδο. Η επιβάρυνση από τις τιμές των καυσίμων είναι ιδιαίτερα αισθητή παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 9,67% η οποία οφείλεται στη σημαντική αύξηση που παρουσιάζεται στην κίνηση επιβατών (17%), αυτοκινήτων (25%) και

φορτηγών (14%) τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Το 2008 χαρακτηρίζει την εταιρεία η έντονη κινητικότητά της σε θέματα εξαγορών με το επίκεντρο να αποτελεί η HELLENIC SEAWAYS. Αυτή τη στιγμή ο κ. Ι Βαρδινογιάννης ο οποίος ηγείται ενός μεγάλου μετοχικού σχήματος, μέσω της SEA STAR CAPITAL ουσιαστικά ελέγχει την ANEK LINES και την HELLENIC SEAWAYS.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2007-2008)

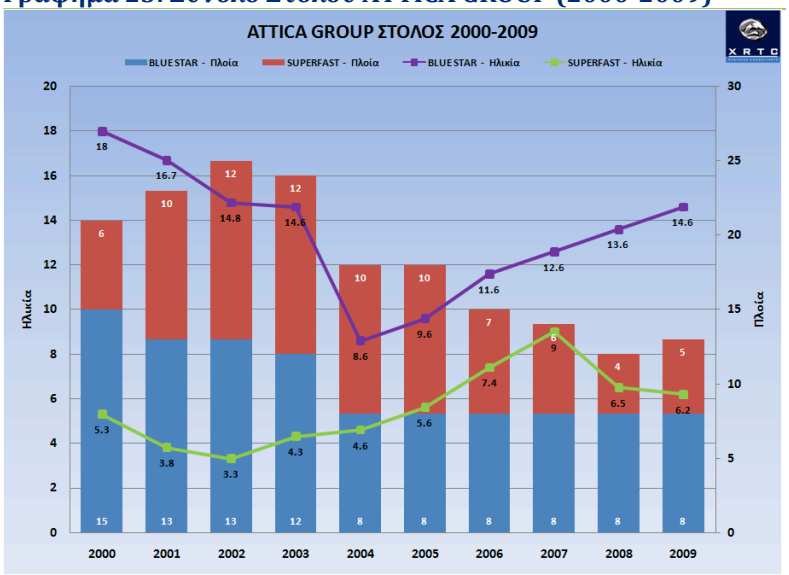
	2007	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	1.811.000	2.121.684	17,15%
Κίνηση Αυτοκινήτων	353.000	361.749	24,78%
Κίνηση Φορτηγών	231.000	241.996	13,61%
Κύκλος Εργασιών	€254.332.000	€ 278.936.000	9,67%
EBITDA	€43.500.000	€ 27.300.000	-37,24%
Καθαρά Αποτελέσματα	€12.284.000	-€ 6.413.000	-151,21%
Κόστος Πωληθέντων	€194.059.000	€ 227.934.000	17,47%
Κόστος Καυσίμων	€74.592.000	€ 115.920.000	55,41%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€216.957.000	€ 343.016.989	58,10%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο Όμιλος εταιρειών της SEA STAR CAPITAL μέλος της οποίας είναι η ANEK αναμένεται να πραγματοποιήσει τη σημαντικότερη κίνηση για τους επόμενους μήνες τόσο σε χρημοτοικονομικό επίπεδο όσο και σε περαιτέρω διεύρυνση των ενασχολιών της με την μορφή της αναδίπλωσης του στόλου και την είσοδο σε νέες αγορές.

5.1.2. ATTICA GROUP

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2009)



Η ολοκλήρωση της τριπλής συγχώνευσης μεταξύ ATTICA GROUP, BLUE STAR FERRIES ΚΑΙ SUPERFAST στις αρχές του 2009 αποτελεί την ολοκλήρωση της εξαγοράς της ATTICA GROUP από την MARFIN INVESTMENT GROUP το 2007. Σήμερα η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων 5 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 8 στη BLUE STAR FERRIES. (Γράφημα 23). Στο γράφημα παρουσιάζεται διαχρονικά η πορεία των δύο εταιρειών για λόγους συγκρισιμότητας.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων δεν ξεπερνά τα 10 έτη καθώς η φιλοσοφία της εταιρείας παραμένει η αξιοποίηση νεότευκτων πλοίων παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Η αγορά

δύο καινούριων RO-PAX είναι απόδειξη αυτής της φιλοσοφίας με το ένα (SUPERFAST I) να έχει είδη δρομολογηθεί στη γραμμή της Αδριατικής το 2008 και το δεύτερο να αναμένεται να παραληφθεί μέσα στο 2009.
Η εταιρεία πλέον δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής με πέντε πλοία, με τέσσερα πλοία στις Κυκλάδες, τρία στα Δωδεκάνησα μετά την προσθήκη του BLUE STAR 1 από την περιοχή της Βόρειας Θάλασσας και με ένα πλοίο στην Κρήτη (Πίνακας 14).

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	5	Αδριατική
RO-PAX	4	Κυκλάδες
RO-PAX	3	Δωδεκάνησα
RO-PAX	1	Κρήτη

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία αναμένει άλλο ένα πλο φέτος το οποίο πιθανότατα δρομολογηθεί στην περιοχή τ Κρήτης και αυτό.

Τα αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2008 παρουσιάζονται και αυτά επηρεασμένα από τη γενικότερη πορεία του κλάδου. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα του Πίνακα 15 παρά τη μείωση της ζήτησης αυτοκινήτων και φορτηγών και τη σταθεροποίηση των επιβατών ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει μία οριακή αύξηση 3% η οποία αύξηση δεν είναι αρκετή για να αντισταθμίσει την επιπρόσθετη επιβάρυνση των λειτουργικών εξόδων από το υψηλό κόστος των καυσίμων. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα οικονομικά μεγέθη σε σύγκριση με τη χρήση του 2007 επηρεάζονται άμεσα από τις στρατηγικές επιλογές:

- της πώλησης των τεσσάρων πλοίων Ro-Ro η οποία συνέβαλε σημαντικά στα αποτελέσματα της εταιρείας
- της μεταδρομολόγησης του BLUE STAR 1 από την περιοχή της Βόρειας Θάλασσας στην περιοχή των Δωδεκάνησων
- της προσθήκης του SUPERFAST I από τον Οκτώβριο του 2008.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2007-2008)

	2007	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	3.977.488	4.008.410	0,78%
Κίνηση Αυτοκινήτων	597.093	558.195	-6,51%
Κίνηση Φορτηγών	264.690	261.406	-1,24%
Κύκλος Εργασιών	€316.313.000	€ 325.911.000	3,03%
EBITDA	€69.600.000	€ 47.700.000	-31,47%
Καθαρά Αποτελέσματα	€62.092.000	€ 22.262.000	-64,51%
Κόστος Πωληθέντων	€221.652.000	€ 250.498.000	13,01%
Κόστος Καυσίμων	€94.575.000	€ 125.211.100	32,39%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€361.754.000	€ 361,537,000	-0,06%

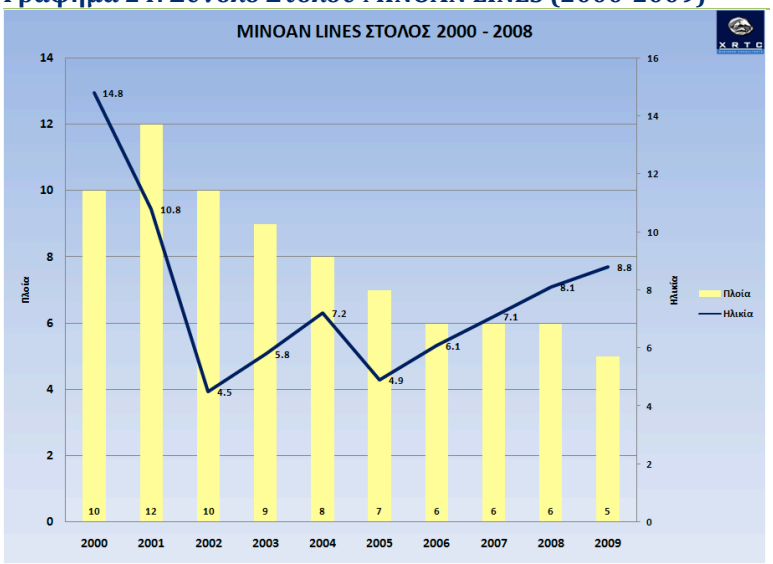
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Με την επιτυχημένη αγορά των δύο Ro-Pax η SEA STAR CAPITAL επιβεβαιώνει την ηγετική παρουσία του ομίλου στο χώρο. Ως ο πλέον αποτελεσματικός όμιλος της χώρας σε διεθνείς αγορές αντελήφθηκε άμεσα τις ανακατατάξεις στην Αδριατική και την πτώση της κίνησης και προάσπισε την οικονομική κατάσταση της εταιρείας με την είσοδό της στις πλέον επικερδής αγορές του Αιγαίου αλλά και με την εκμετάλευση των νέων πλοίων της στην Αδριατική με σημαντικότερο λειτουργικό κόστος από αυτό των αντιπάλων της.

5.1.3. MINOAN LINES

Η MINOAN LINES παρουσιάζει μία διαρκή μείωση του στόλου της από το 2003 μέχρι σήμερα. Μετά το επενδυτικό πρόγραμμα το οποίο οδήγησε την εταιρεία στην απόκτηση νέων πλοίων μέχρι το 2001, η ανάγκη εξορθολογισμού της διαχείρισης των παγίων οδήγησε σε πωλήσεις πλοίων με πιο πρόσφατη την πώληση του ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΛΑΣ το 2009 στη Γαλλικών συμφερόντων SNCM στην τιμή των $75 εκ. Οι στρατηγικές επιλογής αγορών νέων πλοίων έχει ως αποτέλεσμα σήμερα η εταιρεία να διαθέτει έναν από τους νεότερους και πιο σύγχρονους στόλους της ακτοπλοΐας (Γράφημα 24).

Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Μετά την είσοδο του ομίλου GRIMALDI το 2008, η εταιρεία δεν άλλαξε τις περιοχές δραστηριοποίησής της συνεχίζοντας να δίνει έμφαση στην περιοχή της Αδριατικής όπου έχει δρομολογημένα τρία πλέον πλοία. Η πρόσφατη πώληση του πλοίου ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΛΑΣ εντάσσεται στο γενικότερο σχεδιασμό του ομίλου GRIMALDI ο οποίος περιλαμβάνει τη ναυπήγηση 30 νέων πλοίων κυρίως τύπου RO-RO μέρος των οποίων σκοπεύει να δρομολογήσει στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	Αδριατική
RO-PAX	2	Κρήτη

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στην Ελληνική αγορά περιορίζεται μόνο στην περιοχή της Κρήτης με δύο πλοία και συγκεκριμένα στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο (Πίνακας 16).

Όπως φαίνεται και από τα αποτελέσματα του Πίνακα 17, η εταιρεία παρουσιάζει μία οριακή αύξηση ως προς το μεταφορικό της έργο τόσο σε επιβάτες όσο και σε αυτοκίνητα και φορτηγά και μία σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 10% περίπου. Η επιδείνωση των οικονομικών δεικτών της οφείλεται στην αύξηση του κόστους πωληθέντων λόγω της σημαντικής επιβάρυνσης του κόστους καυσίμων κατά 35%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2007-2008)

	2007	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	1.524.000	1.574.000	3,28%
Κίνηση Αυτοκινήτων	275.000	283.000	2,91%
Κίνηση Φορτηγών	150.000	156.000	4,00%
Κύκλος Εργασιών	€195.940.000	€ 213.782.326	9,11%
EBITDA	€46.300.000	€ 24.500.000	-47,08%
Καθαρά Αποτελέσματα	€16.360.000	€ 3.316.612	-79,73%
Κόστος Πωληθέντων	€121.750.000	€ 161.821.843	32,91%
Κόστος Καυσίμων	€57.038.678	€ 76.835.418	34,71%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€210.501.182	€ 343.016.989	62,95%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αναφορά θα πρέπει να γίνει εδώ στην παρουσία του ομίλου GRIMALDI ο οποίος διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως με πλοία τύπου RO/RO και RO/PAX. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επικείμενη ένταξη του CRUISE EUROPA στην περιοχή της Αδριατικής υπό τη MINOAN LINES αποτελεί μέρος του μεγαλόπνοου επενδυτικού σχεδίου των 30 νέων πλοίων διαφόρων τύπων που πραγματοποιείται αυτή τη στιγμή. Ο όμιλος GRIMALDI πλην της MINOAN LINES ελέγχει τις GRIMALDI LINES, FINNLINES, MALTA MOTORWAYS OF THE SEA και ACL CONTAINERS διαχειριζόμενος ένα στόλο 107 πλοίων εκ των οποίων τα 87 είναι ιδιόκτητα και τα 20 χρονοναυλωμένα από άλλες εταιρείες (Πίνακας 18).

ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΣΤΟΛΟΣ GRIMALDI GROUP 2009

Τύπος Πλοίου	Αριθμός
Car	12
Ro/Ro	69
Ro/Pax	26

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

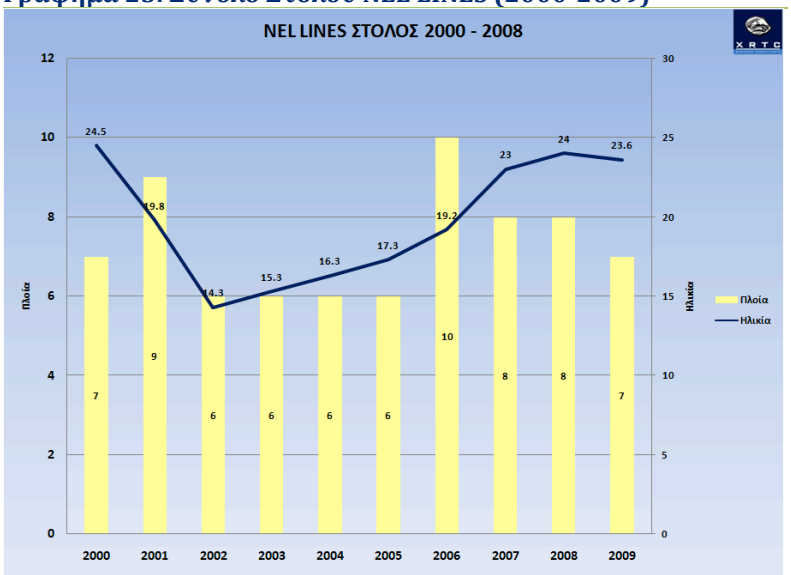
Με το στόλο αυτό έχει τη δυνατότητα να δραστηριοποιείται σε μία πλειάδα αγορών όπως της Μεσογείου, της Βόρειας Θάλλασσας, της Δυτικής Αφρικής και των Ανατολικών Ακτών της Βόρειας και Νότιας Αμερικής.

Η έναρξη της ανθελληνικοποίησης της Ελληνικής Ακτοπλοΐας επιτεύχθηκε μέσω της απορρόφησης της εταιρείας από το δυνατό Ιταλικό Όμιλο. Ο κίνδυνος απώλεσης εσόδων από την κύρια γραμμή της εταιρείας στην Κρήτη αναμένεται να αντισταθμίστεί από τα ευεργετικά αποτελέσματα συνεργιών της εταιρείας στην Αδριατική αλλά και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης. Η αποδεδειγμένα επιτυχημένη διοίκηση της εταιρείας εμπόδισε τον Ελληνικό επιχειρηματικό παιδισμό της ξενοφοβίας και επιτρέπει στον αναλυτή αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον της.

5.1.4. NEL LINES

Η εταιρεία NEL LINES διαχειρίζεται ένα στόλο 7 πλοίων μετά την πώληση του Ε/Γ – Ο/Γ ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ το Φεβρουάριο του 2009 με μέση ηλικία τα 23,6 έτη (Γράφημα 25).

Γράφημα 25: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σε συνέχεια ενός τετραετούς προγράμματος εξυγίανσης (το οποίο περιελάμβανε μία σειρά κινήσεων μεταξύ των οποίων είναι η αναδιάταξη των δανείων, η εξαγορά της C-LINK, οι επαναδιαπραγμα- τεύσεις συμφωνιών με τα Γαλλικά ναυπηγεία και η πώληση πλοίων τα οποία χαρακτηρίστηκαν ασύμφορης λειτουργίας) η εταιρεία ακολούθησε μία στρατηγική έντονης γεωγραφικής διαφοροποίησης πραγματοποιώντας άνοιγμα στην περιοχή της Ερυθράς θάλασσας

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 19, οι κύριες περιοχές δραστηριοποίησης είναι οι Κυκλάδες και το Β.Α. Αιγαίο όπου δραστηριοποιούνται από τρία πλοία αντίστοιχα και η Ερυθρά Θάλασσα όπου προς το παρόν δραστηριοποιείται ένα πλοίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	Κυκλάδες
RO-PAX	3	Β.Α. Αιγαίο
RO-PAX	1	Ε. Θάλασσα

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι το ατύχημα του πλοίου ΘΕΟΦΙΛΟΣ επηρέασε τη γενικότερη στρατηγική της εταιρείας παράλληλα με τα οικονομικά αποτελέσματα.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 20 η σημαντική μείωση στα καθαρά αποτελέσματα και στα αποτελέσματα EBITDA οφείλεται στη σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών της εταιρείας σε επιβάτες (-40%), φορτηγά (-11%) και αυτοκίνητα (-46%). Η μείωση είναι σημαντικότερα μεγαλύτερη σε σχέση με την αντίστοιχη μειωμένη επιβάρυνση του κόστους πωληθέντων και του κόστους καυσίμων. Η μείωση της ζήτησης αλλά και του κόστους λειτουργίας οφείλεται στην αποδρομολόγηση του ΘΕΟΦΙΛΟΣ αλλά και στη μη αναμενόμενη μειωμένη απόδοση κάποιων γραμμών των Κυκλάδων. Επίσης τα αποτελέσματα επιβαρύνθηκαν σημαντικά από το ατύχημα του ΘΕΟΦΙΛΟΣ κατά €1,8 εκ. και κατά €2,6 εκ. από διαγραφή απαιτήσεων προς τρίτη εταιρεία λόγω επανένταξης του ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ στον όμιλο. Η

εταιρεία εκτιμά ότι η ζήτηση στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας θα συμβάλει σημαντικά στα μελλοντικά έσοδά της καθώς τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα κρίνονται ιδιαίτερα ενθαρρυντικά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 20: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2007-2008)

	2007	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	934.177	560.614	-39,99%
Κίνηση Αυτοκινήτων	125.662	67.818	-46,03%
Κίνηση Φορτηγών	27.897	24.917	-10,68%
Κύκλος Εργασιών	€45.090.546	€33.007.926	-26,80%
EBITDA	€2.120.003	-€16.267.252	-867,32%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€9.830.001	-€29.091.760	-195,95%
Κόστος Πωληθέντων	€38.760.973	€35.124.481	-9,38%
Κόστος Καυσίμων	€18.959.124	€17.981.582	-5,16%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€62.383.243	€115.174.083	84,62%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Βέβαια εκτιμάται ότι η εταιρεία προκειμένου να είναι σε θέση να παραμείνει ανταγωνιστική θα πρέπει να εξετάσει τη δρομολόγηση πλοίων της και σε άλλες πιο αποδοτικές γραμμές του εσωτερικού. Η δρομολόγηση σύγχρονων πλοίων που χαρακτηρίζονται από υψηλές καταναλώσεις καυσίμων σε άγονες γραμμές αποτελεί μία τέτοια στρατηγική καθώς επιτρέπει την αύξηση του χρόνου εκμετάλλευσης από 60 σε 360 ημέρες το χρόνο. Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι τα εν λόγω πλοία δεν θα αναπτύσουν υψηλές ταχύτητες στη διάρκεια της περιόδου χαμηλής ζήτησης παρά μόνο το καλοκαίρι. Έτσι θα διασφαλίζεται επικερδή εκμετάλλευση.

Στα αρνητικά της εταιρείας παραμένει η μακρόχρονη παραμονή εκτός διαπραγμάτευσης της μετοχής στο Χρηματιστήριο Αθηνών λόγω των ασαφών οικονομικών στοιχείων της καθώς επίσης και οι παρατεταμένες διαπραγματεύσεις εξομάλυνσης των τραπεζικών της σχέσεων.

Αναμένεται η εταιρεία να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο σε ένα νέο κύμα συγχωνεύσεων ενώ παράλληλα μπορεί η ίδια να γίνει στόχος εξαγοράς. Η διαχείριση της εταιρείας είναι το μεγάλο κεφάλαιό της πέραν των σύγχρονων ταχυπλόων της.

5.1.5. SAOS FERRIES

Λόγω οικονομικών προβλημάτων το 2008 η εταιρεία έκανε αίτηση για ένταξη στο άρθρο 99 του νόμου 3.588/2007. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα την παύση της διαπραγμάτευσης της μετοχής στο Χρηματιστήριο Αθηνών και την αδυναμία της εταιρείας να εκδώσει πληροφορίες για το επιχειρησιακό της έργο. Η στρατηγική της εταιρείας για τη δρομολόγηση πλοίων σε περιοχές του Αιγαίου όπου η ακτοπλοϊκή σύνδεση δεν ήταν ικανοποιητική ενώ υπήρχε αρκετό περιθώριο επιχειρηματικής δραστηριότητας έχει υπάρξει η ενδεδειγμένη.

Η αδυναμία της εταιρείας να ανταπεξέλθει στις νέες συνθήκες της αγοράς οφείλεται στο γεγονός ότι για χρόνια η κύρια πηγή εσόδων της προερχόταν από τη δρομολόγηση των πλοίων της σε άγονες γραμμές μην έχοντας ως κύρια στρατηγική επιλογή την ανάπτυξη του στόλου της στο ανταγωνιστικό περιβάλλον του Αιγαίου παρά τη συνεχιζόμενη ανανέωση του στόλου της.

Η εταιρεία εισήλθε σε έντονα προβλήματα ρευστότητας παρά τον μικρό της δανεισμό και την ασφαλή μερική εκμετάλλευση του στόλου της. Οι σημαντικές καθυστερήσεις πληρωμών των επιδοτήσεων σε συνδιασμό με τις συνεχιζόμενες ταμειακές εκροές για την αναβάθμιση των πλοίων της εταιρείας ήταν οι κύριοι λόγοι της δυσμενούς κατάστασης στην οποία έχει εισέλθει.

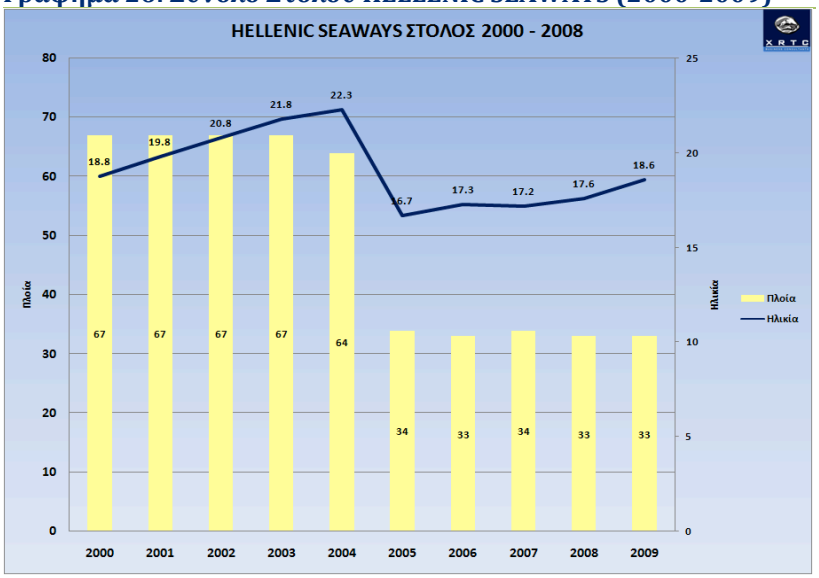
Οι εξελίξεις οδήγησαν την εταιρεία σε καταγγελία πρώην μέλους της Ελληνικής Κυβέρνησης για χρηματισμό σχετικά με διαγωνισμούς άγονων γραμμών γεγονός που τη φέρνει σε ακόμη πιο δύσκολη κατάσταση αφού η συμμετοχή των εταιρειών σε τέτοιου είδους υποθέσεις αποδυναμώνει την ισχύ τους και την πίστη σε αυτές. Βεβαίως κανείς δεν αφαιρεί το δικαίωμα σε οποιαδήποτε επιχείρηση να καταγγέλει τα κακώς πεπραγμένα, το κόστος όμως της ανάμειξης είναι μεγάλο.

5.2. Μη Εισηγμένες

5.2.1. HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρείες.

Γράφημα 26: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 26 το 2008 διαχειρίστηκε 33 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου) τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Σήμερα ο στόλος της αριθμεί 33 πλοία από τα οποία 11 είναι ταχύπλοα (HSC), 7 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 10 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 5 είναι οχηματαγωγά (RO-RO).

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 21 η εταιρεία δραστηριοποιείται στις περιοχές των Κυκλάδων, του Αργοσαρωνικού, των Σποράδων, του Βορείου Αιγαίου και της Κρήτης. Επίσης δραστηριοποιείται και στην περιοχή της Αδριατικής με πλοία τύπου RO-RO, εστιάζοντας στο κομμάτι της ζήτησης φορτηγών και οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή		Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ		HSC	11	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/
RO-PAX	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ		HSC	2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ		HSC	2	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	2	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ		HYDROFOILS	6	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
RO-PAX	1	ΝΑΥΛΩΣΗ		HYDROFOILS	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΚΡΗΤΗ		RO-RO	4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
				RO-RO	1	ΝΑΥΛΩΣΗ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το κόστος των καυσίμων όπως είναι αναμενόμενο έχει επηρεάσει σημαντικά τα αποτελέσματα του 2008 σε συνδυασμό με τη μείωση της επιβατικής κίνησης και αυτής των αυτοκινήτων κατά 10% περίπου σε σχέση με το 2007 (Πίνακας 22). Η σημαντική αύξηση της τάξης του 21% στην κίνησης των φορτηγών δεν ήταν αρκετή από μόνη της να ανατρέψει το όλο κλίμα παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 21%. Τα προ φόρων καθαρά αποτελέσματα και τα αποτελέσματα EBITDA είναι σημαντικά χαμηλότερα κατά -39% και 14% αντίστοιχα λόγω της επιβάρυνσης των καυσίμων κατά 46%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 22: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2007-2008)

	2007	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	5.714.145	5.191.130	-9,15%
Κίνηση Αυτοκινήτων	625.443	567.098	-9,33%
Κίνηση Φορτηγών	100.515	121.670	21,05%
Κύκλος Εργασιών	€182.334.699	€221.171.000	21,30%
EBITDA	€36.575.000	€31.500.000	-13,88%
Καθαρά Αποτελέσματα	€17.643.185	€10.780.000	-38,90%
Κόστος Πωληθέντων	€135.359.424	€181.015.000	33,73%
Κόστος Καυσίμων	€56.462.217	€82.588.000	46,27%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€155.422.709	€142.457.000	-8,34%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η Hellenic Seaways αν και είναι ιδιαιτέρως εκτεθειμένη σε πλοία με ιδιαίτερα αυξημένη κατανάλωση καυσίμων μέσω του σωστού στρατηγικού σχεδιασμού και του δυναμικού management πέτυχε να διατηρήσει την κερδοφορία της για το 2008 που το κόστος καυσίμων ήταν υπερβολικά αυξημένο. Εκμεταλλεύτηκε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα πλοία της και με σωστή αναδίπλωση αλλά και ευαίσθητη κοινωνική πολιτική μέσω της αύξησης κατά πολύ των συντελεστών πληρότητας.
Πλοία προϊόντα επενδύσεων της των τελευταίων ετών ναυλώθηκαν στην αδελφή εταιρεία ΑΝΕΚ με ιδιαίτερα ικανοποιητικούς όρους για την ίδια ενισχύοντας τα οικονομικά αποτελέσματα. Η εταιρεία στην περιοχή του Αιγαίου είναι ο κύριος ανταγωνιστής όλων των άλλων εταιρειών, μεγάλων και μικρών.

5.2.2. AEGEAN SPEED LINES

Η εταιρεία AEGEAN SPEED LINES σύντομα θα δραστηριοποιείται στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά με πέντε ταχύπλοα μετά τη δρομολόγηση μέσα στο μήνα Ιούνιο του SPEEDRUNNER IV και την αναμενόμενη εισαγωγή του SPEEDRUNNER III, εξυπηρετώντας την περιοχή των

Κυκλάδων (Πίνακας 23). Το SPEEDRUNNER IV αναπτύσσει επιχειρησιακή ταχύτητα 34 ναυτικών μιλίων την ώρα και έχει μεταφορική ικανότητα 800 επιβατών και 170 ιδιωτικής χρήσης οχημάτων ή 145 ιδιωτικής χρήσης οχημάτων και έξι φορτηγών. Η μετοχική της βάση αποτελείται από Έλληνες και ξένους επενδυτές. Κύριος μέτοχος είναι ο κ. Λεωνίδας Ευγενίδης-Δημητριάδης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΣΤΟΛΟΣ AEGEAN SPEED LINES 2009

Τύπος Πλοίου	Όνομα	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	SPEEDRUNNER II	1996	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	SPEEDRUNNER IV	1998	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	SUPERSEACAT III	1999	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	SUPERSEACAT IV	1999	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5.2.3. AGOUDIMOS LINES

Η AGOUDIMOS LINES είναι μία παραδοσιακή οικογενειακή ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, με τριακονταετή ανελλιπή παρουσία στην υπηρεσία του επιβατηγού κοινού. Η AGOUDIMOS LINES αποτελεί θυγατρική εταιρεία του ναυτιλιακού ομίλου FLANMARE SHIPPING INC, ενός ομίλου που επεκτείνει συνεχώς τις δραστηριότητές του στον τομέα του ξηρού φορτίου διατηρώντας στην κατοχή του ένα στόλο φορτηγών πλοίων.

Σήμερα διαθέτει στόλο 5 πλοίων RO-PAX (Πίνακας 24) εξυπηρετώντας τρεις γραμμές εξωτερικού από Ιταλία για Ελλάδα, μία για Αλβανία και μία γραμμή ακτοπλοΐας εσωτερικού από Ραφήνα για Κυκλάδες. Η εταιρεία ανήκει στη οικογένεια Μίμη Αγούδημου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 24: ΣΤΟΛΟΣ AGOUDIMOS LINES 2009

Τύπος Πλοίου	Όνομα	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	IONIAN KING	1991	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	IONIAN SKY	1974	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	1962	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α	1972	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	1975	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5.2.4. G.A. 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 είναι άλλη μία εταιρεία η οποία έχει επηρεαστεί άμεσα από το νέο σύστημα πληρωμών των επιδοτούμενων γραμμών με αποτέλεσμα να εμφανίζει προβλήματα ρευστότητας, οδηγώντας την ακόμη και στην κατάσχεση ενός πλοίου της από τον χρηματοδότη της. Ο επιβατικός στόλος της εταιρείας αριθμεί σήμερα 7 επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 1

ταχύπλοο (Πίνακας 25) εξυπηρετώντας τις περιοχές των Κυκλάδων, της Κρήτης, του Βορείου Αιγαίου και των Δωδεκανήσων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η GA Ferries είναι το τρανταχτό παράδειγμα θύματος της απροετοίμαστης αλλαγής του καθεστώτος πληρωμών των επιδοτήσεων. Μετά από τη μικρή κερδοφορία του περασμένου καλοκαιριού επέλεξε να παραμείνει στο χώρο τον άγονων γραμμών εξυπηρετώντας την πελατεία της όλη την διάρκεια του έτους και συσσωρεύοντας χρέη λόγω της καθυστερημένης καταβολής των επιδοτήσεων. Η εταιρεία βρίσκεται αντιμέτωπη με τη συσσώρευση χρεών προς προμηθευτές και η ερχόμενη καλοκαιρινή περίοδος είναι σημαντική για την επιβίωσή της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΣΤΟΛΟΣ GA FERRIES 2009

Τύπος Πλοίου	Όνομα	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 ΕΠΕ

5.2.5. 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 (Πίνακας 26). Η εταιρεία από φέτος δραστηριοποιείται με δύο πλοία στην περιοχή του Βορείου Αιγαίου στη γραμμή Πειραιάς – Σάμος –Ικαρία. Η εταιρεία παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα στην ανάπτυξή της λόγω της περιοριμένης χρηματοληπτικής της δυνατότητας και της παλαιότητας των πλοίων της. Δύσκολη θα είναι η επόμενη θερινή περιόδος και σημαντική για την επιβίωσή της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΣΤΟΛΟΣ KALLISTI FERRIES 2009

Τύπος Πλοίου	Όνομα	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	CORSICA EXPRESS III	1996	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	SARDINIA VERA	1975	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5.2.6. LANE LINES

Η Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΛΑΝΕ) δραστηριοποιείται με δύο πλοία RO-PAX όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 27. Στρατηγικός μέτοχος της ΛΑΝΕ είναι η ΑΝΕΚ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΣΤΟΛΟΣ LANE LINES 2009

Τύπος Πλοίου	Όνομα	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ	1975	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ/Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ	1976	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ/Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5.2.7. SEA JETS HSC JOINT VENTURE

Η εταιρεία ILIOPOULOS GROUP, ξεκίνησε τη 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 2 και SUPERJET όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 28. Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι ο πεπειραμένος στον χώρο της ακτοπλοΐας κ.Μάριος Ηλιόπουλος ο οποίος είναι και εφοπλιστής δεξαμενοπλοίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΣΤΟΛΟΣ SEA JETS HSC JOINT VENTURE 2009

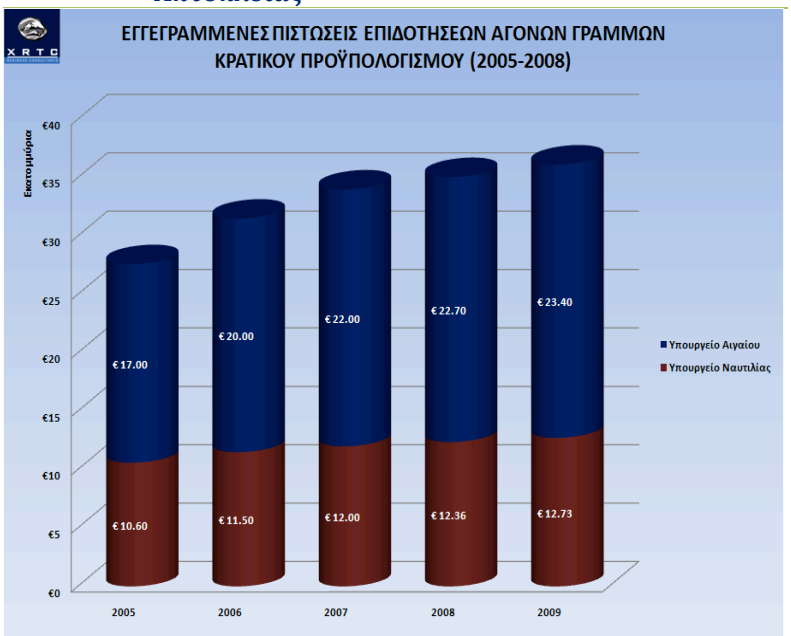
Τύπος Πλοίου	Όνομα	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	SEA JET 2	1998	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	SUPER JET	1995	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

6. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

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 27 τα ποσά που διατίθενται από τον τακτικό προϋπολογισμό για τις επιδοτούμενες γραμμές στην περιοχή του Αιγαίου από τα αρμόδια υπουργεία (Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής) παρουσιάζουν μία μέση αύξηση του +7% από το 2005 μέχρι και σήμερα.

Γράφημα 27: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Ακτοπλοΐας



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Με το νέο νομοθετικό πλαίσιο που επιβάλει πιο αυστηρά κριτήρια επιλογής (βλέπε Μελέτη Ελληνικής Ακτοπλοΐας 2007, XRTC Ltd) δίνοντας κίνητρα για τη δρομολόγηση πλοίων νέας ηλικίας, η εικόνα παρουσιάζεται βελτιωμένη φέτος μετά από ένα διάστημα που το κύριο χαρακτηριστικό των ακτοπλόων ήταν η διστακτικότητα. Η συμμετοχή των μεγάλων πλέον σχημάτων όπως της ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS ANEK LINES και NEL LINES στους διαγωνισμούς με την προσφορά σύγχρονων πλοίων είναι μια πρώτη ένδειξη της βελτίωσης αυτής της αγοράς.

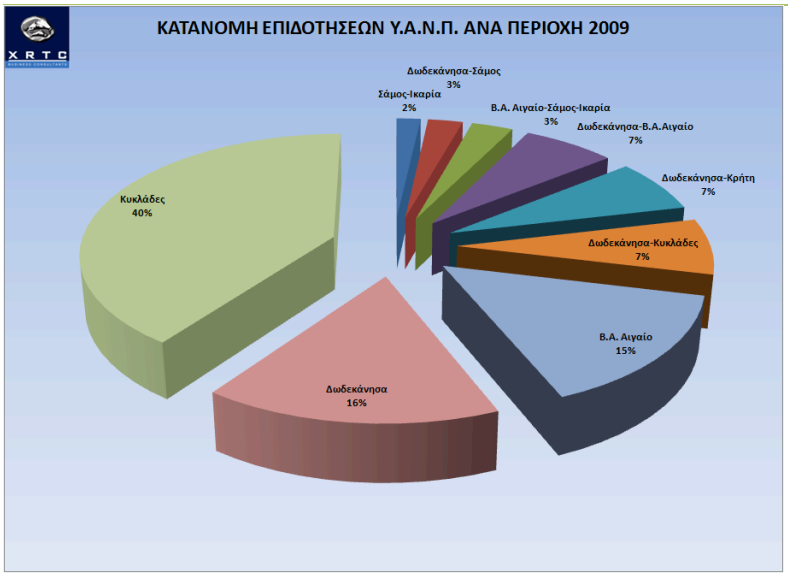
Το σύνολο των εγγεγραμμένων δημοσίων δαπανών για το 2009 φτάνουν τα €36,1 εκατομμύρια για την εξυπηρέτηση των επιδοτούμενων γραμμών, αριθμός ο οποίος δεν φαίνεται να ικανοποιεί τους μόνιμους κατοίκους των απομακρυσμένων νησιών καθώς υπάρχουν παράπονα σχετικά με τη συχνότητα, ταχύτητα και σειρά ποιοτικών χαρακτηριστικών των πλοίων καθώς αρκετά είναι ιδιαίτερα μεγάλης ηλικίας. Αξίζει να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι το σύνολο των κρατικών δαπανών για το 2009 θα φτάσει τα €100 εκατομμύρια καθώς οι κοινωνικές δαπάνες για τη σύνδεση των νησιών τόσο μεταξύ τους όσο και με την υπόλοιπη Ελλάδα δεν περιορίζονται στις εγγεγραμμένες στο προϋπολογισμό δαπάνες.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα κονδύλια που διαχειρίζεται η Διεύθυνση Μεταφορών της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής για το 2009 ανέρχονται στο ποσό των €62,8 εκατομμυρίων η κατανομή των οποίων ανά γεωγραφική περιοχή παρουσιάζεται στο Γράφημα 28. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα το 40% του ποσού αυτού αντιστοιχεί στην περιοχή των Κυκλάδων με τα Δωδεκάνησα και το Β.Α. Αιγαίο να ακολουθούν με 16% και 15% αντίστοιχα. Σημαντικό είναι και το ποσοστό που αντιστοιχεί και στη σύνδεση των διαφόρων γεωγραφικών περιοχών μεταξύ

τους (π.χ. Δωδεκάνησα-Κρήτη, Δωδεκάνησα-Β.Α. Αιγαίο κλπ) που προσεγγίζει το 27% του συνόλου των δαπανών.

Παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα βελτίωσης του συστήματος των εμπορικά άγονων γραμμών, που σε σημαντικό βαθμό διασφαλίζεται από τους νέους κανονισμούς, το σύστημα δεν παύει να είναι εκτεθειμένο σε σειρά στρεβλώσεων οι οποίες αποδείχτηκαν με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο το τελευταίο διάστημα μέσω των πολιτικών επιπλοκών που δημιουργήθηκαν με συγκεκριμένες εταιρείες. Η ενοποίηση των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας με του Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ήταν μία σημαντική κίνηση προς την αποφυγή στρεβλώσεων όπως και η αποτελεσματικότερη συμμετοχή της Ενωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας στις διαδικασίες. Το κακό για την τελευταία είναι ότι η εκπροσώπηση είναι ελλειπής αφού οι περισσότερες εταιρείες του κλάδου δε συμμετέχουν σε αυτή.

Γράφημα 28: Κατανομή Επιδοτήσεων Υ.Α.Ν.Π. Ανά Περιοχή 2009



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κατάργηση των ειδικών λογαριασμών που παρείχαν μια σημαντική ευελιξία στην κρατική μηχανή σε θέματα πληρωμών από τη μια μπορεί να παρέχει ίσως καλύτερο οικονομικό έλεγχο από πλευράς δαπανών του κράτους κάτι πού δεν ήταν απολύτως αναγκαίο για τις πληρωμές του ΥΕΝΑ&ΝΠ, από την άλλη όμως είναι η αιτία που πολλές εταιρείες αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας και κατά συνέπεια επιβίωσης ενώ πολλά εργασιακά προβλήματα ανέκυμψαν από τη μη καταβολή των επιδοτήσεων.

Πλέον οι πληρωμές προς τους ακτοπλόους μπορεί να καθυστερούν και πέραν του εξαμήνου (όπως έχει παρατηρηθεί σε κάποιες περιπτώσεις) λόγω των κρατικών γραφειοκρατικών διαδικασιών που έχουν προστεθεί με το νέο σύστημα πληρωμών.

7. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Η Αδριατική παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια λόγω του υψηλού ανταγωνισμού αλλά και λόγω της ομαλοποίησης των γεωπολιτικών συνθηκών στην περιοχή των Βαλκανίων η οποία έχει αρχίσει να περιορίζει τα επίπεδα της κίνησης και τα αντίστοιχα έσοδα των εταιρειών που δραστηριοποιούνται. Η πρώτη εταιρεία που κινήθηκε στρατηγικά στην περιοχή ήταν η ATTICA GROUP μέσω της θυγατρικής της SUPERFAST δημιουργώντας νέα ζήτηση με αποτέλεσμα να ακολουθήσουν η BLUE STAR FERRIES (σε συνεργασία με τον όμιλο ATTICA GROUP), και οι κρητικές εταιρείες MINOAN LINES και ANEK LINES.

Σήμερα τα Ελληνικά εταιρικά σχήματα που δραστηριοποιούνται στην περιοχή παραμένουν τα ίδια με τη διαφορά ότι η ATTICA GROUP ελέγχει πλέον τόσο τη SUPERFAST όσο και τη BLUE STAR FERRIES μετά τη συγχώνευση υπό τον όμιλο MIG. Άλλη μία Ελληνική εταιρεία με σημαντική δραστηριότητα στη συγκεκριμένη αγορά είναι η μη εισηγμένη AGOUDIMOS LINES συμφερόντων Μίμη Αγούδημου. Οι γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούνται απεικονίζονται στον Πίνακα 29, όπου φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος του ανταγωνισμού εστιάζεται στον προορισμό της Αγκώνα με τη Βενετία και το Μπάρι να ακολουθούν και το Μπρίντεζι να παρουσιάζεται ως ο λιγότερο δημοφιλής προορισμός.

ΠΙΝΑΚΑΣ 29: ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ

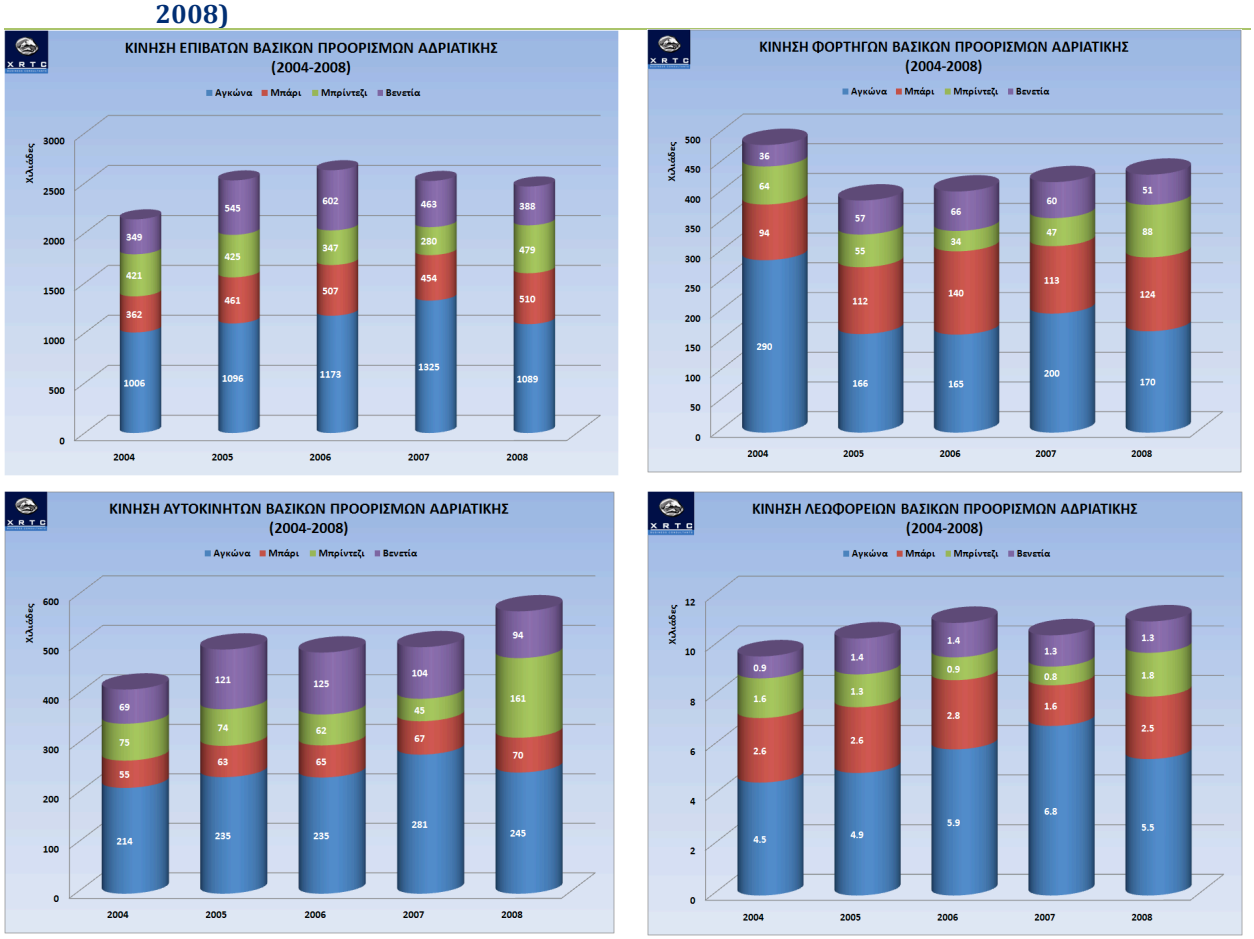
Εταιρεία	Αγκώνα	Βενετία	Μπάρι	Μπρίντεζι
AGOUDIMOS LINES			☑	☑
ANEK LINES	☑	☑		
ATTICA GROUP	☑		☑	
MINOAN LINES	☑	☑		

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η προτίμηση των εταιρειών στον προορισμό της Αγκώνα γίνεται εμφανής και από το Γράφημα 29 όπου παρουσιάζεται η επί μέρους κίνηση των τεσσάρων αυτών λιμένων. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα η Αγκώνα έχει τα μεγαλύτερα μερίδια αγοράς στην περιοχή και στα τέσσερα υπό ανάλυση επίπεδα ζήτησης (επιβάτες, φορτηγά, αυτοκίνητα και λεωφορεία). Αυτό που αξίζει να επισημανθεί είναι η τάση ωρίμανσης της αγοράς παρά την οριακή αύξηση που μπορεί να εμφανίζουν κομμάτια της ζήτησης. Χαρακτηριστική είναι η μείωση που παρατηρείται στην επιβατική κίνηση όπου από το 2006 που βρίσκονται οι μέγιστες τιμές η συνολική ζήτηση μειώνεται. Τόσο η Αγκώνα όσο και η Βενετία παρουσιάζουν σημαντικές μειώσεις σε σχέση με το 2007 σε αντίθεση με το Μπρίντεζι που το 2008 εμφανίζει σημαντική αύξηση. Η αύξηση αυτή σχετίζεται άμεσα με την εποχιακή καλοκαιρινή περίοδο καθώς τόσο η κίνηση των αυτοκινήτων όσο και των λεωφορείων είναι αισθητά βελτιωμένη με την πρώτη να τετραπλασιάζεται σε σχέση με το 2007 και τη δεύτερη σχεδόν να διπλασιάζεται.

Σε επίπεδο εμπορευματικής ζήτησης μετά από μία σημαντική κάμψη το 2005 σε σχέση με το 2004 της τάξης του 20%, παρατηρείται μία σταδιακή ανάκαμψη χωρίς να έχουμε φτάσει ακόμα τα επίπεδα του 2004. Η ζήτηση των τεσσάρων αυτών λιμένων δεν εμφανίζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις με εξαίρεση το Μπρίντεζι που χρήζει παρακολούθησης στην παρούσα φάση

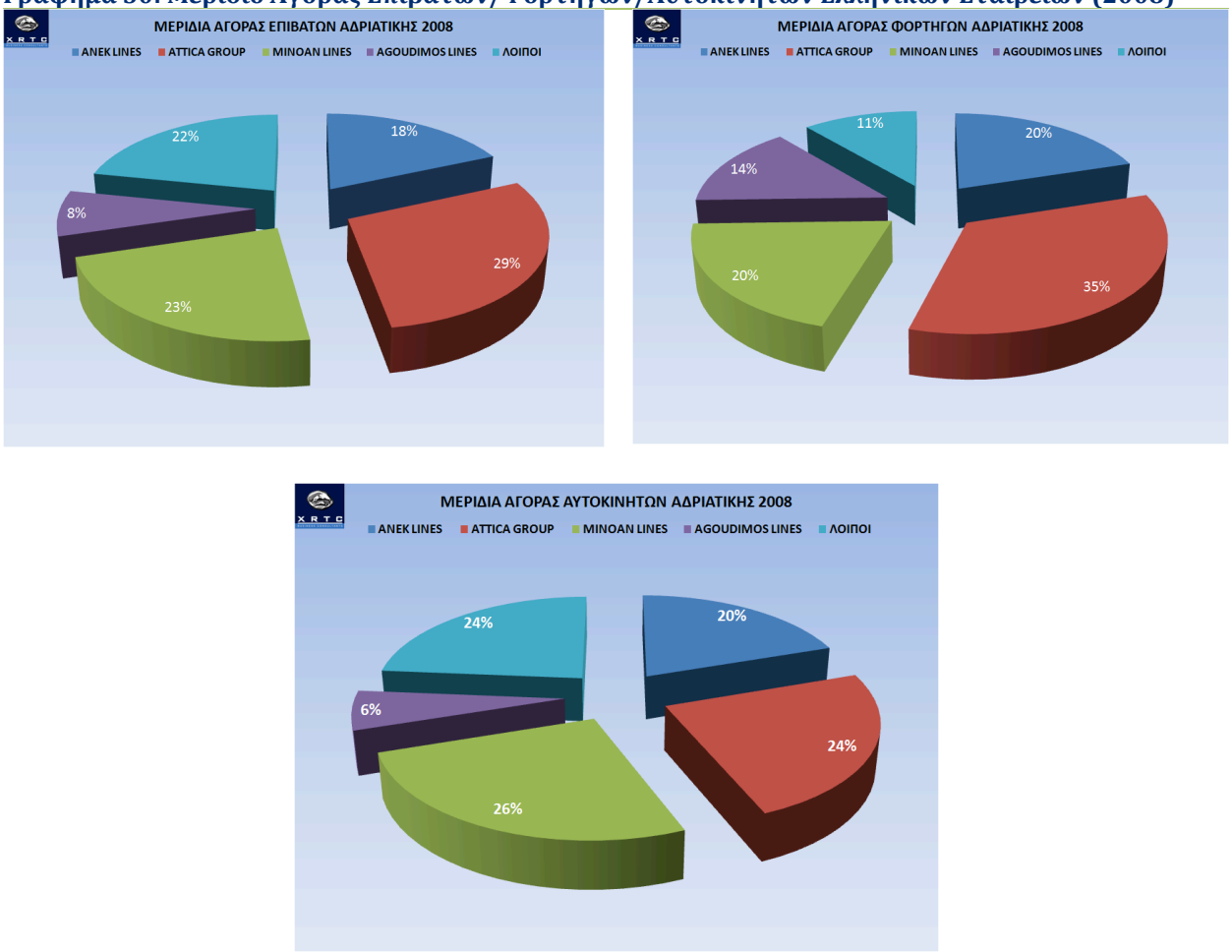
Γράφημα 29: Κίνηση Επιβατών/Φορτηγών/Αυτοκινήτων Βασικών Προορισμών Αδριατικής (2004-2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση Λιμενικών Αρχών

Όσον αφορά τα μερίδια αγοράς που κατέχουν οι εταιρείες σε σχέση με το σύνολο της αγοράς, η ATTICA GROUP εξακολουθεί να έχει δεσπόζουσα θέση τόσο στους επιβάτες όσο και στα φορτηγά με 29% και 35% αντίστοιχα, ακολουθούμενη από τις MINOAN LINES (23% για επιβάτες και 20% για φορτηγά) και ANEK LINES (18% για επιβάτες και 20% για φορτηγά). Μόνο στην περίπτωση των αυτοκινήτων η αγορά εμφανίζεται μοιρασμένη μεταξύ των τριών αυτών παικτών με 26% για τη MINOAN LINES, 24% για την ATTICA GROUP και 20% για την ANEK LINES. Στην περιοχή της Αδριατικής δραστηριοποιείται και η HELLENIC SEAWAYS με πλοία RO/RO στη γραμμή Κόρινθος - Βενετία προσφέροντας υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων και μόνο με την ετήσια κίνηση φορτηγών να κυμαίνεται στις 25 χιλιάδες. (Γράφημα 30).

Γράφημα 30: Μερίδιο Αγοράς Επιβατών/Φορτηγών/Αυτοκινήτων Ελληνικών Εταιρειών (2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Η εποχιακή μορφή που χαρακτηρίζει το μεγαλύτερο κομμάτι της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών αναλύεται και στον Πίνακα 30 όπου με βάση το δείκτη διακύμανσης φαίνεται ξεκάθαρα ότι το κομμάτι της προσφοράς προσαρμόζεται στο κομμάτι της ζήτησης που εμφανίζει τη μικρότερη διακύμανση κατά τη διάρκεια του έτους. Με άλλα λόγια οι εταιρείες προσαρμόζουν τα δρομολόγια τους με βάση την κίνηση των φορτηγών καθώς οι δείκτες τόσο του αριθμού των ταξιδιών όσο και της κίνησης των φορτηγών είναι οι μικρότεροι.

ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

	Δρομολόγια	Επιβάτες	Φορτηγά	Λεωφορεία	Αυτοκίνητα
Αγκώνα	**0.11**	0.63	**0.42**	0.45	0.72
Βενετία	**0.28**	0.70	**0.24**	0.57	0.64
Μπάρι	**0.31**	0.59	**0.20**	0.50	0.75
Μπρίντεζι	**0.48**	1.04	**0.29**	0.83	1.26

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το τρέχον έτος βρίσκει την ακτοπλοϊκή αγορά στην προσπάθεια να διαβάσει και να αξιολογήσει τις νέες συνθήκες που επέφερε η χρηματοπιστωτική κρίση. Το νέο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό-κοινωνικό περιβάλλον έχει επιφέρει σειρά αβεβαιοτήτων οι οποίες εστιάζουν τόσο σε επίπεδο τραπεζικής πίστης όσο και σε επίπεδο αγορών καθώς οι επενδυτές εξακολουθούν να είναι σκεπτικοί παρά τις περιοδικού ανοδικές τάσεις που καταγράφονται στις διεθνείς χρηματαγορές και ναυλαγορές. Ο σκεπτικισμός αυτός πηγάζει από το γεγονός ότι η πραγματική οικονομία εξακολουθεί να είναι τραυματισμένη με αποτέλεσμα να επηρεάζεται σημαντικά το διεθνές εμπόριο ενώ η ζήτηση επιβατών και εμπορευμάτων εμφανίζεται σημαντικά περιορισμένη. Η σημαντική πτώση της κερδοφορίας του κλάδου που αντικατοπτρίζεται στα πιο συμπιεσμένα EBITDA της τελευταίας πενταετίας αποτελεί σοβαρή ένδειξη των συνθηκών που επικρατούν.

Μέσα στο 2008 ολοκληρώθηκαν σειρά στρατηγικών κινήσεων οι οποίες είχαν ξεκινήσει από το προηγούμενο έτος με αποτέλεσμα σήμερα τα εταιρικά σχήματα να παρουσιάζονται ιδιαιτέρως πιο διαφοροποιημένα σε σχέση με παλαιότερα έτη. Σε συνέχεια των σημαντικών κινήσεων του 2007 που περιελάμβαναν την πώληση των μεριδίων του κ. Παναγιώτη Λασκαρίδη από τη MINOAN LINES και από την HELLENIC SEAWAYS, του κ. Περικλή Παναγόπουλου ο οποίος αρχικώς πούλησε το μερίδιο που κατείχε στις Μινωικές Γραμμές και λίγους μήνες αργότερα το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της ATTICA GROUP στην MARFIN INVESTMENT GROUP, της μετοχικής εναλλαγής μεταξύ του κ. Emmanuel Grimaldi και Ι. Βαρδινογιάννη, και της εισαγωγής της SEA STAR CAPITAL στην ANEK LINES, ήρθαν να προστεθούν η συγχώνευση της ATTICA GROUP με τη BLUE STAR FERRIES και μόλις πρόσφατα η αποεπένδυση του κ. Emmanuel Grimaldi από τη HELLENIC SEAWAYS με την πώληση του μετοχικού του πακέτου στην ANEK LINES με το ποσό των €125 εκ.

Η δυναμική παρουσία της ANEK LINES στην ακτοπλοϊκή αγορά η οποία μετά τις εξαγορές δημιούργησε πλέον έναν από τους μεγαλύτερους και πιο διαφοροποιημένους στόλους στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου είναι η πιο δυναμική εξέλιξη των τελευταίων χρόνων. Μαζί με την ATTICA GROUP και την MINOAN LINES αποτελούν τους κύριους παίκτες στον κλάδο στην Νοτιο-ανατολική Ευρώπη. Από την άλλη πλευρά τόσο η ATTICA GROUP όσο και η MINOAN LINES μέσω της μητρικής GRIMALDI GROUP δεν μένουν απαθείς στα νέα οικονομικά αλλά και επιχειρηματικά δεδομένα καθώς υλοποιούν στρατηγικής σημασίας επενδυτικά προγράμματα αλλά και κινήσεις αναδιοργάνωσης και επανατοποθέτησης του στόλου τους σε νέες γραμμές και γεωγραφικές περιοχές. Η μεν πρώτη αγοράζοντας δύο πλοία νέας τεχνολογίας επιχειρεί να εδραιώσει τη θέση της στην Αδριατική και παράλληλα επιχειρεί να εισέλθει δυναμικά στην αγορά της Κρήτης ενώ η δεύτερη με την αναμενόμενη αγορά δύο πλοίων από την μητρική της GRIMALDI GROUP θα επιχειρήσει μια αντίστοιχη στρατηγική ενδυναμώνοντας της παρουσία της στην Αδριατική και πιθανόν στην ευρύτερη περιοχή.

Σε στρατηγικές επαναπροσδιορισμού δρομολογίων έχουν κινηθεί και μικρότερες εταιρείες του κλάδου όπως η NEL LINES η οποία τόλμησε να δραστηριοποιηθεί στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας με ενθαρρυντικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα. Το παράδειγμα αυτό σε συνδυασμό με την εξερεύνηση συνθηκών ευρύτερων συνεργασιών θα πρέπει να ακολουθήσουν και οι υπόλοιπες μικρές εταιρείες του κλάδου είτε πρόκειται για εισηγμένες είτε όχι. Το περιβάλλον πλέον επιβάλλει τέτοιου είδους συνεργασίες καθώς τα επίπεδα ανταγωνισμού αυξάνονται όχι μόνο από εσωτερικούς αλλά και από εξωτερικούς παράγοντες. Δεν θα αργήσουμε να δούμε και

άλλα παρόμοια σχήματα όπως είναι αυτό της MINOAN LINES που ανήκει πλέον σε έναν Ευρωπαϊκό όμιλο ο οποίος δραστηριοποιείται σε διάφορες περιοχές της Ευρωπαϊκής και όχι μόνο ηπείρου. Όσες εταιρείες στρουθοκαμηλίζουν και δεν θέλουν να δουν την πραγματικότητα εστιάζοντας σε μονομερείς δραστηριότητες όπως είναι των επιδοτήσεων από άγονες γραμμές, οι εξελίξεις θα τις προσπεράσουν και θα βρεθούν σε πολύ δυσμενή θέση. Η τραπεζική πίστη μπορεί παροδικά να αποτελεί ένα τροχοπέδη σε τέτοιου είδους κινήσεις καθώς έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό από τις ελλείψεις ρευστού αυτό όμως δε σημαίνει ότι απουσιάζουν οι δυνατότητες χρηματοδοτήσεων ειδικά όταν υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις επιχειρηματικών ευκαιριών και προοπτικών.

Σημαντικά βήματα έχουν γίνει και σε επίπεδο επιδοτούμενων γραμμών όπου τα κριτήρια και η διαδικασία επιλογής έχουν βελτιωθεί αισθητά. Προβλήματα βεβαίως υπάρχουν καθώς τόσο οι νησιώτες όσο οι ακτοπλόοι εμφανίζονται με αρκετά παράπονα αφού μέτρα όπως η κατάργηση των ειδικών λογαριασμών δημιούργησαν λειτουργικά προβλήματα στις εταιρείες. Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι το ύψος των δαπανών δεν αποτελεί από μόνο του εγγύηση για ένα πετυχημένο και ολοκληρωμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο. Μπορεί φέτος ο προγραμματισμός των δαπανών να φτάνει ή και να ξεπερνά τα €100 εκ., που είναι και το υψηλότερο ποσό που έχει δοθεί πότε για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας, οι γραφειοκρατικές στρεβλώσεις όμως παραμένουν γεγονός που αποδεικνύεται από την καθυστερημένη ολοκλήρωση των διαγωνισμών. Μεταξύ των απαραίτητων προϋποθέσεων είναι και η δημιουργία ενός δυναμικού συστήματος τρόπου αξιολόγησης το οποίο θα είναι απόρροια συνεννόησης όλων των εμπλεκομένων φορέων: χρηστών, πολιτείας, παρόχων, τοπικών αρχών και άλλων εμπειρογνωμόνων και όχι απαραιτήτως η λεπτομερής επιβεβαίωση της ορθότητας των παραστατικών εγγράφων η οποία αυξάνει τη γραφειοκρατία δίνοντας τη δυνατότητα αλλεπάλληλων ενστάσεων ενώ συμβάλλει τα μάλλα στην ελλειπή λειτουργία του συστήματος θαλασσίων μεταφορών.

Οι προοπτικές για το μέλλον χαρακτηρίζονται από σημαντικό βαθμό αβεβαιότητας ο οποίος απορρέει κυρίως από το διεθνές εξαιτερικά ασθενές οικονομικό περιβάλλον. Η φετινή σεζόν θα είναι ένα πολύ δυνατό τέστ κοπώσεως για τους ακτοπλόους καθώς η κίνηση που θα κληθούν να εξυπηρετήσουν εκτιμάται ότι θα είναι μειωμένη τόσο σε επιβάτες όσο και σε εμπορεύματα. Η εκτίμηση αυτή σε συνδυασμό με την ωρίμανση που παρατηρείται τόσο στην περιοχή της Αδριατικής όσο και στην Ελληνική αγορά είναι σημάδια αναδιάταξης στρατηγικών από τις εταιρείες του κλάδου τόσο σε επίπεδο χαρακτηριστικών στόλου όσο και σε επίπεδο δρομολογίων και περιοχής δραστηριοποίησης. Η γεωγραφική διαφοροποίηση παρουσιάζεται επιτακτική όσο ποτέ κάτι που έχει είδη ξεκινήσει να υλοποιείται από πολλές εταιρείες.

Η μέχρι σήμερα πορεία του κλάδου δείχνει ότι οι εταιρείες που τον απαρτίζουν (εισηγμένες και μη) διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία για την αντιμετώπιση τόσο των απειλών όσο και των ευκαιριών που εμφανίζονται (Πίνακας 31). Οι οικονομίες κλίμακος σε συνδυασμό με τη δυνατότητα που έχουν οι περισσότερες εταιρείες να ανταπεξέρχονται στις προτιμήσεις των πελατών τους αποτελούν εγγύηση για τη συνέχειά τους και τη δυνατότητα εξόδου από την κρίση. Για ακόμη μία φορά επισημαίνεται η ιδιαίτερη προσοχή που θα πρέπει να δοθεί όχι μόνον στον ενδοκλαδικό ανταγωνισμό αλλά και στον ανταγωνισμό που προέρχεται και από τα άλλα μέσα μεταφοράς όπως είναι το αεροπλάνο (επιβάτες) και πιθανότατα πλοία εμπορευματοκιβωτίων η απλά Ro-Ro παλέτες (εμπορεύματα). Πλέον υπάρχουν διαθέσιμα πακέτα τα οποία είναι ανταγωνιστικά και ελκυστικά σε μεγαλύτερο εύρος πελατείας προσφέροντας επιλογές που τα προηγούμενα χρόνια δεν υπήρχαν σε τόσο μεγάλο βαθμό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 31: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Σύγχρονες και αποτελεσματικές διοικήσεις εταιρειών. • Συνεχιζόμενη ανανέωση του στόλου. • Εξορθολογισμός δρομολογίων οδηγεί σε υψηλά επίπεδα πληρότητας. • Ικανοποιητικά έσοδα. • Ομαλή αποπληρωμή δανείων. • Επέκταση σε νέες αγορές. • Οικονομίες Κλίμακας. • Εξειδίκευση προϊόντος μεταφοράς μέσω έντονων διαφοροποιήσεων.	• Μειωμένη ρευστότητα. • Περιορισμένη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων. • Περαιτέρω μείωση του στόλου. • Ελλιπής εκπροσώπηση της ΕΕΑ. • Αύξηση μέσου όρου ηλικίας στόλου. • Έντονες αντιπαραθέσεις και διαμάχες για την 12μηνη κάλυψη του δικτύου θαλασσίων μεταφορών. • Κίνδυνος χρεοκοπίας μικρών εταιρειών
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Ισχυρή κρατική θέληση για ανάπτυξη της αγοράς και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. • Πτώση τιμών κόστους απόκτησης πλοίων. • Συνεχιζόμενες λιμενικές επενδύσεις. • Αναμενόμενη πτώση κόστους κατασκευής νεότευκτων. • Μικρές εταιρείες σε δεινή οικονομική κατάσταση ανοιχτές σε νέους επενδυτές. • Πελατεία με απαιτήσεις. • Διαφοροποίηση προϊόντος. • Λιμενικές υποδομές. • Νέο σύστημα επιδοτήσεων	• Διεθνής Οικονομική Ύφεση. • Κόστος καυσίμων. • Έντονος Ανταγωνισμός. • Προβλεπόμενη Ανάπτυξη Αερομεταφορών. • Εμπορευματοκιβώτια/Ro-Ro. • Κάμψη ζήτησης της αγοράς. • Κρίση στη τραπεζική χρηματοδότηση. • Αυξημένη γραφειοκρατία. • Καθυστερήσεις πληρωμών από επιδοτήσεις λόγω κατάργησης των ειδικών λογαριασμών του Υπουργείου. • Ελλιπείς λιμενικές υποδομές

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι λιμενικές υποδομές αποτελούν από τη μια εμπόδιο για την δημιουργία ανταγωνιστικών προϋποθέσεων από την άλλη όμως είναι και ευκαιρία αφού επιτρέπουν την εμπλοκή των εταιρειών σε επενδυτικά σχέδια με τη συνδρομή Ευρωπαϊκών προγραμμάτων όπως το MARCO POLO.

Ειδικότερα σήμερα όπου παρατηρείται αύξηση των απαιτήσεων για παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που να συνοδεύονται από χαμηλό κόστος οι ακτοπλοϊκές εταιρείες καλούνται όσο ποτέ να αφουγκράζονται να νέα αυτά δεδομένα και να προσαρμόζονται σε:

- ✓ Επίπεδο στόλου με την εισαγωγή των κατάλληλων τύπων πλοίων για τη μείωση του λειτουργικού κόστους
- ✓ Επίπεδο κατανομής στόλου με τη δραστηριοποίηση σε νέες αγορές
- ✓ Επίπεδο πελατειακών σχέσεων δημιουργώντας στενούς δεσμούς όχι μόνο με προμηθευτές αλλά και με πελάτες
- ✓ Επίπεδο παροχής υπηρεσιών door-to-door μέσω κάθετων επεκτάσεων για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Η χρονιά που διανύουμε χαρακτηρίστηκε από έντονες πολιτικές αλλά και εταιρικές αντιπαραθέσεις για τον τρόπο εποπτείας του εθνικού δικτύου θαλασσίων μεταφορών. Οι καταγγελίες για χρηματισμό και η είσοδος του θέματος στην πρώτη γραμμή της πολιτικής ζωής κάθε άλλο παρά βοηθάει την ανάπτυξη του κλάδου πόσο μάλλον όταν πλέον η ανάγκη αναζήτησης νέων κεφαλαίων είναι επιτακτική για τη συνέχιση των επενδύσεων και την ανανέωση του στόλου. Με ασφάλεια μπορεί να ειπωθεί ότι τα γεγονότα του δωδεκαμήνου

έφεραν την αγορά της ακτοπλοΐας πίσω στην περίοδο πριν την έναρξη της μερικής εφαρμογής του ευρωπαϊκού νόμου. Η κατάσταση επηρέασε τόσο τους επενδυτές όσο τους χρηματοδότες αλλά και τους χρήστες. Δεν θα πρέπει όμως να ξεχνούμε το γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία η αγορά έχει κάνει σημαντικά άλματα προς τον εκσυγχρονισμό της, η ελληνική νομοθεσία έχει σε ένα μεγάλο βαθμό εξομοιωθεί με την ευρωπαϊκή, νέα πλοία εισήλθαν στον χώρο και οι εναλλαγές των επενδυτών των μεγάλων εταιρειών ήταν πολλές και σημαντικές. Όλα αυτά πιστοποιούν από μόνα τους ότι η καταδικαστέα πράξη που απασχόλησε τον κλάδο είναι απλά μία εξαίρεση που επιβεβαιώνει τον κανόνα ότι οι επιχειρηματίες της αγοράς, το κράτος, οι επενδυτές και οι χρηματοδότες από κοινού εργάζονται για την ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας και τη θέσπιση διαφανών διαδικασιών.

Η θέληση της πολιτείας για ανάπτυξη ενός ομαλού και ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου θαλασσίων μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους πιστοποιήθηκε εμπράκτως και από την μεγάλη αύξηση των πιστώσεων προς τις άγονες γραμμές πέραν της ποιοτικής αναβάθμισης με την πρόκριση νέων σύγχρονων πλοίων στις γραμμές αυτές. Στην κρίση που διανύουμε η αναζήτηση πόρων από τις εταιρείες εντείνει τον ανταγωνισμό και έτσι πολλές διαμάχες διαφορετικών συμφερόντων, κυρίως μεταξύ των μικρότερων εταιρειών (ΝΕΛ, ΣΑΟΣ, GA Ferries κλπ), αναμένεται να συνεχιστούν πιστοποιώντας την ρήση «πενία τέχνας κατεργάζεται». Για την αποφυγή αυτών, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η αποδοχή των κανόνων διαφάνειας από όλα τα μέλη που απαρτίζουν την εφοπλιστική οικογένεια. Προτείνεται η ανασύνταξη της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας με τη συμμετοχή όλων των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Σε ένα ναυτιλιακό κράτος που εκπροσωπείται διεθνώς σε όλους τους διεθνής οργανισμούς όπου και κατέχει ηγετικές θέσεις οι οποίες του παρέχουν τη δυνατότητα να επηρεάζει τα τεκταινόμενα στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, είναι αδιανόητο οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές να παρουσιάζουν την εικόνα ελλιπούς εκπροσώπησης λόγω προσωπικών ή άλλων αντιπαραθέσεων. Μπροστά στην ανάπτυξη του κλάδου, στον σεβασμό του πολίτη και της ισχυρής εκπροσώπησης της ελληνικής αγοράς διεθνώς οι προσωπικές και εταιρικές διαμάχες ή φιλοδοξίες πρέπει να δώσουν την θέση τους στην ορθολογική αντιμετώπιση των προβλημάτων και στο σεβασμό στον Έλληνα πολίτη. Παράλληλα προτείνεται η συνέχιση της προσπάθειας από την πολιτεία της αμετάκλητης εφαρμογής του ευρωπαϊκού κανονισμού προμηθειών και η συνεχής ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων προς αποφυγή καθυστερήσεων των διαγωνισμών. Στη νέα Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά η τεχνοκρατική αντιμετώπιση των διαγωνισμών επιδοτούμενων γραμμών είναι μονόδρομος για όλους κι αυτό πρέπει να γίνει απαραιτήτως αντιληπτό από όλους τους συμμετέχοντες σε αυτούς.

Ένας ακόμη παράγοντας που χρίζει προσοχής είναι η βελτιστοποίηση του τρόπου πληρωμών των επιδοτήσεων. Διαχρονικά, οι εταιρείες που εργάζονται τον χειμώνα εξυπηρετώντας τις άγονες γραμμές βαδίζουν στην κόψη του ξυραφιού κατά την εαρινή περίοδο όταν η ρευστότητά τους ελαχιστοποιείται. Έτσι η οποιαδήποτε καθυστέρηση μπορεί πολύ εύκολα να οδηγήσει την εταιρεία στην χρεοκοπία επιφέροντας μεγάλες αναταράξεις στον κλάδο, διαταράσσοντας τις σχέσεις εργοδοτών – εργαζομένων και εταιρειών – χρηματοδοτών – προμηθευτών. Το τελευταίο δωδεκάμηνο η αγορά τα γεύτηκε όλα αυτά τόσο με επισχέσεις πλοίων από τους ναυτικούς, όσο και με κατασχέσεις πλοίων από τράπεζες και προμηθευτές. Η ιδιαιτερότητα των θαλασσίων μεταφορών λόγω της έντονης εποχικότητας επιβάλει την εξαίρεση του Υπουργείου Ναυτιλίας και την επανασύσταση των ειδικών λογαριασμών αυτού. Τα τελευταία χρόνια οι Ελληνικές τράπεζες ήταν αρωγοί της Ελληνικής ακτοπλοΐας εξομαλύνοντας την εποχική ροή εσόδων των

εταιρειών, κάτι που δεν μπορεί να συνεχιστεί λόγω έλλειψης πίστης των τραπεζών στην ομαλή αποπληρωμή από το κράτος και δει από το μη εξειδικευμένο προς την ναυτιλία προσωπικό.

Οι μεγάλες εταιρείες είναι αναγκαίο να ανατρέξουν σε νέες επενδύσεις και διεύρυνση των αγορών ενασχόλησής τους καλύπτοντας κενά που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή. Ο ανταγωνισμός που παρατηρείται πλέον στις εσωτερικές μεταφορές είναι ιδιαίτερα ισχυρός. Παρά τη γενικότερη ύφεση, η ανάπτυξη των μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου θα πραγματοποιηθεί ενώ καθοριστικός προβλέπεται ο ρόλος της Αιγύπτου στο σύνθετο πλέγμα των θαλασσίων μεταφορών της περιοχής. Η συνεχιζόμενη προσπάθεια ειρήνευσης στην Μέση Ανατολή και οι εξελίξεις στην Συρία δύναται να δώσουν ευκαιρίες επέκτασης στους Έλληνες ακτοπλόους με διαφορετικού τύπου πλοία. Οι παραπάνω λόγοι μπορεί να αποτελέσουν διεξόδους στην παρατεταμένη μείωση της αγοράς της Αδριατικής αλλά παράλληλα και ασπίδα των ίδιων των εταιρειών προς πιθανές νέες επιθετικές εξαγορές από άλλες Ευρωπαϊκές εταιρείες. Εκτιμάται ότι οι νέες στρατηγικές θα προσελκύσουν επενδυτές και χρηματοδότες και θα αναπτύξουν τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών.

Οι εξελίξεις στον κλάδο αναμφισβήτητα δικαιολογούν τις όποιες διαφορές ανάμεσα στους ανταγωνιστές. Η ελληνική ακτοπλοΐα εισήλθε στο στάδιο του εκσυγχρονισμού μέσω της εφαρμογής του ευρωπαϊκού νόμου και κατ' επέκταση οι έχοντες σύγχρονες αρχές διοίκησης αλλά και σύγχρονα πλοία όχι μόνο θα επιβιώσουν της κρίσης αλλά και θα αποτελέσουν πόλο έλξης κεφαλαίων για νέες επενδύσεις σε μία εποχή που οι αξίες απόκτησης νέων πλοίων μειώνονται συνεχώς αλλά και νέες αγορές είναι πρόσφορες σε νέες επενδύσεις. Η γενικότερη κατάσταση της αγοράς έτσι είναι γεμάτη τόσο από γκρίνιες για τους μη έχοντες όσο και από ευκαιρίες για τους έχοντες. Τα όποια προβλήματα οικονομικής φύσης καλό θα ήταν να λύνονται μακριά από νομικές διαδικασίες και με ιδιαίτερο σεβασμό στους θεσμούς, όταν αυτοί βεβαίως λειτουργούν κατά το δοκούν.

ΠΗΓΕΣ

- ANEK LINES (2008), Ετήσιο Δελτίο
- ATTICA GROUP (2008), Ετήσιο Δελτίο
- BLUE STAR FERRIES (2008), Ετήσιο Δελτίο
- MINONAN LINES (2008), Ετήσιο Δελτίο
- NEL LINES (2008), Ετήσιο Δελτίο
- XRTC (2008), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- UNCTAD Handbook of Statistics 2008
- http://epp.eurostat.ec.europa.eu
- http://www.fedstats.gov
- http://www.statistics.gov.uk
- http://www.stat.go.jp/english
- http://market.ft.com
- http://finance.yahoo.com
- http://www.naftmporiki.gr

	Γραφείο Πειραιά	
Κος Γιώργος Ξηραδάκης	Διευθύνων Σύμβουλος	george.xiradakis@xrtc.gr
Κα. Κατερίνα Φίτσιου	Διευθύντρια Πελατειακών Σχέσεων	katerina.fitsiou@xrtc.gr
Κος Δημήτρης Δημητριάδης	Υπεύθυνος Πελατειακών Σχέσεων	dimitris.dimitriadis@xrtc.gr
Κα. Ελένη Μουτσάτσου	Υπεύθυνη Γραφείου Διεύθυνσης	eleni.moutsatsou@xrtc.gr
	Γραφείο Χίου	
Δρ. Ιωάννης Λαγούδης	Υπεύθυνος Έρευνας & Ανάπτυξης	ioannis.lagoudis@xrtc.gr