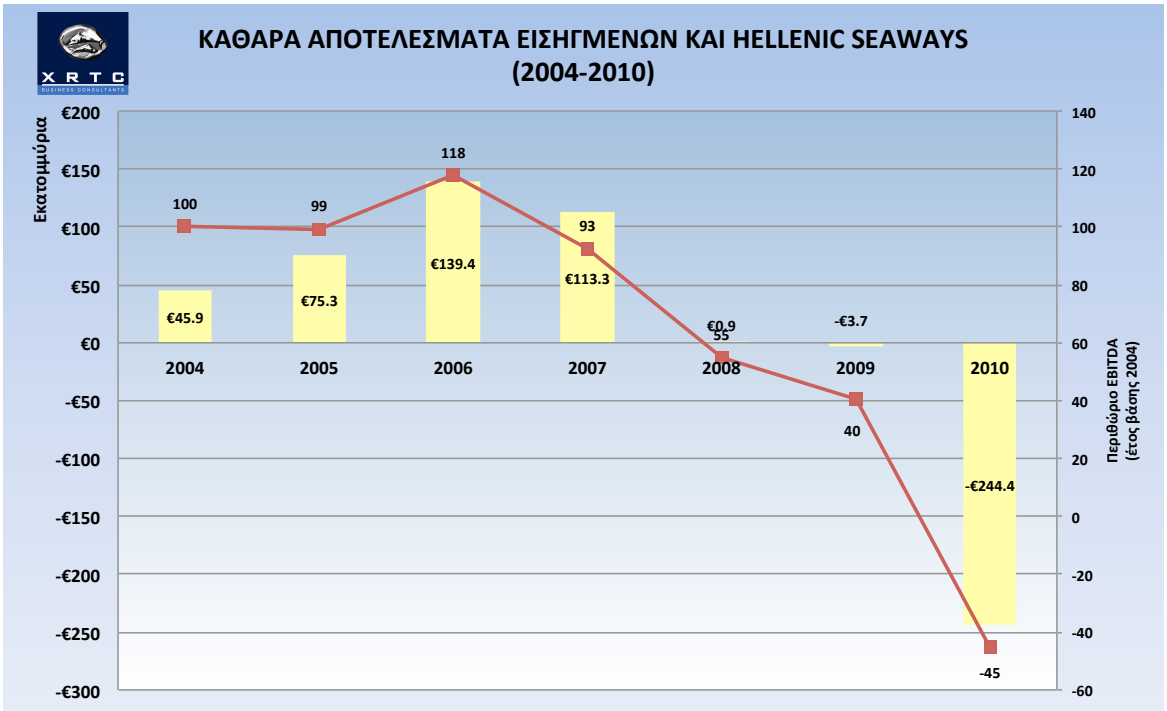
Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα
(2010-2011)

«Κίνδυνος … ενόψει»



Αύγουστος 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ 3

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ 4

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ 5

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 6

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 7

2.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 7

2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 9

2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 11

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 13

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 15

3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 15

3.2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 17

3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 18

3.4. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 19

3.5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 20

3.6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 21

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ 24

4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 24

4.1.1. ANEK LINES 24

4.1.2. ATTICA GROUP 25

4.1.3. MINOAN LINES 27

4.1.4. NEL LINES 28

4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ 31

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS 31

5. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ 32

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 33

ΠΗΓΕΣ 36

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Εξέλιξη Εταιρικών Σχημάτων (2005-2010) 14
Πίνακας 2: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα 15
Πίνακας 3: Διασπορά Στόλου ANEK LINES 2011 24
Πίνακας 4: Βασικοί Δείκτες ANEK LINES (2009-2010) 25
Πίνακας 5: Διασπορά Στόλου ATTICA GROUP 2011 26
Πίνακας 6: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2009-2010) 26
Πίνακας 7: Διασπορά Στόλου MINOAN LINES 2011 27
Πίνακας 8: Βασικοί Δείκτες MINOAN LINES (2009-2010) 28
Πίνακας 9: Διασπορά Στόλου NEL LINES 2011 29
Πίνακας 10: Βασικοί Δείκτες NEL LINES (2009-2010) 30
Πίνακας 11: Διασπορά Στόλου HELLENIC SEAWAYS 2011 31
Πίνακας 12: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2007-2008) 32
Πίνακας 13: Ανάλυση Περιβάλλοντος 34

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2004-2009) 7
Γράφημα 2: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών (2009) 8
Γράφημα 3: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010) 9
Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2005-2009) 10
Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010) 11
Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2011 12
Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 - 2011 12
Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2011 13
Γράφημα 9: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010) 16
Γράφημα 10: Συμμετοχή Κόστους στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010) 16
Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010) 17
Γράφημα 12: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010) 17
Γράφημα 13: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010) 18
Γράφημα 14: EBITDA ανά Εταιρία (2009-2010) 19
Γράφημα 15: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010) 19
Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010) 20
Γράφημα 17: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς με βάση το ΜΜΕ (2004-2010) 21
Γράφημα 17α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ 22
Γράφημα 17β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ 22
Γράφημα 17γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους 22
Γράφημα 17δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ 22
Γράφημα 17ε: EBITDA/ΜΜΕ 22
Γράφημα 17στ: Περιθώριο EBITDA 22
Γράφημα 18: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς (2004-2010) 23
Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2011) 24
Γράφημα 20: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2011) 25
Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2011) 27
Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2011) 29
Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2011) 31
Γράφημα 24: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Ακτοπλοΐας 32

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Η οικονομική εικόνα των ακτοπλοϊκών εταιριών είναι ιδιαίτερα κακή καθώς παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες ζημιές της ιστορίας τους.
2. Οι δημοσιονομικές προσαρμογές στην Ελλάδα επηρεάζουν την ακτοπλοϊκή αγορά για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.
3. Στρατηγικές ανανέωσης των στόλων δεν μπορούν να υπάρξουν στην παρούσα φάση.
4. Ο αυξανόμενα άκριτος ανταγωνισμός στις γραμμές «φιλέτα» περιόρισε σημαντικά τα έσοδα και επομένως τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών και αποτελούν απειλή για τη βιωσιμότητα των εταιριών και της αγοράς.
5. Έκτακτα γεωπολιτικά γεγονότα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου έδειξαν τα υψηλά επίπεδα αντανακλαστικών των ακτοπλοϊκών εταιριών και της πολιτικής ηγεσίας.
6. Πιο αναγκαίες από ποτέ είναι οι συγχωνεύσεις και συνεργασίες στην εσωτερική αγορά οι οποίες θα επιτρέψουν τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας.
7. Η μείωση των κρατήσεων υπέρ τρίτων στις τιμές των εισιτηρίων αποτελεί ένα θετικό βήμα προς την ορθότερη λειτουργία του κλάδου.
8. Το κόστος των καυσίμων εξακολουθεί να αποτελεί τη μεγαλύτερη απειλή για τον κλάδο οδηγώντας σε αποδρομολόγηση πλοίων.
9. Η δομή, οργάνωση και γενικότερη φιλοσοφία του συστήματος των άγονων γραμμών δεν έχει επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα με αρκετές γραμμές να μην καλύπτονται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.
10. Η διάσπαση του ανθρώπινου δυναμικού του πρώην Υπουργείου Ναυτιλίας μεταξύ του Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. και του Υ.ΠΡΟ.ΠΟ. έχει δημιουργήσει σύγχυση στην αγορά και δεν αποτελεί ένα βιώσιμο σύστημα.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αβεβαιότητα στην οποία είχαμε κάνει αναφορά ένα χρόνο πριν, όχι μόνο δεν έχει περιοριστεί αλλά μάλλον έχει επιδεινωθεί σε βαθμό που όποιες σε βάθος αναλύσεις και αν γίνουν το σίγουρο είναι ότι δεν θα μας οδηγήσουν σε συμπεράσματα που θα μας δώσουν μία κατεύθυνση για το πώς θα πρέπει να κινηθεί ο κλάδος της ακτοπλοΐας με σχετική ασφάλεια στο άμεσο μέλλον. Η επιδείνωση του κλίματος αβεβαιότητας οφείλεται σε μία σειρά εξωγενών παραγόντων που επικρατούν τόσο σε εθνικό, περιφερειακό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο η οικονομική κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας συνεχίζει να δημιουργεί σειρά προβλημάτων στους ακτοπλόους τα οποία οφείλονται μεταξύ άλλων (α) στη μείωση της ζήτησης που είναι αποτέλεσμα της περιοριστικής εισοδηματικής πολιτικής που έχει επιφέρει σημαντική μείωση των εισοδημάτων των νοικοκυριών, (β) στην έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτολοΐας που έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρίες και ειδικά τις εταιρίες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών, (γ) στις κοινωνικές αναταραχές που έχουν αρνητικές συνέπειες και οι οποίες περιόρισαν τις φαινομενικά θετικές εξελίξεις που αναμένονταν για το φετινό καλοκαίρι από τον τουρισμό καθώς και (δ) στον πιστωτικό κίνδυνο που προέρχεται από τις απαιτήσεις προς τους πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών, αρκετοί από τους οποίους αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες λόγω των οικονομικών συνθηκών.

Σημαντική εξέλιξη που πρέπει να επισημανθεί είναι η κίνηση του Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. (όσο αυτό υπήρχε) που αφορά την κατάργηση μέρους των εισφορών προς τρίτους που επιβάρυναν τις τιμές των εισιτηρίων. Η εξέλιξη αυτή σίγουρα αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τον εξορθολογισμό της δομής του κόστους των εισιτηρίων αλλά τα μακροπρόθεσμα οφέλη για τους τελικούς καταναλωτές είναι αμφίβολα εξαιτίας των παραγόντων που σχετίζονται με το διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Προς το παρόν βέβαια οι εταιρίες δείχνουν ένα υψηλό αίσθημα ευθύνης ανακοινώνοντας μειώσεις ναύλων μεταξύ 8% και 10%.

Όσον αφορά τις περιφερειακές εξελίξεις, οι αναταραχές στην περιοχή της Βόρειας Αφρικής (Αίγυπτο, Λιβύη) δημιούργησαν σειρά ευκαιριών για τον ακτοπλοϊκό κλάδο τις οποίες και δεν άφησαν ανεκμετάλλευτες. Η άμεση ανταπόκριση για τη μεταφορά πολιτών από αυτές τις δύο χώρες σε Ευρωπαϊκό έδαφος απέδειξε για άλλη μία φορά τα γρήγορα αντανακλαστικά που διαθέτουν οι διοικούντες των εταιριών αυτών προσφέροντας τις υπηρεσίες τους με τρόπο αποτελεσματικό διαχειριζόμενοι κατά τρόπο άριστο τους κινδύνους που επικρατούσαν. Αυτή η κίνηση δεν είχε μόνο θετικές οικονομικές επιπτώσεις στους ισολογισμούς των εταιριών αλλά και ενδυνάμωσε τη θετική εικόνα της Ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές στερέωμα. Η συνεισφορά του Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. σε αυτή τη θετική εξέλιξη κρίνεται σημαντική.

Οι παγκόσμιες οικονομικές κυρίως εξελίξεις επιδρούν και αυτές σε σημαντικό βαθμό στη λειτουργία του κλάδου. Μεταξύ αυτών, ίσως και η κυριότερη, είναι η τιμή του πετρελαίου που κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα συμμετέχοντας σε ποσοστά άνω του 45% στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων. Ο συναλλαγματικός κίνδυνος έχει σε κάποιο βαθμό περιοριστεί τα τελευταία χρόνια λόγω του ενισχυμένου ευρώ σε σχέση με το δολάριο. Ο κίνδυνος βέβαια από τις συνεχείς απότομες μεταβολές των συναλλαγματικών ισοτιμιών εξακολουθεί να υφίσταται και να απειλεί τις οικονομικές τους καταστάσεις. Τέλος, δεν πρέπει να αγνοηθεί ο κίνδυνος της διακύμανσης των επιτοκίων κυρίως μετά την πρόσφατη απόφαση της ΕΚΤ για αύξηση του βασικού επιτοκίου κατά 25 μονάδες βάσης. Εάν συνεχιστεί αυτή η ανοδική πολιτική σίγουρα θα επιβαρύνει τον τραπεζικό δανεισμό της αγοράς σημαντικά.

Οι ίδιες οι εταιρίες από τη μεριά τους προσπαθούν να προσανατολιστούν παλεύοντας μέσα σε αυτό το κλίμα της έντονης αβεβαιότητας. Χαρακτηριστική είναι η ακύρωση της πώλησης του μετοχικού πακέτου που κατέχει η MINOAN LINES στην HELLENIC SEAWAYS λόγω αδυναμίας της ANEK LINES να ανταπεξέλθει στην καταβολή της δόσης το Νοέμβριο του 2010. Οι δύσκολες οικονομικές συνθήκες έχουν προσανατολίσει τις εταιρίες στην πλειοψηφία τους στο να ακολουθούν αμυντικές πολιτικές με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητάς τους σε ό,τι αφορά την επέκταση σε νέες γραμμές και ανανέωση στόλων. Από την άλλη όμως στις γραμμές «φιλέτα» έχουν επιδοθεί σε επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων τους ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) που δικαιολογούν σε μεγάλο βαθμό τα απογοητευτικά αποτελέσματα EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται.

Ιδιαίτερο βέβαια ενδιαφέρον έχει η ανακοίνωση συνεργασίας μεταξύ ATTICA GROUP και ANEK LINES στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής ενισχύοντας την αμυντική αυτή στρατηγική. Η μείωση της γενικότερης κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών σε συνδυασμό με την ελαφρά συρρίκνωση των μεριδίων αγοράς τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και της Αδριατικής επιβάλλουν τέτοιου είδους κινήσεις. Όπως αναφέρουμε τα τελευταία χρόνια στις Ετήσιες Μελέτες μας υπάρχουν ακόμα περιθώρια συνεργασιών και συγχωνεύσεων τα οποία είναι απαραίτητα για τη βιωσιμότητα των εταιριών και ίσως θα πρέπει να γίνουν με πιο γρήγορους ρυθμούς.

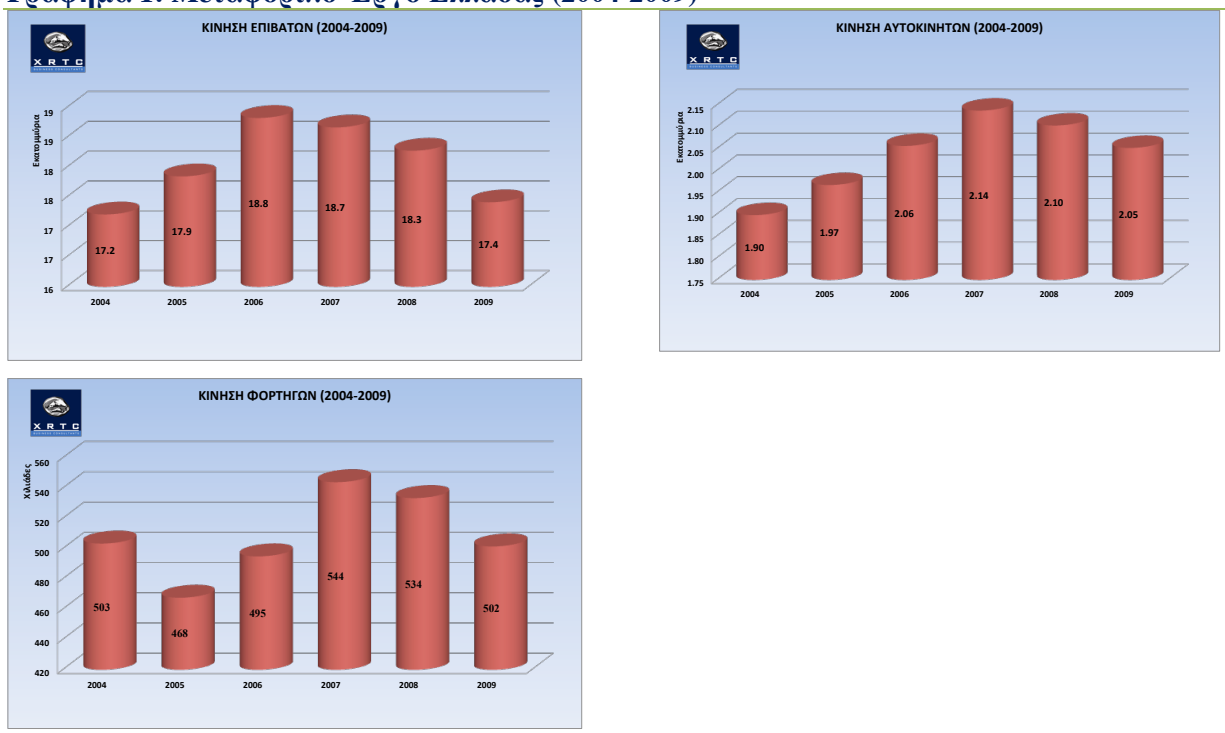
Η φετινή Μελέτη αποσκοπεί στο να δώσει μία ολοκληρωμένη εικόνα του κλάδου από το 2004 μέχρι σήμερα ώστε να γίνει πιο κατανοητό το πώς έχουμε φτάσει στη σημερινή κατάσταση. Μετά την εισαγωγή, ακολουθούν οι παρουσιάσεις της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και μετοχικών συνθέσεων (ενότητα 2), της χρηματοοικονομικής ανάλυσης του κλάδου (ενότητα 3), της κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι βασικές εταιρίες του κλάδου (ενότητα 4) και του επιπέδου της κοινωνικής πολιτικής η οποία εν μέρει εκφράζεται μέσω των επιδοτούμενων γραμμών (ενότητα 5).

2. Παρουσιαση της Ελληνικης Ακτοπλοϊκης Αγορας

2.1. Επισκόπηση Αγοράς

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) διαπιστώνουμε ότι η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά έχει περάσει σε μια φάση υποχώρησης καθώς η κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών εμφανίζουν σημάδια συστηματικής μείωσης μετά το 2006, όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 1. Όπως φαίνεται τα επίπεδα της ζήτησης το 2009 μειώθηκαν περαιτέρω, περιορίζοντας σημαντικά τα έσοδα των εταιριών τα οποία συμπιέζονται ακόμα περισσότερο από το κόστος καυσίμων. Πρέπει να επισημανθεί ότι στις τιμές αυτές δεν περιλαμβάνονται οι κινήσεις που λαμβάνουν χώρα σε πορθμεία όπου η συνολική κίνηση κυρίως των επιβατών υπερδιπλασιάζεται.

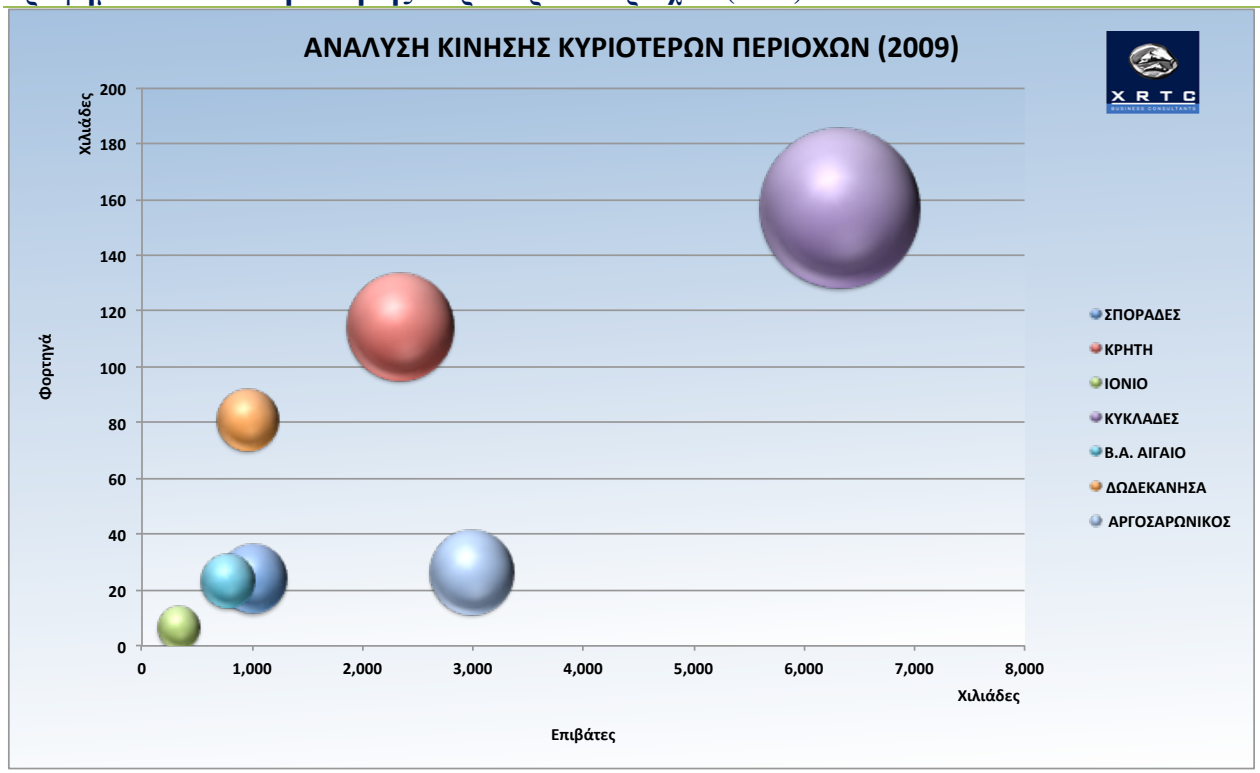
Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2004-2009)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Επιχειρώντας μία βαθύτερη ανάλυση των κυριοτέρων περιοχών του εσωτερικού παρατηρούμε ότι η περιοχή των Κυκλάδων εμφανίζει 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 ότι η κίνηση των επιβατών παρουσιάζεται στον οριζόντιο άξονα, των φορτηγών στον κάθετο και η αντίστοιχη των αυτοκινήτων στο μέγεθος της φούσκας.

Γράφημα 2: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών (2009)

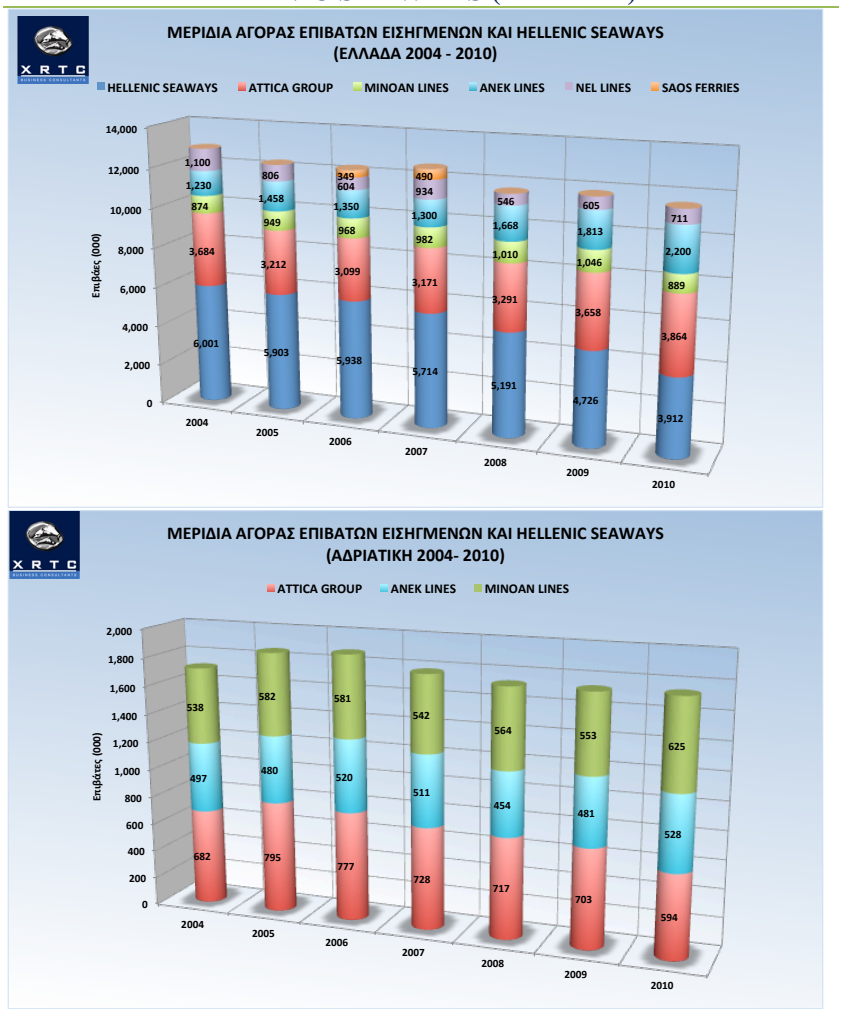


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Στην παρούσα ανάλυση συμπεριλαμβάνονται οι εταιρίες 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 (2004-2010)



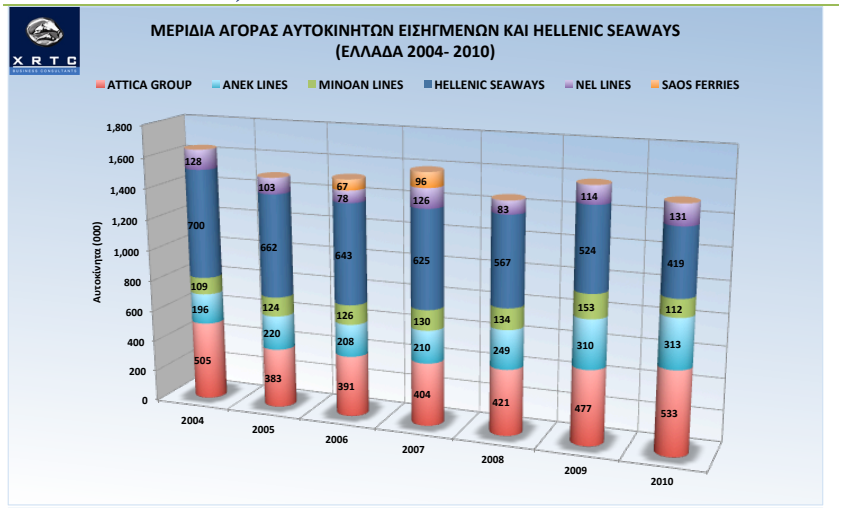
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

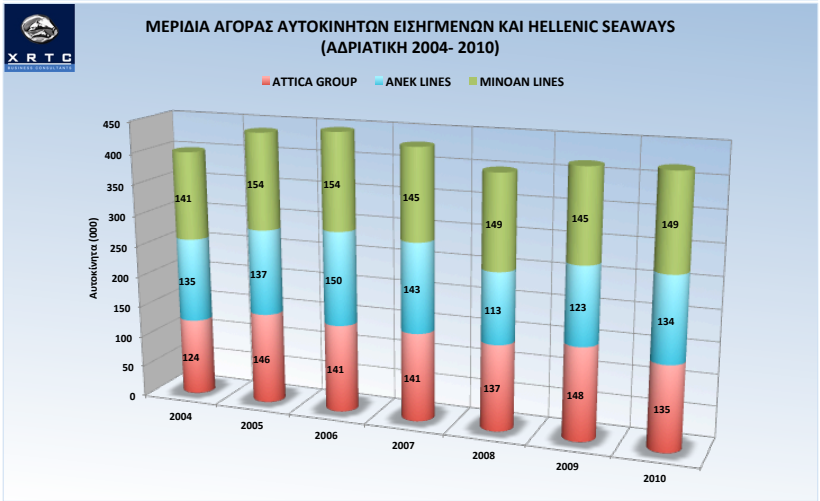
Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 3 το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζει μικρή μείωση σε σχέση με το 2009 με την Ελληνική αγορά να συρρικνώνεται με -4% και την Αδριατική να έχει σταθεροποιητικές τάσεις.

Στην Ελληνική αγορά μειωμένη ζήτηση εμφανίζουν η HELLENIC SEAWAYS (-17%) και η MINOAN LINES (-15%) ενώ αύξηση παρουσιάζουν οι ANEK LINES, NEL LINES, ATTICA GROUP με ποσοστά 10%, 18% και 6% αντίστοιχα.

Η εικόνα της Αδριατικής συνεχίζει να είναι μεικτή με τις ANEK LINES και MINOAN LINES να παρουσιάζουν αυξήσεις της τάξης του 10% και 13% αντίστοιχα και την ATTICA GROUP μείωση -16%.

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





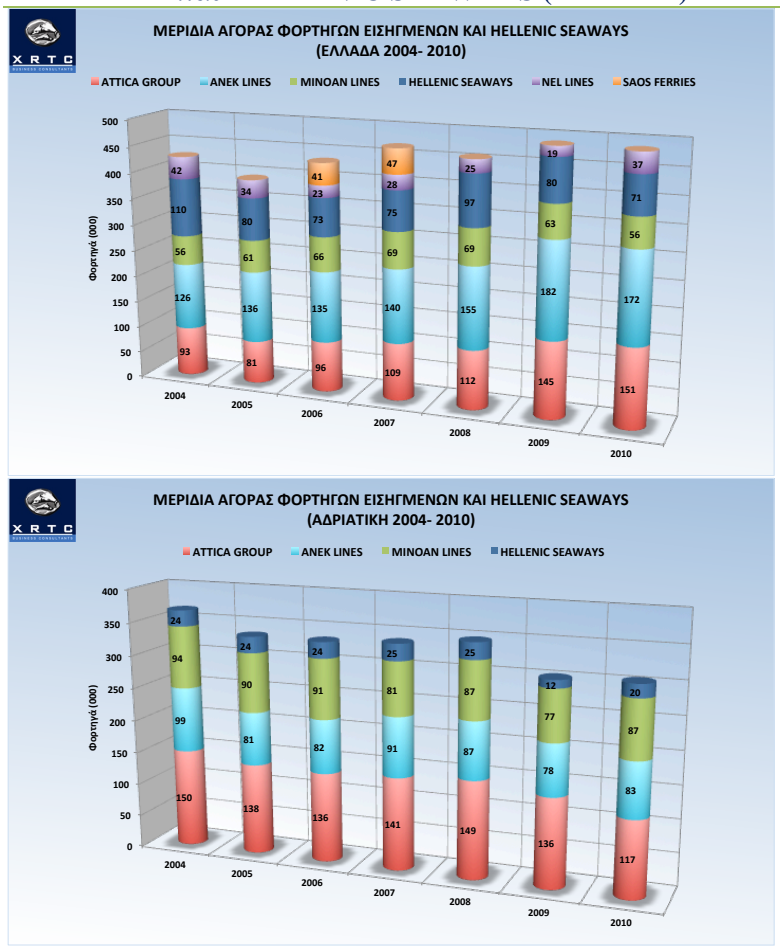
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στην περίπτωση των αυτοκινήτων εμφανής είναι και εδώ η μείωση της ζήτησης κατά -4% στην εσωτερική αγορά ενώ στην Αδριατική υπάρχει αύξηση του 1% (Γράφημα 4).

Στην Ελληνική αγορά μειωμένη ζήτηση σε αυτοκίνητα εμφανίζουν η HELLENIC SEAWAYS (-20%) και η MINOAN LINES (-27%) ενώ αύξηση παρουσιάζουν οι ANEK LINES, NEL LINES, ATTICA GROUP με ποσοστά 1%, 14% και 12% αντίστοιχα.

Η εικόνα της Αδριατικής παρουσιάζει μία μεικτή εικόνα με την ANEK LINES και τη MINOAN LINES να εμφανίζουν αύξηση 9% και 3% αντίστοιχα και την ATTICA GROUP να έχει μείωση της τάξης του -9%.

Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα της κίνησης των φορτηγών. Στην Ελληνική αγορά δεν υπάρχει ουσιαστική αλλαγή σε σχέση με το 2009 όσον αφορά το σύνολο του μεταφερόμενου όγκου. Επιμέρους τα αποτελέσματα των εταιριών εμφανίζουν σημαντικές μειώσεις με την MINOAN LINES και HSW να αναφέρουν μειώσεις ύψους -11%, την ANEK LINES -5% αλλά και αυξήσεις με τη NEL LINES να εμφανίζει διπλασιασμό του μεταφερόμενου έργου και η ATTICA GROUP αύξηση 4%.

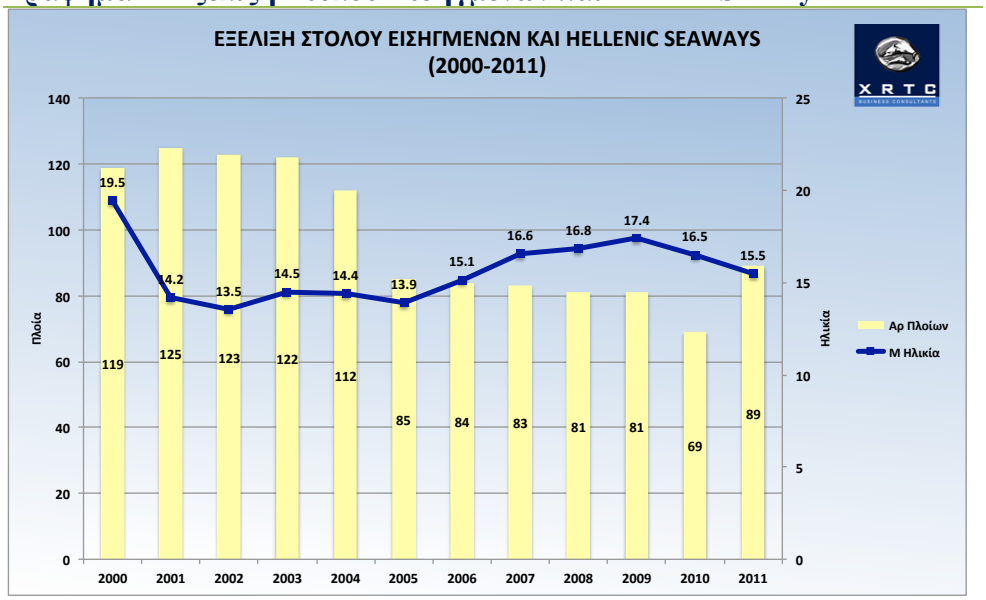
Η Αδριατική εμφανίζει σημάδια κόπωσης και αυτή στο σύνολο των γραμμών δραστηριοποίησης των εταιριών (Γράφημα 5). Μείωση παρουσιάζει μόνο η ATTICA GROUP κατά -14% σε αντίθεση με τις ANEK LINES, MINOAN LINES και HSW που αναφέρουν αυξήσεις 6%, 13% και 64% αντίστοιχα.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η σημαντική αύξηση της NEL LINES σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρίες του κλάδου οφείλεται στην αξιοποίηση του στόλου της για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους (εδώ αναφερόμαστε κυρίως στα ταχύπλοα πλοία της εταιρίας), στην εκμετάλλευση πλοίων που ήταν ανενεργά λόγω ζημιών και τέλος στην ένταξη στο στόλο της εταιρείας νέων πλοίων μέσω ναυλώσεων.

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 6 μετά από μία περίοδο συνεχούς συρρίκνωσης του διαχειριζόμενου στόλου μετά το 2005 παρουσιάζεται μία αύξηση το 2011 σε σχέση με το 2010 της τάξεως του 28%. Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πολιτική ναυλώσεως πλοίων της NEL LINES η οποία αύξησε τη δύναμη του στόλου της από τα 7 στα 22 πλοία καλύπτοντας ουσιαστικά το κενό που άφησε η πτώχευση των εταιριών ΣΑΟΣ και GA Ferries. Οι υπόλοιπες εταιρίες περιορίστηκαν σε αυτό το επίπεδο σε οριακού τύπου κινήσεις με την προσθήκη και πώληση ενός ή δύο πλοίων ανάλογα με τη λειτουργική φιλοσοφία που διέπει την καθεμία.

Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2011

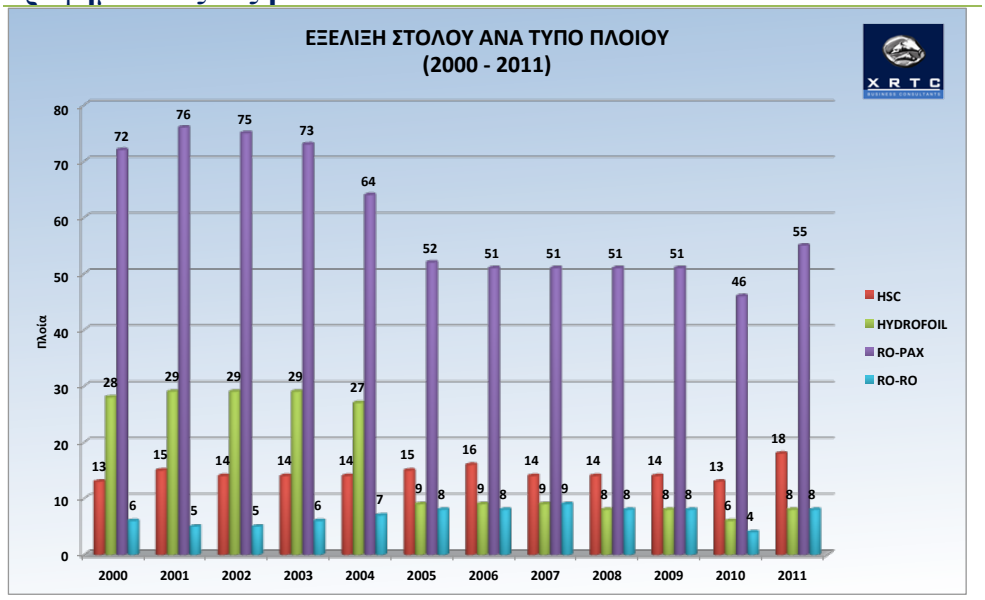


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αύξηση αυτή αντικατοπτρίζεται και στους τύπους πλοίων που επιλέγουν οι εταιρίες για τη δραστηριοποίησή τους. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 7, το 2011 είναι εμφανής η αύξηση πλοίων τύπου RO-PAX, RO-RO και HSC. Οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες έχουν ωθήσει τις εταιρίες στην εξεύρεση και υλοποίηση στρατηγικών οι οποίες θα τους επιτρέψουν την ανανέωση του στόλου τους προκειμένου να μπορέσουν να επιβιώσουν. Αξίζει να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι οι εταιρίες έχουν συνεχίσει με ιδιαίτερη ένταση τις διαδικασίες εξορθολογισμού του διαχειριζομένου στόλου κάνοντας χρήση σειράς εναλλακτικών στρατηγικών όπως:

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

Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 - 2011



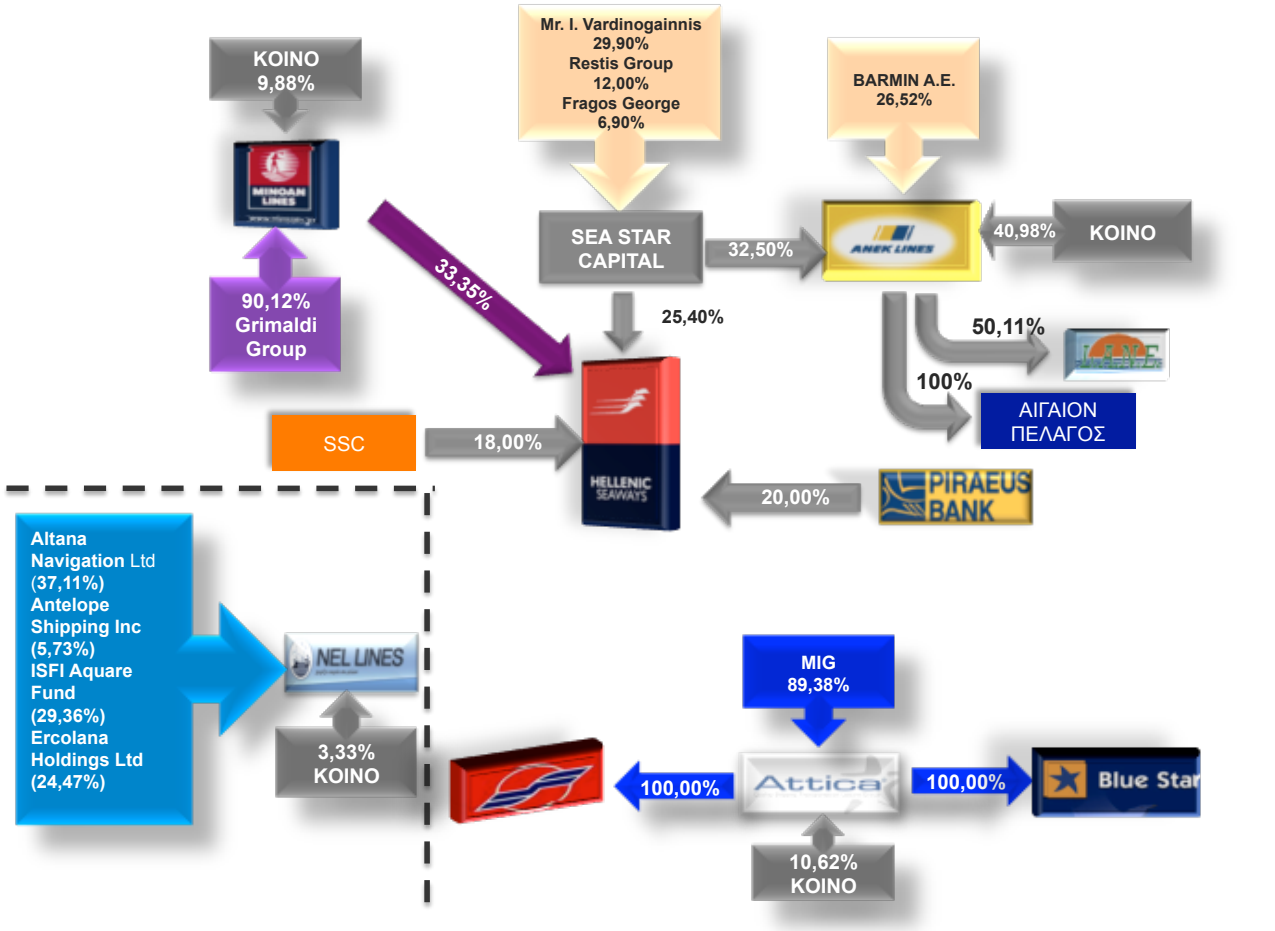
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της NEL LINES η οποία το 2010 ναύλωσε τα πλοία RO/PAX EUROPEAN EXPRESS, ΑΛΚΥΟΝΗ, AQUA JEWEL, ΚΥΚΛΑΔΕΣ EXPRESS, AQUA MARIA, ROPAX 1, ROPAX 2, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΠΗΝΕΛΟΠΗ, και ARPERIA και τα πλοία RO/RO ΙΠΠΟΤΗΣ, COLOSSUS και ΜΥΚΟΝΟΣ. Η HELLENIC SEAWAYS από τη μεριά της προχώρησε στη μετασκευή του RO/RO HELLENIC VOYAGER σε RO/PAX το οποίο ονομάστηκε ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ το οποίο και δρομολογήθηκε στην περιοχή των Δωδεκανήσων, ενώ η ATTICA GROUP έχει προβεί στην πώληση του SUPERFERRY II και είναι σε αναμονή της ολοκλήρωσης της ναυπήγησης του δευτέρου RO/PAX BLUE STAR PATMOS μετά την παραλαβή του RO/PAX BLUE STAR DELOS φέτος.

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Το τελευταίο δωδεκάμηνο υπάρχει μία υποτονικότητα στην εξέλιξη των μετοχικών συνθέσεων με δύο να είναι τα γεγονότα που ξεχωρίζουν. Το πρώτο αφορά την ακύρωση της συμφωνίας πώλησης στην ANEK LINES του συνόλου της συμμετοχής της MINOAN LINES στην HELLENIC SEAWAYS λόγω αδυναμίας της ANEK LINES να ανταπεξέλθει στην εκπλήρωση της συμφωνίας. Η NEL LINES αποτελεί το δεύτερο πόλο των εξελίξεων. Μετά την ενεργό συμμετοχή του κ.Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ η μετοχική σύνθεση της εταιρίας έχει αλλάξει σημαντικά με τέσσερα εταιρικά σχήματα να κατέχουν το 97% της εταιρίας. Ουσιαστικά πλέον στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν πέντε κύρια σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την καταρχήν επιβίωση και στη συνέχεια τη λειτουργία της αγοράς (Γράφημα 8).

Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2011



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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	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 Π. 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
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: Ε. 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
11.2010	Ακύρωση συμφωνίας MINOAN LINESκαι ANEK LINES για την αγορά του συνόλου της συμμετοχής της πρώτης στην HELLENIC SEAWAYS από τη δεύτερη. Πρωταγωνιστές: Ε. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης
02.2011	Η μετοχή της NEL LINES βρίσκεται υπό επιτήρηση λόγω συντονισμένων πρακτικών από τις εταιρίες Altana Navigation Limited, Ercolana Holdings Ltd, ISFI Square Fund Ltd και Antelope Shipping Inc.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε ένα από τα προαναφερθέντα εταιρικά σχήματα. Η εκτίμησή μας είναι ότι υπάρχει ακόμα χώρος για 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. Η κίνηση συνεργασίας ANEK LINES και ATTICA GROUP αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ

	Στόλος
ANEK LINES	14
ATTICA GROUP	13
MINOAN LINES	7
NEL LINES	22
HELLENIC SEAWAYS	33

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 εταιρίες 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 εταιριών για το 2010 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:

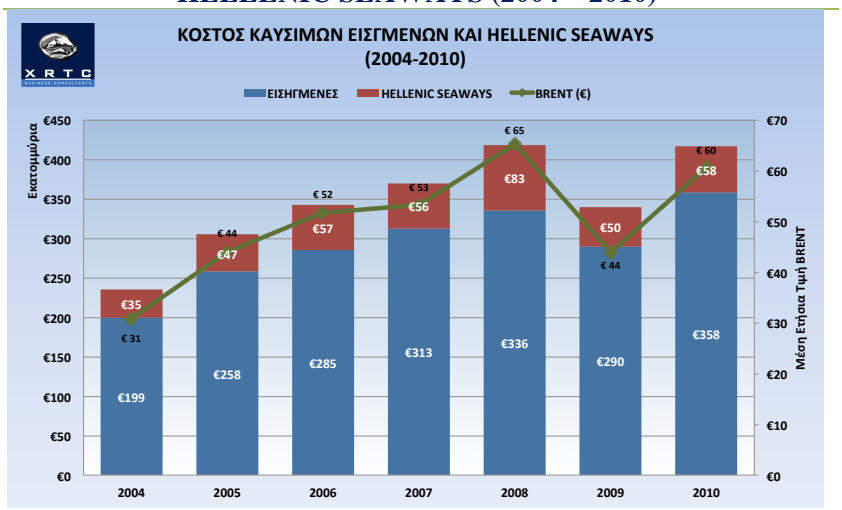
- Ανάλυση κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση

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

3.1. Ανάλυση Κόστους

Το συνεχώς αυξανόμενο κόστος των καυσίμων συνεχίζει να αποτελεί την κύρια απειλή για τις εταιρίες της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Η αύξηση του BRENT πάνω από 30% σε σχέση με το 2009 άσκησε σημαντικές πιέσεις στα αποτελέσματα των εταιριών. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ακόμα και το ισχυρό ευρώ δεν λειτούργησε ως σημαντικό ανάχωμα σε αυτή την εξέλιξη. Τα αποτελέσματα του Γραφήματος 9 παρουσιάζουν την εξέλιξη του κόστους από το 2004 έως το 2010 σε απόλυτους αριθμούς σε συνδυασμό με την μέση ετήσια τιμή του βαρελιού BRENT εκφραζόμενη σε ευρώ.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010)



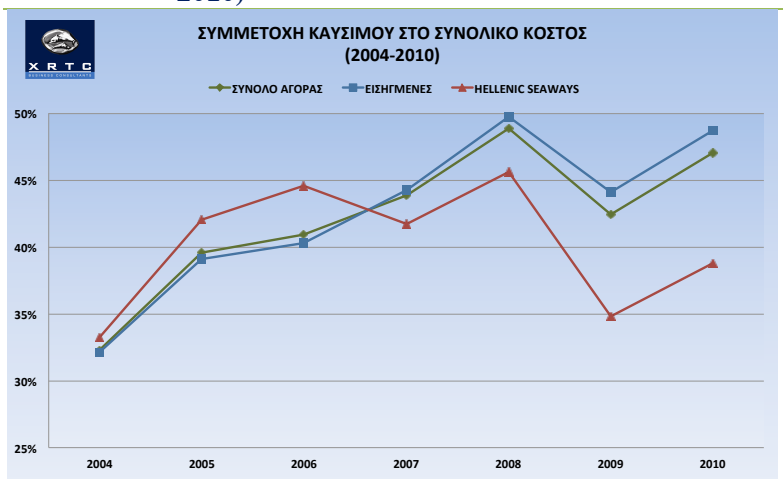
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερα αποκαλυπτικά της επιβάρυνσης των καυσίμων στο συνολικό κόστος είναι τα αποτέλεσματα του Γραφήματος 10. Η συμμετοχή των καυσίμων στο σύνολο του κλάδου από 32% το 2004 έχει πλέον πλησιάσει το 48% το 2010. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει τις εταιρίες στο να αξιολογούν και να λαμβάνουν σειρά στρατηγικών αποφάσεων σε λειτουργικό επίπεδο όπως:

- ο εξορθολογισμός των δρομολογίων ο οποίος επιτρέπει την αύξηση της πληρότητας
- η μείωση του στόλου
- η μείωση της ταχύτητας
- η επένδυση σε πλοία νέας τεχνολογίας
- οι στρατηγικές συνεννόησης και συνεργασιών των ίδιων των εταιριών

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι εισηγμένες εταιρείες δείχνουν να επηρεάζονται περισσότερο σε σχέση με την HELLENIC SEAWAYS η οποία δείχνει να αντιστέκεται και να ανταπεξέρχεται πολύ καλύτερα λόγω της περιορισμένης εκμετάλλευσης του στόλου στο 12μηνο.

Γράφημα 10: Συμμετοχή Κόστους στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010)

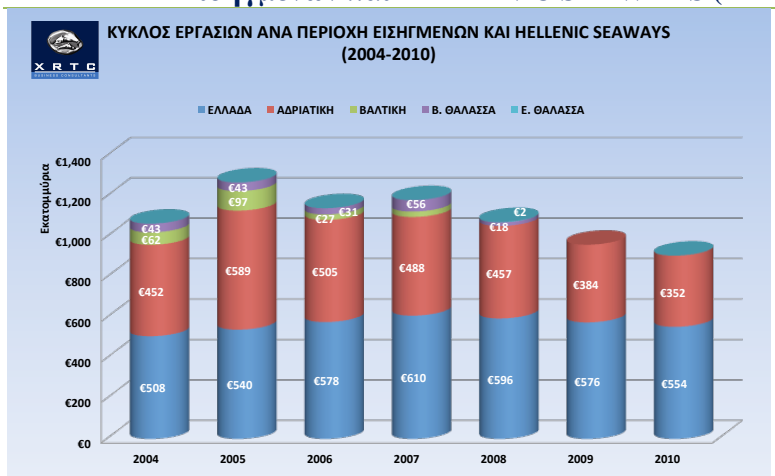


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Κύκλος Εργασιών

Ο κύκλος εργασιών για το σύνολο των υπό εξέταση εταιριών συνεχίζει την καθοδική του πορεία που ξεκίνησε το 2007 περιοριζόμενος οριακά πάνω από τα €900 εκατομμύρια (Γράφημα 11). Η συρρίκνωση αυτή οφείλεται τόσο στον περιορισμό της γεωγραφικής διασποράς που είχαν ακολουθήσει τα τελευταία χρόνια οι εταιρίες όσο και στη μείωση του τζίρου στις δύο κύριες περιοχές δραστηριοποίησης, Ελλάδας και Αδριατικής.

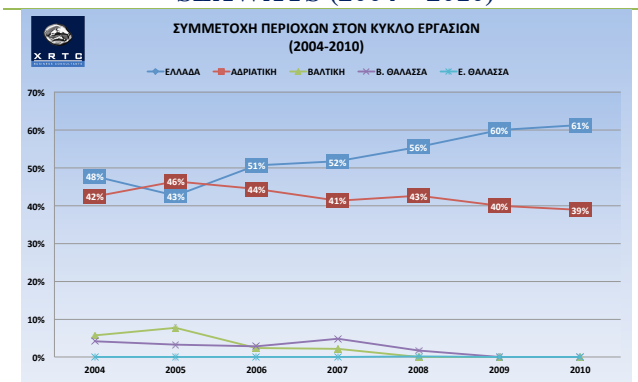
Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010)



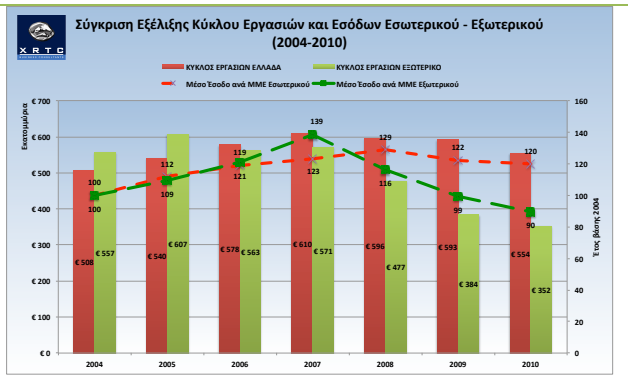
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των Γραφημάτων 12 (α) και (β) όπου φαίνεται η πηγή περιορισμού των εσόδων. Χαρακτηριστική είναι η εικόνα του γραφήματος (α) όπου η πτώση ζήτησης μεταφορών και τα επίπεδα του ανταγωνισμού στην περιοχή της Αδριατικής έχουν περιορίσει το ποσοστό των εσόδων στο 39% που αποτελεί το χαμηλότερο ποσοστό από το 2004 μέχρι σήμερα. Η σημαντική αυτή εξέλιξη φαίνεται και στο γράφημα (β) όπου το μέσο έσοδο ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) έχει περιοριστεί στο 90% σε σχέση με το 2004 στην περιοχή της Αδριατικής σε αντίθεση με την περιοχή της Ελλάδας όπου υπάρχει μία αύξηση της τάξης του 20% η οποία βέβαια δεν είναι αρκετή από μόνη της για να αντισταθμίσει τις όποιες απώλειες της επικερδούς εκμετάλλευσης της Αδριατικής Αγοράς.

Γράφημα 12: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010)



(α)



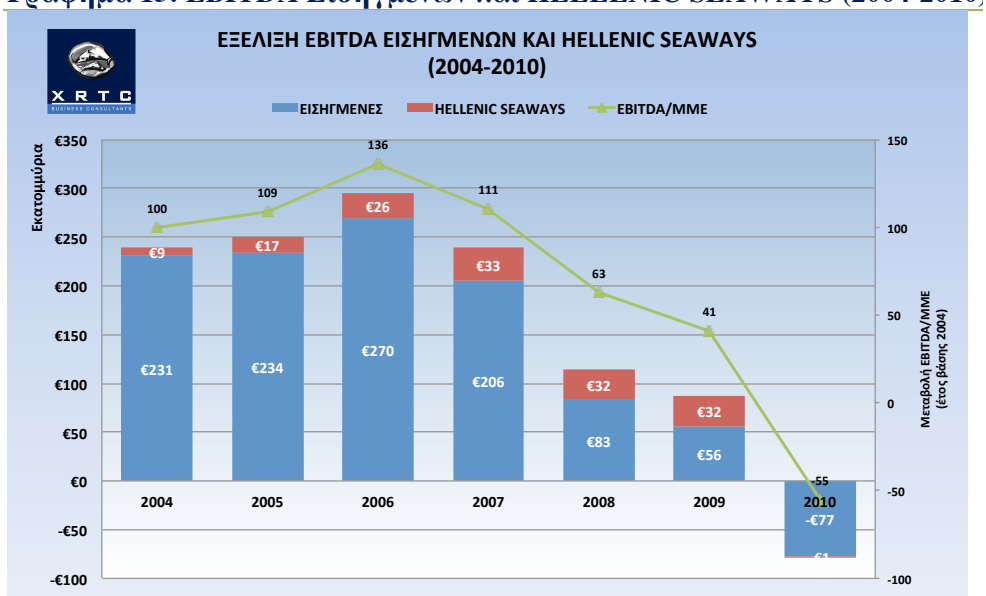
(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.3. Ανάλυση EBITDA

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) εμφανίζουν τη χειρότερη εικόνα όλων των εποχών καθώς στο σύνολό τους οι εταιρίες έχουν δηλώσει αρνητικά αποτελέσματα. Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 13 τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου είναι πλέον σε αρνητικό επίπεδο και μάλιστα 3 φορές κάτω σε σχέση με το 2004 που αποτελεί και το έτος βάσης της ανάλυσης.

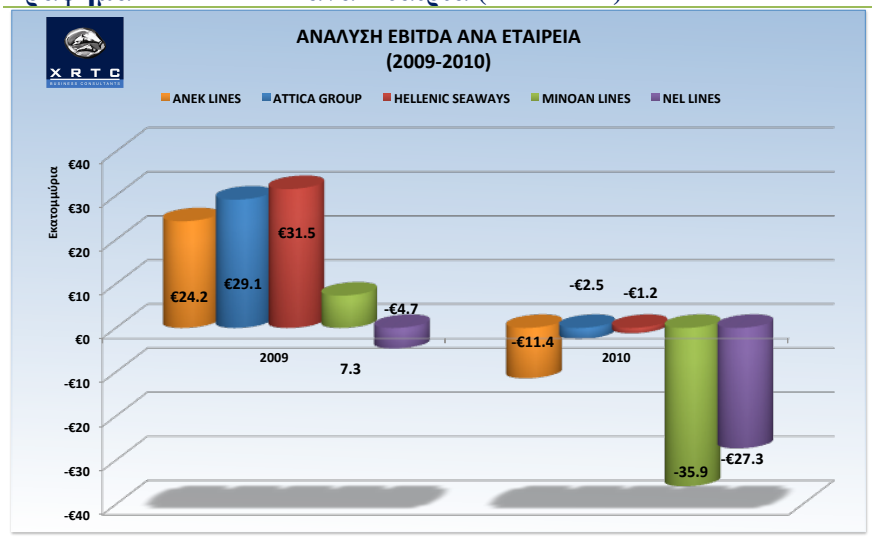
Γράφημα 13: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ενδεικτικά η ANEK LINES παρουσιάζει μεταβολή στο EBITDA σε σχέση με το 2009 κατά -147%, η MINOAN LINES κατά -590%, η ATTICA GROUP κατά -109%, η NEL LINES κατά -486% και η HELLENIC SEAWAYS κατά -104% (Γράφημα 14). Η χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιριών τα οποία αναμένεται να δοκιμαστούν ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον οφείλονται τόσο στη μείωση της ζήτησης όσο στην επιθετική τιμολογιακή πολιτική που ακολουθησαν οι εταιρίες στις γραμμές φιλέτα με προσφορές πολύ κοντά στο λειτουργικό τους κόστος κατά τη 2ετία 2009-2010. Δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς ότι οι συγκεκριμένες πολιτικές δεν αποτελούν μακροπρόθεσμες στρατηγικές λύσεις καθώς σε μία τέτοια βάση μπορούν να αποτελέσουν σημαντική απειλή για τη βιωσιμότητα των ίδιων των εταιριών.

Γράφημα 14: EBITDA ανά Εταιρία (2009-2010)

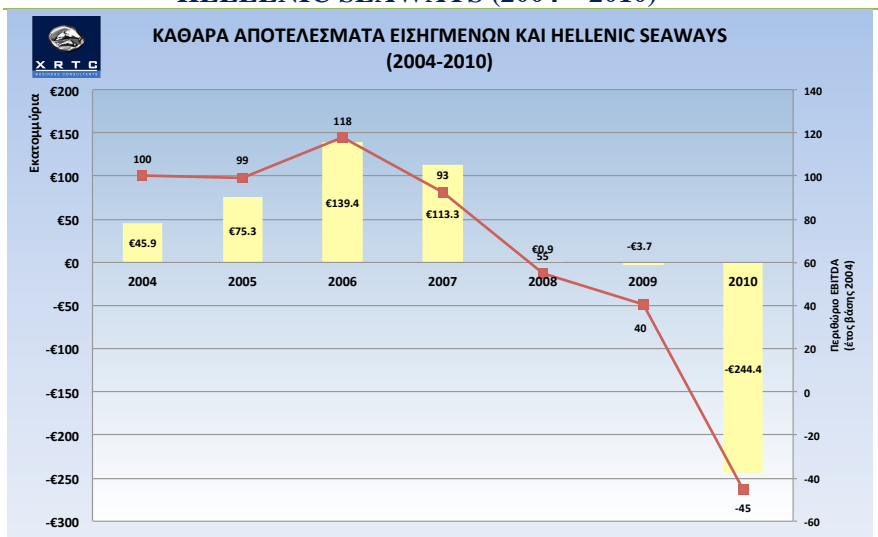


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.4. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα καθαρά αποτελέσματα είναι επόμενο να ακολουθούν την τάση των αποτελεσμάτων των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 15. Βεβαίως σε ποσοστιαία βάση η μείωση αυτή είναι πραγματικά απογοητευτική. Οι εταιρίες στο σύνολό τους εμφανίζουν αρνητικά καθαρά αποτελέσματα προ φόρων με την ANEK LINES, ATTICA GROUP, NEL LINES, MINOAN LINES και HELLENIC SEAWAYS να δηλώνουν -€88 εκ., -€44 εκ., -€43 εκ., -€40 εκ. και -€27 εκ. αντίστοιχα. Η συμπίεση των καθαρών αποτελεσμάτων οφείλεται στο συνδιασμό υψηλού κόστους καυσίμων και χαμηλών τιμών εισιτηρίων σε γραμμές με υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

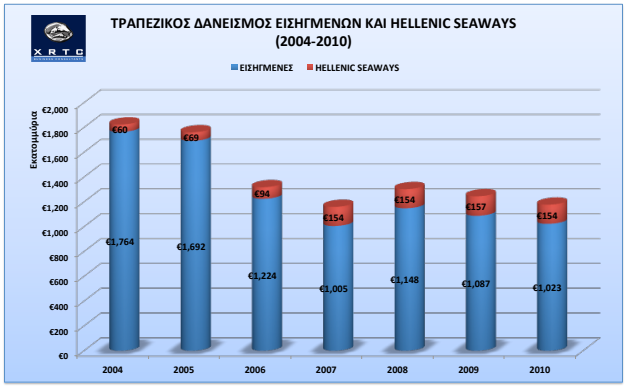
3.5. Τραπεζικός Δανεισμός

Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 16α, το 2010 οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά -5% σε σχέση με το 2009. Από το 2007 εμφανίζεται μια σχετική σταθεροποίηση του επιπέδου δανεισμού των εταιριών λόγω:

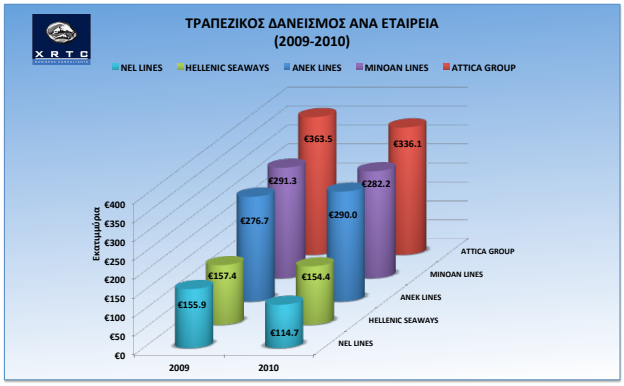
- της αποπληρωμής των δανείων και
- της πώλησης πλοίων που βοήθησαν στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών.

Η μείωση της τραπεζικής χρηματοδότησης σε επίπεδο κλάδου οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση του τραπεζικού δανεισμού της NEL LINES (-26%), της ATTICA GROUP (-8%), της MINOAN LINES (-3%) και της HELLENIC SEAWAYS (-2%) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 16β. Στην περίπτωση της NEL LINES η τόσο μεγάλη βελτίωση των δανειακών υποχρεώσεων οφείλεται στη μείωση κατά 20% των μακροπρόθεσμων δανείων και στο 1/6 των βραχυπρόθεσμων σε σχέση με το 2009 που είναι το αποτέλεσμα αναδιάρθρωσης των υποχρεώσεων αυτών.

Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2010)



(α)



(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

(γ)

Αναμφίβολα η ναυτιλιακή τραπεζική πίστη έχει κλονιστεί για όλους τους κλάδους της Ναυτιλίας. Αυτό ξεκίνησε το 2008 και συνεχίζεται σταθερά μέχρι τις μέρες μας. Η τάση χρηματοδότησης της ακτοπλοΐας επλήγη βεβαίως πολύ νωρίτερα όταν η Ελληνική αγορά και κυρίως το κράτος καθυστέρησε τις δομικές αλλαγές για την πλήρη απελευθέρωση του κλάδου. Η αντιμετώπιση του θέματος το 2006 άμβλυνε τις αντιδράσεις αλλά πλέον ήταν πολύ αργά για τις ξένες τράπεζες να επανέλθουν στο χώρο. Η κατάρρευση των αγορών το 2008 έφερε τα γνωστά αποτελέσματα στις Ελληνικές τράπεζες. Έτσι η Ελληνική ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει την επικίνδυνη έλλειψη της

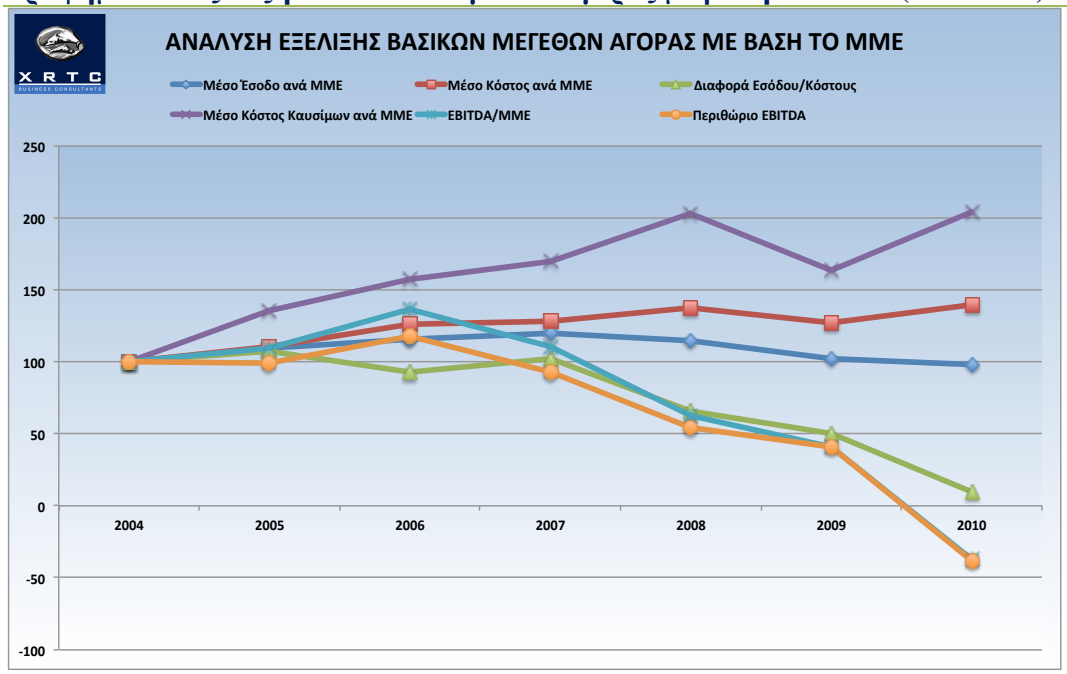
τραπεζικής πίστης και αυτό οδηγεί σε προβλεπόμενη αύξηση της ηλικίας του στόλου αφού νέα δάνεια είναι δύσκολο να υπάρξουν στο άμεσο μέλλον.

Σημαντική εξέλιξη στην τραπεζική αγορά αποτέλεσε για το 2010 η κεφαλαιοποίηση χρέους της ΑΝΕΚ και της Hellenic Seaways από την τράπεζα Πειραιώς η οποία επανήλθε στο μετοχικό πίνακα της ακτοπλοϊκής αγοράς. Αισιοδοξία προκαλεί το γεγονός ότι όλες οι τράπεζες απέφυγαν επιμελώς τις αναγκαστικές κατασχέσεις και τη ρευστοποίηση περιουσιακών στοιχείων των εταιριών με ιδιαίτερη δυσκολία όχι μόνο στην αποπληρωμή αλλά και στην κατανόηση των αναγκαίων αναδιαρθρώσεων των δανείων. Η ομαλή σχέση των ακτοπλόων με τις μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες της χώρας αποτελεί προσδίδει μία αισιοδοξία για την πορεία του κλάδου προς την έξοδο από την κρίση.
Από εδώ και στο εξής τα δάνεια των ακτοπλοϊκών εταιριών θα είναι περίπου 300%-400% πιο ακριβά σε σχέση με το 2006. Για να μπορέσουν να αντληθούν νέα δάνεια θα πρέπει οι επενδύσεις να αποτελούν πραγματικές και σίγουρες ευκαιρίες, οι οποίες είναι σίγουρο ότι θα υπάρξουν στο άμεσο μέλλον.

3.6. Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

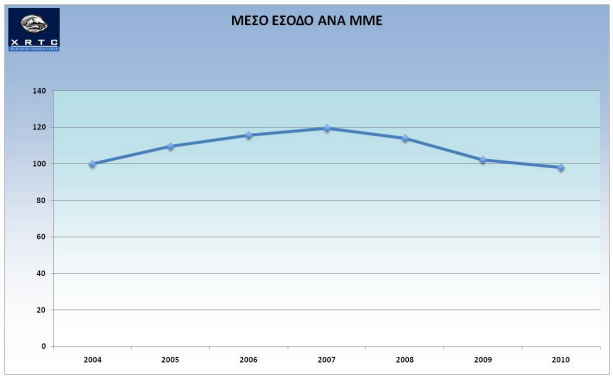
Στο Γράφημα 17 παρουσιάζονται οι βασικότερες αιτίες που έχουν οδηγήσει τον κλάδο της ακτοπλοΐας στη σημερινή άσχημη εικόνα. Κεντρική παράμετρος σύγκρισης αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Υπενθυμίζεται ότι ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται. Με βάση τα αποτελέσματα είναι φανερό ότι το μέσο έσοδο έχει υποχωρήσει στα επίπεδα του 2004 που αποτελεί και το έτος βάσης της παρούσας ανάλυσης. **Το λειτουργικό κόστος ανά ΜΜΕ αντίθετα έχει αυξηθεί κατα 50% σε σχέση με το 2004 το οποίο οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ που παρουσιάζεται διπλάσιο στο αντίστοιχο διάστημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαφορά εσόδων-εξόδων ανά ΜΜΕ να έχει σχεδόν μηδενιστεί και το περιθώριο EBITDA ανά ΜΜΕ να είναι πλέον σε αρνητικό επίπεδο δηλώνοντας ουσιαστικά την αδυναμία πλέον των εταιριών όχι μόνο να λειτουργήσουν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά και τον κίνδυνο μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς τους λόγω απουσίας κεφαλαίων συντήρησης και χρηματοδότησης πάγιων και μελλοντικών επενδύσεων.**

Γράφημα 17: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς με βάση το ΜΜΕ (2004-2010)



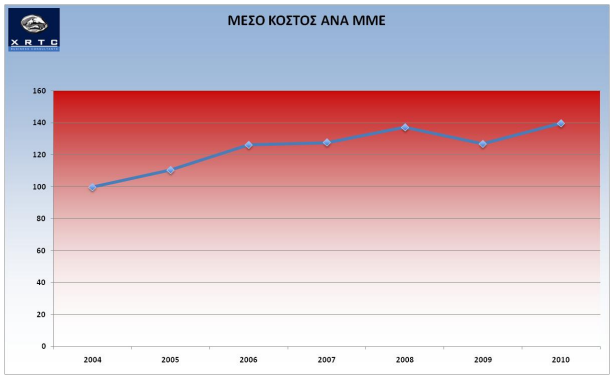
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ



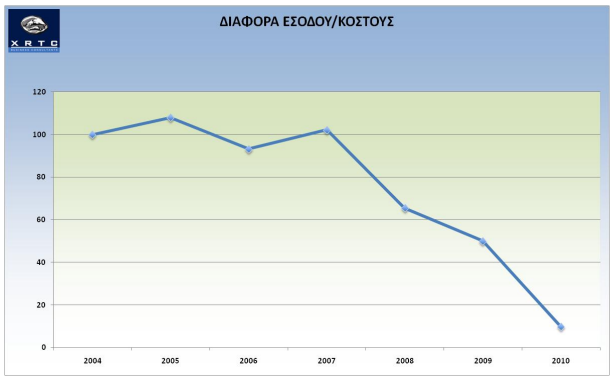
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ



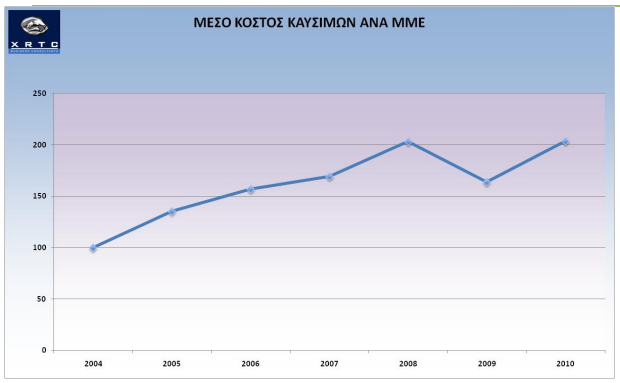
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους



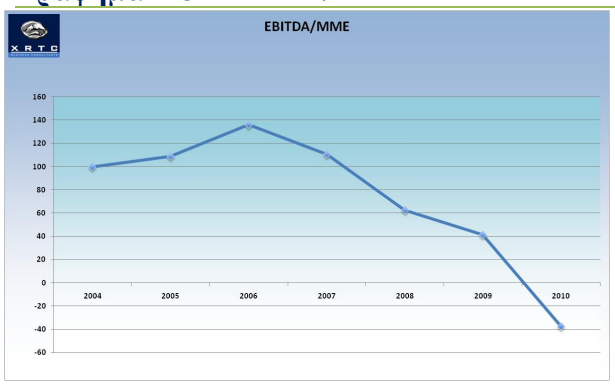
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17ε: EBITDA/ΜΜΕ



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17στ: Περιθώριο EBITDA

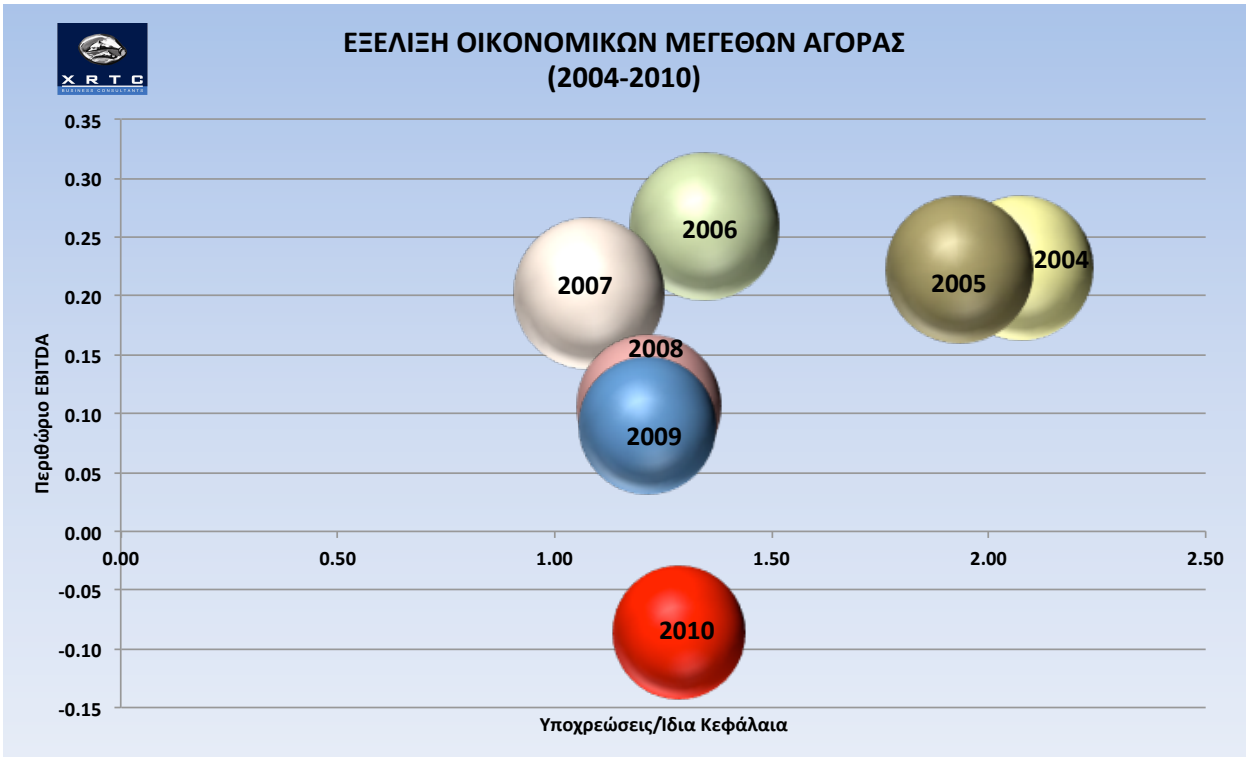
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αναλύοντας το σύνολο της αγοράς (Γράφημα 18) διαπιστώνεται περαιτέρω μείωση του κύκλου εργασιών κατά 5% το 2010 σε σχέση με το 2009 υποχωρώντας κατά €300 εκ. σε σχέση με το 2007 που αποτελεί και το έτος με τον

μεγαλύτερο κύκλο εργασιών. Το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων υποχωρεί για πέμπτη συνεχόμενη χρήση καταγράφοντας αρνητικό ρεκόρ επιδόσεων.

Όσον αφορά τον τραπεζικό δανεισμό από το 2005 έχει ξεκινήσει μία προσπάθεια μείωσής του είτε με την πώληση πλοίων είτε με την αναδιάρθρωση δανείων. Η προσπάθεια αυτή φαίνεται να έχει αποδώσει καρπούς καθώς η συνολική εικόνα της αγοράς είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική. Στο Γράφημα 18 απεικονίζεται η κατακόρυφη πτώση της ακτοπλοικής αγοράς από το 2006 έως σήμερα.

Γράφημα 18: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς (2004-2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

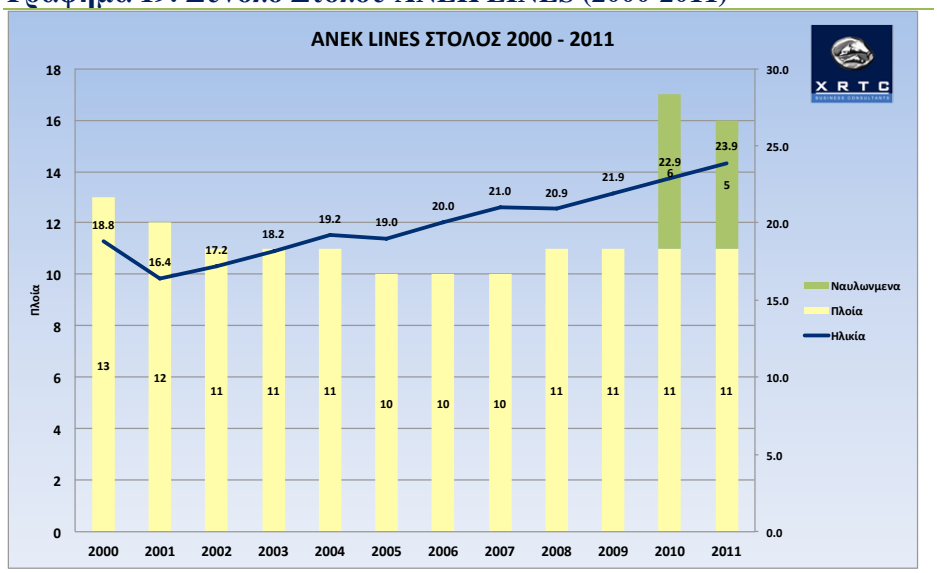
Η παραπάνω απεικόνιση ευκρινέστατα δείχνει ότι ενώ οι υποχρεώσεις των εταιρειών παραμένουν σταθερές κι έτσι δεν υπάρχει μεγάλο κόστος αποπληρωμών δανείων αφού οι τράπεζες επιτυχώς αφουγκράστηκαν την αδυναμία της αγοράς και πρόσφεραν σημαντικές αναδιαρθρώσεις η κερδοφορία πλήττεται επικινδύνως. Τα περιθώρια κέρδους εξανεμίστηκαν και την θέση τους πήραν σημαντικές ζημιές οι οποίες οδηγούν τον κλάδο στην καταστροφή. Αν στην παρούσα φάση οι τράπεζες απαιτούσαν την έστω και μερική αποπληρωμή των δανείων τους τότε είναι βέβαιο ότι στις ελληνικές θάλασσες δεν θα υπήρχε κανένα σύγχρονο πλοίο να εξυπηρετεί τα ελληνικά νησιά. Πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι για να μπορέσει η αγορά να εισέλθει σε περίοδο νέων επενδύσεων θα πρέπει το περιθόριο κέρδους εκτός τόκων, φόρων και αποσβέσεων να επανακάμψει στις 25% και πάνω.

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ANEK LINES συνεχίζει τη στρατηγική ναύλωσης χωρητικότητας για την κάλυψη των αναγκών της. Σύμφωνα με την εταιρία διαχειρίζεται 16 πλοία συνολικά από τα οποία 11 είναι ιδιόκτητα με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς (Γράφημα 19).

Η εταιρία έχει ναυλώσει δύο πλοία από την «αδελφή» εταιρία HELLENIC SEAWAYS (HIGHSPEED 1 και ΑΡΤΕΜΙΣ) για την εξυπηρέτηση των αναγκών της. Επίσης αξιοποιεί πλέον τα πλοία ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ και Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ της θυγατρικής LANE LINES για την κάλυψη άγονων γραμμών. Το Β.ΚΟΡΝΑΡΟΣ έχει δρομολογηθεί στη γραμμή Καλαμάτας-Κρήτης (Καστέλι). Επίσης διαχειρίζεται και ένα πλοίο Ro/Ro που δραστηριοποιείται στην περιοχή του Β.Α. Αιγαίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2011

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	4	Αδριατική
RO-PAX	4	Κρήτη
RO-PAX	2	Β.Α. Αιγαίο
RO-PAX	3	Κυκλάδες
RO-PAX	2	Δωδεκάνησα
RO-PAX	1	Ναύλωση

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3, από τέσσερα πλοία δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και της Κρήτης, δύο στο Β.Α. Αιγαίο, δύο στα Δωδεκάνησα, τρία στις Κυκλάδες και ένα είναι ναυλωμένο στο εξωτερικό (ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ).

Η εταιρία συνεχίζει την προσπάθεια εξεύρεσης νέων περιοχών δραστηριοποίησης πέραν της Αδριατικής και της Κρήτης όπου ο ανταγωνισμός έχει ενταθεί σημαντικά αλλά αναδιαρθρώνει το στόλο της ανάλογα με τη ζήτηση. Χαρακτηριστική είναι η κίνηση μέσω της θυγατρικής εταιρείας «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ» που ιδρύθηκε το α' εξάμηνο του 2010. Η εταιρία δραστηριοποιείται στο Β.Α Αιγαίο με πλοίο Ro/Ro μετά την απόσυρση του Ro/Pax ΛΙΣΣΟΣ από τη γραμμή Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη.

Το 2010 συνεχίζονται τα άσχημα αποτελέσματα για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά με τον κύκλο εργασιών να μειώνεται κατά 4% σε σχέση με το 2009 η οποία οφείλεται στον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που έχει οδηγήσει στη συμπίεση των τιμών των εισιτηρίων. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 4 το EDITDA μειώθηκε κατά

147% ενώ τα καθαρά αποτελέσματα παρουσιάζουν σημαντική επιδείνωση σε σχέση με το 2009 που φτάνει το 130%. Εμφανής είναι η προσπάθεια συγκράτησης του κόστους με το κόστος λειτουργίας παρ'όλες τις προσπάθειες να αυξάνει κατά 7% και το κόστος καυσίμων να εκτινάσσεται κατά 22% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αύξηση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 10% η οποία οφείλεται στην προκαταβολή για την απόκτηση του 33,35% της «HELLENIC SEAWAYS» πράξη που μάλιστα δεν ολοκληρώθηκε λόγω μη επαρκών κεφαλαιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2009-2010)

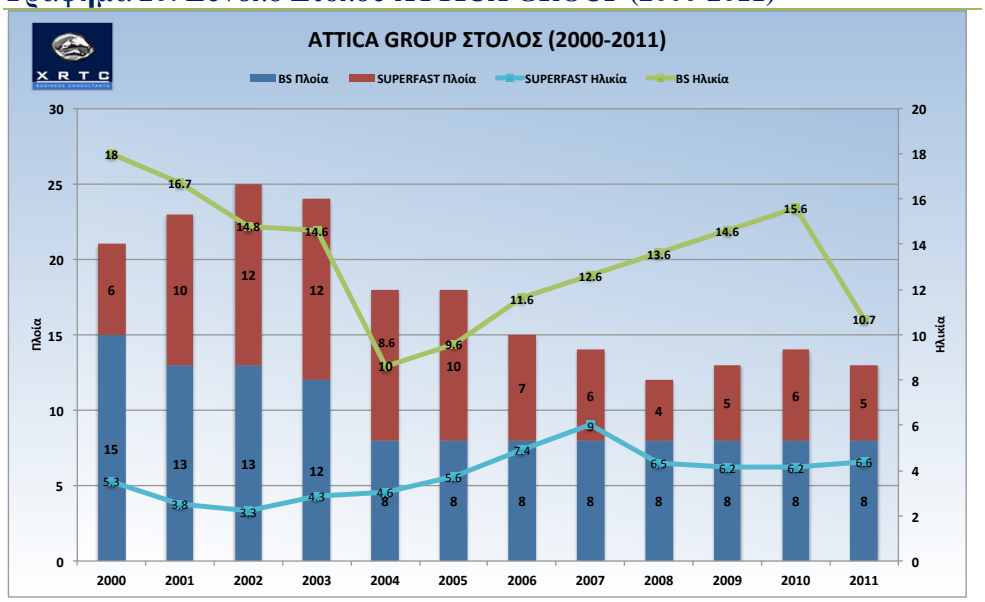
	2009	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	2.500.000	2.700.000	8%
Κίνηση Αυτοκινήτων	433.000	447.000	3%
Κίνηση Φορτηγών	260.000	255.000	-2%
Κύκλος Εργασιών	€ 274.572.000	€263.125.000	-4%
EBITDA	€ 24.200.000	-€11.400.000	-147%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 4.965.000	-€11.400.000	-130%
Κόστος Πωληθέντων	€ 225.050.000	€240.769.000	7%
Κόστος Καυσίμων	€ 98.509.000	€119.898.000	22%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 206.372.000	€227.184.000	10%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.1.2. ATTICA GROUP

Σήμερα η εταιρία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 5 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 8 στη BLUE STAR FERRIES. (Γράφημα 20). Στο γράφημα παρουσιάζεται διαχρονικά η πορεία των δύο εταιριών για λόγους συγκρισιμότητας.

Γράφημα 20: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι ιδιαίτερα χαμηλός σε σχέση με τον κλάδο καθώς η φιλοσοφία της εταιρίας παραμένει η αξιοποίηση νεότευκτων πλοίων παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Τον Μάρτιο ολοκληρώθηκε

η πώληση του Superferry II της BLUE STAR ηλικίας 37 ετών και είναι σε αναμονή των δύο παραγγελιών της από τα ναυπηγεία της Κορέας. Το BLUE STAR DELOS καθελκύστηκε το Νοέμβριο του 2010 και αναμένεται να παραδοθεί στην εταιρία στις 18 Αυγούστου 2011 ενώ το BLUE STAR PATMOS αναμένεται το 2012.

Η εταιρία συνεχίζει και το 2010 να δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής με τέσσερα πλοία, με τέσσερα πλοία στις Κυκλάδες, τρία στα Δωδεκάνησα και με δύο πλοία στην Κρήτη (Πίνακας 5).

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2011

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2010 παρουσιάζονται και αυτά επηρεασμένα από τη γενικότερη πορεία του κλάδου. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα του Πίνακα 6 από τη μία υπάρχει αύξηση της ζήτησης επιβατών και αυτοκινήτων αλλά και αξιοσημείωτη μείωση του μεταφορικού έργου φορτηγών (-5%). Ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει μείωση της τάξης του -10% για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά το οποίο οφείλεται εν μέρει στην τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται στο σύνολο σχεδόν του κλάδου. Όσον αφορά τα λειτουργικά έξοδα αυτά εμφανίζονται αυξημένα κατά 1% με το κόστος καυσίμων να επιβαρύνει τα έξοδα κατά επιπλέον 8% σε σχέση με το 2009. Αξίζει να σημειωθεί εδώ, ότι ενώ στην Ελλάδα ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει μία σταθεροποίηση σε σχέση με το 2009, στην περιοχή της Αδριατικής υπάρχει μείωση για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά κατά -15% 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 αλλά και το EBITDA εμφανίζουν χειρότερη εικόνα σε σύγκριση με τη χρήση του 2009 λόγω:

- Ζημιάς €0,7 εκατομμυρίων από την περιοχή της Αδριατικής.
- Ζημιάς €4,2 εκατομμυρίων από λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα.
- Έκτακτης εισφοράς κοινωνικής ευθύνης €4,5 εκατομμυρίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2009-2010)

	2009	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	4.361.833	4.457.821	2%
Κίνηση Αυτοκινήτων	625.497	668.115	7%
Κίνηση Φορτηγών	281.827	267.577	-5%
Κύκλος Εργασιών	€ 302.478.000	€ 271.521.000	-10%
EBITDA	€ 29.100.000	€ -2.500.000	-109%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 23.880.000	-€ 44.400.000	-86%
Κόστος Πωληθέντων	€ 246.183.000	€ 247.597.000	1%
Κόστος Καυσίμων	€ 110.184.000	€ 119.466.000	8%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 332.362.000	€ 299.008.000	-10%

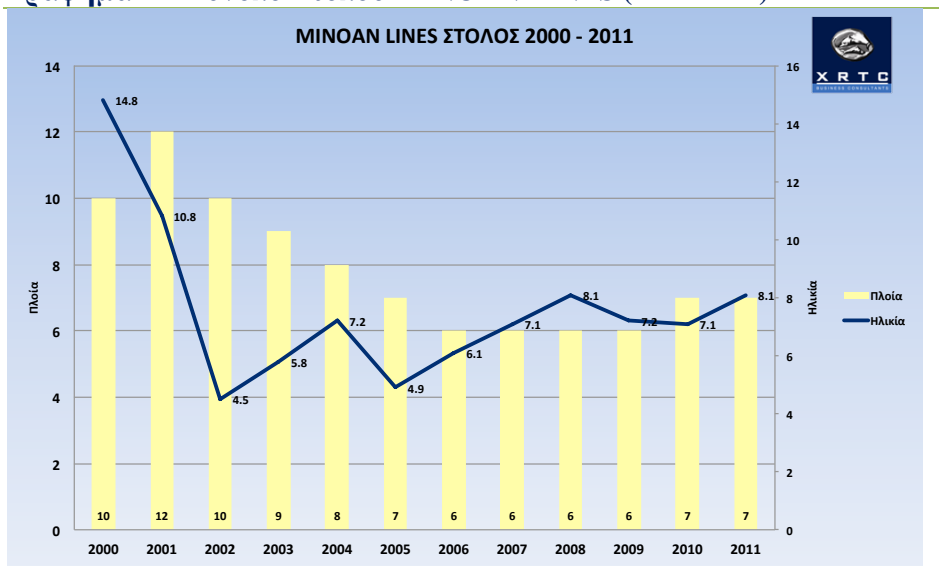
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρία συνεχίζει την ευέλικτη στρατηγική κατανοώντας το σύγχρονο μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Η άντληση κεφαλαίων ύψους €41,6 τον Ιανουάριο του 2011 από τις αγορές ενίσχυσε τη ρευστότητά της δίνοντάς της την ικανότητα να ανταπεξέλθει στις ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στο σύνολο των περιοχών που δραστηριοποιείται.

4.1.3. MINOAN LINES

Η εταιρία ακολουθεί πλέον μία ιδιαίτερα επιθετική πολιτική και στην Ελληνική αγορά ανήκοντας σε έναν ισχυρό όμιλο. Η δρομολόγηση των νεότευκτων CRUISE OLYMPIA και CRUISE EUROPA στην περιοχή της Αδριατικής δείχνει ξεκάθαρα την επιθετική στρατηγική του ομίλου. Η στρατηγική επιλογής αγοράς νέων πλοίων που έχει ακολουθήσει την τελευταία δεκαετία η εταιρία, έχει ως αποτέλεσμα σήμερα να διαθέτει έναν από τους νεότερους και πιο σύγχρονους στόλους της ακτοπλοΐας (Γράφημα 21).

Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρία δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο και με πέντε πλοία στην Αδριατική (Πίνακας 7). Παρά το γεγονός ότι η εταιρία κατέθεσε αρχικά έγκριση δρομολογίου στο Σ.Α.Σ για δρομολόγηση του νεότευκτου OLYMPIA PALACE στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά, τελικά η αίτηση αποσύρθηκε και η εταιρία παρέμεινε με τα δύο πλοία της, KNOSSOS PALACE και FESTOS PALACE, στην γραμμή του Ηρακλείου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2011

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και από τα αποτελέσματα του Πίνακα 8, η εταιρία παρουσιάζει μία οριακή αύξηση ως προς το μεταφορικό της έργο σε φορτηγά (2%) αλλά σημαντική μείωση σε επιβάτες (-7%) και αυτοκίνητα (-12%). Η επιδείνωση του EBITDA κατά -590% σε σχέση με το 2009 οφείλεται στο συνδυασμό αύξησης λειτουργικού κόστους λόγω κυρίως των καυσίμων (33%) και στη μείωση των τιμών των εισιτηρίων με αποτέλεσμα τον περιορισμό του περιθωρίου κέρδους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2009-2010)

	2009	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	1.599.000	1.514.000	-7%
Κίνηση Αυτοκινήτων	298.000	261.000	-12%
Κίνηση Φορτηγών	139.700	143.000	2%
Κύκλος Εργασιών	€ 171.278.000	€169.374.834	-1%
EBITDA	€ 7.330.000	-€35.900.000	-590%
Καθαρά Αποτελέσματα	€ 32.385.000	-€40.816.239	-226%
Κόστος Πωληθέντων	€ 149.834.000	€169.696.719	13%
Κόστος Καυσίμων	€ 65.605.000	€87.104.258	33%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 7.025.000	€266.592.530	3695%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

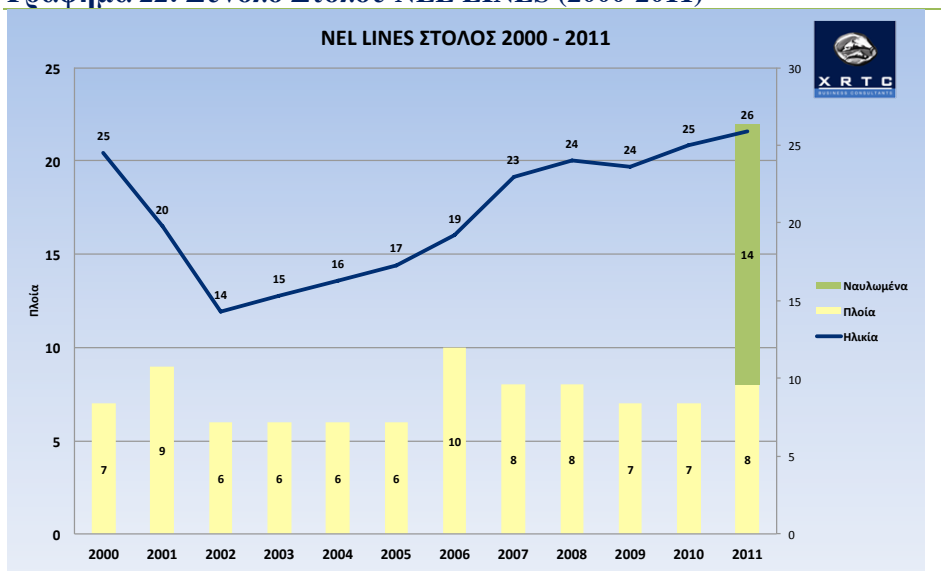
Τέλος, η αύξηση της τάξεως του 3695% που εμφανίζεται στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις δεν αποτελεί νέο δανεισμό αλλά είναι το αποτέλεσμα της ταξινόμησης υποχρεώσεων οι οποίες κατά την περασμένη χρήση είχαν μεταφερθεί στο σύνολο τους στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις σύμφωνα με το Δ.Λ.Π. 1, λόγω της μη τήρησης του Δείκτη ενοποιημένα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων προς καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα.

4.1.4. NEL LINES

Η εταιρία NEL LINES διαχειρίζεται ένα στόλο 22 πλοίων πλέον, με μέση ηλικία τα 26 έτη (Γράφημα 22). Σε συνέχεια ενός τετραετούς προγράμματος εξυγίανσης η εταιρία πλέον έχει προχωρήσει σε στρατηγικές ενδυνάμωσης της παρουσίας της στον Ελλαδικό χώρο είτε με ναύλωση ή με αγορά πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της χρήσης του 2010, αγόρασε το RED SEA II το οποίο και μετονόμασε σε PANAGIA PAROU, πούλησε το PANAGIA HOZOVIOTISSA και προχώρησε στη μίσθωση των πλοίων:

- ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΕΞΠΡΕΣ (HSC)
- ΑΛΚΥΟΝΗ (HSC)
- EUROPEAN EXPRESS (RO/PAX)
- AQUA JEWEL(RO/PAX)
- AQUA MARIA (RO/PAX)
- ΗΡΑΚΛΗΣ (RO/PAX)
- ΟΛΥΜΠΟΣ (RO/PAX)
- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ (RO/PAX)
- ΠΗΝΕΛΟΠΗ (RO/PAX)
- ARBERIA (RO/PAX)
- ΙΠΠΟΤΗΣ (RO/RO)
- COLOSSUS (RO/RO)
- ΜΥΚΟΝΟΣ (RO/RO)

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 9, η εταιρία διαχειρίζεται 22 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2011

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	1	Κυκλάδες
HSC	1	Κυκλάδες
RO-PAX	4	Β.Α. Αιγαίο
HSC	1	Β.Α. Αιγαίο
HSC	2	Σποράδες
RO-PAX	2	Αδριατική
RO-RO	3	Κυκλάδες/Δωδεκάνησα
RO-PAX	4	Ακινησία
HSC	4	Ακινησία

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 10, η εταιρία εξακολουθεί να βρίσκεται υπό πίεση για τρίτη συνεχόμενη χρονιά. Τα καθαρά αποτελέσματα και EBITDA εμφανίζουν σημαντική επιδείνωση σε σχέση με το 2009 παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 44%. Όσον αφορά την κίνηση παρουσιάζεται ιδιαίτερα βελτιωμένο το κομμάτι των φορτηγών με τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα να ακολουθούν. Η θεαματική αύξηση των φορτηγών οφείλεται κυρίως στη δρομολόγηση των νεοναυλωθέντων πλοίων σε νέες περιοχές και την ενδυνάμωση της παρουσίας της εταιρίας σε περιοχές από τις οποίες είχε αποσυρθεί στο παρελθόν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2009-2010)

	2009	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	605.183	711.488	18%
Κίνηση Αυτοκινήτων	114.356	130.746	14%
Κίνηση Φορτηγών	18.586	37.436	101%
Κύκλος Εργασιών	€ 39.379.000	€56.635.132	44%
EBITDA	-€ 4.659.000	-€27.301.142	-486%
Καθαρά Αποτελέσματα	-€ 20.321.000	-€43.365.848	-113%
Κόστος Πωληθέντων	€ 36.500.000	€77.779.654	113%
Κόστος Καυσίμων	€ 15.551.000	€31.912.374	105%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 131.004.000	€116.135.851	-11%

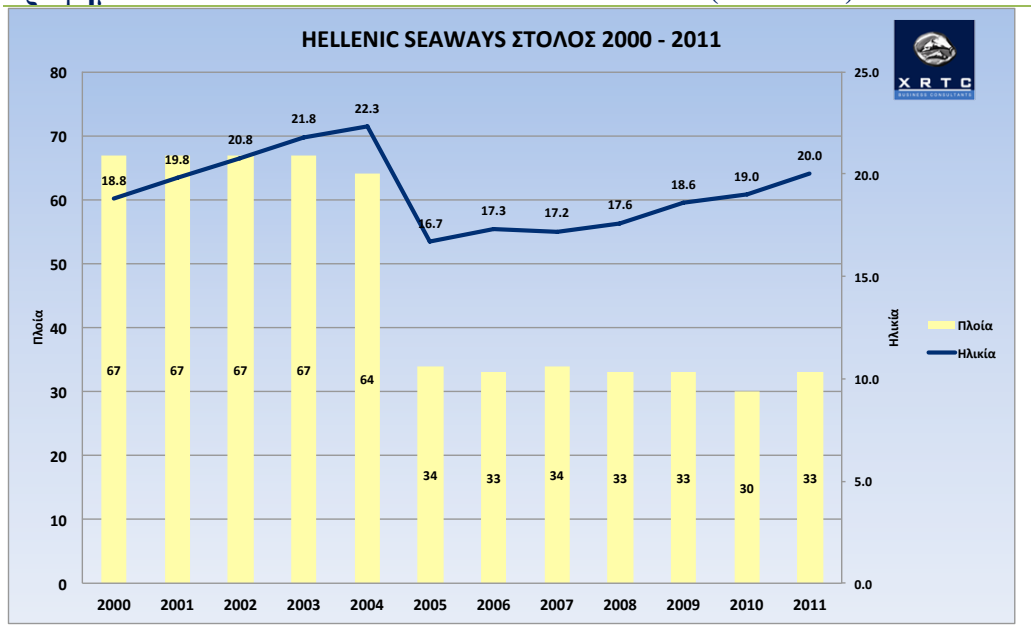
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.2. Μη Εισηγμένες Εταιρίες

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρίες. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 23 σήμερα διαχειρίζεται 33 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου) τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Από αυτά 11 είναι ταχύπλοα (HSC), 8 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 11 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) με την μετατροπή του RO/RO HELLENIC VOYAGER σε RO/PAX NISSOS RODOS και 3 είναι οχηματαγωγά (RO-RO).

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 11, η εταιρία δραστηριοποιείται στις περιοχές των Κυκλάδων, του Αργοσαρωνικού, των Σποράδων, του Βορείου Αιγαίου, των Δωδεκανήσων και της Κρήτης. Επίσης δραστηριοποιείται και στην περιοχή της Αδριατικής με πλοία τύπου RO-RO, εστιάζοντας στο κομμάτι της ζήτησης φορτηγών και οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2011

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή		Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ		HSC	5	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ		HSC	4	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΣΠΟΡΑΔΕΣ		HSC	2	ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	2	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ		HYDROFOILS	5	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
RO-PAX	2	ΝΑΥΛΩΣΗ		HYDROFOILS	3	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		RO-RO	2	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
				RO-RO	1	ΑΚΙΝΗΣΙΑ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζει την ίδια εικόνα σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρίες με σημαντική μείωση της κίνησης επιβατών (-17%), αυτοκινήτων (-20%) και φορτηγών (-23%) η οποία έχει επιφέρει μείωση του κύκλου εργασιών κατά (-14%) σε σχέση με τη χρήση του 2009 (Πίνακας 12). Η

μείωση των εσόδων σε συνδιασμό με την αύξηση των λειτουργικών εξόδων και του κόστους καύσιμων κατά 5% και 17% αντίστοιχα οδήγησαν στην υποχώρηση των αποτελεσμάτων χρήσης κατά -311% σε σχέση με το 2009.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2007-2008)

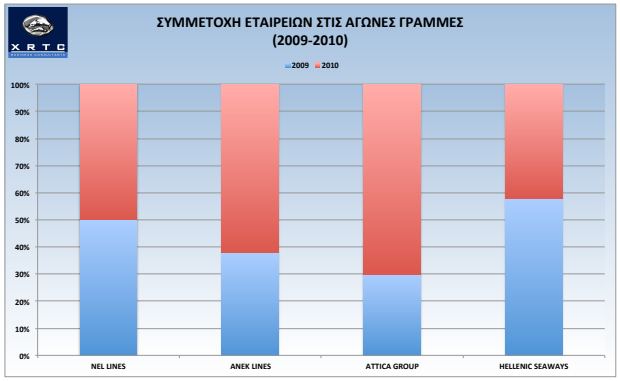
	2009	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	4.726.192	3.911.889	-17%
Κίνηση Αυτοκινήτων	524.081	419.337	-20%
Κίνηση Φορτηγών	92.223	71.427	-23%
Κύκλος Εργασιών	€ 178.335.000	€153.394.000	-14%
EBITDA	€ 31.500.000	-€1.195.000	-104%
Καθαρά Αποτελέσματα	€ 13.042.000	-€27.515.000	-311%
Κόστος Πωληθέντων	€ 142.519.000	€149.149.000	5%
Κόστος Καυσίμων	€ 49.645.000	€57.889.000	17%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€ 129.542.000	€114.833.000	-11%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

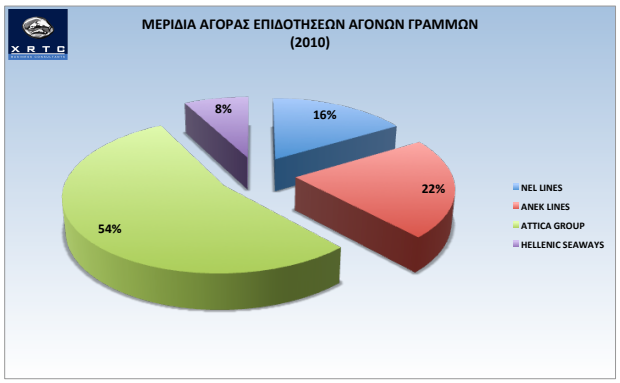
5. ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Δυστυχώς η εικόνα των άγονων γραμμών δεν παρουσιάζει σημάδια βελτίωσης με κυριότερη αιτία την έλλειψη σταθερού πολιτικού προσανατολισμού και σχεδιασμού. Το κράτος συνεχίζει τις προσπάθειές του για ενίσχυση των νησιωτικών περιοχών χωρίς όμως να λείπουν βασικά προβλήματα σύνδεσης τα οποία προέρχονται από τις σημαντικές καθυστερήσεις πληρωμών. Η έλλειψη κρατικών πόρων λόγω της δύσκολης οικονομικής κατάστασης που βρίσκεται η χώρα μας οδηγεί σε κίνδυνο την εξυπηρέτηση των νησιωτικών γραμμών για την χειμερινή περίοδο. Βεβαίως πέραν των δυσκολιών που αντιμετωπίζει η Ελληνική οικονομία παραμένουν τα άνισα προβλήματα στον καταμερισμό των επιδοτήσεων αν μέσο μεταφοράς και αυτό παρουσιάζεται στον κρατικό προϋπολογισμό. Συνοπτικά θα μπορούσαμε να τονίσουμε ότι ο Έλληνας φορολογούμενος επιβαρύνεται το ελάχιστο από τις επιδοτήσεις για την ελληνική ακτοπλοΐα σε σύγκριση με τις κρατικές επιδοτήσεις σε αεροπορικές ή χερσαίες γραμμές

Γράφημα 24: Εγγεγραμμένες Πιστώσεις Επιδοτήσεων Ακτοπλοΐας



(α)



(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες ώθησαν τις μεγάλες εταιρίες του κλάδου μα συμμετάσχουν στους διαγωνισμούς για την ανάθεση επιδοτούμενων γραμμών. Οι εταιρίες ATTICA GROUP, ANEK LINES, HELLENIC SEAWAYS και NEL LINES τα τελευταία τρία χρόνια όλο και αυξάνουν τον ανταγωνισμό τους στους διαγωνισμούς με την προσφορά σύγχρονων πλοίων. Όπως εμφανίζεται στο Γράφημα 24 οι εταιρίες αυτές κατέχουν σημαντικό μερίδιο το οποίο υπολογίζεται περίπου στα €100 εκατομμύρια για το 2010 με την ATTICA GROUP να

έχει κάνει σημαντικό άνοιγμα προς αυτήν την αγορά. Το ύψος μάλιστα των επιδοτήσεων για τις τέσσερις αυτές εταιρίες είναι αυξημένο κατά 55% περίπου σε σχέση με το 2009. Παρά το γεγονός ότι οι συνολικές επιδοτήσεις είναι ασφαλώς πιο μεγάλες από την προηγούμενη πενταετία πρέπει να τονισθεί ότι η εξυπηρέτηση των γραμμών κατά τους χειμερινούς μήνες παραμένει ιδιαιτέρως ζημιογόνα και είναι πιθανόν πολλές εταιρίες να σταματήσουν να αναλαμβάνουν το δύσκολο αυτό έργο υπό τις παρούσες δυσμενείς συνθήκες.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η επικρατούσα κατάσταση στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κρίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη με τους ακτοπλόους να αντιμετωπίζουν σειρά διλημμάτων τα οποία σχετίζονται με τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεών τους αλλά και την Ελληνική πολιτεία να είναι εξίσου προβληματισμένη καθώς η ακτοπλοΐα διαδραματίζει έναν ιδιαίτερα σημαντικό, κοινωνικό και αναπτυξιακό ρόλο για τη νησιωτική Ελλάδα. Η δημοσίευση των μεγαλύτερων ζημιών της ιστορίας της συγκεκριμένης αγοράς αποτελεί μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την αναθεώρηση του μοντέλου λειτουργίας τόσο των ίδιων των εταιριών όσο και του κράτους που είναι και το άμεσα αρμόδιο για την εξασφάλιση του πλαισίου που θα διασφαλίζει την ομαλή και συνεχή επικοινωνία της νησιωτικής Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα.

Το κράτος καλείται να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων, να δημιουργήσει τις συνθήκες αυτές που θα διασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία του κλάδου και να γίνει ο πραγματικός αρωγός στην προσπάθεια επιβίωσης που γίνεται από το σύνολο των εταιριών. Ο κύριος στόχος ήταν και παραμένει η μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Η κατάργηση σειράς κρατήσεων υπέρ τρίτων οι οποίες επιβάρυναν τα εισιτήρια σε ποσοστό άνω του 20% είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση που καταλογίζεται στις επιτυχίες της παρελθούσας πολιτικής ηγεσίας της Ελληνικής ναυτιλίας. Εκεί που χρειάζεται ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια είναι στον τομέα των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας όπου πρέπει να ληφθούν καινοτόμες αποφάσεις. Οι καθυστερήσεις στις πληρωμές στραγγαλίζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ρευστότητα των εταιριών οι οποίες αναγκάζονται να μην εκτελούν έστω και προσωρινά δρομολόγια. Η ιδέα του μεταφορικού ισοδύναμου η οποία εδώ και αρκετό καιρό αναφέρεται, είναι μια προσπάθεια θετική η οποία όμως χρειάζεται περισσότερη επεξεργασία για να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των νησιωτών. Δυστυχώς ακόμα και σήμερα η βιωσιμότητα των κατοίκων αυτών στηρίζεται σε ημίμετρα τα οποία δεν είναι ικανά να εξασφαλίσουν κάποιους ικανοποιητικούς ρυθμούς ανάπτυξης και ευημερίας. Είναι απολύτως αναγκαίο ο ρυθμιστής της αγοράς να περάσει από την θεωρία στην πράξη.

Από τεχνοκρατικής επίσης πλευράς συνεχίζουμε να υποστηρίζουμε την άποψη ότι η κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ή απλά του Υπουργείου Ελληνικής Ναυτιλίας έχει δημιουργήσει στρεβλώσεις στη λειτουργία του ακτοπλοϊκού συστήματος. Το παραδοσιακό μοντέλο άσκησης της κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν ένας καθετοποιημένος οργανισμός με συγκεκριμένες δραστηριότητες και καταστατικό πλαίσιο. Η πολυδιάσπασή του οδήγησε σε διευρυμένες γενικές γραμματείες χωρίς σημεία συνοχής που θέτουν σε κίνδυνο την εξάσκηση μίας ξεκάθαρης πολιτικής στο χώρο της ακτοπλοΐας. Πιστεύουμε ότι έχουν ωριμάσει οι συνθήκες για την αναθεώρηση του ισχύοντος μοντέλου διοίκησης και τη δημιουργία ενός νέου πιο αποτελεσματικού, στηριζόμενοι στα θετικά των δοκιμασμένων επί δεκαετιών λύσεων.

Οι εταιρίες θα πρέπει να μπουν σε μια σοβαρή αξιολόγηση των εσωτερικών τους διαδικασιών ώστε να εξασφαλίσουν αποδοτικότερες λειτουργίες και να επιτευχθεί ένα υψηλότερο επίπεδο ανταγωνιστικότητας. Επίσης σημαντική είναι η πιο ψύχραιμη αξιολόγηση του ανταγωνισμού. Οι εξοντωτικές επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές των τελευταίων ετών το μόνο που κατάφεραν ήταν η δραματική μείωση του μέσου εσόδου ανά Μονάδα Μεταφορικού Μέσου που συντέλεσε στα αρνητικά επίπεδα EBITDA. Η εμμονή μας με τον συγκεκριμένο δείκτη δεν είναι τυχαία καθώς αποτελεί πεποίθησή μας ότι ένας αρκετά θετικός δείκτης EBITDA είναι ο εγγυητής βιώσιμων λύσεων στον κλάδο. Ο ανταγωνισμός είναι προφανώς κάτι καλό, προσφέροντας οφέλη στον τελικό χρήστη, αρκεί να είναι υγιής και να εγγυάται τη βιωσιμότητα της αγοράς. Η κατάσταση που περιήλθε η ακτοπλοΐα την τετραετία 2006 -2010 ήταν εσφαλμένη και οδήγησε τις εταιρίες στο να επικεντρώνουν την προσοχή τους στα μερίδια αγοράς σαν να περίμεναν συνεχιζόμενη αλματώδη αύξηση της ζήτησης. Αντιθέτως η αγορά συρρικνώθηκε λόγω της οικονομικής κρίσης, παγκόσμιας, ευρωπαϊκής και εγχώριας και οι στρατηγικές αύξησης των μεριδίων αγοράς αποτέλεσαν νάρκες στα χέρια αυτών που τις επιζητούσαν.

Πέραν όμως αυτών των ίδιων των εταιριών πρέπει να αποδοθούν ευθύνες έστω και ετεροχρονισμένα στους κρατικούς παράγοντες που επέβαλαν έναν αθέμιτο ανταγωνισμό γιατί απλά δεν μπόρεσαν ποτέ να συνειδητοποιήσουν την ανταγωνιστική φύση της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς την οποία και αντιμετώπισαν σαν

ένα καρτέλ που ποτέ όμως δεν υπήρξε. Τα αποτελέσματα είναι εμφανή αφού αφενός οδήγησαν τον κλάδο σε συνδικαλιστική διάλυση αφετέρου τον έφεραν σε πλήρη οικονομικά αδιέξοδα.

Εξετάζοντας επισταμένως τις εταιρείες, οι πρόσφατες κινήσεις, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η ακύρωση της συμφωνίας μεταξύ ANEK LINES και MINOAN LINES για την εξαγορά του πακέτου συμμετοχής στην HELLENIC SEAWAYS που κατέχει η δεύτερη από την πρώτη, είναι ενδείξεις ότι οι εταιρίες έχουν το γνώθι σαυτόν και αναπροσαρμόζουν τις στρατηγικές τους με βάση τα νέα δεδομένα χωρίς φόβους και πάθη. Η πρόσφατη επίσης συνεργασία μεταξύ ANEK LINES – ATTICA GROUP ενδυναμώνει τη θέση των δύο αυτών εταιριών καθώς θα τους επιτρέψει να εξοικονομήσουν πόρους όχι μόνο κάνοντας χρήση οικονομιών κλίμακας αλλά και μέσω συνεργιών οι οποίες θα τους επιτρέψουν να ανταποκρίνονται με μεγαλύτερη άνεση και ευελιξία στις έντονες αλλαγές της εποχιακής ζήτησης. Άλλο ένα θετικό σημείο τέτοιου είδους συνεργασιών είναι και η δυνατότητα ευκολότερης γεωγραφικής διασποράς, κάτι που είναι αναγκαίο όσο ποτέ άλλοτε. Η διασπορά βέβαια θα πρέπει να επιδιωχθεί και σε διεθνές επίπεδο και να μην περιοριστεί στον Ελληνικό χώρο ο οποίος παρουσιάζει έντονα σημάδια κόπωσης τα τελευταία χρόνια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Σχετικά νέος στόλος • Ώριμες διοικήσεις των εταιριών • Συνετή γεωγραφική διασπορά του στόλου • Ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες • Τάσεις εκλογίκευσης του ανταγωνισμού. • Επιχειρηματικό περιβάλλον με ισχυρούς κανόνες για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων	• Μειωμένη έως και μηδενική ρευστότητα • Περιορισμένη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων • Αδύναμη και διασπασμένη συνδικαλιστική εκπροσώπηση (ΕΕΑ/ΣΕΕΝ) • Αυξανόμενες ζημιές σε επίπεδο EBITDA • Τελμάτωση δημοσίων επενδύσεων προς ανάπτυξη των λιμένων • Εξαιρετικά ακριβό κόστος λειτουργίας των ακτοπλοϊκών πλοίων της χώρας λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων. • Καθυστερήσεις στην άσκηση κυβερνητικής πολιτικής για τον κλάδο λόγω συνεχιζόμενων αλλαγών στις δομές διοίκησης και υπουργείου.
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Κατακόρυφη πτώση των αξιών των πλοίων δίνει δυνατότητα ασφαλών επενδύσεων • Δρομολόγηση πλοίων σε επιδοτούμενες γραμμές. • Πιθανή μείωση του εργατικού κόστους λόγω της γενικότερης οικονομικής πορείας του τόπου. • Πιθανή συγχώνευση των εκπροσώπων του κλάδου (ΕΕΑ/ΣΕΕΝ) • Έντονες τάσεις ανάθεσης λιμενικής διαχείρισης σε εξειδικευμένους ομίλους	• Κόστος καυσίμων • Συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης σε Ελλάδα και Αδριατική • Εθνική Οικονομική Ύφεση και Διεθνής αρνητική συγκυρία • Οικονομική αδυναμία του επιβατικού κοινού • Κρίση στην τραπεζική χρηματοδότηση. • Καθυστερήσεις πληρωμών από επιδοτήσεις λόγω οικονομικής κατάστασης του κράτους • Έντονες και έκρυθμες αντιδράσεις συνδικαλιστικού κινήματος

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η τραπεζική πίστη εξακολουθεί για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά να είναι αναιμική με τις τράπεζες (ξένες και Ελληνικές) να είναι διστακτικές και σκεπτικές στο να εξυπηρετήσουν ακόμα και παραδοσιακούς τους πελάτες. Το κλίμα που διαμορφώνεται είναι βαρύ δημιουργώντας αρκετά προβλήματα στη λειτουργία των εταιριών. Η τραπεζική πίστη είναι βασικός πυλώνας για την ανάπτυξη του κλάδου και ίσως θα πρέπει να εξεταστεί η αναθεώρηση των παραδοσιακών μοντέλων αξιολόγησης των επενδύσεων που θα εξασφαλίζουν πιο ευέλικτες μορφές χρηματοροών. Όσον αφορά την άντληση κεφαλαίων από άλλες πηγές όπως αυτή του χρηματιστηρίου, η

κατάσταση ίσως να είναι και χειρότερη σε σχέση με τα παρελθόντα έτη λόγω των συνθηκών που επικρατούν στην Ελληνική κεφαλαιαγορά.

Οι προβλέψεις για τη χρονιά που διανύουμε είναι επίσης δυσοίωνες όπως και την περασμένη χρονιά. Η συρρίκνωση της υψηλής περιόδου συνεχίζεται και κατά το 2011 και ουσιαστικά η αγορά θα επανέλθει στα επίπεδα του τέλους της δεκαετίας του '90 όταν τα έσοδα από τους καλοκαιρινούς μήνες αντιστοιχούσαν στο 60-70% του ετήσιου όγκου εσόδων. Υπενθυμίζεται ότι στην χρονιά σταθμό του 2008 το αντίστοιχο ποσό ήταν 37%. Με την αγοραστική και καταναλωτική δύναμη να είναι σε πτωτική πορεία λόγω της σταδιακής μείωσης εσόδων των Ελλήνων πολιτών το «ταξιδάκι στο Αιγαίο» έγινε είδος πολυτελείας για πολλούς χρήστες οι οποίοι πλέον περιορίζουν τα συνεχή ταξίδια που έκαναν προς τα νησιά από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο. Οπωσδήποτε η πορεία του κλάδου θα επιδεινωθεί από τη συνεχιζόμενη πτώση της κίνησης προς τα νησιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και θα δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα κατά τους χειμερινούς μήνες όταν η κίνηση θα είναι ακόμη πιο περιορισμένη. Το ίδιο συμβαίνει και στην αγορά της Αδριατικής θάλασσας λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης των εισαγωγών της χώρας αλλά και της περιορισμένης έως οριακής ανάκαμψης των εξαγωγών. Η μείωση των φορτίων αποτελεί κύριο πλήγμα για την αγορά της Αδριατικής η οποία κάποτε αποτελούσε τον ισχυρό τομέα κερδοφορίας των εταιριών. Η συνεχιζόμενη αύξηση των τιμών του πετρελαίου λόγω της έντονης κερδοσκοπικής στροφής των επενδυτών προς αυτό είναι βέβαιο ότι θα επιβαρύνει τα αποτελέσματα των εταιριών.

Ο κίνδυνος περιορισμού των δρομολογίων από και προς τα Ελληνικά νησιά σε δωδεκάμηνη βάση είναι πλέον υπαρκτός και δεν αποτελεί απειλή αλλά αποτέλεσμα απλής ανάλυσης των προβλεπόμενων αρνητικών αποτελεσμάτων. Οι εταιρίες πρέπει να περιορίσουν όσο το δυνατόν τα έξοδά τους αν και ύστερα από δύο χρόνια συνεχιζόμενων περικοπών διαφαίνεται ότι υπάρχει αδιέξοδο αφού προέχει η ασφάλεια των πλόων. Μία πιθανή έξοδος για τη βιωσιμότητα των εταιριών είναι η εκμετάλλευση των πλοίων τους σε αγορές με μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη και η αντικατάσταση αυτών των πλοίων που θα φύγουν με πιο φθηνά και ανταγωνιστικά πλοία έστω κι αν είναι μεγαλύτερης ηλικίας. Ευτυχώς όμως αυτή η δυνατότητα είναι επίσης περιορισμένη αφού οι μεγάλες εταιρίες του κλάδου δεν μπόρεσαν ούτε στις καλές εποχές της παγκόσμιας οικονομίας να αδράξουν την ευκαιρία να εισέλθουν σε νέες αγορές. Βεβαίως κάτι τέτοιο δεν είναι αδύνατον να συμβεί έστω κι αν φαίνεται σκληρό.

Το κράτος θα πρέπει άμεσα να δημιουργήσει ένα ελκυστικό σχεδιασμό του δικτύου θαλασσίων μεταφορών με σκοπό να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ακτοπλόων για έστω και μερική απασχόληση των πλοίων το εννεάμηνο Σεπτεμβρίου-Μαΐου Παράλληλα θα πρέπει να στηρίξει τις εταιρίες εκσυγχρονίζοντας τις διατάξεις που αφορούν τα πληρώματα και αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των πλοίων. Είναι πολύ πιο σημαντικό να υπάρχουν τα πλοία στην χώρα και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί από το να αυξηθεί η ανεργία και να μηδενιστεί αντί να περιοριστεί το εισόδημα των Ελλήνων ναυτικών. Η διασφάλιση ειρηνικών εργασιακών σχέσεων είναι απολύτως αναγκαία για τους Έλληνες ναυτικούς όπως και για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες και ο ρυθμιστής αυτών παραμένει το κράτος. Οι περιφερειακές αυτοδιοικήσεις θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διατήρηση της σύνδεσης των λιμανιών τους με την ενδοχώρα και να σταματήσουν να διεκδικούν πιο πολύ από αυτό που τους αναλογεί. Επιβάλλεται η μετάβαση σε πιο τεχνοκρατική αντιμετώπιση των προβλημάτων με ελαχιστοποίηση των πολιτικών και εφήμερων ρυθμίσεων που έχουμε συνηθίσει εδώ και δεκαετίες.

Μπορούμε να πούμε ότι η κρισιμότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο κλάδος απαιτεί τη συντονισμένη προσπάθεια όλων των εμπλεκομένων φορέων (εταιριών, πολιτείας, τραπεζών και συνδικάτων κλπ) παραμερίζοντας τις όποιες διαφορές και επικεντρώνοντας στα σημεία που υπάρχει σύγκλιση. Είναι απαραίτητο επιτέλους για την χώρα να υπάρξει ένας κοινός στόχος και σχεδιασμός, ο οποίος θα επιτρέψει τη συνεχή λειτουργία του κλάδου με τη διατήρηση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας αλλά και θα εξασφαλίσει τη σύνδεση της Ελληνικής νησιωτικής περιφέρειας με το κέντρο δίνοντας ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Τα αποτελέσματα του 2010 και οι προβλεπόμενες ζημιές του 2011 αποδεικνύουν ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι σε κίνδυνο που αντιμετωπίζεται με στεγανή συναίνεση και μόνο.

*** ***

ΠΗΓΕΣ

- ANEK LINES (2010), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ATTICA GROUP (2010), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- MINONAN LINES (2010), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- NEL LINES (2010), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- XRTC LTD (2010), 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