Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα
(2009-2010)

«Δύσκολες κινήσεις εντός ναρκοπεδίου»

Ιούλιος 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ 3

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ 4

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ 5

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 6

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 8

2.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 8

2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 10

2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 12

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 14

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 16

3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 17

3.2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 18

3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 19

3.4. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 21

3.5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 22

3.6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΣ 25

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 27

4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 27

4.1.1. ANEK LINES 27

4.1.2. ATTICA GROUP 28

4.1.3. MINOAN LINES 30

4.1.4. NEL LINES 33

4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 35

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS 35

4.2.2. ΛΟΙΠΕΣ ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 37

4. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ 38

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 40

ΠΗΓΕΣ 46

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ (2005-2010) 15
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ 16
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (2007-2009) 25
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2010 27
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2008-2009) 28
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2010 29
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2008-2009) 30
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2009 31
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2008-2009) 31
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2010 33
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2008-2009) 34
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2009 35
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2007-2008) 36
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΜΗ ΕΙΣΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 2010 37
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 42

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 1: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΛΛΑΔΑΣ (2003-2008) 8
ΓΡΑΦΗΜΑ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ (2008) 9
ΓΡΑΦΗΜΑ 3: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005-2009) 10
ΓΡΑΦΗΜΑ 4: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005-2009) 11
ΓΡΑΦΗΜΑ 5: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005-2009) 12
ΓΡΑΦΗΜΑ 6: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΛΟΥ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 2000-2010 13
ΓΡΑΦΗΜΑ 7: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ 2000 - 2010 13
ΓΡΑΦΗΜΑ 8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΨΗΦΟΥ 2010 14
ΓΡΑΦΗΜΑ 9: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009) 17
ΓΡΑΦΗΜΑ 10: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009) .. 18
ΓΡΑΦΗΜΑ 11: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009) 18
ΓΡΑΦΗΜΑ 12: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009) 19
ΓΡΑΦΗΜΑ 13: EBITDA ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005-2009) 20
ΓΡΑΦΗΜΑ 14: EBITDAΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (2008-2009) 20
ΓΡΑΦΗΜΑ 15: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009) 21
ΓΡΑΦΗΜΑ 16: ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 22
ΓΡΑΦΗΜΑ 17: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΠΙΣΤΗΣ ΣΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ (2009) 23
ΓΡΑΦΗΜΑ 18: ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΑΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (2009) 23
ΓΡΑΦΗΜΑ 19: ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΑΓΟΡΑΣ (2004-2009) 26
ΓΡΑΦΗΜΑ 20: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES (2000-2010) 27
ΓΡΑΦΗΜΑ 21: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP (2000-2010) 29
ΓΡΑΦΗΜΑ 22: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES (2000-2010) 31
ΓΡΑΦΗΜΑ 23: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES (2000-2010) 33
ΓΡΑΦΗΜΑ 24: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS (2000-2010) 35
ΓΡΑΦΗΜΑ 25: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ 38
ΓΡΑΦΗΜΑ 26: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 39
ΓΡΑΦΗΜΑ 27: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 2010 43

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Οι δημοσιονομικές προσαρμογές στην Ελλάδα και την Ευρώπη επηρεάζουν την ακτοπλοϊκή αγορά.
2. Οι παραγγελίες νέων πλοίων παραμένουν ελάχιστες.
3. Η μείωση της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο ανταγωνισμό σε γραμμές «φιλέτα» περιορίζουν σημαντικά τα έσοδα και επομένως τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών.
4. Πλοία νέας τεχνολογίας που προσφέρουν μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακος αλλάζουν τους κανόνες του ανταγωνισμού.
5. Οι εταιρείες ακολουθούν πλέον αμφίδρομες στρατηγικές ναύλωσης για την εξασφάλιση της ορθής χωρητικότητας καθώς ναυλώνουν πλοία από εταιρείες του εξωτερικού ή του εσωτερικού και το αντίστροφο.
6. Είναι πιθανόν νέες κινήσεις συγχωνεύσεων στην εσωτερική αγορά να διαμορφώσουν το χάρτη της αγοράς.
7. Εμφανής είναι η καθυστέρηση συνεργασιών με εταιρείες του εξωτερικού απομακρύνοντας τις στρατηγικές γεωγραφικής διαφοροποίησης που αποτελούν βασική πηγή εναλλακτικών εσόδων.
8. Χρεοκοπία μεσαίου και μικρού μεγέθους εταιρειών του κλάδου λόγω έλλειψης ρευστότητας και αντανακλαστικών.
9. Ο νέος τρόπος πληρωμής των επιχορηγήσεων δημιουργεί προβλήματα στη ρευστότητα των εταιρειών λόγω των καθυστερήσεων που παρατηρούνται στις πληρωμές. Η μείωση των επιδοτήσεων λόγω περικοπής δαπανών αναμένεταινα επιδεινώσει την κατάσταση.
10. Οι εργασιακές σχέσεις έχουν εισέλθει σε επικίνδυνη τροχιά επηρεάζοντας τη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών
11. Η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας δεν έχει επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα δημιουργώντας σύγχυση στην αγορά.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αβεβαιότητα, Αβεβαιότητα, Αβεβαιότητα... Μόνο έτσι θα μπορούσε κανείς να χαρακτηρίσει την κατάσταση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας αλλά και το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας για το τελευταίο 18μηνο. Μία κατάσταση η οποία μάλιστα δεν προβλέπεται να αλλάξει στο άμεσο μέλλον από τη στιγμή κατά την οποία η ρευστότητα που χαρακτηρίζει το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας αναμένεται να παραμείνει για σημαντικό χρονικό διάστημα μειωμένη.

Η μετάλλαξη της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης σε κρίση εθνικού χρέους που έχει πλήξει σε πρώτη φάση την Ευρώπη, με την Ελληνική οικονομία να πρωτοστατεί στα πλαίσια της Ευρωζώνης, συνεχίζει να δημιουργεί κλυδωνισμούς στο εθνικό επιχειρηματικό περιβάλλον επηρεάζοντας το σύνολο σχεδόν των κλάδων με την ακτοπλοΐα να μην αποτελεί εξαίρεση. Και πώς θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση αφού τα οικονομικά μέτρα που έχουν αποφασιστεί και υλοποιηθεί το τελευταίο διάστημα ειδικά μετά τον Εθνικό δανεισμό από το Δ.Ν.Τ και την Ε.Ε. επηρεάζουν και αναμένεται να επηρεάσουν το σύνολο της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας.

Η κατάσταση αναμένεται να επιδεινωθεί με την επιβολή αντίστοιχων αποφάσεων δημοσιονομικής πειθαρχίας τόσο στις χώρες της ζώνης του Ευρώ με την Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία, Ιρλανδία, Γερμανία και Γαλλία να έχουν ανακοινώσει σειρά μέτρων περικοπής δημοσίων δαπανών, αλλά και σε χώρες εκτός Ευρωζώνης όπως είναι η Δανία, η Πολωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Τα μέτρα αυτά αναμένεται μεσοπρόθεσμα να οδηγήσουν σε αύξηση της ανεργίας και σίγουρα μείωση της αγοραστικής δύναμης της πλειοψηφίας των καταναλωτών.

Δεδομένου ότι το σύνολο των μέτρων θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς στοχεύουν στη μείωση των εισοδημάτων, η Ελληνική ακτοπλοΐα αναμένεται να πληγεί σημαντικά τόσο λόγω της αναμενόμενης μείωσης της επιβατικής κίνησης που προέρχεται από τον τουρισμό του εσωτερικού και του εξωτερικού όσο και από τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα δέχεται σημαντικές πιέσεις για τρίτη συνεχόμενη χρονιά οι οποίες προέρχονται όχι μόνο από τις συνθήκες που επικρατούν στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον αλλά και από τις συνθήκες ανταγωνισμού όπως έχουν διαμορφωθεί στον ίδιο τον κλάδο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι τρεις περιπτώσεις εταιρειών που οδηγήθηκαν σε έξοδο από τον κλάδο λόγω του ισχυρότατου ανταγωνισμού αλλά και δυσλειτουργιών του Ελληνικού κράτους. Οι δύο απ' αυτές SAOS FERRIES και G.A. FERRIES, με ένα σύνολο 22 πλοίων έχουν σταματήσει τη δραστηριότητα τους για σειρά λόγων όπως τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού, η έλλειψη αντανακλαστικών στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος αλλά και η ιδιαίτερη προσήλωση στις άγονες γραμμές. Η αλλαγή των διαδικασιών πληρωμής των επιδοτήσεων από πλευράς του κράτους είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην καταβολή των δεδουλευμένων στις εταιρείες οδηγώντας σε μείωση ρευστότητας απαραίτητης για τη λειτουργία τους. Επίσης και η KALLISTI FERRIES έπαυσε να δραστηριοποιείται για τους ίδιους λόγους.

Η παύση λειτουργίας των εταιρειών αυτών είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του διαθέσιμου στόλου και επομένως της χωρητικότητας, δυσχεραίνοντας σημαντικά την εξυπηρέτηση του ιδιαίτερα σύνθετου ακτοπλοϊκού δικτύου. Νησιά μικρού μεγέθους και απομακρυσμένα όχι μόνο από το μητροπολιτικό αλλά και από το διοικητικό τους κέντρο έχουν βρεθεί για σημαντικά

διαστήματα αντιμέτωπα με καταστάσεις απομόνωσης παρά τις σημαντικές προσπάθειες των διοικούντων.

Πέραν των μακροοικονομικών μεγεθών οι αυξημένες τιμές των καυσίμων σε συνδυασμό με το συναλλαγματικό κίνδυνο 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 απότομη υποτίμηση του ευρώ σε σχέση με το δολάριο σε επίπεδα κάτω του €/$1,20 αλλά και οι αυξομειώσεις των τιμών του πετρελαίου γύρω από τα 70 Δολ. ΗΠΑ το βαρέλι είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα των κινδύνων που καλούνται να διαχειρίζονται οι εταιρείες χωρίς πάντα να τα καταφέρνουν με επιτυχία οδηγούμενες στην καταγραφή ζημιών.

Με τους ρυθμούς ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας να αναθεωρούνται συνεχώς προς τα κάτω, με τις τελευταίες εκτιμήσεις να αναφέρουν αρνητική ανάπτυξη για το 2010 της τάξεως του -4%, οι εταιρείες προσπαθούν να χαράξουν τη στρατηγική που θα τους αποδώσει τα μέγιστα οφέλη. Στρατηγικές συνεργασιών και συγχωνεύσεων αποσκοπώντας στην αξιοποίηση οικονομιών κλίμακας αλλά και γεωγραφικής διασποράς ολοκληρώθηκαν μέσα στο 2008 και το 2009 και σίγουρα θα ακολουθήσουν και στο 2010.

Με την επιβατική και εμπορευματική κίνηση να παρουσιάζει πτωτικές τάσεις σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο ανταγωνισμό στις πιο ώριμες γραμμές όπως της Κρήτης και της Αδριατικής ο γρίφος της καταλληλότερης στρατηγικής γίνεται όλο και πιο σύνθετος. Ένα από τα πλέον χαρακτηριστικά στοιχεία του ανταγωνισμού που επικρατεί είναι η ισχυρή έστω και καθυστερημένη επίθεση που δέχεται Ελληνική Ακτοπλοΐα από παίκτες του εξωτερικού με τον Όμιλο Grimaldi να υλοποιεί μια ιδιαίτερα επιθετική στρατηγική γεωγραφικής διαφοροποίησης δραστηριοποιούμενος στην περιοχή της Αδριατικής αλλά και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης. Με το σύνολο των Ελληνικών εταιρειών πλέον να έχει εγκαταλείψει στρατηγικές γεωγραφικής διαφοροποίησης οι ακτοπλόοι έχουν επικεντρώσει τις δυνάμεις τους σε μια προσπάθεια βέλτιστης αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων τους όπως είναι ναυλώσεις των πλοίων τους σε παίκτες του εξωτερικού, ή ναυλώσεις πλοίων από το εξωτερικό για δρομολόγηση στην εσωτερική αγορά και μείωση του λειτουργικού κόστους μέσω συνεργασιών με το σχήμα ANEK LINES – HSW να ξεχωρίζει.

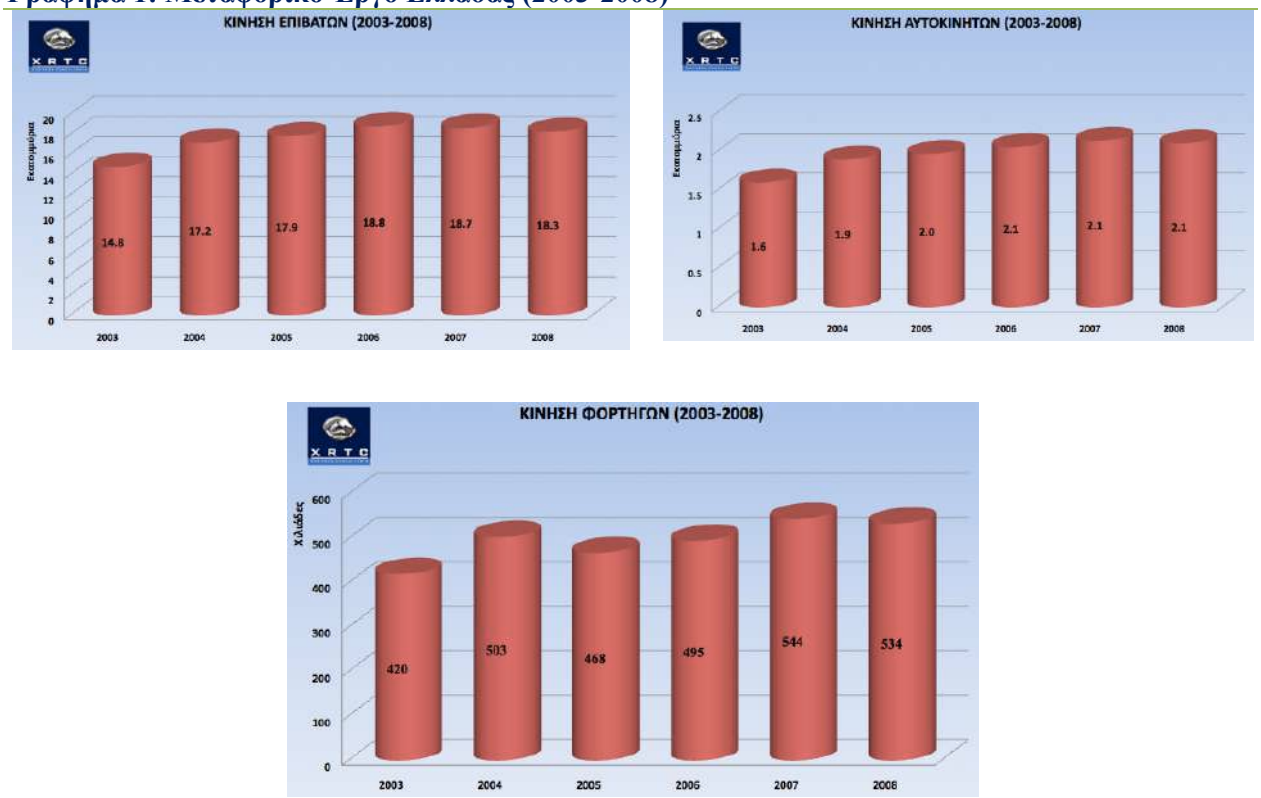
Η μελέτη αποτελείται από πέντε κύριες ενότητες. Μετά την εισαγωγή ακολουθούν οι παρουσιάσεις της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και μετοχικών συνθέσεων (ενότητα 2), της χρηματοοικονομικής ανάλυσης του κλάδου (ενότητα 3), της κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι βασικές εταιρείες του κλάδου (ενότητα 4) και του επιπέδου της κοινωνικής πολιτικής η οποία εν μέρη εκφράζεται μέσω των επιδοτούμενων γραμμών (ενότητα 5).

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

2.1. 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 1. Η μέση αύξηση από το 2003 έως και το 2008 δεν ξεπερνά το επίπεδο του 0%, 4% και 0% 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.

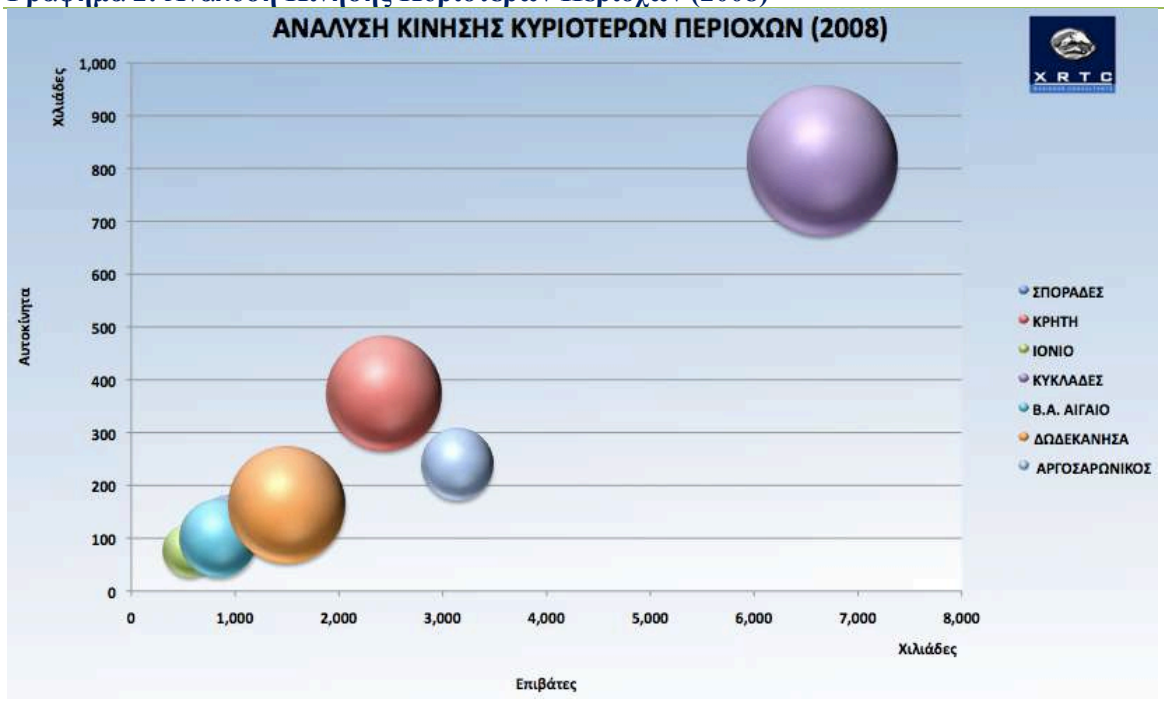
Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2003-2008)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Επιχειρώντας μία σε πιο βάθος ανάλυση των κυριοτέρων περιοχών του εσωτερικού παρατηρούμε ότι η περιοχή των Κυκλάδων παρουσιάζει την υψηλότερη κίνηση σε επίπεδο επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 2, με τις γραμμές της Κρήτης, του Αργοσαρωνικού και των Δωδεκανήσων να ακολουθούν. Στις τελευταίες θέσεις με τη μικρότερη κίνηση κατατάσσονται οι περιοχές του Β.Α. Αιγαίου, Σποράδων και Ιονίου. 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.

Γράφημα 2: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών (2008)

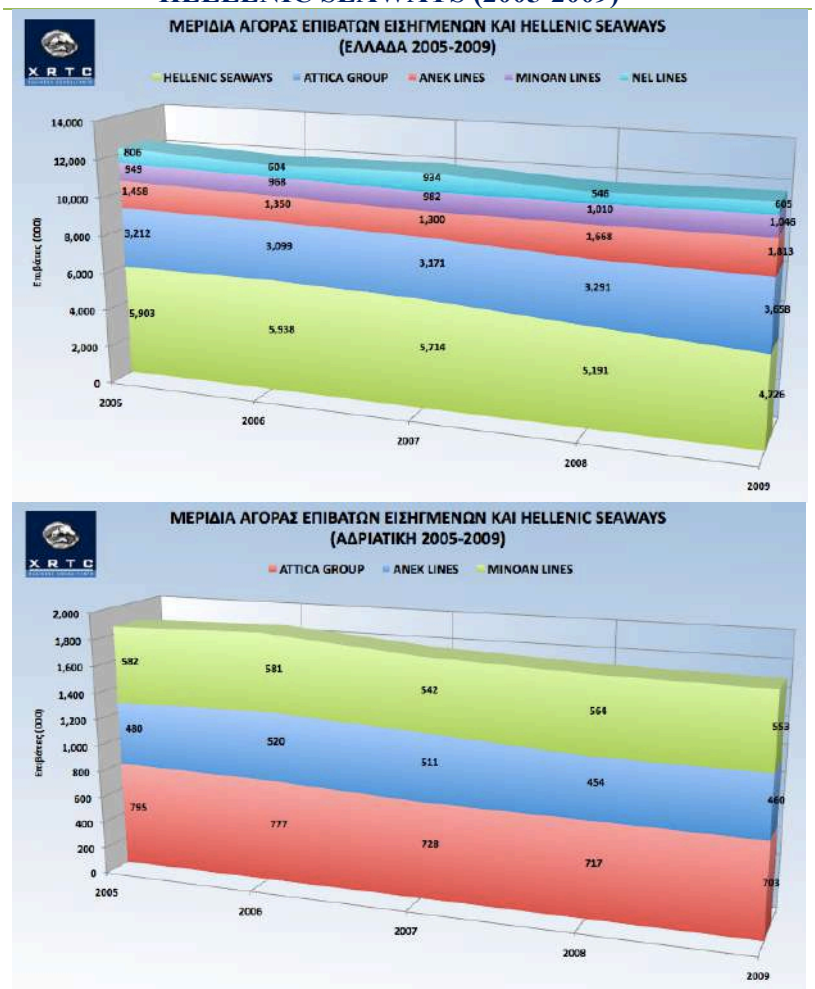


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Στην παρούσα ανάλυση συμπεριλαμβάνονται οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών και η HELLENIC SEAWAYS. Η ανάλυση του μεταφορικού έργου καθώς και της προσφερόμενης χωρητικότητας εστιάζουν στις περιοχές της Ελλάδας και της Αδριατικής.

Γράφημα 3: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005-2009)



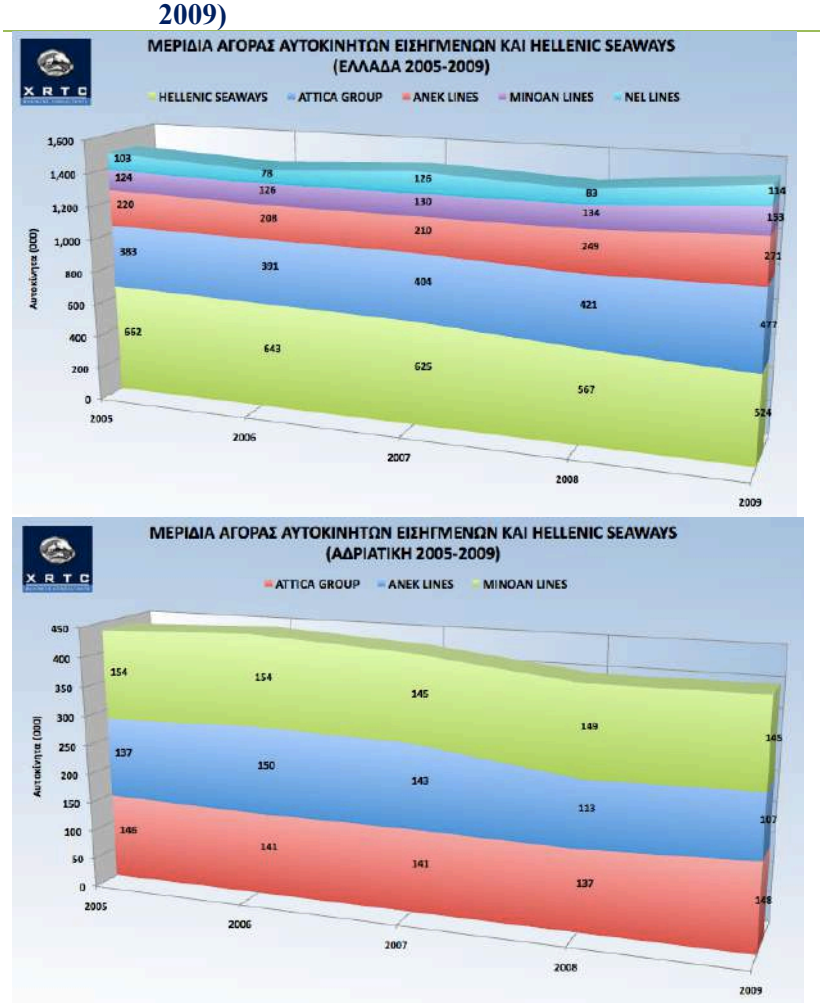
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 3 το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS εμφανίζεται αμετάβλητο σε σχέση με το 2008 με την Ελληνική αγορά να αναπτύσσεται με 1% και την Αδριατική να συνεχίζει την κάμψη των τελευταίων ετών με -1%.

Στην Ελληνική αγορά το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών εμφανίζουν αυξημένη επιβατική κίνηση με μόνη εξαίρεση την HELLENIC SEAWAYS (-9%). Η ANEK LINES, NEL LINES, ATTICA GROUP και MINOAN LINES έχουν αυξήσεις της τάξεως του 9%, 11%, 11% και 4%.

Η εικόνα της Αδριατικής συνεχίζει να είναι απογοητευτική με τις ATTICA GROUP και MINOAN LINES να παρουσιάζουν μειωμένη κίνηση κατά -2% και την ANEK LINES οριακή αύξηση 1%.

Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στην περίπτωση των αυτοκινήτων εμφανής είναι η αύξηση της ζήτησης κατά 6% στην εσωτερική αγορά ενώ στην Αδριατική είναι μηδενική (Γράφημα 4).

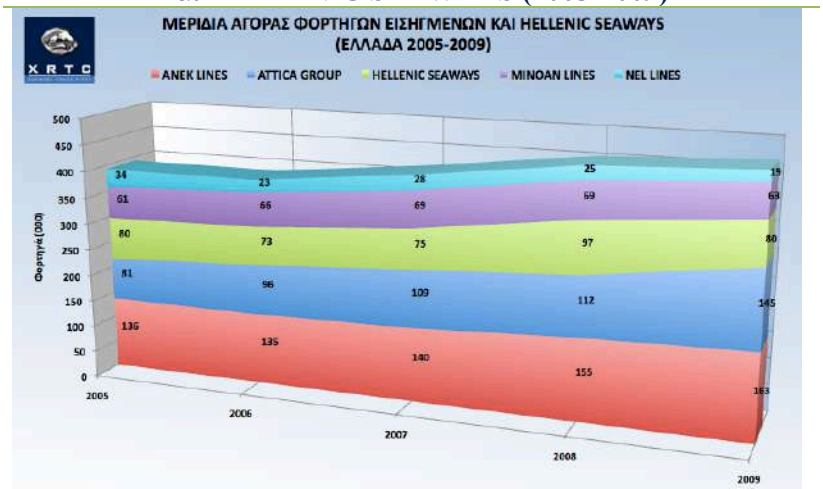
Στην Ελληνική αγορά το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών εμφανίζουν αυξημένη κίνηση σε αυτοκίνητα με μόνη εξαίρεση την HELLENIC SEAWAYS (-8%). Η ANEK LINES, NEL LINES, ATTICA GROUP και MINOAN LINES έχουν αυξήσεις της τάξεως του 9%, 37%, 13% και 14%.

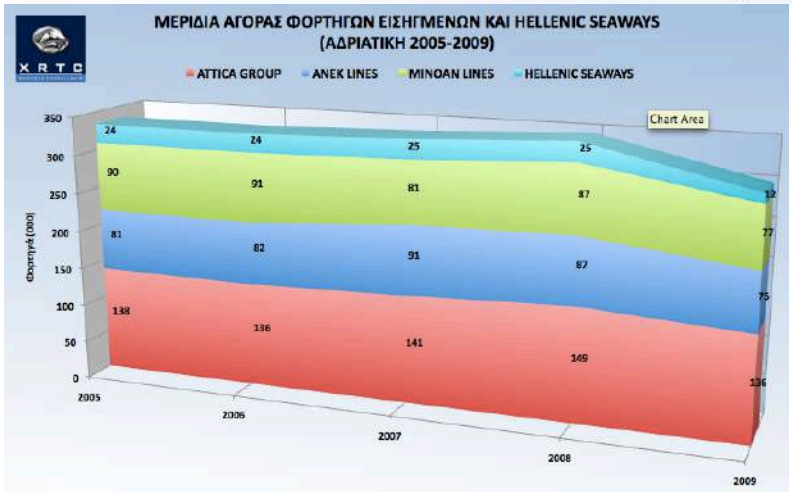
Η εικόνα της Αδριατικής συνεχίζει να είναι απογοητευτική με τις ANEK LINES και MINOAN LINES να παρουσιάζουν μειωμένη κίνηση κατά -5% και -3% αντίστοιχα και την ATTICA GROUP να έχει σημαντική αύξηση κατά 8%.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η σημαντική αύξηση της NEL LINES σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου οφείλεται στην αξιοποίηση του στόλου της για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους (εδώ αναφερόμαστε κυρίως στα ταχύπλοα πλοία της εταιρείας), στην εκμετάλλευση πλοίων που ήταν ανενεργά λόγω ζημιών και τέλος στην επανένταξη στο στόλο της εταιρείας πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνταν σε αγορές του εξωτερικού.

Η αύξηση της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων στην Ελληνική αγορά οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην εποχιακή ζήτηση του καλοκαιριού η οποία βέβαια από μόνη της δεν ήταν αρκετή για να αποτρέψει τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα όπως αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια της μελέτης.

Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005-2009)





Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα της κίνησης των φορτηγών με την Αδριατική να εμφανίζει έντονα σημάδια κόπωσης στις γραμμές δραστηριοποίησης των εταιρειών (Γράφημα 5). Η μείωση άνω του 11% της κίνησης συνεχίζει να προβληματίζει τους παίκτες της περιοχής με την ANEK LINES, MINOAN LINES και ATTICA GROUP να αναφέρουν μειώσεις -13%, -11% και -8% αντίστοιχα.

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού που επικρατούν στην περιοχή οφείλονται στην αποδρομολόγηση δύο πλοίων της HELLENIC SEAWAYS από σύνολο τεσσάρων πλοίων Ro/Ro που είχε στη γραμμή Κόρινθο – Βενετία.

Η έκπληξη της χρονιάς είναι η έστω και οριακή αύξηση της κίνησης φορτηγών στην Ελληνική αγορά κατά 3%. Η αύξηση οφείλεται κυρίως στην ANEK LINES και ATTICA GROUP με 5% και 29% αντίστοιχα, καθώς οι NEL LINES, HELLENIC SEAWAYS και MINOAN LINES εμφανίζουν σημαντικές μειώσεις -25%, -17% και -9% αντίστοιχα.

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 6 διαπιστώνουμε ότι μετά από μία περίοδο σταθεροποίησης του διαχειριζόμενου στόλου μεταξύ των ετών 2005 και 2009 παρουσιάζεται μία σημαντική μείωση της τάξεως του -16% το 2010.Η πτώση αυτή οφείλεται τόσο στον περιορισμένο αριθμό κινήσεων σε επίπεδο αγοραπωλησιών όσο και στην αδυναμία λειτουργίας ορισμένων εταιρειών λόγω του εχθρικού εξωτερικού περιβάλλοντος που έχει δημιουργηθεί του τελευταίους 12 μήνες και πλέον. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις της SAOS FERRIES, KALLISTI FERRIES και GA FERRIES οι οποίες αναγκάστηκαν να διακόψουν τη δραστηριότητά τους στη Ελληνική αγορά.

Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2010

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η μείωση αυτή αντικατοπτρίζεται και στους τύπους πλοίων που επιλέγουν οι εταιρείες για τη δραστηριοποίησή τους. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 7, το 2010 είναι εμφανής η μείωση πλοίων τύπου RO-PAX και RO-RO τα οποία είτε έχουν οδηγηθεί σε ακινησία είτε έχουν πωληθεί. 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. Αξίζει να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι οι εταιρείες έχουν συνεχίσει με ιδιαίτερη ένταση τις διαδικασίες εξορθολογισμού του διαχειριζόμενου στόλου κάνοντας χρήση σειράς εναλλακτικών στρατηγικών όπως:

- η αμφίδρομη πώληση, αγορά και ναύλωση πλοίων
- η γεωγραφική διασπορά του στόλου σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο

Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 - 2010

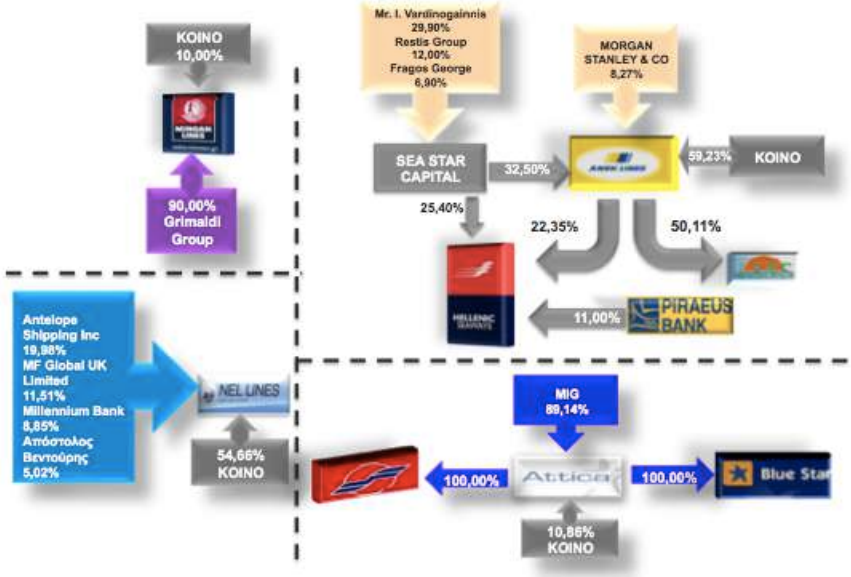
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα της HELLENIC SEAWAYS, της ANEK LINES, της ATTICA GROUP και της NEL LINES οι οποίες στο σύνολό τους έχουν πραγματοποιήσει τέτοιου είδους κινήσεων. Η HELLENIC SEAWAYS στις αρχές του 2010 πούλησε τα HIGHSPEED 2 και 3, αγόρασε το HIGHSPEED 6, ενώ παράλληλα από το 2009 είχε ναυλώσει τα πλοία της ARIADNI και ARTEMIS στην ANEK LINES. Η ANEK LINES με τη σειρά της έχει ναυλώσει σε εταιρεία του εξωτερικού το EL.VENIZELOS ενώ παράλληλα διαχειρίζεται τα πλοία IERAPETRA και VINTSENTZOS CORNAROS της θυγατρικής LANE LINES. Η NEL LINES μετά από μια περίοδο ιδιαίτερα αρνητικών συνθηκών για αυτήν έχει ξεκινήσει μια νέα προσπάθεια καθιέρωσής της στην αγορά με την πώληση του πλοίου PANAGIA TINOY και την ναύλωση των πλοίων AQUA JEWEL της ALPHA FERRIES και EUROPEAN EXPRESS της ROYAL DIAMOND SHIPPING. Τέλος η ATTICA GROUP της MARFIN INVESTMENT GROUP είναι η μόνη εκ των εισηγμένων που δεν έχει εμπλακεί σε διαδικασίες συνεργασιών με άλλες εταιρείες του κλάδου και συνεχίζει το επενδυτικό της πρόγραμμα με την προσθήκη δύο νέων πλοίων τα οποία χτίζονται στην Κορέα και αναμένονται τα έτη 2011 και 2012.

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Το τελευταίο δωδεκάμηνο συνεχίζονται οι έντονες μετοχικές αλλαγές της τελευταίας διετίας. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η συμμετοχή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ στην ANEK LINES με ποσοστό 11%, η αύξηση της συμμετοχής της ATLANTICA DI NAVIGAZIONE (συμφερόντων κ. E. Grimaldi) στο 90% στη MINOAN LINES, η έξοδος του κ. Βεντούρη από τη NEL LINES με την πώληση του μετοχικού του πακέτου στην εταιρεία ANTELOPE SHIPPING INC συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ και η επαναδραστηριοποίησή του στην εταιρεία με την εκπροσώπηση του 5% περίπου μέσω της CERBERUS & PARTNERS . Ουσιαστικά πλέον στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν τέσσερα κύρια σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την καταρχήν επιβίωση και στη συνέχεια λειτουργία της αγοράς (Γράφημα 8).

Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2010



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 1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ (2005-2010)

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	ΣυμμετοχήATLANTICADINAVIGAZIONEστηνANEKLINES Πρωταγωνιστές: E. 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. Πώλησημετοχών 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: E. 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 κάτωαπότην 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: E. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης
09.2009	Πώληση του 19,98% της συμμετοχής στην NEL LINES της Edgewater Holdings Inc. στην Antelope Shipping Inc. Πρωταγωνιστές: Α. Βεντούρης/Μιλτιάδης-Μιχαήλ Βάγγερ
02.2010	Η Τράπεζα Πειραιώς κατέχει πλέον τον 11% των μετοχών της Hellenic Seaways Πρωταγωνιστές: SEA STAR/ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
05.2010	Στο 90% έφτασε το ποσοστό δικαιωμάτων ψήφου της Grimaldi Compagnia di Nagigazione στο μετοχικό κεφάλαιο των Μινωικών Γραμμών Πρωταγωνιστές: E. Grimaldi
05.2010	Στο 5,02% έφτασε το ποσοστό δικαιωμάτων ψήφου του Απόστολου Βεντούρη στη NEL LINES μέσω της εταιρείας CERBERUS & PARTNERS Πρωταγωνιστές: Α. Βεντούρης

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 2 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. Εκτίμησή μας είναι ότι αν και έχουν υπάρξει νέες συνεργασίες κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο υπάρχει ακόμα χώροςγια νέες συνεργασίες, συγχωνεύσεις και εξαγορές οι οποίες θα συμβάλλουν στην ενδυνάμωση αυτών προκειμένου να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην ακτοπλοϊκή αγορά αλλά και στο διεθνές οικονομικό επίπεδο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ

	Στόλος
SEA STAR CAPITAL	41
MARFIN INVESTMENT GROUP	14
MINOAN LINES	7
NEL LINES	7

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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

3. 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 πέντε υπό εξέταση εταιρειών για το 2009 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:

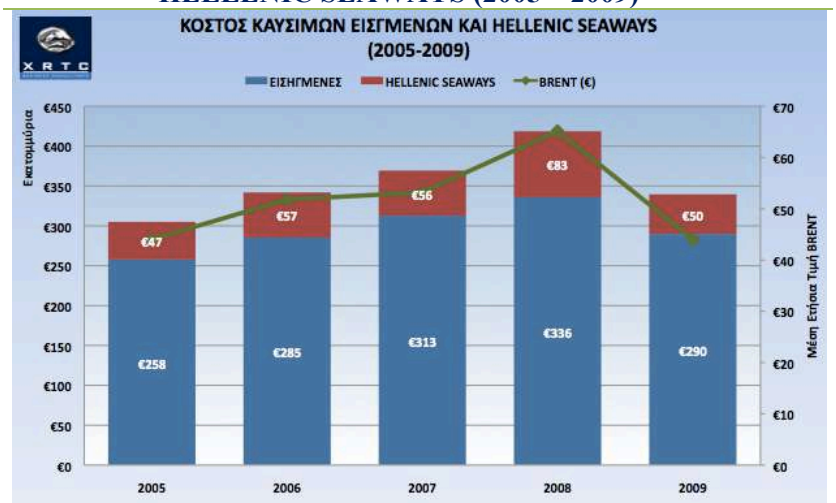
- Ανάλυση κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση

Στην ανάλυση της αγοράς, εκτός των τεσσάρων εισηγμένων εταιρειών (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES, NEL LINES) συμπεριλαμβάνεται και η HELLENIC SEAWAYS η οποία κατέχει μεγάλο μερίδιο αγοράς.

3.1. 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 είναι σαφώς μεγαλύτερη των συμβατικών αφετέρου και ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιούν είναι ακριβότερος. Μετά την αισθητή αύξηση των τιμών του βαρελιού παγκοσμίως η οποία το 2008 ξεπέρασε το 70% σε σχέση με το 2007, οι τιμές έχουν παρουσιάσει σημαντική μείωση με αποτέλεσμα η επιβάρυνση για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ήταν αισθητά χαμηλότερη. Το ισχυρό Ευρώ σε σχέση με το Δολάριο είναι ένας επιπλέον παράγοντας που συνέβαλε προς αυτό το αποτέλεσμα. Τα αποτελέσματα του Γραφήματος 9 παρουσιάζουν την εξέλιξη του κόστους από το 2004 έως το 2009 σε απόλυτους αριθμούς σε συνδυασμό με την μέση ετήσια του βαρελιού BRENT εκφραζόμενη σε ευρώ.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009)



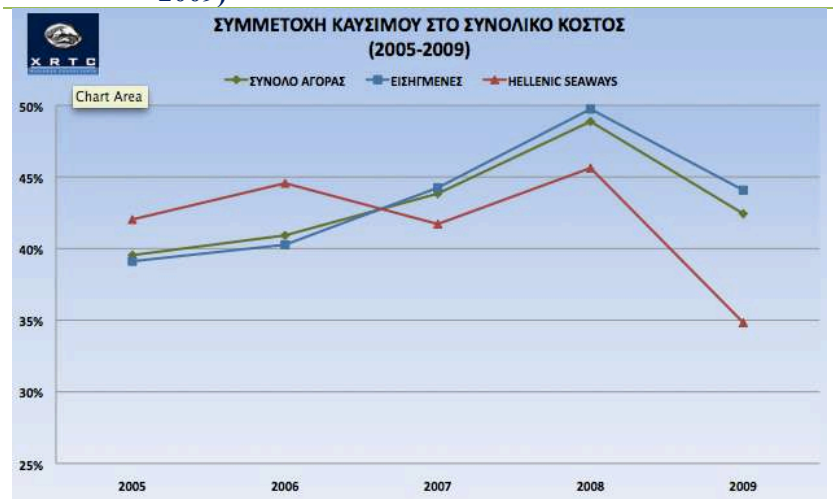
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερα αποκαλυπτικά της επιβάρυνσης των καυσίμων στο συνολικό κόστος είναι τα αποτέλεσματα του Γραφήματος 10. Η συμμετοχή των καυσίμων από 32% το 2004 διαμορφώθηκε σταδιακά στο 48% το 2008 για το σύνολο της αγοράς υποχωρώντας ελαφρά στο 42% το 2009 παρά τη μείωση των διεθνών τιμών πετρελαίου και του ισχυρού ευρώ.

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 2005 έως το 2009 κυμαίνεται στο +1% 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.

Γράφημα 10: Συμμετοχή Κόστους στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009)

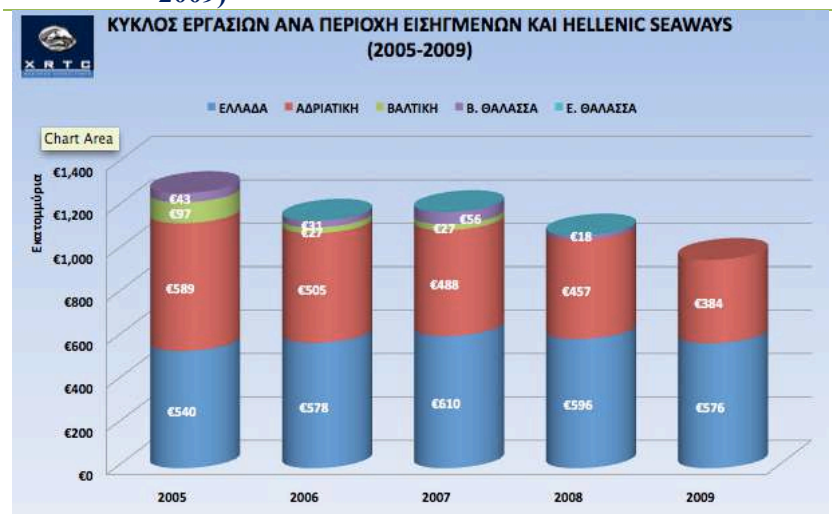


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Κύκλος Εργασιών

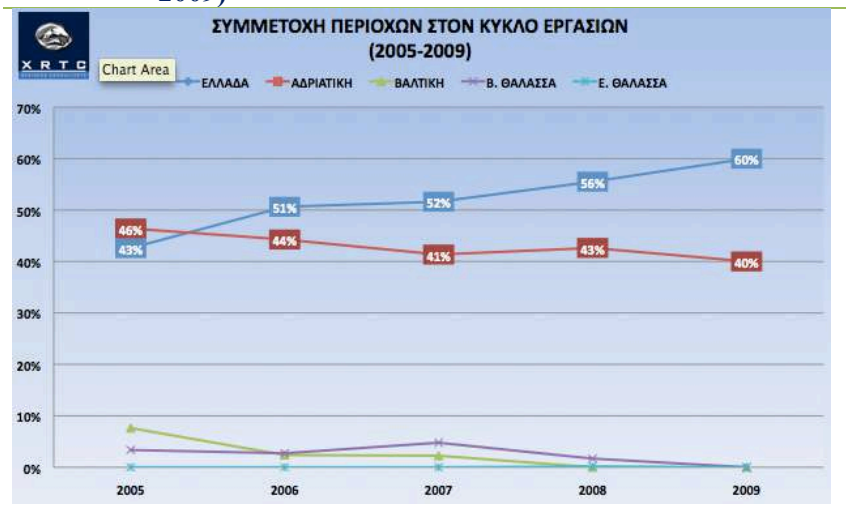
Ο κύκλος εργασιών για το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών παρουσιάζει για πρώτη φορά μείωση από το 2005 κινούμενος μάλιστα κάνω από το €1 δις (Γράφημα 11). Η μείωση της τάξεως του -10% σε σχέση με το 2008 οφείλεται τόσο στον περιορισμό της γεωγραφικής διασποράς που είχαν ακολουθήσει τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες όσο και στη μείωση του τζίρου στις δύο κύριες περιοχές δραστηριοποίησης, Ελλάδας και της Αδριατικής.

Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 12: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009)



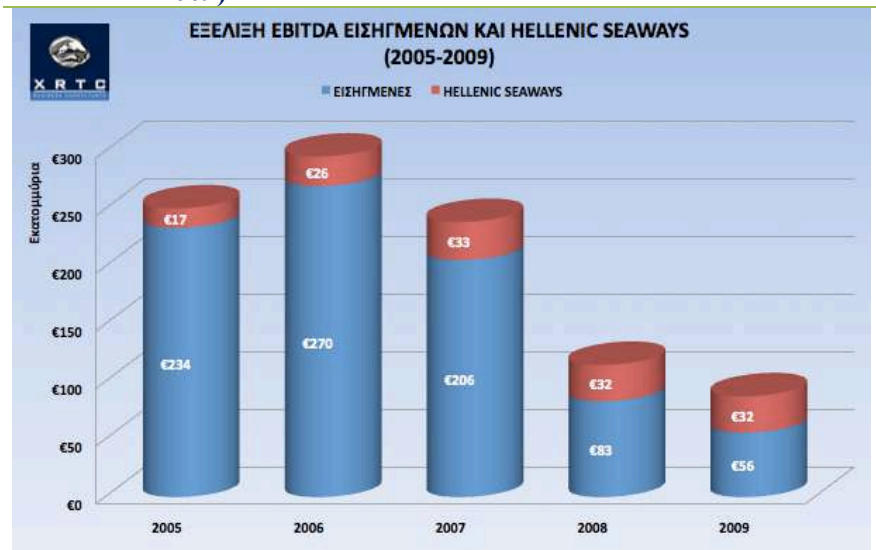
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 πλέον οι εταιρείες δραστηριοποιούνται μόνο στις περιοχές της Ελλάδας και της Αδριατικής. Οι συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στις Ευρωπαϊκές αγορές έχουν αναγκάσει τους Έλληνες ακτοπλόους να επανεξετάσουν τη στρατηγική τους και να αποσυρθούν από αυτές. Αξίζει να σημειωθεί εδώ 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 2009 να φτάνει το 60%. Όπως παρατηρείται και στο Γράφημα 12 η Αδριατική αγορά εμφανίζεται συρρικνωμένη λόγω της μείωσης της ζήτησης αλλά και της ενδυνάμωσης του ανταγωνισμού.

3.3. Ανάλυση EBITDA

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA), συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία που ξεκίνησε από το 2006 οπότε και εμφανίζονται οι μέγιστες τιμές. Σε σχέση με το 2008 η μείωση προσεγγίζει το -23% ενώ αν λάβουμε υπόψη μας το 2006 ως έτος βάσης τότε μιλάμε για -70%! (Γράφημα 13).

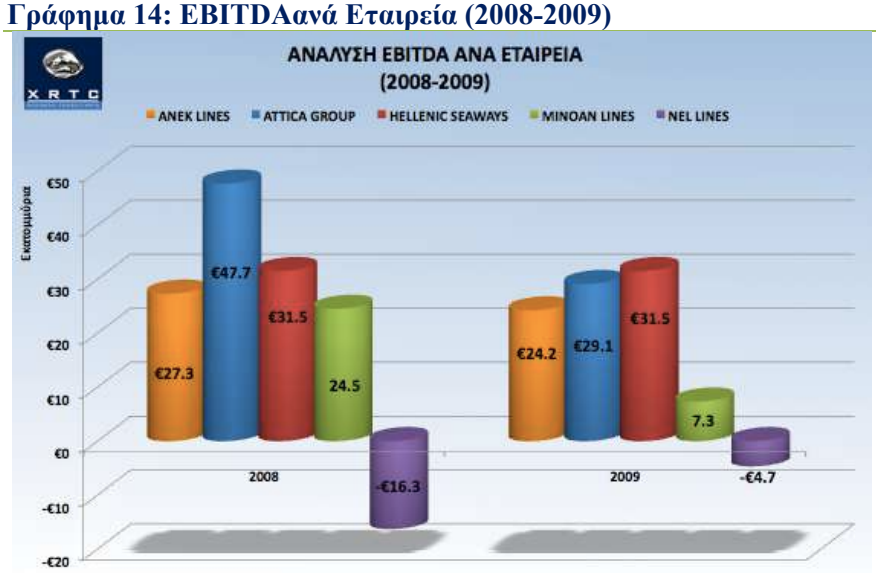
Γράφημα 13: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 2008 κατά -17%, η MINOAN LINES κατά -70% και η ATTICA GROUP κατά -39% (Γράφημα 14). Η NEL LINES είναι η μόνη εταιρεία η οποία αν και παρουσιάζει αρνητικό EBITDA έχει καταφέρει να βελτιώσει τα αποτελέσματά της κατά 70%, ενώ η μόνη εταιρεία που δεν παρουσιάζει μεταβολή στα αποτελέσματά της είναι η HELLENIC SEAWAYS. Οι σταθεροποιητικές προς μειωμένες τάσεις της ζήτησης οδήγησαν στη χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιρειών τα οποία αναμένεται να δοκιμαστούν ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον.

Γράφημα 14: EBITDAανά Εταιρεία (2008-2009)

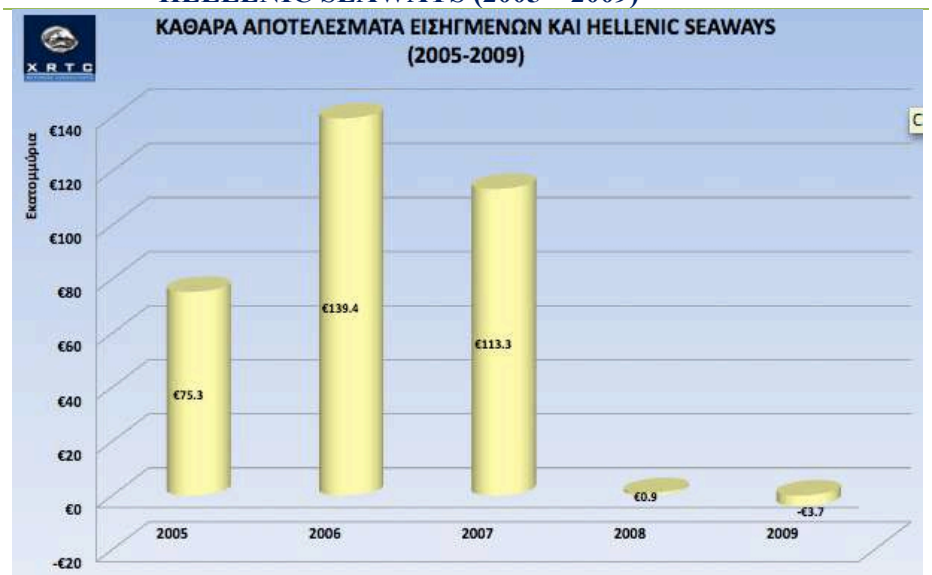


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.4. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα καθαρά αποτελέσματα συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία που ξεκίνησε από το 2007 φτάνοντας σε αρνητικό επίπεδο για πρώτη φορά σε επίπεδο κλάδου από το 2005 (Γράφημα 15). Οι εταιρείες στην πλειοψηφία τους εμφανίζουν αρνητικά καθαρά αποτελέσματα προ φόρων (ANEK LINES, ATTICA GROUP NEL LINES) με τη MINOAN LINES, και HELLENIC SEAWAYS να διαφοροποιούνται σημαντικά χωρίς όμως τα θετικά τους αποτελέσματα να είναι ικανά να βελτιώσουν την εικόνα του κλάδου.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005 – 2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.5. Τραπεζικός Δανεισμός

Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 16α, το 2009 οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά 5% σε σχέση με το 2008. Από το 2007 εμφανίζεται μια σχετική σταθεροποίηση του επιπέδου δανεισμού των εταιρειών λόγω:

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

Η μείωση της τραπεζικής χρηματοδότησης σε επίπεδο κλάδου οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση του τραπεζικού δανεισμού της MINOAN LINES και της ATTICA GROUP (Γράφημα 16β). Στην περίπτωση της MINOAN LINES η μείωση οφείλεται στην αποπληρωμή δανείου από την πώληση του πλοίου PASIPHAE PALAS, ενώ στην περίπτωση της ATTICA GROUP αντίστοιχη αποπληρωμή δανείου από την πώληση του πλοίου SUPERFAST V.

Όπως απεικονίζεται και στο Γράφημα 16γ για το έτος 2009 το μεγαλύτερο τραπεζικό δανεισμό σε ύψος κεφαλαίου έχει η ATTICA GROUP (29%) ακολουθούμενη από τις NEL LINES (23%) και ANEK LINES (22%).

Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS

(α)

(β)

(γ)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

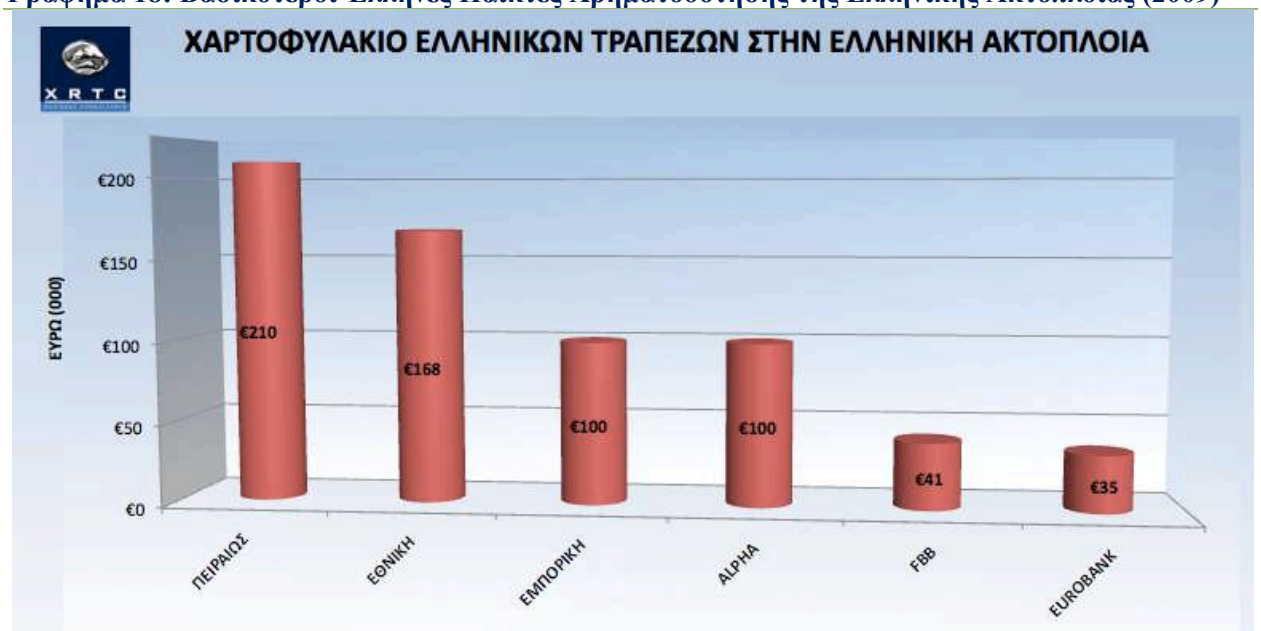
Γράφημα 17: Μερίδιο Αγοράς Τραπεζικής Πίστης στη Ελληνική ακτοπλοΐα ανά Χώρα Προέλευσης (2009)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι κύριοι χρηματοδότες των δανείων αυτών είναι οι Ελληνικές τράπεζες όπως φαίνεται στο Γράφημα 17 κατέχοντας το 53% περίπου του συνολικού δανεισμού της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Όπως παρατηρούμε στο Γράφημα 18, μεταξύ των Ελληνικών τραπεζών η Τράπεζα Πειραιώς πρωτοστατεί με την Εθνική να ακολουθεί. Οι υπόλοιπες τράπεζες απέχουν σημαντικά σε σχέση με τις πρώτες δύο, κατέχοντας χαρτοφυλάκια της τάξης του 15% (Εμπορική και Alpha Bank) και 6% (FBB) και 5% (Eurobank).

Γράφημα 18: Βασικότεροι Έλληνες Παίκτες Χρηματοδότησης της Ελληνικής Ακτοπλοΐας (2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ο τραπεζικός δανεισμός και οι σχέσεις τους με τους χρηματοδότες. Τους τελευταίους 18 μήνες σχεδόν όλες οι εταιρείες χρειάστηκαν τις αναδιαρθρώσεις του τραπεζικού τους δανεισμού για

διάφορους λόγους. Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στις αναδιαρθρώσεις ήταν η κατακόρυφη πτώση των αξιών των πλοίων αλλά και η διαφοροποίηση του λόγου κάλυψης τόκων λόγω της μειωμένης κερδοφορίας που υπέστησαν οι εταιρείες κατά το 2009.

Η πιο δύσκολη περίπτωση ήταν αυτή της ΝΕΛ όπου ουσιαστικά επεβλήθη από την τράπεζα (Millennium) ριζική αναδιάρθρωση που μεταξύ άλλων επέβαλε την αλλαγή τόσο του κύριου μετόχου όσο και του διαχειριστή με αποτέλεσμα την απομάκρυνση του κ. Βεντούρη από την θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου. Γεγονός πάντως είναι ότι οι προσπάθειες του προηγούμενου management για τη διάσωση της εταιρείας ήταν στις περισσότερες περιπτώσεις σωστές αφού αφενός κατάφερε να επεκτείνει επιτυχώς τις δραστηριότητες της εταιρείας στο εξωτερικό και αφετέρου άφησε στην επόμενη διοίκηση σπουδαία κληρονομιά τις επιδοτούμενες γραμμές. Η αντιμετώπιση πάντως της τράπεζας ήταν αναμενόμενη από την στιγμή που το χρέος είχε φτάσει σε απαγορευτικά σημεία και η πίστη της τράπεζας προς την παλαιά διοίκηση για αποτελεσματική διαχείριση έπαψε να υφίσταται.

Στις άλλες περιπτώσεις θα έλεγε κανείς ότι οι εταιρείες έπεσαν θύματα της κατάστασης του τραπεζικού κλάδου. Για ανακολουθίες από τους όρους του δανείου που στις καλές εποχές της τραπεζικής αγοράς οι τράπεζες θα μπορούσαν να δώσουν την έγκρισή τους άμεσα και με ελάχιστο κόστος στην παρούσα φάση οι τράπεζες άδραξαν την ευκαιρία για να αυξήσουν τα περιθώρια κέρδους τους (margins) από 50% έως και 100% ενώ απαίτησαν προκαταβολές πληρωμών των επερχόμενων δόσεων ή και πώληση περιουσιακών στοιχείων. Και όλα αυτά με μεγάλη καθυστέρηση κάτι που έπληξε το κύρος των εταιρειών αυτών χωρίς να υπήρχε σημαντικός λόγος αφού στις περισσότερες περιπτώσεις οι εταιρείες τακτοποιούσαν εγκαίρως τις υποχρεώσεις τους.

Ο τραπεζικός δανεισμός πλέον έχει τελματωθεί και μόνο οι μεγάλοι παίκτες (ATTICA, ΜΙΝΩΙΚΕΣ και ΑΝΕΚ/HSW) μπορούν να προσβλέπουν σε νέες χρηματοδοτήσεις που θα έχουν εντελώς διαφορετικούς όρους από αυτούς που ίσχυαν την τελευταία δεκαετία ως προς το ύψος δανεισμού επί της αξίας των πλοίων, το κόστος δανεισμού αλλά και τους επιμέρους όρους. Αναμένουμε βεβαίως και νέους δανεισμούς σε περίπτωση νέων κατασκευών από τις τράπεζες των ναυπηγείων αφού τα ναυπηγεία είναι αυτά που στην παρούσα κατάσταση πρέπει να προσφέρουν δελεαστικούς όρους/πακέτα για να λάβουν νέες παραγγελίες. Επίσης είναι πολύ πιθανό οι κρατικές επιχορηγήσεις εξωτερικού εμπορίου να επανεμφανιστούν στην αγορά και να έχουμε νέο κύκλο παραγγελιών από τους μεγάλους παίκτες όταν αυτοί αναπροσαρμόσουν τις στρατηγικές προς νέες επεκτάσεις.

3.6. Συγκριτική Ανάλυση Εταιρειών και Αγοράς

Ο Πίνακας 3 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 τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων το 2009 είναι η ANEK LINES και η NEL LINES ενώ η MINOAN LINES έχει τη χαμηλότερη απόδοση.

Όσον αφορά τις δανειακές υποχρεώσεις οι εταιρείες που έχουν το χαμηλότερο δείκτη είναι η ATTICA GROUP με 0,80 χωρίς να διαφοροποιείται αισθητά από τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου που κυμαίνονται σε επίπεδα μεταξύ 0,82 και 0,87. 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. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το 2009 έχει γίνει μια σημαντική προσπάθεια συγκράτησης του κόστους με τις NEL LINES,ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS να έχουν μειώσει το κόστος τους σε σχέση με τα έσοδά τους. Αντίθετα οι ATTICA GROUP και MINOAN LINES παρουσιάζουν μία αύξηση του δείκτη αυτού με τη δεύτερη μάλιστα να εμφανίζει τη μεγαλύτερη αύξηση (14%) από όλες τις ανταγωνίστριες εταιρείες σε σχέση με το 2008.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (2007-2009)

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΕΤΟΣ	ANEK LINES	ATTICA GROUP	HELLENIC SEAWAYS	MINOAN LINES	NEL LINES
Πωλήσεις/ ΙδιαΚεφάλαια	2009	1,39	0,64	0,75	0,55	1,98
	2008	1,42	0,65	0,97	0,77	0,80
	2007	1,17	0,62	0,80	0,70	0,83
Δάνεια/ ΣύνολοΥποχρεώσεων	2009	0,83	0,80	0,82	0,86	0,87
	2008	0,83	0,89	0,86	0,87	0,79
	2007	0,69	0,80	0,78	0,50	0,73
ΚόστοςΠωλήσεων/ Πωλήσεις	2009	0,82	0,81	0,80	0,87	0,93
	2008	0,82	0,77	0,82	0,76	1,06
	2007	0,76	0,70	0,74	0,62	0,86
ΙδιαΚεφάλαια / ΣύνολοΥποχρεώσεων	2009	0,59	1,03	1,24	0,92	0,11
	2008	0,60	1,13	1,27	0,67	0,26
	2007	0,71	1,14	1,15	0,69	0,56
Αποτελέσματα προ φόρων/ Χρεωστικοί Τόκοι	2009	-0,35	-1,48	2,82	3,17	-2,22
	2008	-0,34	1,08	1,08	6,44	-4,32
	2007	0,69	2,63	2,42	0,66	-1,86

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η μείωση των δανειακών υποχρεώσεων σε σχέση με το 2008 αντικατοπτρίζεται στα αποτελέσματα ξεκάθαρα. Με εξαίρεση τη NEL LINES η οποία παρουσιάζει μία αύξηση στο δείκτη δάνεια προς σύνολο υποχρεώσεων της τάξης του 15% οι υπόλοιπες εταιρείες εμφανίζουν

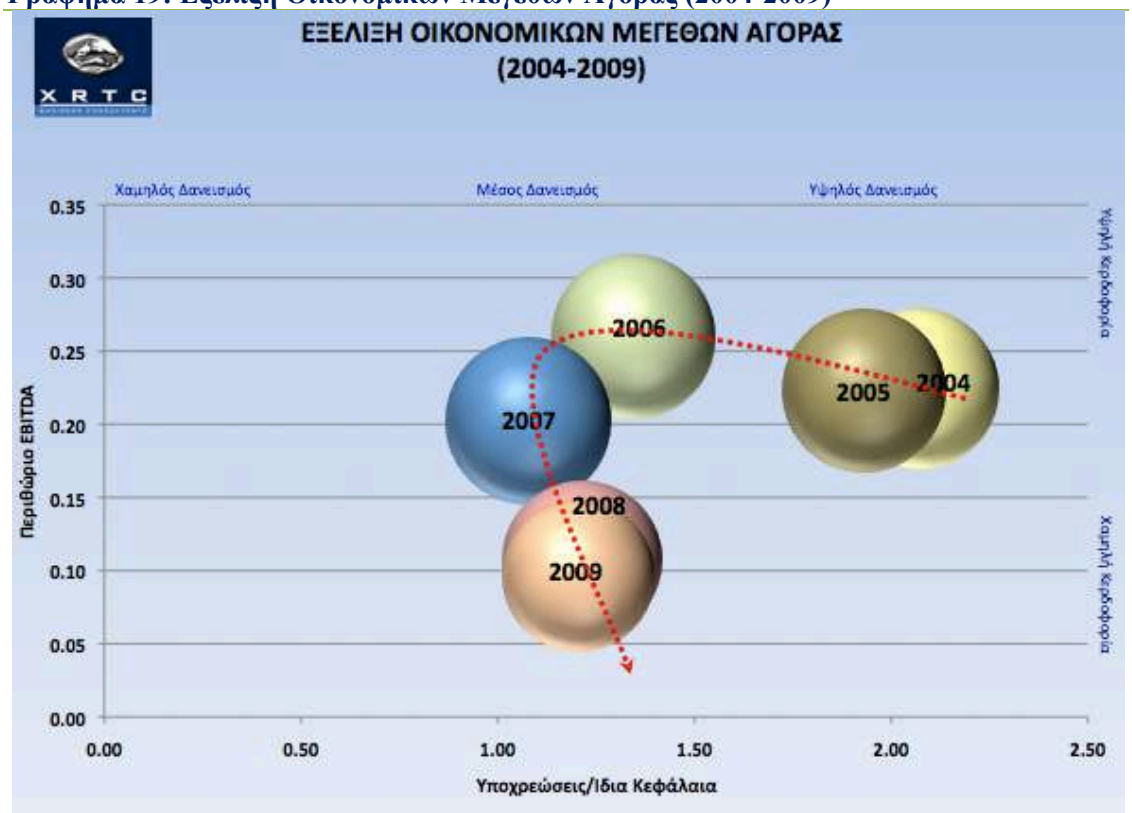
είτε μείωση όπως η ATTICA GROUP και η HELLENIC SEAWAYS, είτε καμία η οριακή αλλαγή όπως η ANEK LINES και MINOAN LINES.

Τέλος, η εικόνα των εταιρειών ως προς την ικανότητά τους για την αποπληρωμή τόκων είναι κάπως διφορούμενη. Πάνω από τις μισές φαίνεται να μην παρουσιάζουν καμία ή μικρή πιθανότητα εμφάνισης προβλήματος αποπληρωμής, ενώ υπάρχει και μία μειοψηφία η οποία το 2009 δείχνει σημαντικές ενδείξεις αδυναμίας αποπληρωμής τόκων λόγω των αρνητικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν την τελευταία χρήση.

Αναλύοντας το σύνολο της αγοράς (Γράφημα 19) διαπιστώνεται μείωση του κύκλου εργασιών κατά -10% το 2009 σε σχέση με το 2008 προσεγγίζοντας στα επίπεδα του 2004. Το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων υποχωρεί για τέταρτη συνεχόμενη χρήση φτάνοντας το 9%. 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. 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 και 2009 να ακολουθούν.

Το παρακάτω γράφημα αναδεικνύει αφενός την επιτυχία των μέτρων απελευθέρωσης στα μέσα της δεκαετίας που τελειώνει αλλά και τον άμεσο επηρεασμό της αγοράς από την χρηματοοικονομική κρίση του Οκτωβρίου 2008.

Γράφημα 19: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς (2004-2009)



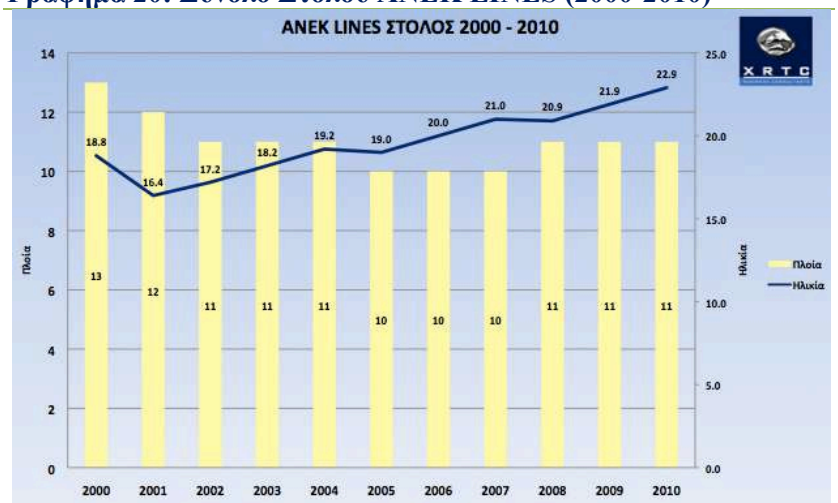
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 20: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2010)



Μετά το πλοίο ΕΛΥΡΟΣ που αποτελεί το τελευταίο απόκτημα της εταιρείας από την Ιαπωνία, η ANEK LINES αλλάζει στρατηγική απόκτησης πλοίων και προσανατολίζεται πλέον στη ναύλωση χωρητικότητας για την κάλυψη των αναγκών της. Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 20 η εταιρεία εξακολουθεί και κατέχει 11 πλοία με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Εκτός των 11 πλοίων(όλα τύπου RO-PAX), η εταιρεία έχει ναυλώσει τρία επιπλέον πλοία από την «αδελφή» HELLENIC SEAWAYS (HIGHSPEED 1, ΑΡΤΕΜΙΣ και ΑΡΙΑΔΝΗ) για την εξυπηρέτηση των αναγκών της. Το ΑΡΙΑΔΝΗ μαζί με το δικό της ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ τα έχει ναυλωμένα για συγκεκριμένη περίοδο σε εταιρείες του εξωτερικού. Επίσης αξιοποιεί πλέον τα πλοία ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ και Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ της θυγατρικής LANE LINES για την κάλυψη αγώνων γραμμών. Συνολικά επομένως η εταιρεία διαχειρίζεται 16 πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2010

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	4	Αδριατική
RO-PAX	4	Κρήτη
RO-PAX	1	Β.Α. Αιγαίο
RO-PAX	2	Ναύλωση
RO-PAX	4	Άγονη Γραμμή (Κρήτη-Κυκλάδες-Δωδεκάνησα)
HSC	1	Σποράδες

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 4, από τέσσερα πλοία δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και της Κρήτης, ένα στο Β.Α. Αιγαίο, δύο έχουν ναυλωθεί σε εταιρείες του εξωτερικού και τέσσερα δραστηριοποιούνται σε άγονες γραμμές.

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 οι άγονες γραμμές σύνδεσης της Κρήτης με άλλες περιοχές του Αιγαίου Πελάγους αποτελούν δύο βασικές κινήσεις προς αυτή την κατεύθυνση. 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 και του ΑΡΙΑΔΝΗ σε ξένες εταιρείες καθώς και η διαθεσιμότητά τους σε παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας.

Το 2009 συνεχίζονται τα άσχημα αποτελέσματα για τρίτη συνεχόμενη χρονιά με τον κύκλο εργασιών να μειώνεται κατά -2%. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 5 το EDITDA μειώθηκε κατά -11%ενώ τα καθαρά αποτελέσματα παραμένουν σε αρνητικό έδαφος παρά τη βελτίωσή τους σε σχέση με το 2008 κατά 23%. Εμφανής είναι η προσπάθεια συγκράτησης του κόστους με το κόστος λειτουργίας να παρουσιάζεται στα ίδια επίπεδα με ένα έτος πριν και το κόστος καυσίμων μειωμένο κατά -15%. Η βελτίωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 8% οφείλεται στην αναδιάρθρωση των δανείων στην οποία προέβη η εταιρεία με τους πιστωτές της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2008-2009)

	2009	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	2.273.000	2.121.684	7%
Κίνηση Αυτοκινήτων	377.990	361.749	4%
Κίνηση Φορτηγών	238.100	241.996	-2%
Κύκλος Εργασιών	€ 274.572.000	€ 278.936.000	-2%
EBITDA	€ 24.200.000	€ 27.300.000	-11%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 4.965.000	-€ 6.413.000	23%
Κόστος Πωληθέντων	€ 225.050.000	€ 227.934.000	-1%
Κόστος Καυσίμων	€ 98.509.000	€ 115.920.000	-15%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 206.372.000	€ 224.906.000	-8%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ANEK Lines μπορεί να χαρακτηριστεί σαν η εταιρεία που έσυρε τον χορό της πτώσης των ναύλων ειδικότερα στην αγορά της Κρήτης. Αντιδρώντας άμεσα στην είσοδο των Superfast στις γραμμές της Κρήτης και έχοντας πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της (Attica και Μινωικές) στο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων προσπάθησε και κατάφερε να διατηρήσει τα μερίδια αγοράς της στις ανταγωνιστικές γραμμές. Αντέδρασε επίσης επιθετικά εισερχόμενη στις γραμμές Δωδεκανήσου καλύπτοντας το κενό της αποχώρησης της GAFerries αλλά και προσπαθώντας να πλήξει τον κύριο ανταγωνιστή της.

4.1.2. ATTICA GROUP

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. Σήμερα η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 14 πλοίων 6 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 8 στη BLUE STAR FERRIES. (Γράφημα 21). Στο γράφημα παρουσιάζεται διαχρονικά η πορεία των δύο εταιρειών για λόγους συγκρισιμότητας.

Η εταιρεία συνεχίζει την υλοποίηση της στρατηγικής της η οποία εστιάζει στην απόκτηση και διαχείριση καινούριων πλοίων. Τον Ιούνιο του 2009 παρήγγειλε δύο πλοία τύπου Ro/Pax στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co έναντι €135 εκ, ενώ παράλληλα

το Φεβρουάριο του 2010 ολοκλήρωσε την πώληση του SUPERFAST V στη Γαλλικών συμφερόντων εταιρεία Bretagne Angleterre Irlande of Roscoff.

Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2010)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι ιδιαίτερα χαμηλός σε σχέση με τον κλάδο καθώς η φιλοσοφία της εταιρείας παραμένει η αξιοποίηση νεότευκτων πλοίων παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Η παραγγελία δύο νέων RO-PAX με ημερομηνίες παράδοσης το 2011 και 2012 στα ναυπηγεία της Κορέας είναι απόδειξη αυτής της φιλοσοφίας.

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 και με δύο πλοία στην Κρήτη (Πίνακας 6).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2010

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	5	Αδριατική
RO-PAX	4	Κυκλάδες
RO-PAX	3	Δωδεκάνησα
RO-PAX	2	Κρήτη

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2009 παρουσιάζονται και αυτά επηρεασμένα από τη γενικότερη πορεία του κλάδου. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα του Πίνακα 7 παρά την αύξηση της ζήτησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει μείωση -7% παρά τη μείωση των λειτουργικών εξόδων κατά -2% και τη σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων κατά -12%. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ενώ στην Ελλάδα ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει αύξηση κατά 19% περίπου, στην περιοχή της Αδριατικής υπάρχει μείωση κατά 17% λόγω του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού που έχει συμπιέσει τις τιμές σημαντικά αλλά και της οικονομικής κρίσης που διανύουμε.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα κέρδη προ φόρων εμφανίζουν δραματική μείωση σε σύγκριση με τη χρήση του 2008 λόγω:

- Ζημιάς €6,4 εκατομμυρίων από χρηματοοικονομικά παράγωγα αντιστάθμισης κινδύνου επιτοκίου.
- Ζημιάς €4,4 εκατομμυρίων από χρηματοοικονομικά παράγωγα αντιστάθμισης κινδύνου πετρελαίου.
- Ζημιάς €3,5 εκατομμυρίων από την πώληση του πλοίου SUPERFAST V.
- Έκτακτης εισφοράς κοινωνικής ευθύνης €2,9 εκατομμυρίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2008-2009)

	2009	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	4.361.833	4.008.410	9%
Κίνηση Αυτοκινήτων	625.497	558.195	12%
Κίνηση Φορτηγών	281.827	261.406	8%
Κύκλος Εργασιών	€ 302.478.000	€ 325.911.000	-7%
EBITDA	€ 29.100.000	€ 47.700.000	-39%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 23.880.000	€ 22.262.000	-207%
Κόστος Πωληθέντων	€ 246.183.000	€ 250.498.000	-2%
Κόστος Καυσίμων	€ 110.184.000	€ 125.211.100	-12%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 332.362.000	€ 361,537,000	-8%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

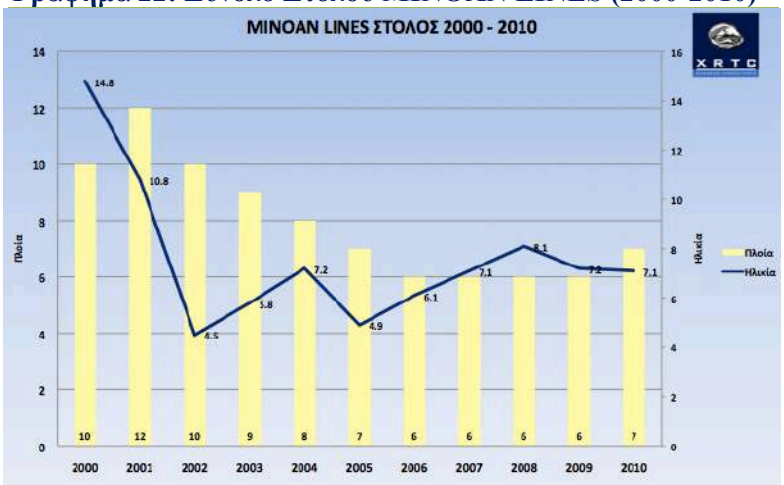
Το γεγονός της έγκαιρης αλλαγής στρατηγικής της εταιρείας είναι αξιοσημείωτη. Η ορθή επιλογή των νέων πλοίων με μικρότερο κόστος λειτουργίας σε αντικατάσταση των «ακριβών» Superfast που εκποιήθηκαν ήταν σοφή κίνηση για την περίοδο της οικονομικής κρίσης που διανύουμε. Η επιθετική κίνηση να εισέλθει στην αγορά της Κρήτης ήταν μονόδρομος για την εταιρεία αλλά και κίνησης σωτηρίας της ίδιας αλλά και όλων των μονομάχων/ανταγωνιστών της γραμμής της Αδριατικής που έπασχε από πλεόνασμα πλοίων και χωρητικότητας.

Η σημαντική ρευστότητα που διαθέτει σε συνδυασμό με τη διεθνοποιημένη εμπειρία της διαχειριστικής της ομάδας τη διατηρεί στις ηγέτιδες εταιρείες του χώρου χωρίς ωστόσο αυτός καθαυτός ο χαρακτηρισμός να την περιορίζει από προβλεπόμενες νέες ζημιές για το έτος που διανύουμε λόγω του συνολικού οικονομικού κλίματος. Αναμφισβήτητα υπάρχουν δυνατότητες για νέες αναπτυξιακές κινήσεις τόσο στην εσωτερική αγορά αλλά και αλλού.

4.1.3. MINOAN LINES

Με 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 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. Η εισαγωγή του νεότευκτου CRUISE OLYMPIA στην περιοχή της Αδριατικής τον Ιούνιο, το οποίο αποτελεί αδελφό πλοίου του CRUISE EUROPA που είναι είδη δρομολογημένο στην περιοχή, δείχνει ξεκάθαρα την επιθετική στρατηγική του ομίλου. Η στρατηγική επιλογής αγοράς νέων πλοίων που έχει ακολουθήσει την τελευταία δεκαετία η εταιρεία έχει ως αποτέλεσμα σήμερα να διαθέτει έναν από τους νεότερους και πιο σύγχρονους στόλους της ακτοπλοΐας (Γράφημα 22).

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο και με πέντε πλοία στην Αδριατική (Πίνακας 8).

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	5	Αδριατική
RO-PAX	2	Κρήτη

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και από τα αποτελέσματα του Πίνακα 9, η εταιρεία παρουσιάζει μία οριακή αύξηση ως προς το μεταφορικό της έργο σε επιβάτες και αυτοκίνητα και μείωση στα φορτηγά της τάξεως του -10%. Η επιδείνωση του EBITDA κατά -70% σε σχέση με το 2008 οφείλεται κυρίως στη μείωση του κύκλου εργασιών κατά -20%. Η μείωση του λειτουργικού κόστους συνολικά αλλά και σε επίπεδο καυσίμων (-15%) δεν ήταν αρκετά για να αντιστρέψουν τη μείωση αυτή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2008-2009)

	2009	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	1.599.000	1.574.000	2%
Κίνηση Αυτοκινήτων	298.000	283.000	5%
Κίνηση Φορτηγών	139.700	156.000	-10%
Κύκλος Εργασιών	€ 171.278.000	€ 213.782.326	-20%
EBITDA	€ 7.330.000	€ 24.500.000	-70%
Καθαρά Αποτελέσματα	€ 32.385.000	€ 3.316.612	876%
Κόστος Πωληθέντων	€ 149.834.000	€ 161.821.843	-7%
Κόστος Καυσίμων	€ 65.605.000	€ 76.835.418	-15%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 7.025.000	€ 343.016.989	-98%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα αποτελέσματα προ φόρων παρουσιάζονται ιδιαίτερα αυξημένα όχι λόγω της εμπορικής δραστηριότητας αλλά εξαιτίας της πώλησης του μετοχικού πακέτου της HELLENIC SEAWAYS στη SEA STAR CAPITAL αλλά και της πώλησης του πλοίου ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΛΑΣ. Τέλος, η μείωση της τάξεως του -98% που εμφανίζεται στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις δε σημαίνει την εξάλειψη των υποχρεώσεων καθώς αυτές έχουν μεταφερθεί στο σύνολο τους στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 1, λόγω της μη τήρησης του Δείκτη ενοποιημένα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων προς καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα.

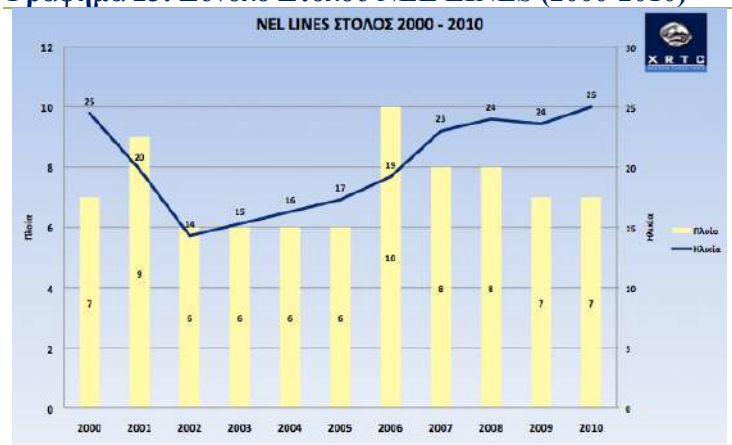
Η Εταιρεία ανήκει πλέον σε έναν από τους μεγαλύτερους ομίλους του χώρου στην Ευρώπη. Οι επενδυτικές της κινήσεις διαφέρουν από αυτές των ανταγωνιστών της ως προς την περιοχή δραστηριοποίησης. Αναπτύσσεται δηλαδή εντονότερα στην Αδριατική απ' ότι στην αγορά της Κρήτης όπου αντιδρά με σοβαρότητα στις επιθετικής τιμολογιακές στρατηγικές. Παρά την διατήρηση των δύο μόνον πλοίων στην αγορά της Κρήτης διατηρεί τα σκήπτρα στην αγορά του Ηρακλείου αν κι έχει χάσει σημαντικό μερίδιο τόσο από την νεοεισερχόμενη Attica όσο και από την επιθετική ΑΝΕΚ.

Είναι βέβαιο ότι αν η εταιρεία απαγκιστρωθεί από τις αγκυλώσεις των δανειστών της θα μπορέσει να δράξει καρπούς από τη διεθνοποιημένη μητρική εταιρεία. Μέχρι τότε θα συνεχίσει κι αυτή να λειτουργεί με μηδενική κερδοφορία λόγω της οικονομικής ύφεσης και του ισχυρότατου ανταγωνισμού. Το σίγουρο πάντως είναι ότι δε διατρέχει κανέναν κίνδυνο χρεωκοπίας όπως και οι κύριοι ανταγωνιστές της ATTICA και ΑΝΕΚ/HSW.

4.1.4. NEL LINES

Η εταιρεία NEL LINES διαχειρίζεται ένα στόλο 7 πλοίων με μέση ηλικία τα 25 έτη (Γράφημα 23). Σε συνέχεια ενός τετραετούς προγράμματος εξυγίανσης η εταιρεία πλέον έχει προχωρήσει σε στρατηγικές ενδυνάμωσης της παρουσίας της στον Ελλαδικό χώρο είτε με ναύλωση ή αγορά πλοίων.

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 10, η εταιρεία διαχειρίζεται 7 πλοία συνολικά με κύριες περιοχές δραστηριοποίησης τις Κυκλάδες και το Β.Α. Αιγαίο. Άμεσα αναμένεται να δραστηριοποιηθεί και σε δύο νέες γραμμές (Πειραιά – Σάμο – Ικαρία και Πειραιά-Δωδεκάνησα) με πλοία τύπου Ro/Ro. Η εταιρεία είχε κάνει μία προσπάθεια γεωγραφικής επέκτασης και διαφοροποίησης στην Ερυθρά Θάλασσα που στέφθηκε με επιτυχία αλλά για άγνωστους λόγους αποσύρθηκε από την περιοχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2010

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	5	Κυκλάδες
RO-PAX	2	Β.Α. Αιγαίο

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 11, η εταιρεία εξακολουθεί να βρίσκεται υπό πίεση. Οι προσπάθειες εξυγίανσης της εταιρείας δεν μένουν απαρατήρητες καθώς έχει γίνει σημαντικό έργο στη μείωση και συγκράτηση του λειτουργικού κόστους αλλά και στην αύξηση του κύκλου εργασιών (+19%). Τα καθαρά αποτελέσματα και EBITDA αν και παραμένουν σε αρνητικό επίπεδο έχουν βελτιωθεί σε σχέση με το 2008 κατά +30% και +71% αντίστοιχα. Όσον αφορά την κίνηση παρουσιάζεται ιδιαίτερα βελτιωμένο το κομμάτι των επιβατών και των αυτοκινήτων σε αντίθεση με τα φορτηγά που έχουν σημαντική μείωση. Η μείωση των φορτηγών οφείλεται

κυρίως στο γεγονός ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός στις γραμμές που δραστηριοποιείται η εταιρεία αλλά και στη μείωση της παρουσίας της σε γραμμές που κυριαρχούσε στο παρελθόν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2008-2009)

	2009	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	605.183	560.614	8%
Κίνηση Αυτοκινήτων	114.356	67.818	69%
Κίνηση Φορτηγών	18.586	24.917	-25%
Κύκλος Εργασιών	€ 39.379.000	€33.007.926	19%
EBITDA	-€ 4.659.000	-€16.267.252	71%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 20.321.000	-€29.091.760	30%
Κόστος Πωληθέντων	€ 36.500.000	€35.124.481	4%
Κόστος Καυσίμων	€ 15.551.000	€17.981.582	-14%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 131.004.000	€115.174.083	14%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία προκειμένου να είναι σε θέση να παραμείνει ανταγωνιστική, ήδη εξετάζει τη διεύρυνση του κύκλου εργασιών της με τη δρομολόγηση πλοίων είτε σε περιοχές που ήδη δραστηριοποιείται (όπως είναι η γραμμή Πειραιά-Χίος-Μυτιλήνη) είτε σε νέες περιοχές του εσωτερικού. Επίσης βρίσκεται ακόμη σε διαδικασία ανεύρεσης και άλλου κατάλληλου πλοίου προς ναύλωση για να δρομολογηθεί στη γραμμή Σάμου – Ικαρίας αλλά και στην περιοχή της Τουρκίας.

Η επιλογή δρομολόγησης πλοίων που χαρακτηρίζονται από υψηλές καταναλώσεις καυσίμων σε άγονες γραμμές δεν αποτελεί πετυχημένη στρατηγική καθώς υποχρεώνει την αύξηση του χρόνου εκμετάλλευσης των πλοίων αυτών από 90 σε 360 ημέρες το χρόνο γεγονός που επηρεάζει δυσμενώς τη ρευστότητά της σε συνδυασμό με την καθυστερημένη είσπραξη των ναύλων. Έτσι θεωρείται σωστή η αντικατάσταση των ταχυπλόων στις άγονες γραμμές με πλοία νέας τεχνολογίας.

Στα θετικά είναι και η επανέναρξη της διαπραγμάτευσης της μετοχής στο Χρηματιστήριο Αθηνών μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα και οι πετυχημένες διαπραγματεύσεις εξομάλυνσης των τραπεζικών της σχέσεων.

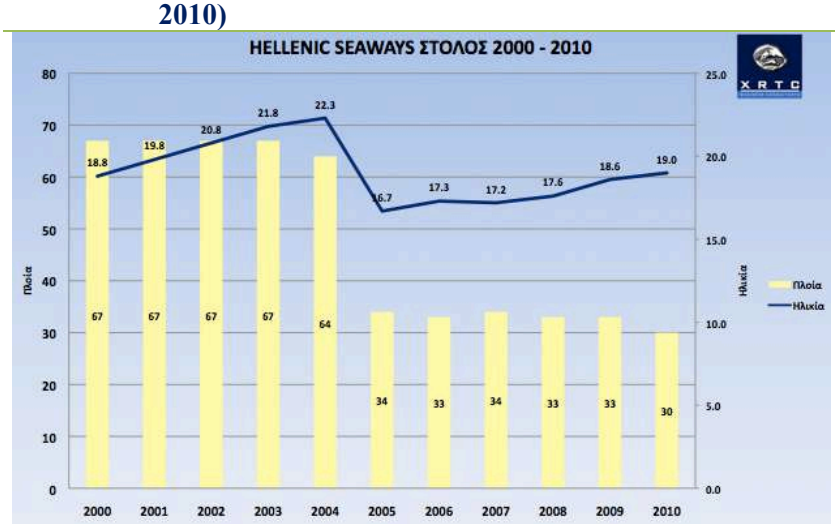
Η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου (19,98%) στην εταιρεία Antelope Shipping Inc. του κ.Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγεραπό τον κ.Α.Βεντούρη, και η είσοδος νέου και δικιμασμένου στην αγορά management συγκαταλέγονται στα σημαντικότερα γεγονότα τα οποία θα επηρεάσουν την πορεία της στο μέλλον.

4.2. Μη Εισηγμένες

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρείες. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 24 σήμερα διαχειρίζεται 30 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου) τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Από αυτά 10 είναι ταχύπλοα (HSC), 6 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 10 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 4 είναι οχηματαγωγά (RO-RO).

Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 12, 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 12: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2009

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή		Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ		HSC	5	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/
RO-PAX	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ		HSC	3	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ		HSC	2	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	2	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ		HYDROFOILS	5	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
RO-PAX	2	ΝΑΥΛΩΣΗ		HYDROFOILS	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
				RO-RO	2	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
				RO-RO	2	ΑΚΙΝΗΣΙΑ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζει την καλύτερη εικόνα σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες παρά τη σημαντική μείωση της κίνησης επιβατών (-9%), αυτοκινήτων (-8%) και φορτηγών (-24%) η οποία έχει επιφέρει μείωση του κύκλου εργασιών κατά (-19%) σε σχέση με τη χρήση του 2008 (Πίνακας 13). Τα αποτελέσματα χρήσης εμφανίζονται βελτιωμένα κατά 21% κυρίως όχι μόνο λόγω της μείωσης των λειτουργικών εξόδων και του κόστους καύσιμων κατά -21% και -40% αντίστοιχα αλλά και από μια σειρά κινήσεων που σχετίζονται με τον εξορθολογισμό της διαχείρισης του στόλου. Μεταξύ των κινήσεων διαχείρισης του στόλου είναι:

- η ναύλωση των πλοίων ΑΡΤΕΜΙΣ, ΑΡΙΑΔΝΗ και HIGHSPEED 1 στην αδελφή εταιρεία ANEK LINES
- η πώληση των HIGHSPEED 2 και 3 και HELLENIC CARRIER,που συνέβαλε στη μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων
- η ακινησία των δύο πλοίων Ro/Ro που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή της Αδριατικής λόγω μειωμένης ζήτησης
- η μετασκευή ενός πλοίου Ro/Ro (HELLENIC VOYAGER) σε επιβατηγό/οχηματαγωγό για να δρομολογηθεί στην περιοχή των Δωδεκανήσων
- η αγορά ενός ταχύπλοου (HELLENIC WIND) μήκους 100 μέτρων, υπηρεσιακής ταχύτητας 35 μιλίων και μεταφορικής δυνατότητας 800 επιβατών και 175 οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2007-2008)

	2009	2008	Δ%
Κίνηση Επιβατών	4.726.192	5.191.130	-9%
Κίνηση Αυτοκινήτων	524.081	567.098	-8%
Κίνηση Φορτηγών	92.223	121.670	-24%
Κύκλος Εργασιών	€ 178.335.000	€221.171.000	-19%
EBITDA	€ 31.500.000	€31.500.000	0%
Καθαρά Αποτελέσματα	€ 13.042.000	€10.780.000	21%
Κόστος Πωληθέντων	€ 142.519.000	€181.015.000	-21%
Κόστος Καυσίμων	€ 49.645.000	€82.588.000	-40%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 129.542.00	€142.457.000	-9%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Μία ιδιαίτερα στρατηγικής σημασίας κίνηση είναι η εξαγορά της εταιρείας Easy Cruise L.T.D. Μαζί με το κρουαζιερόπλοιο easyCruise Life, δυναμικότητας 574 επιβατών, η Hellenic Seaways απέκτησε, από την easyGroup, το δικαίωμα της αποκλειστικής χρήσης του σήματος easyCruise σε όλους τους προορισμούς της Μεσογείου.

Η HELLENIC SEAWAYS είναι ο μόνος παίκτης της ελληνικής ακτοπλοΐας που θα δικαιολογούνταν να προχωρήσει σε νέες επενδύσεις με σκοπό να καλύψει το κενό που υπάρχει σε νέα πλοία. Η σταδιακή ανάπτυξη της εταιρείας σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές, οι επιτυχημένες επενδύσεις σε νεότευκτα αλλά και σύγχρονα πλοία την τελευταία τριετία καθώς επίσης η ηγετική της θέση στα ταχύπλοα πλοία την καθιστούν ως την κύρια υποψήφια για να εκμεταλλευτεί την αδράνεια των μικρών και ανήμπορων για περαιτέρω ανάπτυξη εταιρειών.

Η συμμετοχή της Τράπεζας Πειραιώς στην HELLENIC SEAWAYS έστω και με μικρό ποσοστό δεν προσφέρει κάποιο ισχυρό πλεονέκτημα αλλά ούτε και μειονέκτημα αφού η ίδια η τράπεζα έχει δήλωσει την αδυναμία της για περαιτέρω στήριξη της ακτοπλοϊκής αγοράς.

4.2.2. ΛΟΙΠΕΣ ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ

Η εικόνα των κυριότερων μη εισηγμένων εταιρειών παρουσιάζεται στον Πίνακα 14.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΜΗ ΕΙΣΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 2010

	Αριθμός Πλοίων		Περιοχή Δραστηριοποίησης			
Εταιρεία	RO/PAX	HSC	Κυκλάδες	Κρήτη	Δωδεκάνησα	Αδριατική
Aegean Speed Lines	-	3	☑			
Agoudimos Lines	5	-	☑			☑
Lane Lines	2	-		☑	☑	
Sea Jets HSC Joint Venture	-	3	☑	☑		
GA Ferries	7	1		Χρεοκοπία		
Kallisti Ferries	2	-		Χρεοκοπία		

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία AEGEAN SPEED LINES δραστηριοποιείται στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά με τρία ταχύπλοα SPEEDRUNNER II, III και IV, εξυπηρετώντας την περιοχή των Κυκλάδων. Η παρουσία της είναι άξια αναφοράς καθώς ενισχύεται συνεχώς και το 2009 εξυπηρέτησε 390 χιλιάδες φορτηγά και 50 χιλιάδες αυτοκίνητα περίπου. Το ίδιο έτος παρουσίασε αρνητικό EBITDA €-438.689 ακολουθώντας την τάση του κλάδου περιορίζοντας σημαντικά τις απώλειές της λόγω της ιδιαίτερα μειωμένης συμμετοχής του κόστους καύσιμου σε σχέση με το συνολικό κόστος (<30%). Τον Δεκέμβριο του 2009, η εταιρεία έλαβε την τιμητική διάκριση από τους Lloyds List, χαρακτηριζόμενη ως «καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρείας της χρονιάς για την δέσμευση, την προσήλωση και την αφοσίωση στην παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας». Κύριος μέτοχος είναι ο κ. Λεωνίδας Ευγενίδης-Δημητριάδης.

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 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 ΜίμηΑγούδημου.

Η Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΛΑΝΕ) δραστηριοποιείται με δύο πλοία RO-PAX. Στρατηγικός μέτοχος της ΛΑΝΕ είναι η ΑΝΕΚ LINES η οποία ουσιαστικά έχει εντάξει το στόλο στο στρατηγικό της σχεδιασμό, αξιοποιώντας τα πλοία σύμφωνα με τις ανάγκες δρομολόγησης.

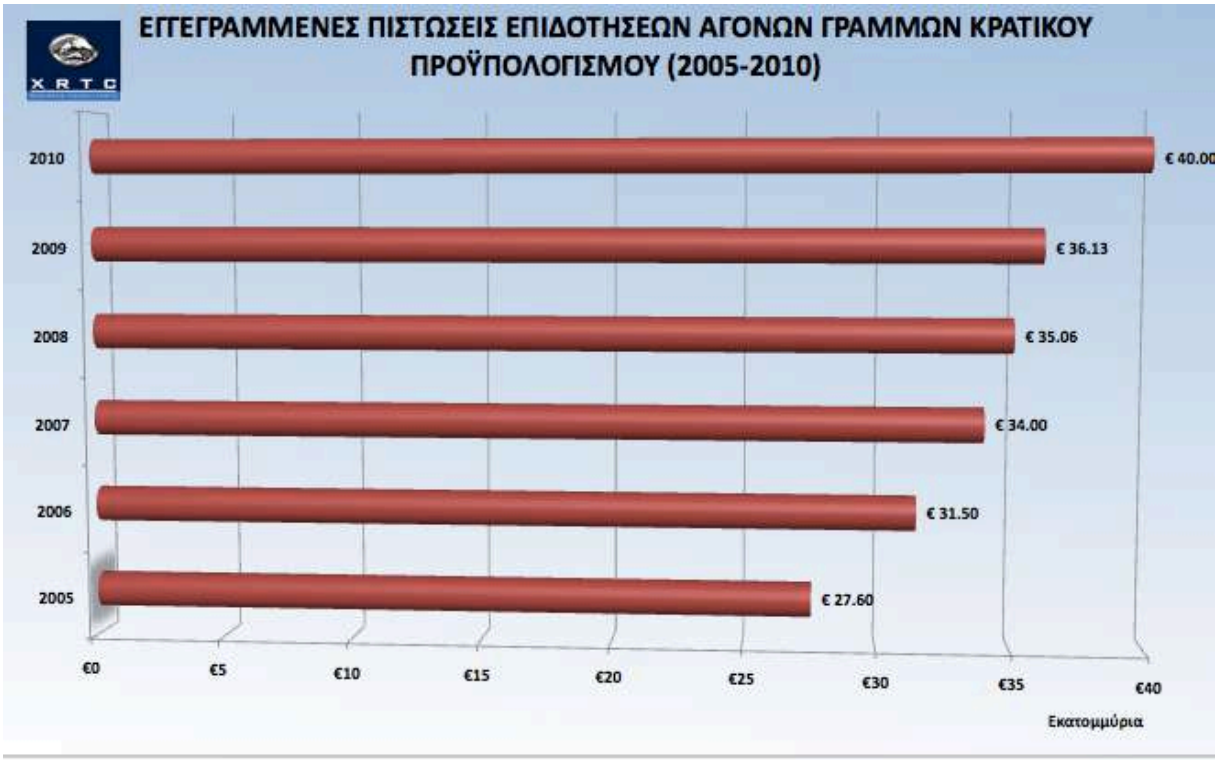
Η εταιρεία ILIOPOULOS GROUP, ξεκίνησε τη δραστηριότητά της στην ακτοπλοΐα το 1977 με την αγορά ταχύπλοου (MEGA JET) το οποίο είχε υπηρεσιακή ταχύτητα 50 ναυτικών μιλίων. Από το 2003 δραστηριοποιείται με τρία πλοία με την αγορά δύο ταχύπλοων (SEAJET 2 και

SUPER JET). Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι ο κ.Μάριος Ηλιόπουλος ο οποίος είναι και ιδιοκτήτης δεξαμενοπλοίων.

4. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 25 τα ποσά που διατίθενται από τον τακτικό προϋπολογισμό για τις επιδοτούμενες γραμμές στην περιοχή του Αιγαίου από τα αρμόδια υπουργεία παρουσιάζουν μία μέση αύξηση του +9% από το 2005 μέχρι και σήμερα. Το κράτος συνεχίζει τις προσπάθειές του για ενίσχυση των νησιωτικών περιοχών χωρίς όμως να λείπουν βασικά προβλήματα σύνδεσης τα οποία προκύπτουν από τις σημαντικές καθυστερήσεις πληρωμών που προκύπτουν από την αλλαγή του συστήματος εξόφλησης των οφειλών του κράτους προς τις εταιρείες. Αναμφισβήτητα το κράτος πλέον είναι ένας κακοπληρωτής λόγω των δικών του προβλημάτων αλλά είναι και το μόνο που μπορεί να διασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του δικτύου θαλασσίων μεταφορών της χώρας.

Γράφημα 25: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Ακτοπλοΐας



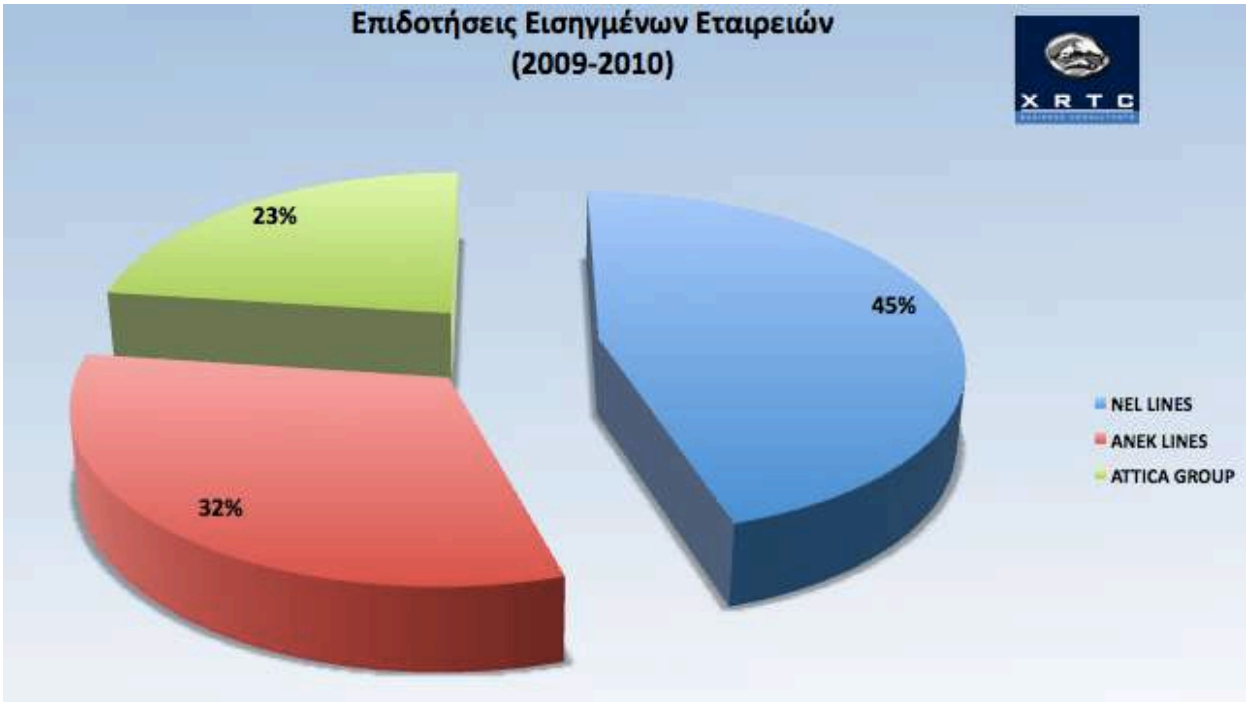
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες σε συνδυασμό με το ανανεωμένο θεσμικό πλαίσιο που είναι σε εφαρμογή την τελευταία διετία έχουν συμβάλλει από κοινού στη συμμετοχή των μεγάλων πλέον σχημάτων όπως της ATTICA GROUP, ANEK LINES και NEL LINES στους διαγωνισμούς με την προσφορά σύγχρονων πλοίων. Όπως εμφανίζεται στο Γράφημα 26 οι

εταιρείες αυτές κατέχουν σημαντικό μερίδιο μεταξύ τους το οποίο υπολογίζεται περίπου στα €38 εκατομμύρια.

Έχουμε λοιπόν μία σημαντική αλλαγή ως προς τους ακτοπλόους που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές. Την καλή περίοδο της αγοράς μέχρι το 2008 οι μεγάλες εταιρείες σχεδόν δεν συμμετείχαν στους διαγωνισμούς των αγώνων γραμμών αφού η αποδοτικότητά τους έμοιαζε ελάχιστη μπροστά στην κερδοφορία που τους απόφερε η εκμετάλλευση των πλοίων τους σε άλλες αγορές. Πλέον κάθε έσοδο είναι πραγματικά σημαντικό λόγω της πτώσης της κίνησης και της κερδοφορίας τόσο στις γραμμές της Αδριατικής όσο και στην εσωτερική αγορά.

Γράφημα 26: Μερίδια Αγοράς Επιδοτήσεων Μεταξύ Εισηγμένων Εταιρειών



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το 2009 άφησε πίσω του έντονα τα σημάδια του σκεπτικισμού στους κύκλους των ακτοπλόων. Η πραγματική οικονομία εξακολουθεί να βρίσκεται σε αναιμική ανάπτυξη σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η ζήτηση επιβατών και εμπορευμάτων. Η κερδοφορία του κλάδου βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα της τελευταίας εξαετίας ενώ οι προοπτικές ανάκαμψης καθίστανται ιδιαίτερα δύσκολες δεδομένης της πορείας της Ελληνικής οικονομίας.

Πρόκειται για μια συγκυρία με ευρύτερες αρνητικές επιπτώσεις και επιμέρους συγκρούσεις κλάδων, φορέων και θεσμών υπό το πρίσμα της γενικότερης πίεσης για δομικές αλλαγές σε όλο το Ελληνικό οικονομικό μοντέλο που η Τρόικα (ΕΚΤ,ΔΝΤ,ΕΕ) επιβάλλει. Η έξοδος από τη φάση που έχει περιέλθει ολόκληρη η Ελληνική οικονομία δε θα είναι σύντομη ενώ δε θα πρέπει να λησμονείται και η γενικότερη πίεση που υφίσταται η τουριστική βιομηχανία και το εμπόριο διεθνώς.

Κατά τη διάρκεια του έτους έλαβαν χώρα μια σειρά σημαντικών εξελίξεων που έχουν μεταβάλλει σε σημαντικό βαθμό την εξέλιξη της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς. Επιγραμματικά τα βασικότερα γεγονότα μπορούν να επικεντρωθούν στα εξής:

i. Η ενίσχυση της θέσης του ομίλου GRIMALDI στην περιοχή της Αδριατικής μέσω της MINOAN LINES, με την ένταξη στο στόλο δύο υπερσύγχρονων πλοίων χωρητικότητας 3000 επιβατών και 250 ΙΧ/180 φορτηγών. Τα πλοία αυτά αναμένεται να αυξήσουν σημαντικά τα επίπεδα του ανταγωνισμού καθώς θα προσφέρουν σημαντικές οικονομίες κλίμακος ενώ η εμπορευματική κίνηση μειώνεται, γεγονός που θα επηρεάσει ιδιαίτερα τον ανταγωνισμό.
ii. Νέα σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας από την Adriatic Lines η οποία επιλέγει ως λιμάνι αναχώρησης την Κόρινθο όπως και η HELLENIC SEAWAYS η οποία λόγω του ανταγωνισμού αναγκάστηκε να περιορίσει την παρουσία της σε δύο από τέσσερα πλοία που είχε ξεκινήσει.
iii. Η έξοδος των GA FERRIES, SAOS FERRIES και KALLISTI FERRIES από την Ελληνική αγορά είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση χωρητικότητας και την ελλειπή ή απούσα σύνδεση των απομακρυσμένων κυρίως νησιών του Αιγαίου με το μητροπολιτικό κέντρο.
iv. Η δραστηριοποίηση της ATTICA GROUP στην Κρήτη με αρχικό προορισμό το Ηράκλειο και στη συνέχεια τα Χανιά έχει συμβάλει στη δημιουργία συνθηκών έντονου ανταγωνισμού μέσω της δραματικής μείωσης τιμών (price dumping) η οποία αναπόφευκτα συμπιέζει και τη λειτουργική κερδοφορία των δραστηριοποιούμενων εταιρειών.
v. Οι νέες παραγγελίες που αναμένονται τα επόμενα χρόνια από την ATTICA GROUP αναμένεται ότι θα επαυξήσουν τα περιθώρια σε μια ήδη πολύ συμπιεσμένη αγορά.
vi. Σημαντικές είναι οι αμφίδρομες πλέον στρατηγικές ναύλωσης πλοίων από πλευράς αρκετών εταιρειών επιδιώκοντας την καλύτερη αξιοποίηση του στόλου τους.
vii. Περιορισμός ευρύτερης γεωγραφικής επέκτασης. Το σύνολο των εταιρειών ακολουθούν αμυντική στρατηγική ως προς αυτό το θέμα προσπαθώντας να διατηρήσουν το μερίδιο αγοράς στις γραμμές που δραστηριοποιούνται ή να προσπαθούν να αποσπάσουν μερίδια στις γραμμές που παραδοσιακά εκτελούνται από άλλες εταιρείες.

viii. Ο έλεγχος των HELLENIC SEAWAYS και ANEK LINES από τη SEA STAR CAPITAL επιχειρεί να δημιουργήσει τη μεγαλύτερη συνεργασία εταιρειών στην περιοχή δημιουργώντας έναν πολύ ισχυρό πόλο ενώ ταυτόχρονα συγκροτεί έναν από τους μεγαλύτερους και πιο διαφοροποιημένους στόλους στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

ix. Η αλλαγή ιδιοκτήτη και διαχειριστή στη NEL LINES έχει συνοδευτεί από σειρά στρατηγικών κινήσεων εξυγίανσης της εταιρείας με σημαντική βελτίωση των οικονομικών της αποτελεσμάτων. Οι κινήσεις αγοράς και ναυλώσεων των πλοίων τύπου Ro/Ro και Ro/Pax που αναμένεται να δρομολογηθούν σε υπάρχουσες αλλά και νέες περιοχές δραστηριοποίησης της εταιρείας προβλέπεται να βελτιώσουν περαιτέρω την αναδιάρθρωση και να επαναφέρουν την εταιρεία σε κερδοφόρες περιόδους.

x. Η κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και η διασπορά των αρμοδιοτήτων του μεταξύ τριών Υπουργείων (Υπ. Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας - Υπ. Προστασίας του Πολίτη και Υπ. Μεταφορών, Υποδομών & Δικτύων) έχει δημιουργήσει στρεβλώσεις στη λειτουργία του ακτοπλοϊκού συστήματος. Το ΥΕΝΑΝΠ ήταν ένας καθετοποιημένος οργανισμός με συγκεκριμένες δραστηριότητες και καταστατικό πλαίσιο μέσα στο οποίο όλες οι Υπηρεσίες του λειτουργούσαν ως «συγκοινωνούντα δοχεία». Η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων που έχει προκληθεί στον ακτοπλοϊκό τομέα έχει προβληματίσει τα στελέχη των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων καθόσον η μη σωστή λειτουργία του συστήματος της ακτοπλοΐας έχει άμεση συνέπεια στην οικονομική και κοινωνική συνοχή του νησιωτικού πληθυσμού της χώρας. Οι φορείς της ακτοπλοΐας έχουν τονίσει πλειστάκις ότι θέλουν να συνδιαλέγονται με ένα θεσμικό όργανο διότι η αγορά ήδη δοκιμάζεται σκληρά από την κατάσταση της ελληνικής οικονομίας και την κατακόρυφη πτώση της ζήτησης.

xi. Η τελμάτωση της τραπεζικής πίστης τόσο των ξένων τραπεζών όσο και των Ελληνικών. Το γεγονός αυτό καθαυτό χαρακτηρίζεται κρίσιμο και επηρεάζει την ομαλή λειτουργία των εταιρειών αφού το πρόβλημα δεν είναι τόσο η περαιτέρω ανάπτυξη των εταιρειών όσο και η αύξηση κόστους του υπάρχοντος δανεισμού.

xii. Η άντληση κεφαλαίων από άλλες πηγές όπως αυτή του χρηματιστηρίου έχει καταστεί επίσης αδύνατη λόγω των συνθηκών της ίδιας της κεφαλαιαγοράς παρά το γεγονός ότι στην παρούσα φάση επενδύσεις στα χαμηλά του κλάδου μπορεί να αποδειχτούν επιτυχημένες και κερδοφόρες μεσοπρόθεσμα.

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 15). Οι οικονομίες κλίμακας σε συνδυασμό με τη δυνατότητα που έχουν οι περισσότερες εταιρείες να ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις των πελατών τους τις έχει βοηθήσει στο να σταθούν σε μία πολύ δύσκολη χρονική συγκυρία με μια αξιόλογη αντοχή η οποία όμως δοκιμάζεται διαρκώς κάτι που αποτυπώνεται και στα μειωμένα σε σχέση με πέρυσι αποτελέσματα του 1^{ου}και 2^{ου}τριμήνου του 2010.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Νέος Στόλος • Ιδιαίτερα δυναμικές διοικήσεις εταιρειών. • Συνεχιζόμενη αν και περιορισμένη ανανέωση του στόλου. • Εξορθολογισμός δρομολογίων. • Ομαλή αποπληρωμή δανείων. • Οικονομίες Κλίμακας.	• Μειωμένη ρευστότητα. • Περιορισμένη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων. • Περαιτέρω μείωση του στόλου. • Αδύναμη και διασπασμένη συνδικαλιστική εκπροσώπηση (ΕΕΑ/ΣΕΕΝ) • Αυξημένος μέσος όρος ηλικίας στόλου. • Συνέχεια των ζημιών σε επίπεδο EBITDA • Περιορισμένη γεωγραφική διαφοροποίηση. • Τελμάτωση δημοσίων επενδύσεων προς ανάπτυξη των λιμένων • Ασαφή κυβερνητική πολιτική για τον κλάδο
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Πτώση κόστους κατασκευής νεότευκτων. • Μικρές εταιρείες σε δεινή οικονομική κατάσταση ανοιχτές σε νέους επενδυτές. • Διαφοροποίηση προϊόντος. • Λιμενικές υποδομές. • Δρομολόγηση πλοίων σε επιδοτούμενες γραμμές για ενίσχυση της ρευστότητας. • Συνεργασίες με εταιρείες του εξωτερικού. • Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για την ορθολογιστική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με την μείωση του κόστους λειτουργίας.	• Συνέχιση της μειωμένης ζήτησης σε Ελλάδα και Αδριατική • Εθνική Οικονομική Ύφεση και Διεθνής αρνητική συγκυρία. • Κόστος καυσίμων. • Ενδυνάμωση του ανταγωνισμού σε μεγάλες κύριες γραμμές • Μείωση τιμών λόγω ανταγωνισμού με αποτέλεσμα τα μειωμένα έσοδα. • Κρίση στη τραπεζική χρηματοδότηση. • Καθυστερήσεις πληρωμών από επιδοτήσεις λόγω οικονομικής κατάστασης του κράτους. • Έντονες και έκρυθμες αντιδράσεις συνδικαλιστικού κινήματος • Αρνητική θέση παραδοσιακών χρηματοδοτών προς την αγορά.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

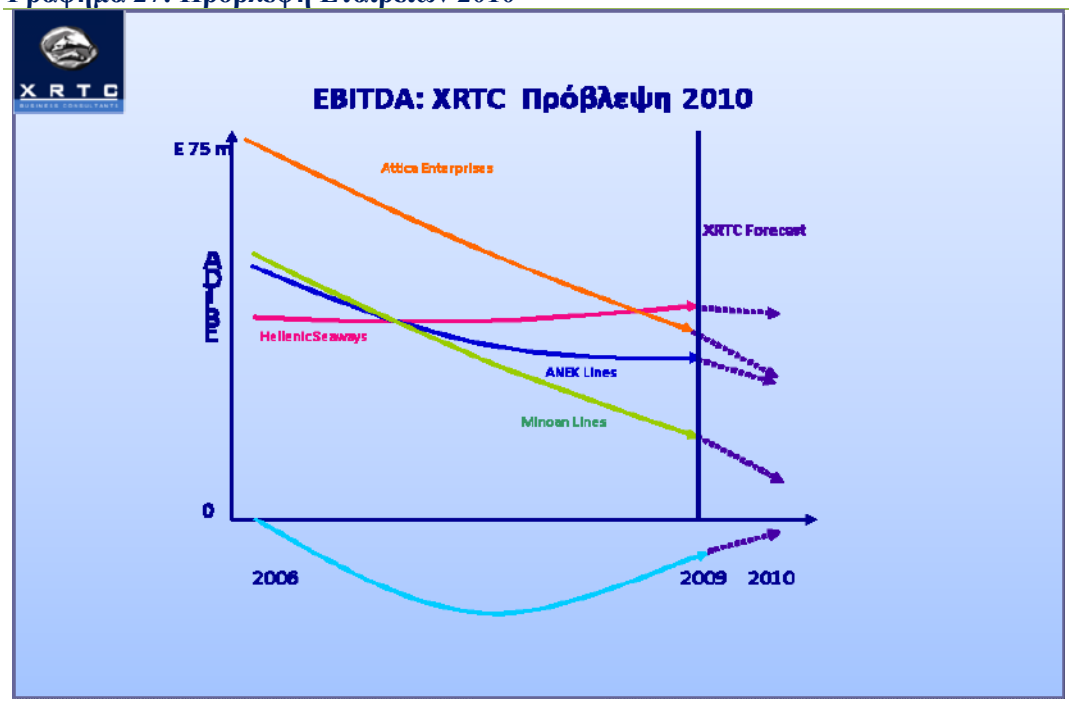
Στην παρούσα κατάσταση οι προβλέψεις για τη χρονιά που διανύουμε δεν είναι καθόλου ενθαρρυντικές. Προβλέπεται ότι λόγω της παρούσας κατάστασης στις οικονομίες της Ευρώπης αλλά και την Ελληνική Οικονομία η ζήτηση θα συρρικνωθεί περαιτέρω σε σχέση με τη μείωση μεταξύ 2008-2009 και η εποχικότητα της αγοράς θα οξυνθεί. Έτσι ενώ μετά την ανάπτυξη του κλάδου το ποσοστό διακίνησης επιβατών και φορτίων είχε κατέβει κάτω του 40% το δίμηνο Ιουλίου –Αυγούστου (37% το 2008) αναμένεται ότι θα ανέλθει γύρω στο 60% κυρίως στους επιβάτες. Η συχνή χρήση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα μειωθεί και παράλληλα η κερδοφορία των περασμένων ετών κατά τους μήνες Μάιο, Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Οκτώβριο θα εξαφανιστεί. Παράλληλα, το κόστος καυσίμων που παραμένει σε υψηλά επίπεδα θα επιδεινωθεί λόγω και της ενίσχυσης του Δολαρίου έναντι του Ευρώ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Έτσι οι τάσεις κερδοφορίας προ φόρων και αποσβέσεων προβλέπονται αρνητικές με ελάχιστες διαφοροποιήσεις για τους κύριους παίκτες.

Αναλυτικότερα στις περιπτώσεις των τριών μεγάλων εταιρειών που απασχολούνται στην Αδριατική αναμένεται περαιτέρω μείωση της κερδοφορίας με την ΑΝΕΚ να είναι σε λιγότερα δυσχερή θέση λόγω χαμηλότερων καταναλώσεων των ηλικιωμένων πλοίων της. Η πτώση των Μινωικών σε σύγκριση με την ATTICA θα είναι μεγαλύτερη αλλά δεν θα διαφέρει κατά πολύ. Η Hellenic Seaways απολαμβάνει την προστασία της ηγέτιδας των ταχυπλόων που μπορεί να σταματήσει έγκαιρα τα πλοία της μετά την υψηλή περίοδο κι έτσι να διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό την κερδοφορία της αλλά σαν όμιλος Seastar θα αντιμετωπίσει μειωμένα έσοδα λόγω των ανταγωνιστικών τιμών που επέβαλλε τόσο για τη διατήρηση των μεριδίων της αγοράς της όσο και για το κόστος εισόδου στις νέες γραμμές όπως αυτή των Δωδεκανήσων. Προβλέπεται ότι η ΝΕΛ θα μειώσει ελαφρά τις ζημιές της ύστερα από τη μέχρι σήμερα επιτυχημένη εκτέλεση της νέας στρατηγικής της και την επέκτασή της σε νέες γραμμές με χαμηλού κόστους πλοία.

Σε επίπεδο δυναμικής για περαιτέρω ανάπτυξη τα θετικότερα σημεία τα έχουν οι ATTICA και HSW, η πρώτη λόγω της ισχυρή οικονομικής της θέσης και η δεύτερη λόγω των διαχρονικά καλών αποτελεσμάτων ενώ οι Μινωικές μπορούν να αναπτυχθούν κυρίως μέσω των συνεργειών της με τον όμιλο Grimaldi. Οι άλλες εταιρείες θα περιοριστούν σε ναυλώσεις και πιθανόν σε στρατηγικές συμμαχίες με άλλες εταιρείες της χώρας ή του εξωτερικού.

Για τις υπόλοιπες εταιρείες η Aegean Speed Lines προβλέπεται ότι θα παρουσιάσει ανάλογα αποτελέσματα με την περασμένη χρονιά παρά το είσοδό της στη ανταγωνιστική αγορά των Κυκλάδων ενώ το ίδιο θα συμβεί και με την Sea Jet HSC Lines αν και η κερδοφορία της θα είναι πιο περιορισμένη λόγω των συνθηκών της αγοράς. Τέλος για τις μικρές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τα πλοία τους στην Αδριατική οι δυσκολίες θα είναι πολύ μεγάλες και η χρονιά επικίνδυνη.

Γράφημα 27: Πρόβλεψη Εταιρειών 2010



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Είναι γεγονός ότι η περίοδος ανάπτυξης της Ελληνικής ακτοπλοΐας έχει λήξει. Ο κλάδος βαδίζει εντός ναρκοπεδίου γιατί πολύ απλά τα επιχειρηματικά σχέδια του παρελθόντος βασίστηκαν σε μία σταθερή ανάπτυξη η οποία όμως τερματίστηκε λόγω των δυσμενών εξελίξεων στη διεθνή οικονομία. Έτσι ήταν απολύτως φυσικό οι αδύνατοι παίχτες και οι κακοδιαχειριστές να εγκαταλείψουν την αγορά και ο αναλυτής απλά καλείται να αναλύσει τις αφορμές της πτώσης τους πέραν των αιτίων που τους οδήγησαν να φτάσουν στην πλήρη πτώχευση. Τα αίτια για την δυσμενή οικονομική κατάσταση που έχει βρεθεί ο κλάδος της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι γνωστά. Οι μεταφορές υπάρχουν και ανθούν μόνο όταν υπάρχει ζήτηση κι όταν αυτή περιοριστεί σε μία υγιή αγορά υπάρχουν θύματα και ζημίες. Αυτό που απασχολεί πλέον όλα τα μέρη της αγοράς συμπεριλαμβανομένων του κράτους, των εταιρειών, των χρηστών, των χρηματοδοτών και των επενδυτών είναι οι αντιδράσεις των διαφόρων φορέων στην περίοδο της κρίσης.

Σίγουρα την περίοδο που διανύουμε η περαιτέρω οικονομική αφαίμαξη του κλάδου θα τον οδηγήσει σε πλήρη καταστροφή με άμεσο κίνδυνο την κατάρρευση του δικτύου θαλάσσιων μεταφορών της χώρας. Απεναντίας η διερεύνηση της μείωσης του κόστους διαχείρισης των ακτοπλοϊκών πλοίων συνίσταται έτσι ώστε να πειστούν τόσο οι τράπεζες όσο και οι επενδυτές για την βιωσιμότητα των εναπομεινασών εταιρειών. Οι πρακτικές της συνδικαλιστικής πίεσης που ταλανίζουν τον κλάδο επί σειρά δεκαετιών πρέπει να αλλάξουν και να προσεγγίσουν το θέμα όχι από τα πόσα μπορούν να κερδηθούν αλλά για το για πόσο θα μπορεί να υπάρχει σίγουρη εργασία για τους πολλούς. Οι αρτηριοσκληρύνσεις της εσωστρεφούς στρατηγικής για εργασία των ναυτικών και της διαχρονικής διατήρησης απαρχαιωμένων εργασιακών απολαβών πρέπει να δώσει ουσιαστικά τη θέση της σε μία επιθετική στρατηγική που θα εξασφαλίσει την ανάπτυξη του κλάδου όχι μόνο μέσα στην μικρή θάλασσα του Αιγαίου αλλά γενικότερα σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης όπως παραδοσιακά γινόταν στο παρελθόν. Παράλληλα είναι σημαντικό μέσα σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία να παταχθούν οι αναχρονιστικές μέθοδοι περιορισμού της κερδοφορίας μέσω έμμεσων κρατήσεων και εισπρακτικών μεθόδων που απλά διογκώνουν το πρόβλημα και απειλούν τη βιωσιμότητα της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Στην αντίπερα όχθη βεβαίως οι τιμολογιακές στρατηγικές πρέπει να λάβουν υπόψη τη νέα οικονομική κατάσταση της χώρας. Είναι αδύνατον πλέον για το μέσο χρήστη των ακτοπλοϊκών πλοίων (επιβάτη, μεταφορέα κλπ) να ακολουθήσει περαιτέρω αυξήσεις ή ακόμα και διατήρηση των σημερινών ναύλων όταν ο προσωπικός πλούτος του συρρικνώνεται. Ήδη το καλοκαίρι που διανύουμε η πτώση της κίνησης αγγίζει το 20% και το χειρότερο είναι ότι η αγορά χάνει τα κύρια χαρακτηριστικά της τελευταίας 8ετίας που ήταν η διεύρυνση της εποχικότητας αλλά και η συχνή χρήση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων από τους χρήστες. Ο κύριος ανταγωνιστής εξάλλου της ακτοπλοΐας, το αεροπλάνο συμμορφώθηκε με τους κανόνες της ύφεσης και έλαβε και την «άφεση αμαρτιών» του ρυθμιστή ρυθμίζοντας τα όρια του ανταγωνισμού.

Είναι γεγονός ότι η απελευθέρωση της αγοράς έφερε κύμα ευφορίας από τη μία αλλά και έντονου ανταγωνισμού από την άλλη. Ανταγωνισμού που ούτε ο ίδιος ο ρυθμιστής δεν μπόρεσε να κατανοήσει ή να αντιληφθεί με αποτέλεσμα να εισέλθει η αγορά σε έναν ανελέητο πόλεμο τιμών που ουσιαστικά την κατέστησε αδύνατη. Θα ήταν πολύ λειτουργικότερο από την αρχή της εφαρμογής της απελευθέρωσης οι διοικούντες να είχαν αντιληφθεί το ανταγωνιστικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας και να μην φούντωναν περαιτέρω τον καταστροφικό ανταγωνισμό τόσο σε λειτουργικό επίπεδο όσο και στο συνδικαλιστικό επίπεδο των εταιρειών. Όλα έτσι όπως

έγιναν απλά αποδυνάμωσαν τον κλάδο σε τέτοιο βαθμό που φαίνεται πολύ δύσκολο να ξεπεραστεί η παρούσα κατάσταση χωρίς αλλαγή του τρόπου εξυπηρέτησης των χρηστών σε ετήσια βάση. Δεν είναι απίθανο να επανέλθουν πολλά νησιά της χώρας σε περιορισμένη κάλυψη όπως για παράδειγμα εκεί που τώρα εξυπηρετούνται ημερησίως να καλύπτονται κάθε δύο η τρείς μέρες ή ακόμα και εβδομαδιαίως. Όλοι πρέπει να αντιληφθούνε ότι οι εποχές των αλλεπάλληλων παραδόσεων νεότευκτων πλοίων έχουν περάσει και ο στόχος είναι μια νέα, εκ βάθους μελετημένη ακτοπλοϊκή πολιτική που θα φέρει τον ορθολογισμό στη θέση των λούσων και την οικονομία στην θέση της ασύστολης σπατάλης που πολλές φορές το κράτος ωθούσε, μη αντιλαμβανόμενο το κόστος μεταφοράς αλλά αφουγκράζομενο μόνο τα αιτήματα των μικρών κοινωνικών ομάδων.

Στο ναρκοπέδιο που διανύει η αγορά της Ελληνικής ακτοπλοΐας χρειάζεται σύνεση και τεχνοκρατική ωριμότητα. Ευτυχώς ακόμη και σήμερα στο μέσον του πλέον κρίσιμου καλοκαιριού των τελευταίων 30 χρόνων οι λίγες εταιρείες που απέμειναν έχουν ακόμη προοπτικές και δυνατότητες επιβίωσης. Ευτυχώς διατηρούν το ανταγωνιστικό περιβάλλον προς όφελος του καταναλωτή και δεν κρύβονται πίσω από μία συγχώνευση που θα προσθέσουν απλά δύο αρνητικά αποτελέσματα για να πάρουν μία ανάσα όπως γίνεται σε άλλους κλάδους των μεταφορών. Βεβαίως είναι πολύ πιθανό να δούμε και τέτοιες κινήσεις στο επόμενο δωδεκάμηνο αλλά αυτές θα πρέπει να γίνουν όχι για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και μόνο αλλά για να εισέλθουν σε μία νέα τροχιά ανάπτυξης δράττοντας τις ευκαιρίες της κρίσης κάτι που διαχρονικά κάνει ο Έλληνας καραβοκύρης σεβόμενος τις συνθήκες της υγιούς ανταγωνιστικής αγοράς.

ΠΗΓΕΣ

- ANEK LINES (2009), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ATTICA GROUP (2009), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- MINONAN LINES (2009), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- NEL LINES (2009), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- XRTC (2009), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

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