Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα
(2011-2012)

«Επείγον:
Γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας»

Αύγουστος 2012

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 13

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 15

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 17

3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 17

3.2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ 20

3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 21

3.4. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 23

3.5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 23

3.6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 25

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ 28

4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 28

4.1.1. ANEK LINES *28*

4.1.2. ATTICA GROUP *29*

4.1.3. MINOAN LINES *31*

4.1.4. NEL LINES *32*

4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ 34

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS *34*

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ 36

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 39

ΠΗΓΕΣ 44

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Εξέλιξη Εταιρικών Σχημάτων (2005-2010) 16
Πίνακας 2: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα 17
Πίνακας 3: Διασπορά Στόλου ANEK LINES 2012 28
Πίνακας 4: Βασικοί Δείκτες ANEK LINES (2010-2011) 29
Πίνακας 5: Διασπορά Στόλου ATTICA GROUP 2012 30
Πίνακας 6: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2010-2011) 30
Πίνακας 7: Διασπορά Στόλου MINOAN LINES 2012 31
Πίνακας 8: Βασικοί Δείκτες MINOAN LINES (2010-2011) 32
Πίνακας 9: Διασπορά Στόλου NEL LINES 2012 33
Πίνακας 10: Βασικοί Δείκτες NEL LINES (2010-2011) 33
Πίνακας 11: Διασπορά Στόλου HELLENIC SEAWAYS 2012 34
Πίνακας 12: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2010-2011) 35
Πίνακας 13: Σεναρια Τιμής Brent και Ποσοστό Συμμετοχής στο Συνολικό Λειτουργικό Κόστος 36
Πίνακας 14: Σεναρια Τιμής Brent και Ισοτιμία €/$ 37
Πίνακας 13: Ανάλυση Περιβάλλοντος 42

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2004-2009) 8
Γράφημα 2: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών (2009) 9
Γράφημα 3: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011) 10
Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011) 11
Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011) 12
Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2012 13
Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 - 2012 14
Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2011 15
Γράφημα 9: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011) 18
Γράφημα 10: Συμμετοχή Κόστους στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011) 19
Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011) 20
Γράφημα 12: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011) 21
Γράφημα 13: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011) 21
Γράφημα 14: EBITDA ανά Εταιρία (2008-2011) 22
Γράφημα 15: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011) 23
Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011) 24
Γράφημα 17: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς με βάση το ΜΜΕ (2004-2011) 25
Γράφημα 17α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ 26
Γράφημα 17β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ 26
Γράφημα 17γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους 26
Γράφημα 17δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ 26
Γράφημα 17ε: EBITDA/ΜΜΕ 26
Γράφημα 17στ: Περιθώριο EBITDA 26
Γράφημα 18: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς και Εταιρειών (2004-2011) 27
Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2012) 28
Γράφημα 20: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2012) 29
Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2012) 31
Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2012) 32
Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2012) 34
Γράφημα 24: Κατανομή Τιμών Πετρελαίου BRENT 2011 36
Γράφημα 25: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2011 37
Γράφημα 24: Ρευστότητα Κλάδου 38
Γράφημα 25: Στρατηγικές Επιλογές Εμπλεκόμενων Φορέων 40

ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Το σύνολο του κλάδου εξακολουθεί να βρίσκεται υπό ασφυκτική οικονομική πίεση για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά.

2. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα χρεοκοπίας κάποιων εκ των βασικών παικτών της ακτοπλοΐας.

3. Η χρεοκοπημένη κατάσταση στην οποία βρίσκεται το Ελληνικό κράτος αποτελεί βασικό τροχοπέδη στις προσπάθειες επιβίωσης του κλάδου.

4. Η κα' εξακολούθηση καθυστέρηση στην πληρωμή των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών έχει φτάσει το σύστημα πέρα από τα όριά του.

5. Οι συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών σε γραμμές κλειδιά πρέπει να διευρυνθούν.

6. Το κόστος καυσίμων σε συσχέτιση με την ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου αποτελούν δύο από τους βασικούς παράγοντες λειτουργικού κόστους που θα πρέπει να παρακολουθούνται στενά.

7. Το σύνολο του ακτοπλοϊκού δικτύου χρήζει επεξεργασίας από μηδενικής βάσης με τη συμμετοχή όλων των δυνατών μεταφορικών επιλογών.

8. Στρατηγικές εξωστρέφειας με κύριο κριτήριο τη γεωγραφική διασπορά είναι αναγκαίες.

9. Μεγάλη απειλή αποτελεί ο τραπεζικός κλάδος η κατάσταση του οποίου δεν επιτρέπει την ομαλή και αναγκαία χρηματοδότηση του κλάδου.

10. Τα συνδικάτα θα πρέπει να επαναπροσδιορίσουν το ρόλο και τη στάση τους στα πλαίσια του συστήματος.

11. Ικανοποίηση φέρνει η επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας μετά από δύο και πλέον χρόνια!

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πριν πέντε χρόνια είχαμε ξεκινήσει να αναφερόμαστε στις πιθανές σκοπέλους και ξέρες με τις οποίες θα βρισκόταν αντιμέτωπη η Ελληνική ακτοπλοΐα. Η στάση μας αυτή οφειλόταν σε μία σειρά ενδείξεων που είχαν αρχίσει δειλά να κάνουν την εμφάνισή τους τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο καθώς και σε επίπεδο κλάδου.

Αφετηρία της αύξησης του επιπέδου εγρήγορσης στο οποίο εφιστούσαμε την προσοχή του ακτοπλοϊκού κλάδου αποτέλεσε η χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008 στις ΗΠΑ. Η κρίση αυτή εδώ και μία πενταετία ταλαιπωρεί την παγκόσμια οικονομία δημιουργώντας πολλαπλούς κραδασμούς σε σειρά οικονομικών δραστηριοτήτων επηρεάζοντας τη λειτουργία πολλών βιομηχανιών.

Από το 2008 μέχρι σήμερα έχουν δημιουργηθεί μία σειρά δεδομένων τα οποία έχουν συμβάλει στην παγίωση μίας νέας τάξης πραγμάτων για την παγκόσμια οικονομία που είναι επόμενο να επηρεάζουν και την Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά. Η νέα αυτή τάξη πραγμάτων έχει οδηγήσει στην αλλαγή της συμπεριφοράς σειράς παραμέτρων που επηρεάζουν τη λειτουργία του κλάδου δημιουργώντας νέα δεδομένα για τους εμπλεκόμενους φορείς· εταιρείες, πολιτεία, συνδικάτα, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Το νέο επομένως σκηνικό περιλαμβάνει σειρά παραμέτρων με τη συμπεριφορά ορισμένων να είναι γνωστή, άλλων να είναι αντικρουόμενη και άλλων παντελώς απρόβλεπτη κάτι που δυσχεραίνει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τον κλάδο.

Τα γνωστά …

Μεταξύ των παραμέτρων που αποτελούν πλέον σταθερές για την ακτοπλοΐα είναι η σταθερά αυξανόμενη ύφεση της Ελληνικής οικονομίας η οποία μπαίνει στο πέμπτο έτος. Αποτέλεσμα της ύφεσης αυτής είναι η μείωση του κατά κεφαλήν εισοδήματος κατά 30% περίπου, επηρεάζοντας αισθητά πλέον το κομμάτι της ζήτησης. Η δύνη στην οποία έχει περιέλθει η Ελληνική οικονομία σε συνδυασμό με μία σειρά άστοχων οργανωτικών κινήσεων σε επίπεδο αναδιάρθρωσης Υπουργείων, όπως ήταν η κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία αναποτελεσματικοτήτων όσον αναφορά τη διαχείριση των ανθρώπινων, οικονομικών πόρων και υποδομών. Μία τέτοια αναποτελεσματικότητα αφορά τη διαχείριση των επιδοτήσεων των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, η καθυστέρηση της καταβολής των οποίων έχει συμβάλει στη χειροτέρευση της ρευστότητας των εταιρειών.

Επίσης γνωστή είναι και η έξοδος τριών βασικών παικτών του κλάδου την τελευταία τριετία (SAOS FERRIES, KALLISTI FERRIES, AGOUDIMOS FERRIES), με κοινή αιτία την έλλειψη ανταγωνιστικότητας, μη δημιουργικής διοίκησης και περιορισμένων αντανακλαστικών σε ότι αφορά τις εξελίξεις του εξωτερικού περιβάλλοντος. Τα οικονομικά στοιχεία των υπαρχουσών εταιρειών τα τελευταία τέσσερα χρόνια δείχνουν μία ιδιαίτερα ανησυχητική εικόνα για το σύνολο του κλάδου με τα αποτελέσματα EBITDA να βρίσκονται σε αρνητικό πλέον επίπεδο την τελευταία διετία.

Ο τραπεζικός κλάδος που αποτελεί και τον βασικό πλέον αιμοδότη του συστήματος, καθώς η πρόσβαση στις χρηματαγορές όχι μόνο έχει περιοριστεί αλλά και πρακτικά έχει κλείσει, περνάει πολύ δύσκολες ώρες δυσχεραίνοντας το έργο των εταιρειών. Με τις μεγαλύτερες τράπεζες της χώρας να έχουν έλλειψη ρευστότητας και να κάνουν χρήση βοηθητικών κεφαλαίων γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι δημιουργούνται επιπλέον προβλήματα ρευστότητας για τους ακτοπλόους με τα περιθώρια πίστωσης από τους προμηθευτές να στενεύουν διαρκώς. Η έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ τον εμπλεκομένων μερών του συστήματος αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα επιτείνοντας το αδιέξοδο στο οποίο βρίσκεται ο κλάδος.

Τα αντικρουόμενα …

Προχωρώντας στην ανάλυσή μας υπάρχει μία σειρά παραμέτρων των οποίων η συμπεριφορά είναι αντικρουόμενη με αποτέλεσμα οι εκτιμήσεις για το μέγεθος και το είδος των επιπτώσεων στους παίκτες της ακτοπλοΐας να μην είναι ιδιαίτερα ευκρινείς. Μεταξύ των παραγόντων αυτών είναι η σχέση μεταξύ της συναλλαγματικής ισοτιμίας Ευρώ/Δολαρίου και της τιμής του BRENT. Τα στοιχεία δείχνουν μια θετική συσχέτιση μεταξύ των δύο αυτών συντελεστών που σημαίνει ότι μία αύξηση της τιμής του πετρελαίου BRENT ακολουθείται από μία ανατίμηση του Ευρώ σε σχέση με το Δολάριο ΗΠΑ. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι οι επιπτώσεις από τις αυξήσεις κόστους καυσίμων περιορίζονται από το ισχυρό Ευρώ σε κάποιο βαθμό ο οποίος όμως εξαρτάται και από τη δομή του λειτουργικού κόστους της κάθε εταιρείας. Μια πιθανή αντιστροφή της σχέσης αυτής θα μπορούσε δυνητικά να δημιουργήσει μεγαλύτερα και ανεξέλεγκτα προβλήματα στον κλάδο ο οποίος ήδη επιβαρύνεται κατά 50% από το κόστος καυσίμων.

Τα απρόβλεπτα …

Απρόβλεπτες παραμένουν οι πολιτικοοικονομικές εξελίξεις με αφετηρία την Ευρώπη και κατ' επέκταση τις ΗΠΑ και την Ασία (Κίνα, Ινδία, Ιαπωνία).Η κρίση χρέους που επεκτείνεται με ταχύτατους ρυθμούς στην Ευρωζώνη με την Ισπανία και την Κύπρο να αποτελούν τα νέα θύματα με την ένταξή τους στους μηχανισμούς διάσωσης και την Ιταλία να κινδυνεύει και αυτή δεν είναι γνωστό το πώς θα επηρεαστούν και σε τί βαθμό οι Εθνικές οικονομίες. Πόσο δε μάλλον η έξοδος μίας χώρας μέλους από την Ευρωζώνη. Οι ΗΠΑ από τη μεριά τους δεν έχουν ακόμα συνέλθει από την κρίση του 2008 με τα εργαλεία νομισματικής πολιτική της Ομοσπονδιακής Τράπεζας (FED) να εξαντλούνται και να μην είναι σε θέση να συμβάλει στην ενδυνάμωση της παγκόσμιας οικονομικής ανάκαμψης. Η Κίνα και η Ινδία από τη μεριά τους αν και ακόμα αναπτυσσόμενες δεν έχουν τη δυνατότητα να λάβουν πρωταγωνιστικό παγκόσμιο ρόλο ακόμα καθώς το κατά κεφαλήν τους εισόδημα υπολείπεται σημαντικά του δυτικού κόσμου και οι ρυθμοί ανάπτυξή τους παρουσιάζουν μία κόπωση αν και θετικοί. Το ομιχλώδες αυτό τοπίο είναι σε θέση να προξενήσει μία νέου τύπου χρηματοπιστωτική κρίση με απρόβλεπτες συνέπειες και για την ακτοπλοΐα.

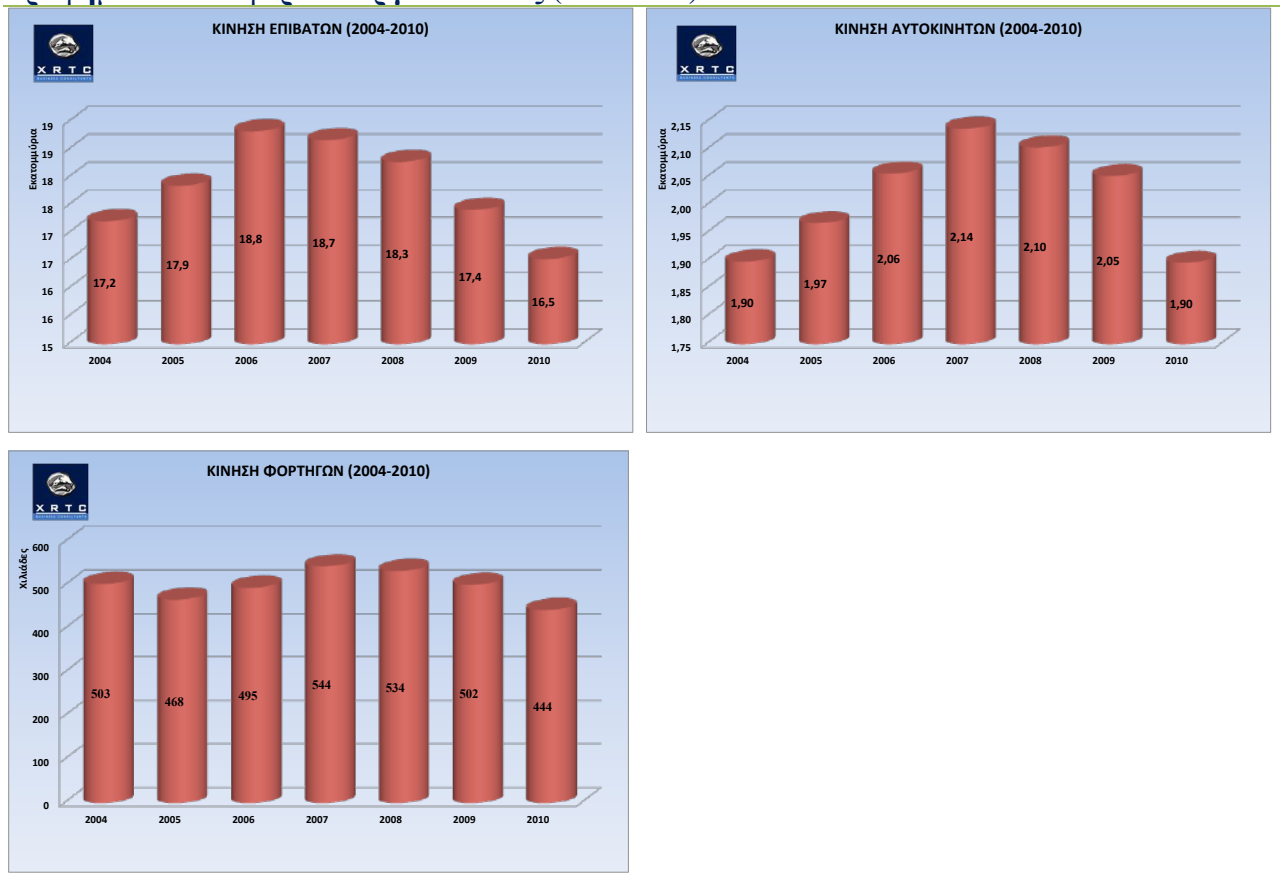
Η φετινή Μελέτη αποσκοπεί στο να δώσει μία ολοκληρωμένη εικόνα του κλάδου από το 2004 μέχρι σήμερα ώστε να γίνει πιο κατανοητό το πώς έχουμε φτάσει στη σημερινή κατάσταση. Μετά την εισαγωγή, ακολουθούν οι παρουσιάσεις της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και μετοχικών συνθέσεων (ενότητα 2), της χρηματοοικονομικής ανάλυσης του κλάδου (ενότητα 3), της κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι βασικές εταιρείες του κλάδου (ενότητα 4),της ανάλυσης των βασικών κινδύνων στους οποίους θα πρέπει να δώσει προσοχή ο κλάδος (ενότητα 5) και τέλος παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις μας για το μέλλον της αγοράς (ενότητα 6).

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

2.1. Επισκόπηση Αγοράς

Από την ανάλυση των στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) διαπιστώνουμε ότι η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά συνεχίζει την πορεία συρρίκνωσης των τελευταίων ετών 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 2010 μειώθηκαν ακόμα περισσότερο σε σχέση με το 2009, περιορίζοντας σημαντικά τα έσοδα των εταιρειών. Συγκεκριμένα η κίνηση των επιβατών έχει μειωθεί κατά -12% σε σχέση με το 2006 οπότε και καταγράφεται η μέγιστη τιμή μετά το 2004, η κίνηση των αυτοκινήτων έχει πτώση 11% σε σχέση με το 2007 (μέγιστη τιμή) και των φορτηγών έχει μειωθεί κατά -19% σε σχέση με την μέγιστη τιμή του 2007. Πρέπει να επισημανθεί ότι στις τιμές αυτές δεν περιλαμβάνονται οι κινήσεις που λαμβάνουν χώρα σε πορθμεία όπου η συνολική κίνηση κυρίως των επιβατών υπερδιπλασιάζεται.

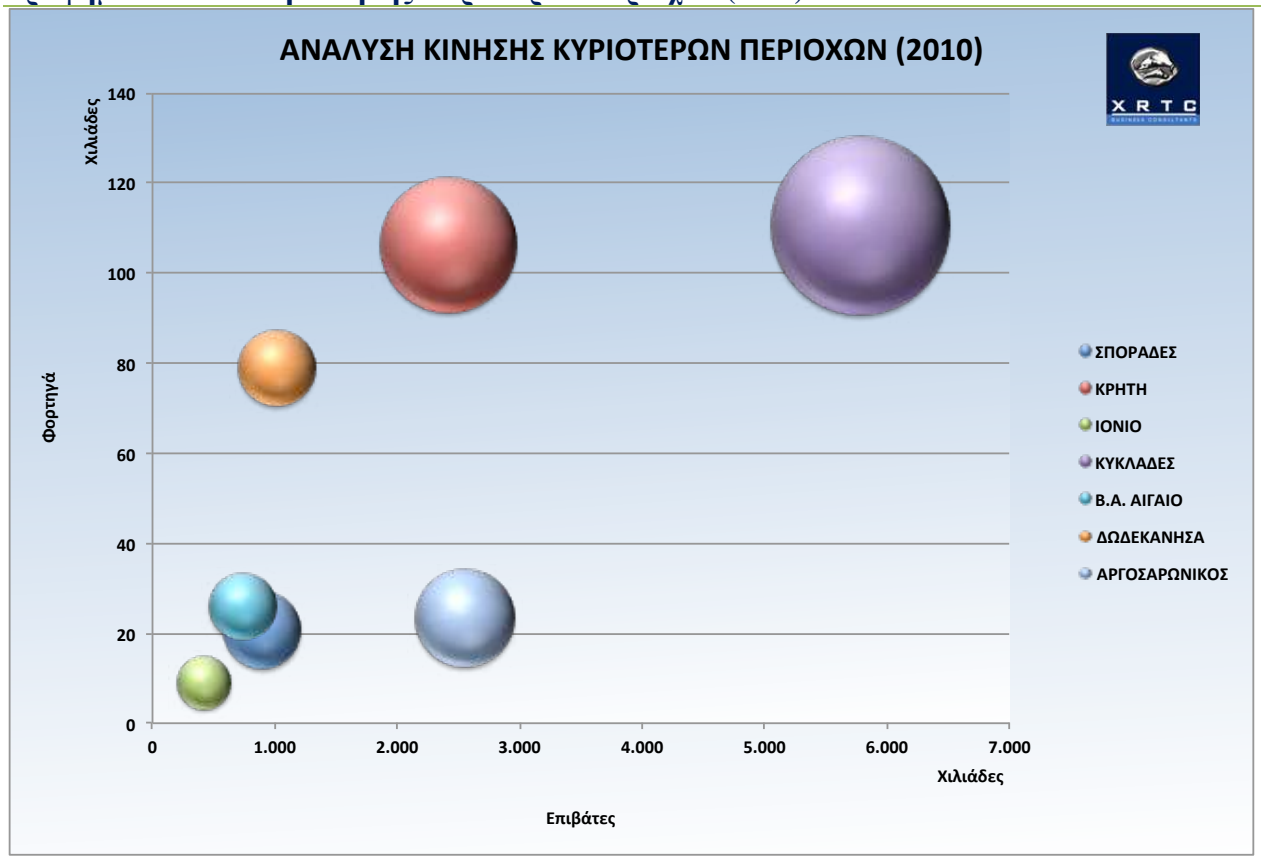
Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2004-2010)



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, των Δωδεκανήσων και του Αργοσαρωνικού 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 (2010)

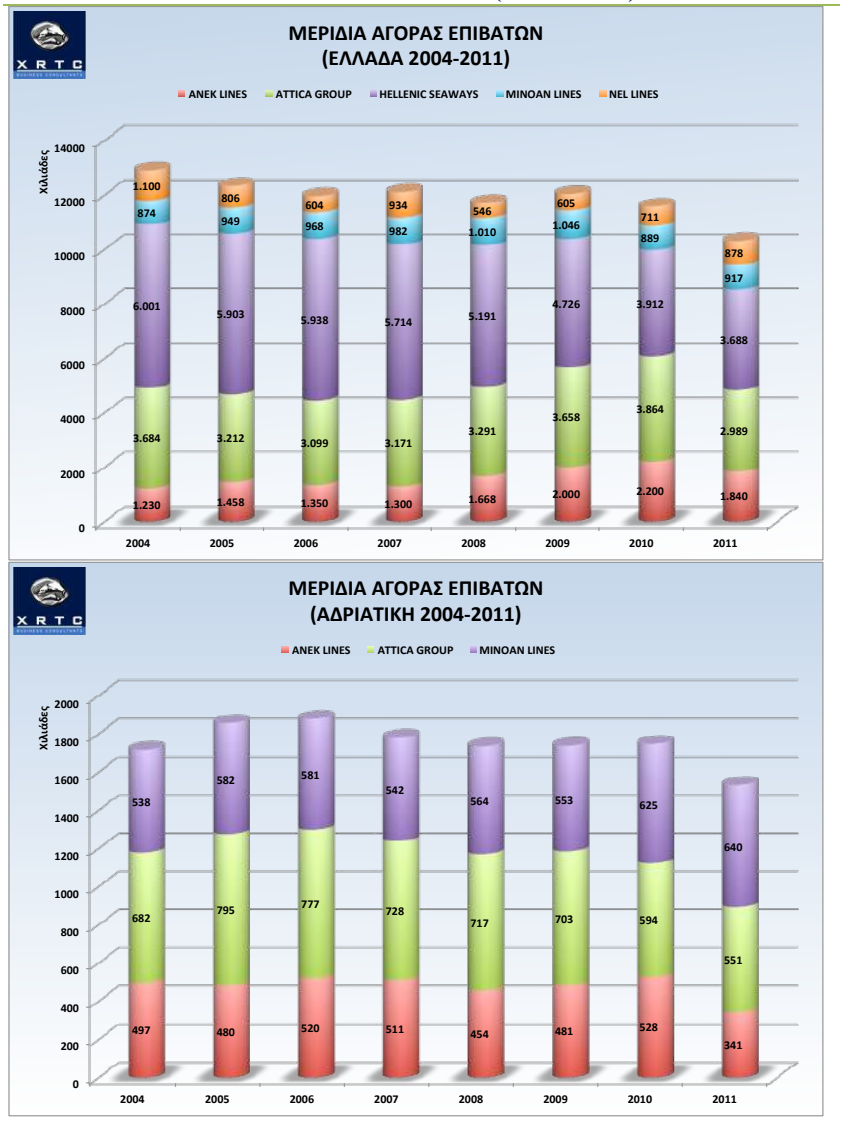


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 (2004-2011)



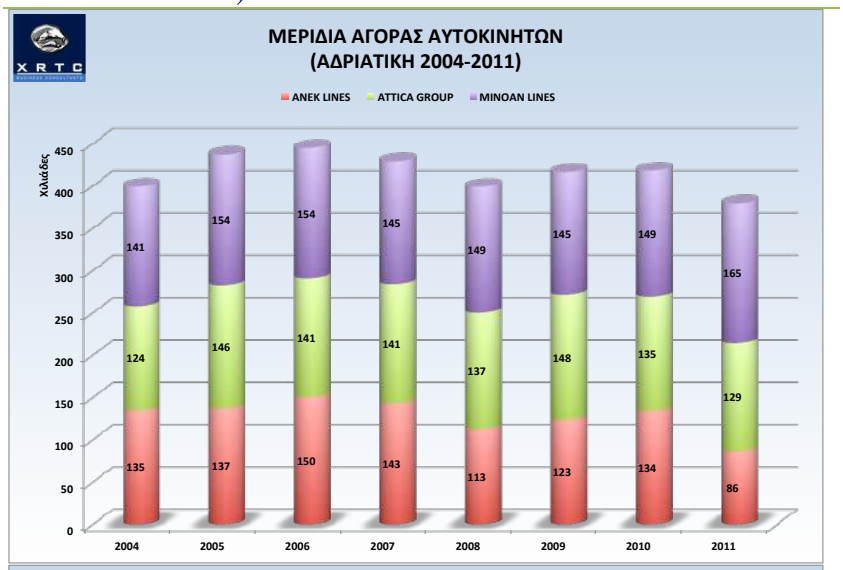
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

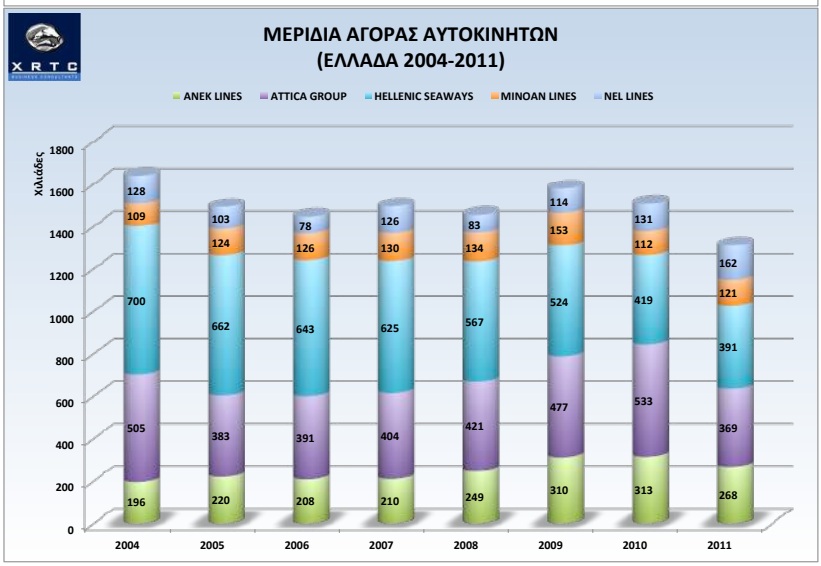
Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 3 το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζει σημαντική μείωση σε σχέση με το 2010 με την Ελληνική αγορά να συρρικνώνεται με -11% και στην Αδριατική -12%.

Στην Ελληνική αγορά μειωμένη ζήτηση εμφανίζουν η HELLENIC SEAWAYS (-6%), ANEK LINES (-16%) και ATTICA GROUP (-23%) ενώ αύξηση παρουσιάζουν η MINOAN LINES (3%) και η NEL LINES (23%).

Η εικόνα της Αδριατικής εμφανίζει τα ίδια σημάδια συρρίκνωσης με τις ANEK LINES και ATTICA GROUP να έχουν σημαντικές μειώσεις της τάξης του -35% και -7% αντίστοιχα και την MINOAN LINES να παρουσιάζει οριακή αύξηση 2%.

Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011)





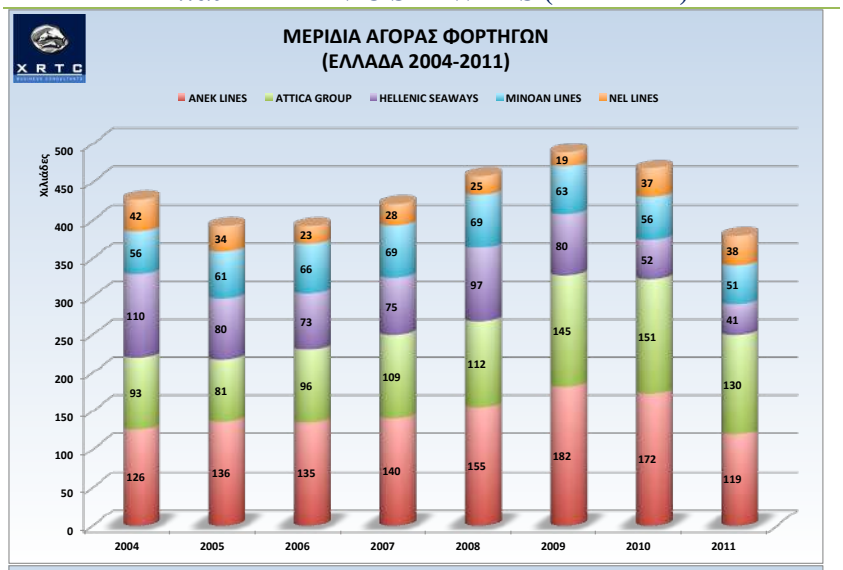
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

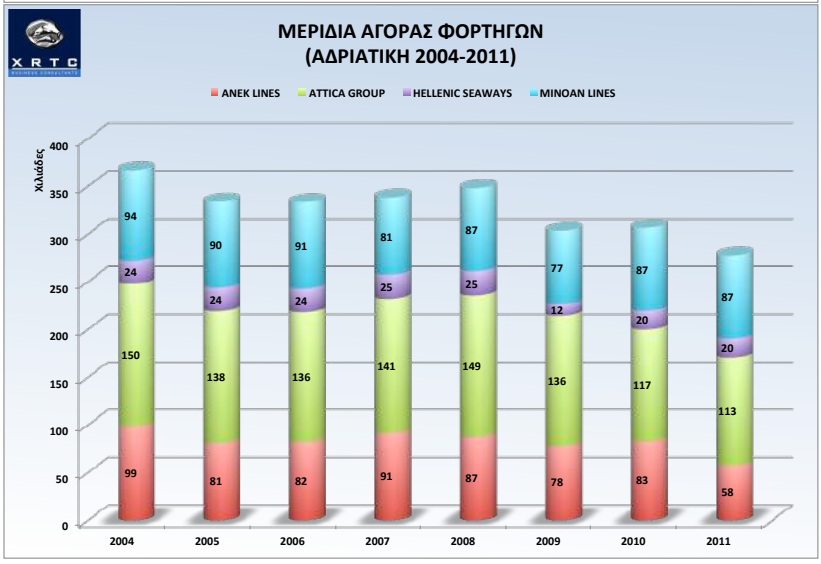
Στην περίπτωση των αυτοκινήτων εμφανής είναι και εδώ η μείωση της ζήτησης κατά -13% στην εσωτερική αγορά και στην Αδριατική -9% (Γράφημα 4).

Στην Ελληνική αγορά μειωμένη ζήτηση σε αυτοκίνητα εμφανίζουν οι ANEK LINES (-14%),HELLENIC SEAWAYS (-7%) και ATTICA GROUP (-30%) ενώ αύξηση παρουσιάζουν οι MINOAN LINES και NEL LINES, με ποσοστά 8%, 24% αντίστοιχα.

Στην Αδριατική ANEK LINES και ATTICA GROUP συνεχίζουν να αποδυναμόνονται με μειώσεις της τάξεως του -35% και -5% αντίστοιχα και τη MINOAN LINES του Ομίλου Grimaldi να επιβάλεται στην αγορά με αύξηση της τάξεως του 10%.

Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011)





Πηγή: XRTC ΕΠΕ

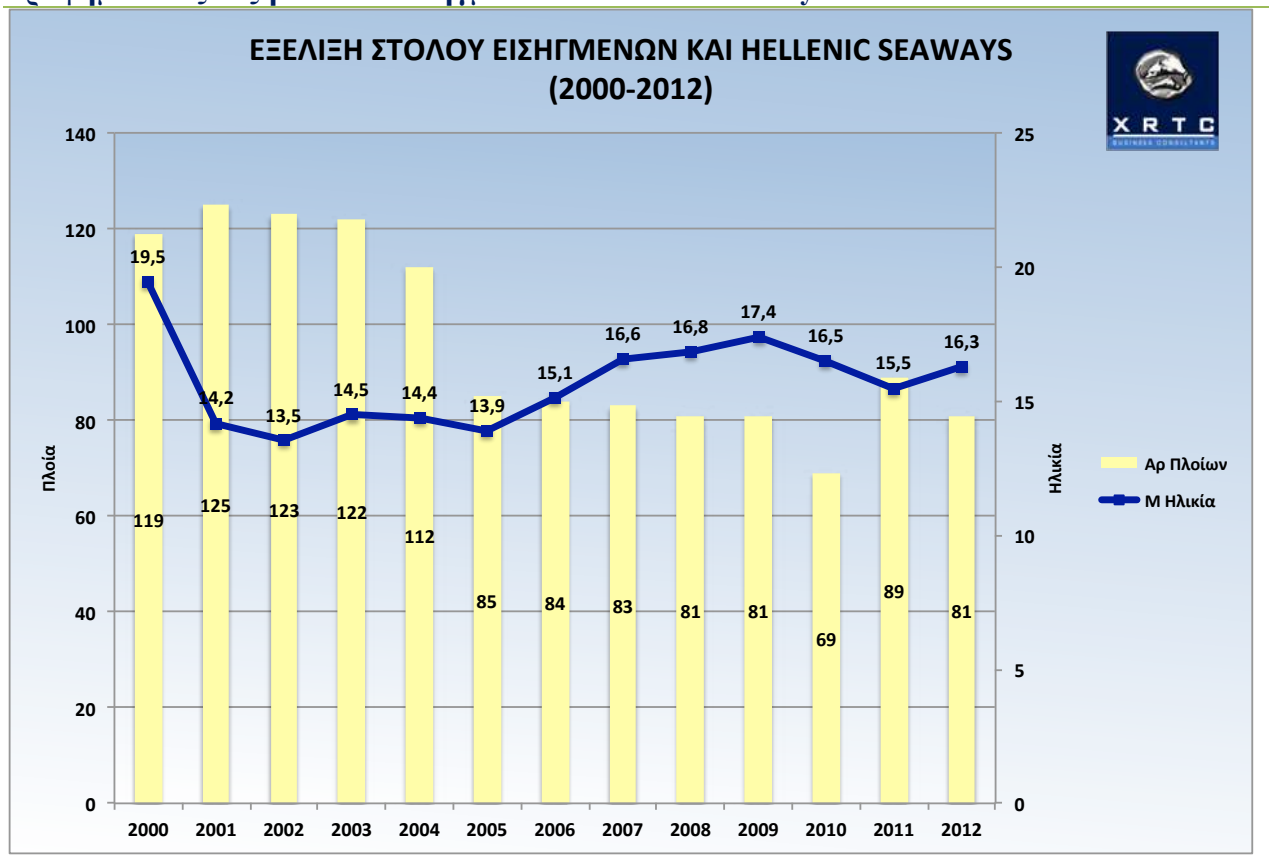
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα της κίνησης των φορτηγών. Στην Ελληνική αγορά εμφανίζεται μια σημαντική πτώση -19% σε σχέση με το 2010 όσον αφορά το σύνολο του μεταφερόμενου όγκου. Επιμέρους τα αποτελέσματα των εταιρειών εμφανίζουν σημαντικές μειώσεις με την ANEK LINESκαι τη HSW να ηγούνται με-31% και -21% αντίστοιχα, και τις ATTICA GROUP με -13% και MINOAN LINES με -9% να ακολουθούν. Η NEL LINES εμφανίζει οριακή αύξηση του μεταφερόμενου έργου κατά 1%.

Η Αδριατική συνεχίζει να εμφανίζει σημάδια κόπωσης και αυτή στο σύνολο των γραμμών δραστηριοποίησης των εταιρειών της τάξης του -10% (Γράφημα 5). Μείωση παρουσιάζουν η ANEK LINES με -30% και η ATTICA GROUP με -4%. Αντίθετα η MINOAN LINES ανακοίνωσε σταθερή ζήτηση σε σχέση με το 2010 και η HSW μικρή αύξηση του 2%.

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 οποία είναι παροδική καθώς το 2012 ο στόλος φτάνει τα 81 πλοία.

Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2012

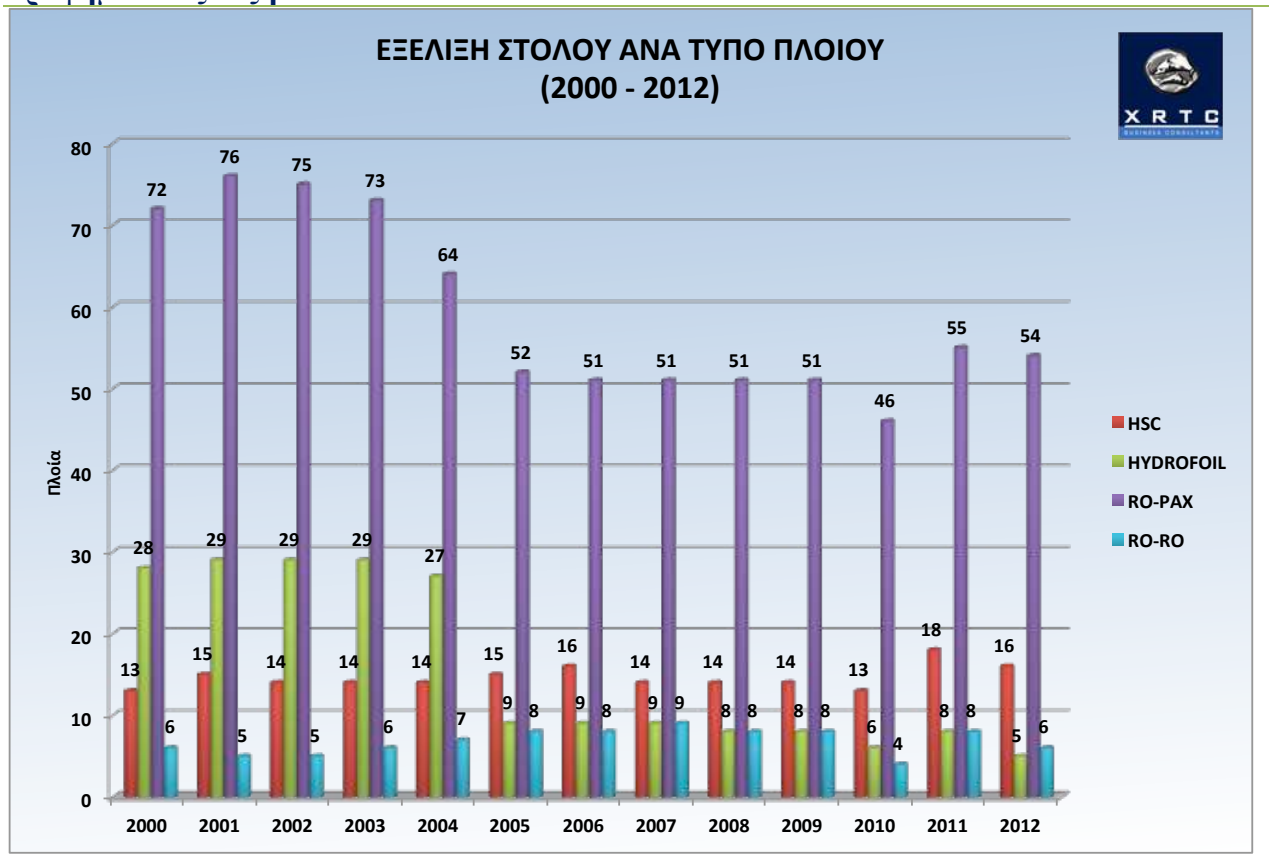


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η μείωση αυτή αντικατοπτρίζεται και στους τύπους πλοίων που επιλέγουν οι εταιρείες για τη δραστηριοποίησή τους. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 7, το 2012 είναι εμφανής η μείωση πλοίων τύπου RO-PAX, RO-RO, HYDROFOILS και HSC. Οι εταιρείες 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 – 2012

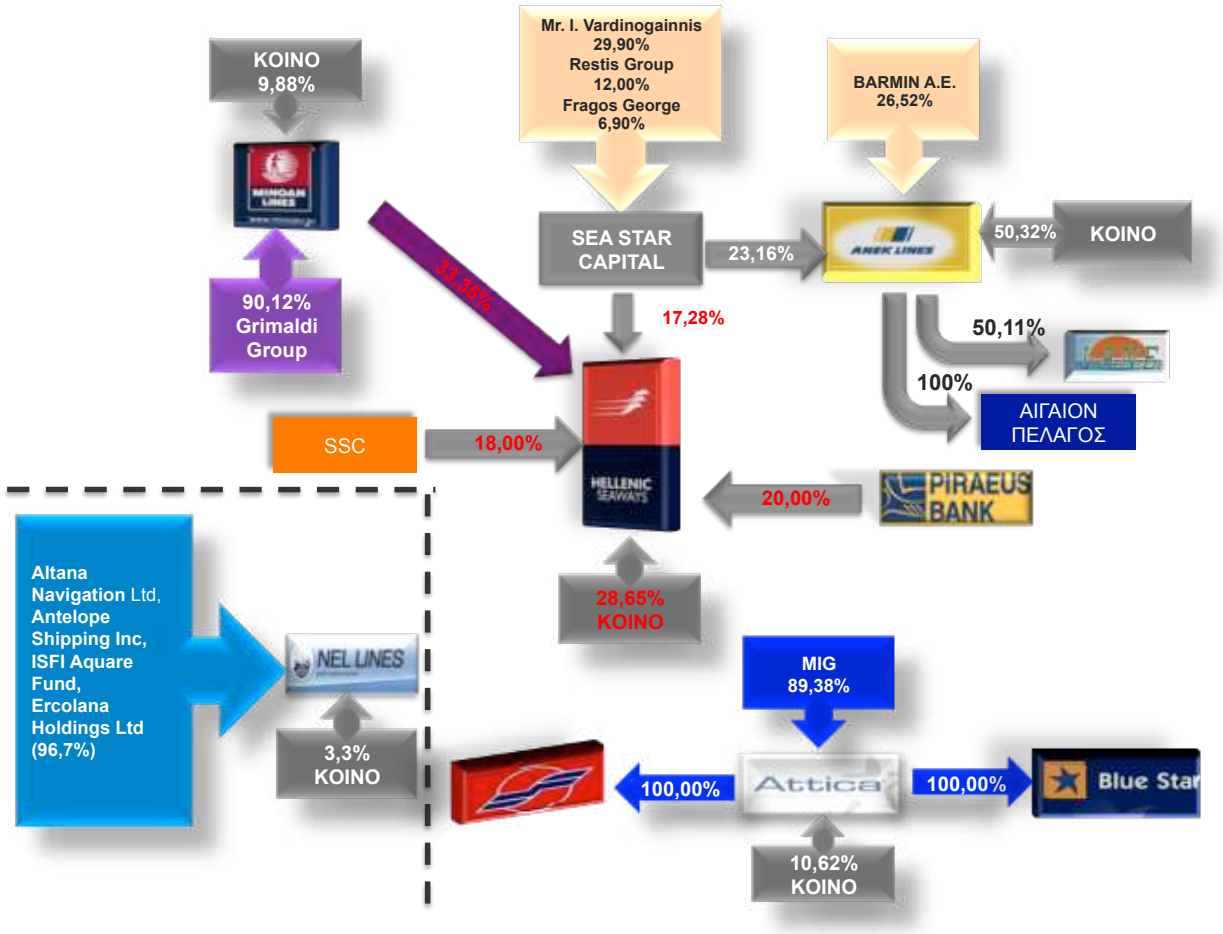


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Το τελευταίο δωδεκάμηνο δεν έχει υπάρξει κάποια εξέλιξη των μετοχικών συνθέσεων (Γράφημα 8). Η NEL LINES εξακολουθεί να είναι υπό επιτήρηση στο Χ.Α. καθώς μετά την ενεργό συμμετοχή του κ.Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ η μετοχική σύνθεση της εταιρείας έχει συγκεντρωθεί σε τέσσερα εταιρικά σχήματα που κατέχουν το 97% της εταιρείας

Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2012



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	ΣυμμετοχήATLANTICA DI NAVIGAZIONE στην ANEK LINES 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 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: 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 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: 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 Navigazione 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
11.2010	Ακύρωση συμφωνίας MINOANLINESκαι ANEKLINES για την αγορά του συνόλου της συμμετοχής της πρώτης στην HELLENIC SEAWAYS από τη δεύτερη. Πρωταγωνιστές: E. Grimaldi/Ι. Βαρδινογιάννης
02.2011	Η μετοχή της NEL LINESβρίσκεται υπό επιτήρηση λόγω συντονισμένων πρακτικών από τις εταιρείες Altana Navigation Limited, Ercolana Holdings Ltd, ISFI Square Fund Ltd και Antelope Shipping Inc.
02.2012	Συνεργασία ANEK LINES με ATTICA GROUP στις γραμμές Πειραιά – Ηράκλειο και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ancona

Πηγή: ΧRTC 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	13
ATTICA GROUP	14
MINOAN LINES	7
NEL LINES	18
HELLENIC SEAWAYS	29

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 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 εταιριών για το 2011 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:

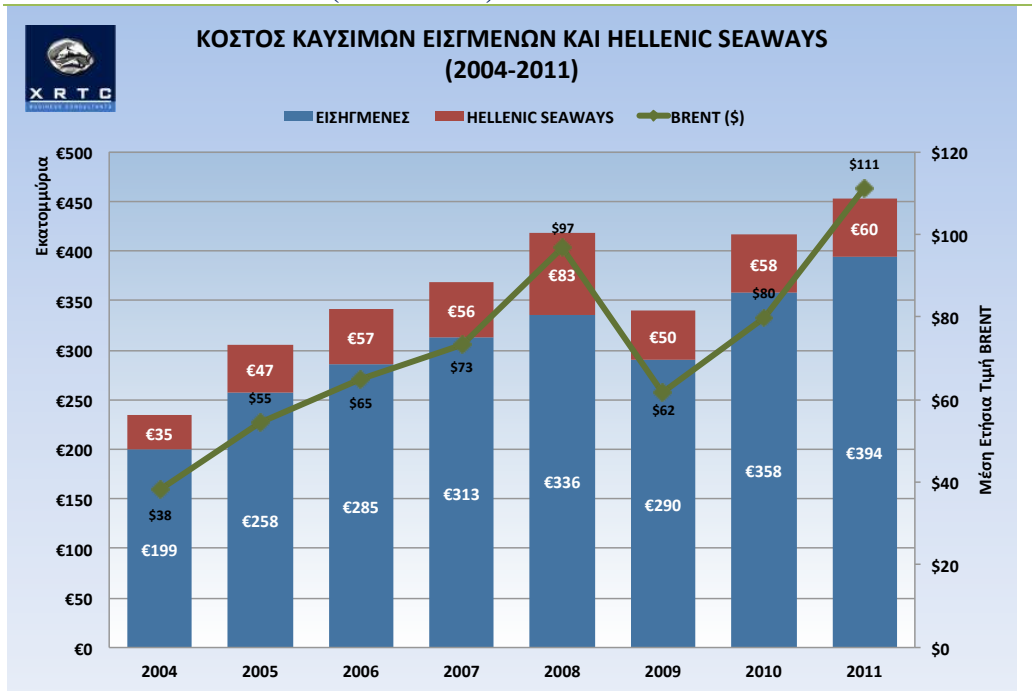
- Ανάλυση κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση

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

Το συνεχώς αυξανόμενο κόστος των καυσίμων συνεχίζει να αποτελεί την κύρια απειλή για τις εταιρείες της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Η αύξηση του BRENT κατά 40% σε σχέση με το 2010, 80% σε σχέση με το 2009 και 190% σε σχέση με το 2004 συνεχίζει να ασκεί σημαντικές πιέσεις στα αποτελέσματα των εταιρειών. 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 2011 σε απόλυτους αριθμούς σε συνδυασμό με την μέση ετήσια τιμή του βαρελιού BRENT εκφραζόμενη σε δολάρια.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011)



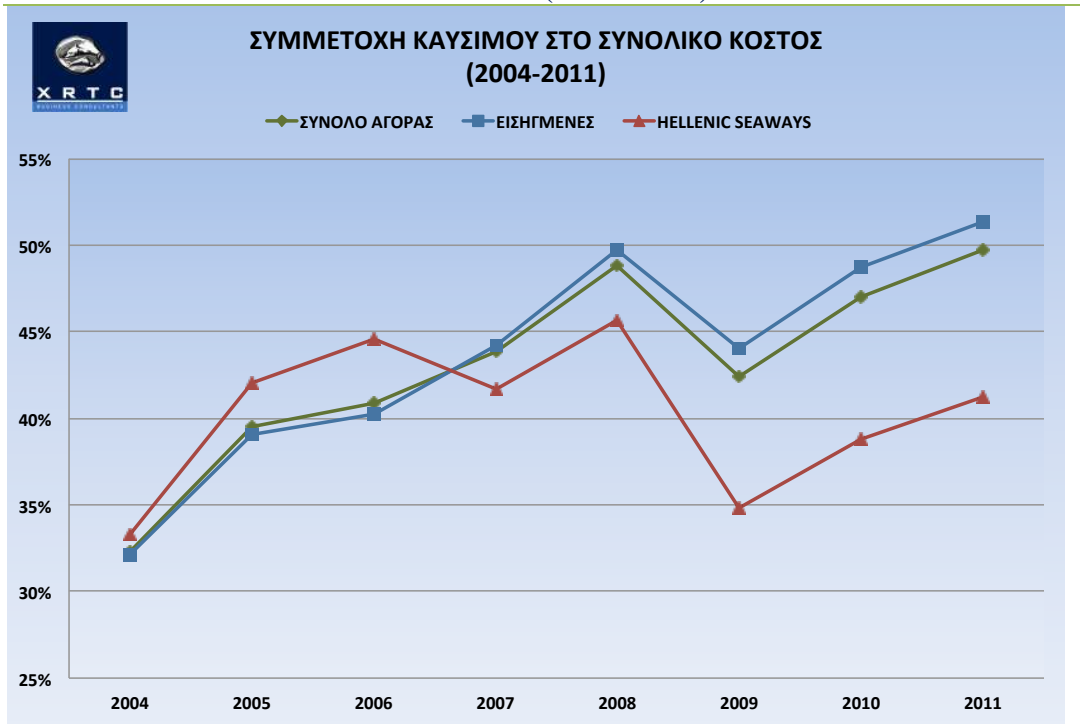
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερα αποκαλυπτικά της επιβάρυνσης των καυσίμων στο συνολικό κόστος είναι τα αποτελέσματα του Γραφήματος 10. Η συμμετοχή των καυσίμων στο σύνολο του κλάδου από 32% το 2004 έχει πλέον ξεπεράσει το 51% το 2011. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει τις εταιρείες στο να αξιολογούν και να λαμβάνουν σειρά στρατηγικών αποφάσεων σε λειτουργικό επίπεδο όπως:

- η μείωση των δρομολογίων η οποία επιτρέπει την αύξηση της πληρότητας
- η μείωση του στόλου
- η μείωση της ταχύτητας
- οι στρατηγικές συνεννόησης και συνεργασιών των ίδιων των εταιριών (ANEK LINES και ATTICA GROUP)

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 της στο 12μηνο καθώς έχει περιορίσει τον στόλο των υδροπτέρυγων (flying dolphins) και έχει θέτει σε ακινησία άλλα πλοία του στόλου ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρείας.

Γράφημα 10: Συμμετοχή Κόστους Καυσίμου στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011)

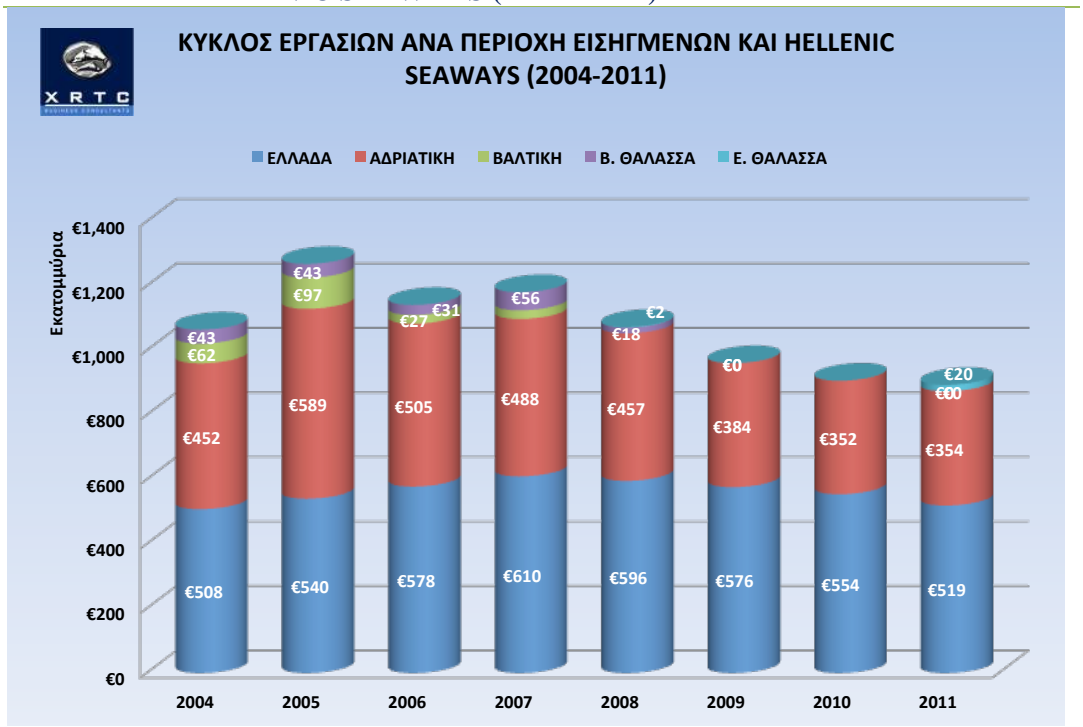


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Κύκλος Εργασιών από ναύλους

Ο κύκλος εργασιών από ναύλους για το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών συνεχίζει την καθοδική του πορεία που ξεκίνησε πρακτικά από το 2006 περιοριζόμενος πλέον κάτω από τα €900 εκατομμύρια (Γράφημα 11). Η συρρίκνωση αυτή οφείλεται τόσο στο συνεχιζόμενο περιορισμό της γεωγραφικής διασποράς που ακολουθούν τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες όσο και στη μείωση του τζίρου στις δύο κύριες περιοχές δραστηριοποίησης, Ελλάδας και Αδριατικής.

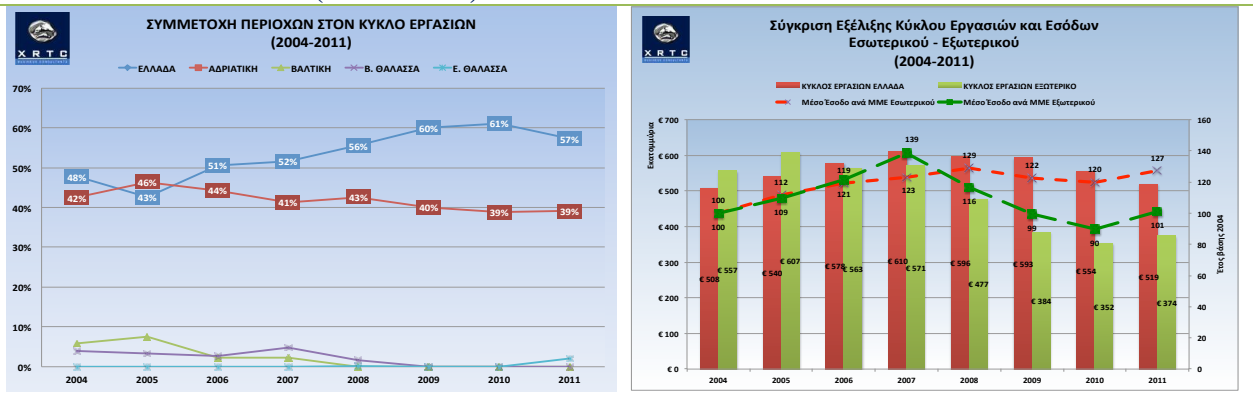
Γράφημα 11: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011)



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 έχουν μειώσει το ποσοστό των εσόδων εκτός από την περιοχή της Αδριατικής και στην Εσωτερική αγορά στο 57% από 61% ένα χρόνο πριν. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το αποτέλεσμα του γραφήματος (β) όπου το μέσο έσοδο ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) φαίνεται να έχει επανέλθει στα επίπεδα του 2004 στην περιοχή της Αδριατικής και να έχει αύξηση 27% στην Ελλάδα. Η βελτίωση αυτή βέβαια δεν είναι αρκετή από μόνη της για να αντισταθμίσει τις όποιες απώλειες προέρχονται από τις τιμές των καυσίμων και του συναλλαγματικού κινδύνου.

Γράφημα 12: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011)



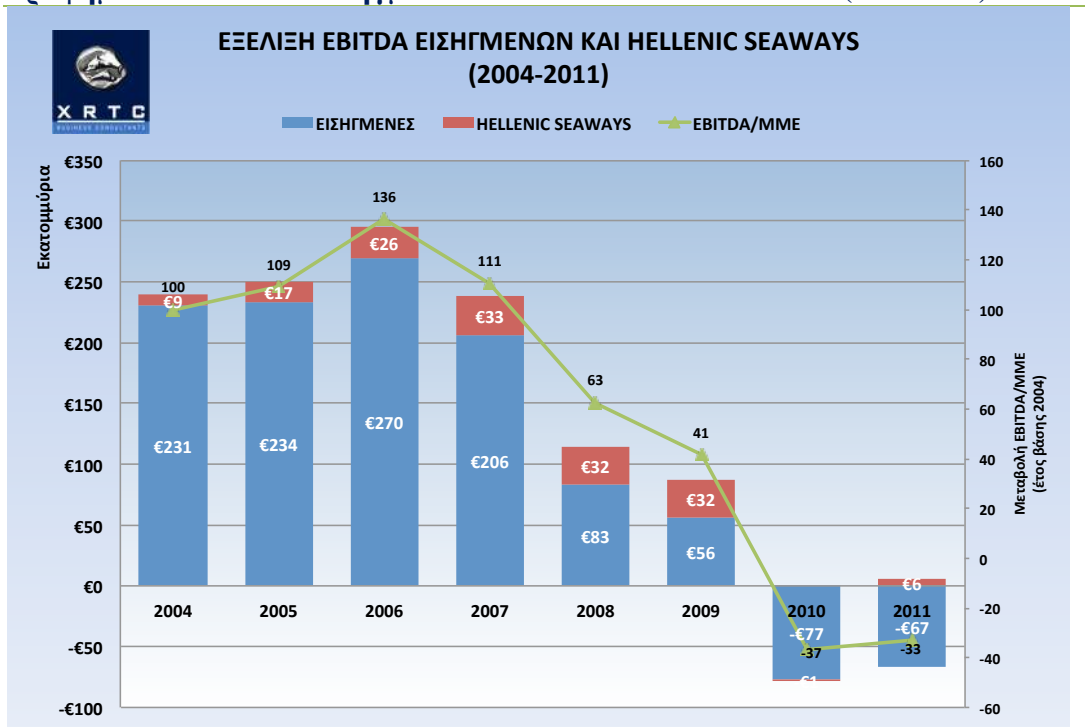
(α) (β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.3. Ανάλυση EBITDA

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) αν και βελτιωμένα κατά 22% σε σχέση με το 2010 παραμένουν όμως για το σύνολο του κλάδου σε αρνητικό έδαφος. 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.

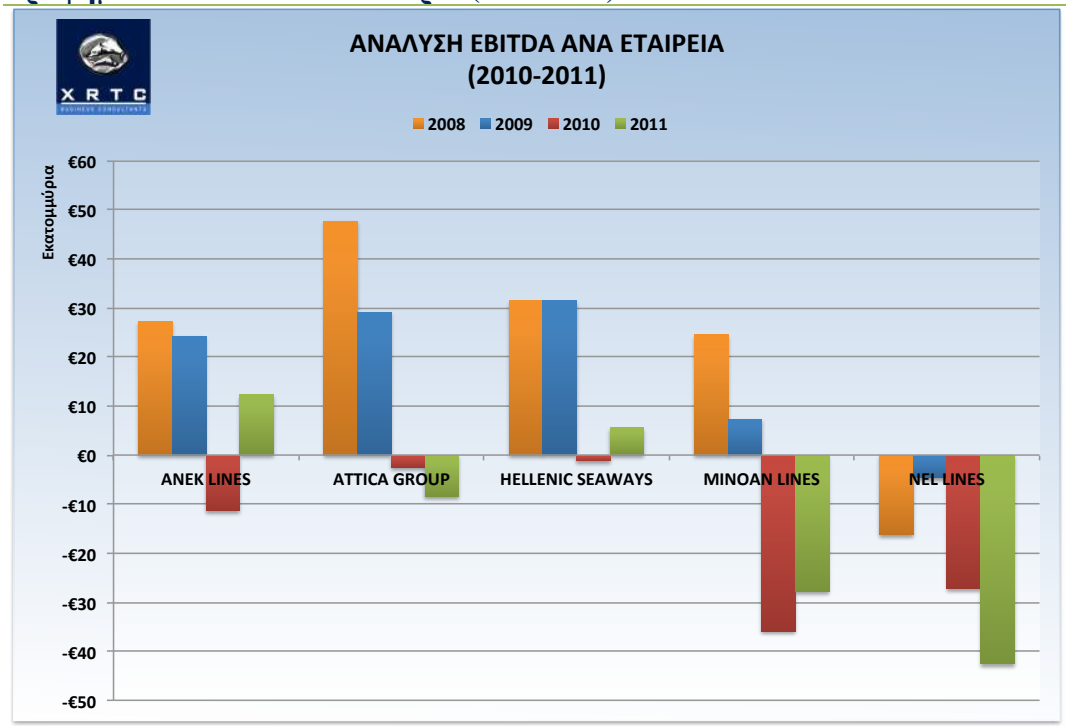
Γράφημα 13: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Με εξαίρεση την ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS οι οποίες ανακοίνωσαν θετικά αποτελέσματα EBITDA σε σχέση με το 2010 οι υπόλοιπες εταιρείες συνεχίζουν να κινούνται σε αρνητικό έδαφος με τις MINOAN LINES και ATTICA GROUP για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά και τη NEL LINES για τέταρτη (Γράφημα 14). Η χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιρειών τα οποία αναμένεται να δοκιμαστούν ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον οφείλονται σε μία σειρά παραγόντων βασικότεροι των οποίων είναι η μείωση της ζήτησης, η επιθετική τιμολογιακή πολιτική που ακολούθησαν οι εταιρείες στις γραμμές φιλέτα με προσφορές πολύ κοντά στο λειτουργικό τους κόστος τα τελευταία χρόνια και η καθυστέρηση πληρωμών από πλευράς της πολιτείας που αφορούν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών.

Γράφημα 14: EBITDAανά Εταιρία (2008-2011)

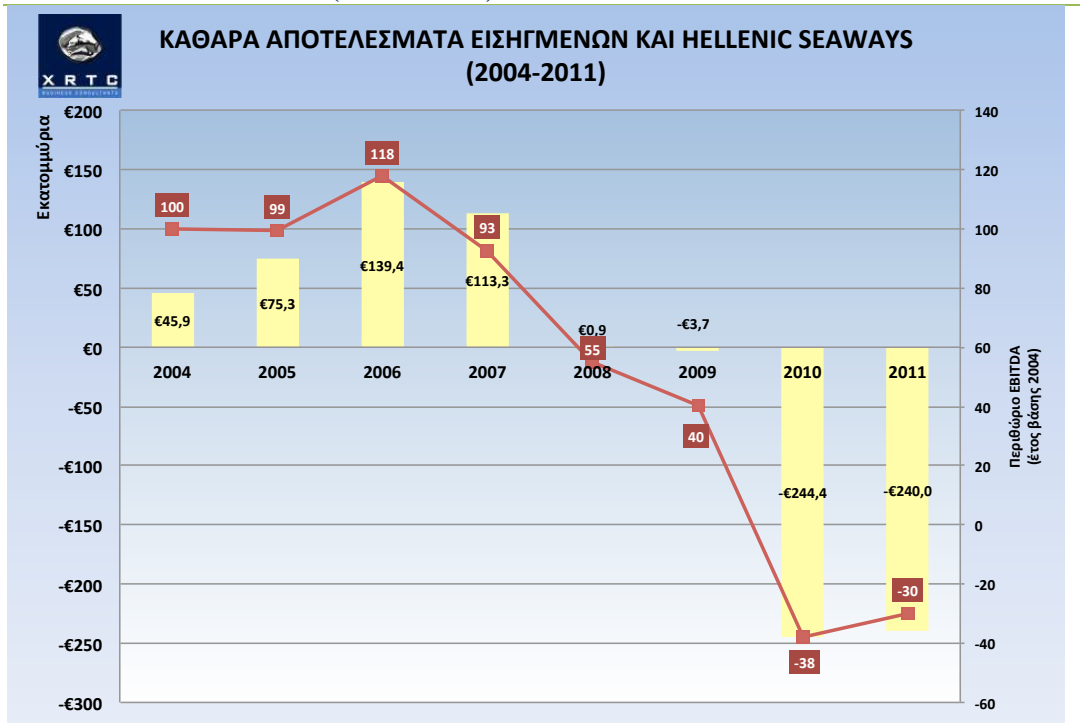


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 εταιρείες 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 συνδυασμό υψηλού κόστους καυσίμων και χαμηλών τιμών εισιτηρίων σε γραμμές με υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004 – 2011)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.5. Τραπεζικός Δανεισμός

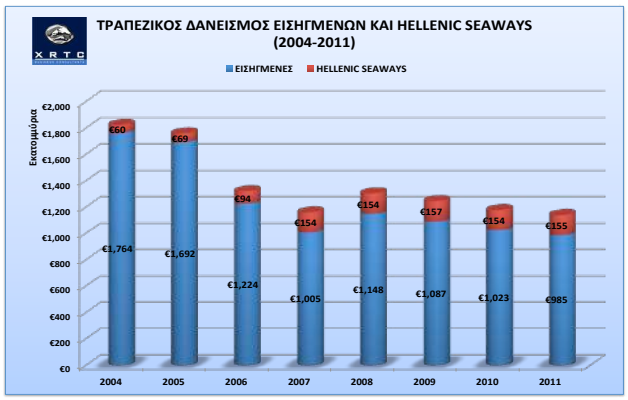
Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 16α, το 2011 οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν ελαφρώς κατά -3% σε σχέση με το 2010. Από το 2008 εμφανίζεται μια σχετική σταθεροποίηση του επιπέδου δανεισμού των εταιρειών με ελαφρά μείωση λόγω:

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

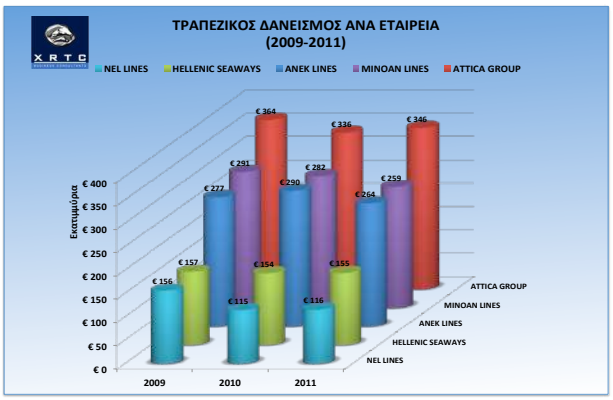
Η σταθεροποιητικές τάσεις της τραπεζικής χρηματοδότησης σε επίπεδο κλάδου την τελευταία τριετία οφείλεται στο ότι δεν υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στα δανειακά χαρτοφυλάκια των εταιρειών όπως φαίνεται στο Γράφημα 16β. Μόνο η ANEK LINES και η MINOAN LINES παρουσιάζουν μείωση των συνολικών δανειακών τους υποχρεώσεων κατά -9% και -8% αντίστοιχα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το Γράφημα 16γ όπου τα μερίδια αγοράς του

τραπεζικού δανεισμού των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς παραμένουν σχεδόν σταθερά τα τελευταία τέσσερα χρόνια με την ATTICA GROUP και MINOAN LINES να ηγούνται και τις υπόλοιπες να ακολουθούν.

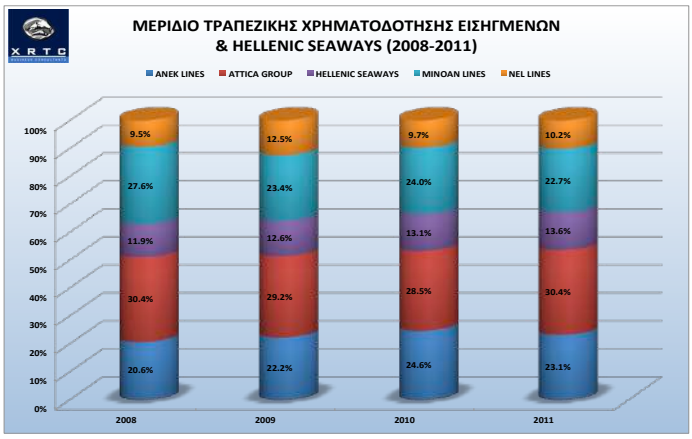
Γράφημα 16: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2004-2011)



(α)



(β)



(γ)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

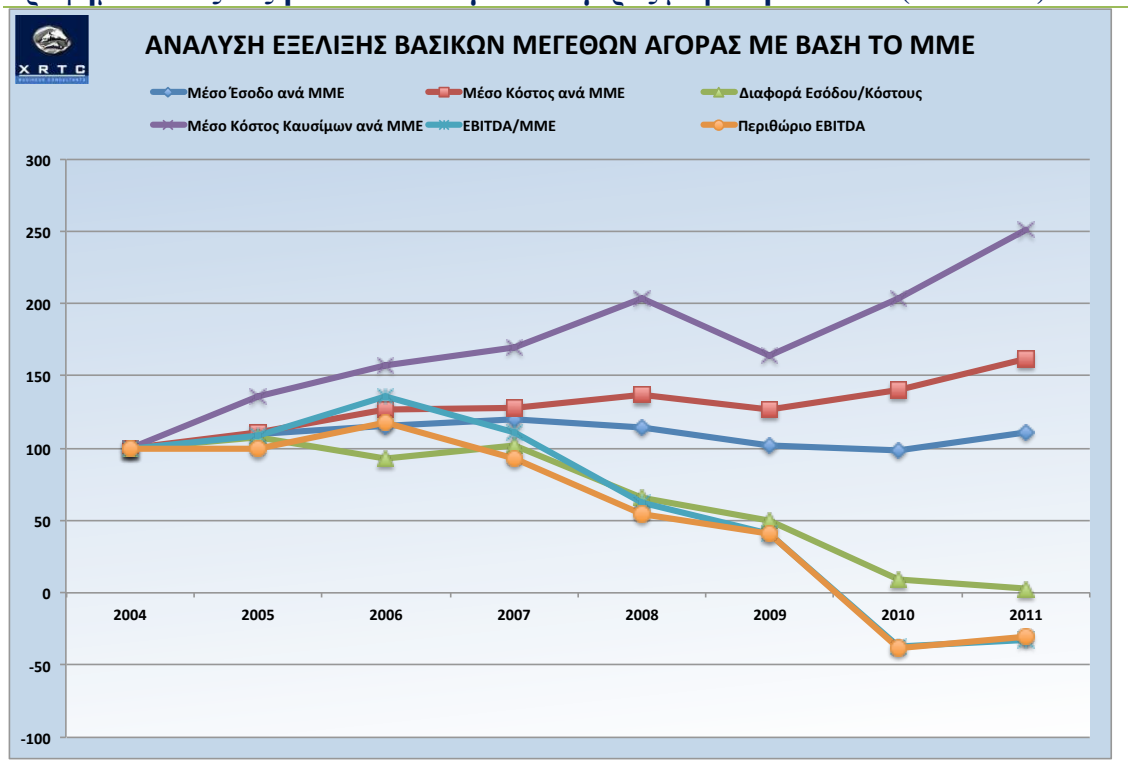
Σημαντική εξέλιξη στην τραπεζική αγορά αποτέλεσε η κεφαλαιοποίηση χρέους της ANEK και της Hellenic Seaways από την τράπεζα Πειραιώς. Αισιοδοξία προκαλεί το γεγονός ότι όλες οι τράπεζες συνεχίζουν επιμελώς τις αναγκαστικές κατασχέσεις και τη ρευστοποίηση περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών με ιδιαίτερη 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 προσδίδει μία αισιοδοξία για την πορεία του κλάδου. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι σημερινές διαπραγματεύσεις της ATTICA GROUP με τους δανειστές της.

Συνεχίζουμε να εκτιμούμε ότι 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 επιχειρηματικές κινήσεις να αποτελούν πραγματικές ευκαιρίες με όσο καλύτερη εκτίμηση του επενδυτικού ρίσκου.

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 κατά 60% σε σχέση με το 2004 το οποίο οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ που παρουσιάζεται 2,5 φορές υψηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαφορά εσόδων-εξόδων ανά ΜΜΕ να είναι μηδενική και το περιθώριο EBITDA ανά ΜΜΕ να είναι σε αρνητικό επίπεδο την τελευταία διετία, δηλώνοντας ουσιαστικά την αδυναμία πλέον των εταιρειών 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 (2004-2011)

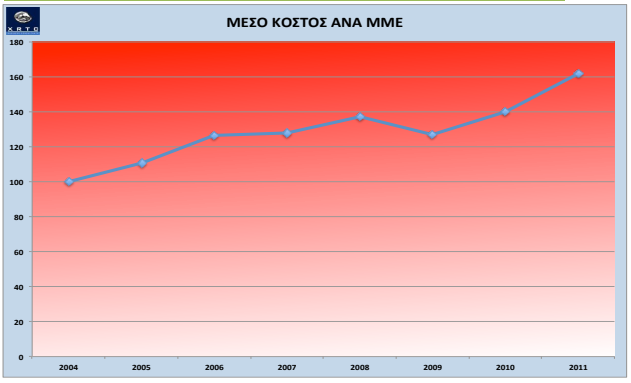


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ

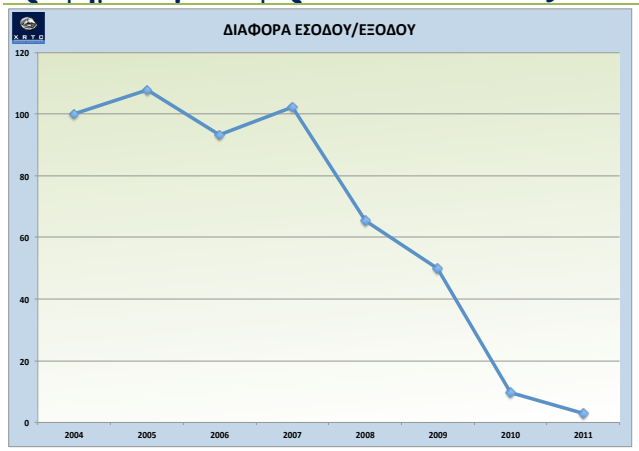
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ



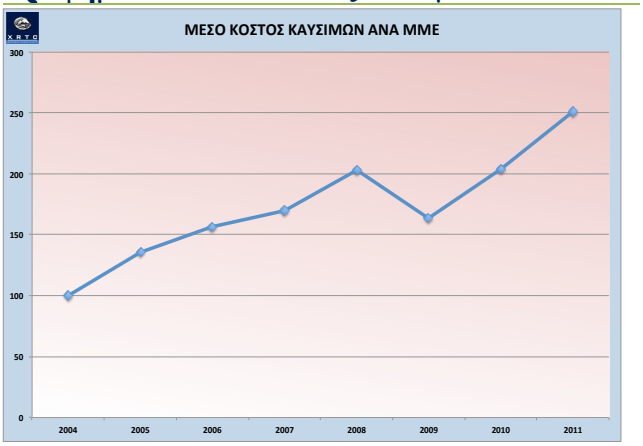
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους



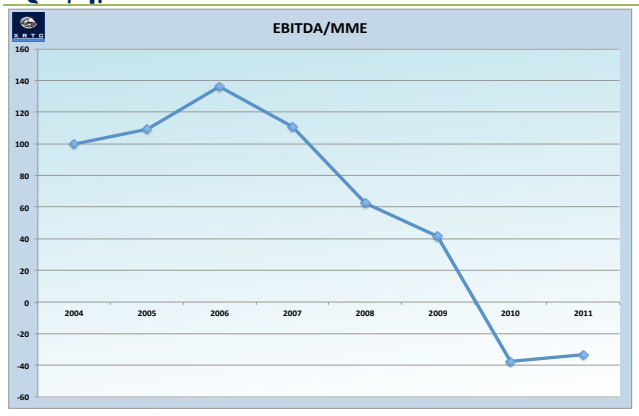
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ



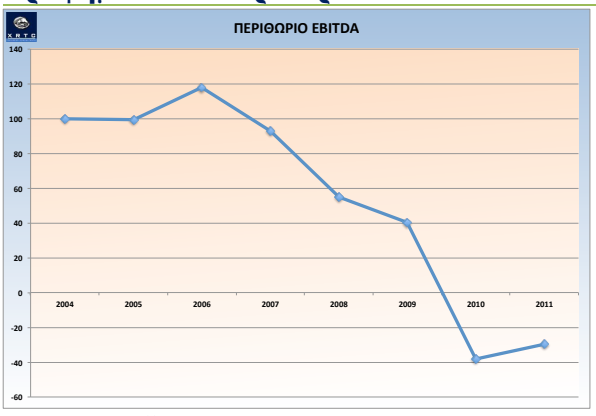
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 17ε: EBITDA/ΜΜΕ



Πηγή: XRTCΕΠΕ

Γράφημα 17στ: Περιθώριο EBITDA

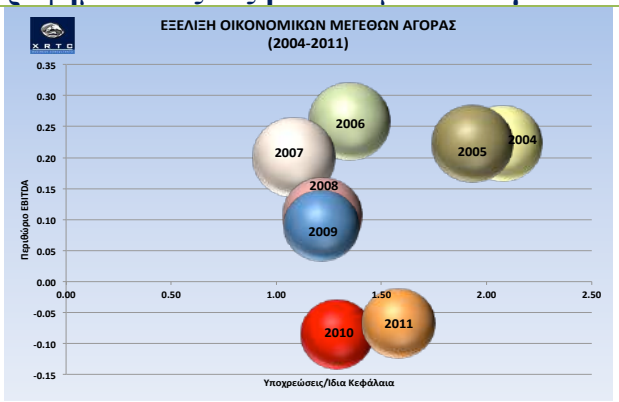


Πηγή: XRTCΕΠΕ

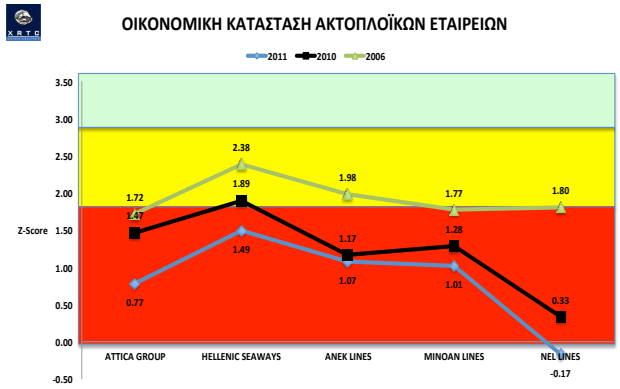
Αναλύοντας το σύνολο της αγοράς (Γράφημα 18α) διαπιστώνεται περαιτέρω συρρίκνωση του κύκλου εργασιών το 2011 σε σχέση με το 2010. Το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων συνεχίζει να είναι σε αρνητικό επίπεδο παρά την ελαφρά βελτίωσή του. Όσον αφορά τη σχέση υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια φαίνεται να υπάρχει μία επιδείνωση του δείκτη παρά τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης δανείων και άλλων υποχρεώσεων. Η επιδείνωση αυτή οφείλεται όχι τόσο στην αύξηση των υποχρεώσεων όσο στη μείωση της αξίας της θέσης των

μετόχων των εταιρειών. Πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι για να μπορέσει η αγορά να εισέλθει σε περίοδο νέων επενδύσεων θα πρέπει το περιθώριο κέρδους εκτός τόκων, φόρων και αποσβέσεων να επανακάμψει στο 25% και πάνω.

Γράφημα 18: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς και Εταιρειών (2004-2011)



(α)



Υψηλή πιθανότητα Χρεοκοπίας	Z<1,81
Μέτρια κατάσταση	1,81<Z>2,99
Καλή κατάσταση	Z>2,99

(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η άσχημη κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 18β, όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα (z) χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών συγκρίνοντας τα έτη 2006, 2010 και 2011 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Σύμφωνα με τον Altman μία εταιρεία βρίσκεται σε καλή κατάσταση όταν το αποτέλεσμα του z είναι μεγαλύτερο από 2,99, σε ανησυχητική κατάσταση όταν το z είναι μεταξύ 2,99 και 1,81 και σε μεγάλη πιθανότητα χρεοκοπίας τα επόμενα δύο χρόνια όταν το z είναι κάτω από το 1,81.Όπως φαίνεται το σύνολο των εταιρειών βρίσκεται στην κόκκινη ζώνη τόσο το 2010 όσο και το 2011, καθώς η επίδοσή τους είναι μικρότερη από το 1,81. Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας του ακτοπλοϊκού κλάδου φαίνεται από το γεγονός ότι ακόμα και το 2006 οπότε και εμφανίζονται τα μεγαλύτερα κέρδη της πενταετίας καμία εταιρεία δεν επιτυγχάνει τιμή άνω του 2,99 η οποία και σύμφωνα με τη μεθοδολογία του ερευνητή αποτυπώνει την καλή κατάσταση που μπορεί να βρίσκεται μία εταιρεία ανεξαρτήτως κλάδου δραστηριοποίησης.

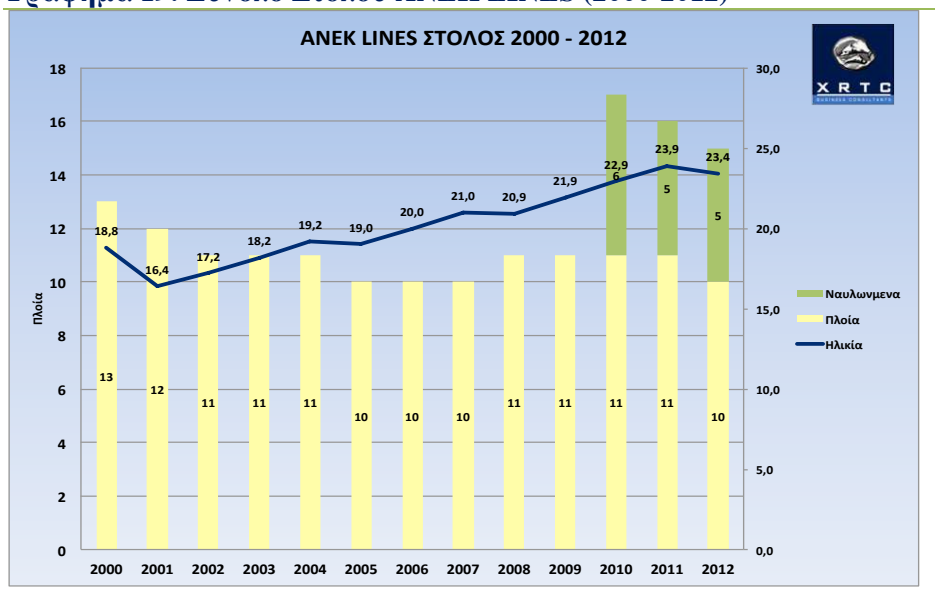
Εκτίμηση της XRTC, είναι ότι ο κλάδος θα συρρικνωθεί απότομα αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα αποσυμφόρησης της επικίνδυνης αυτής πορείας. Η αντιμετώπιση του δύσκολου και πολυσύνθετου αυτού εξωτερικού περιβάλλοντος στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν οι εταιρείες δεν αποτελεί μόνο έργο των ιδίων αλλά και της Ελληνικής κυβέρνησης η οποία στο πρόσφατο παρελθόν έχει συμβάλλει εν μέρη στη χειροτέρευση των συνθηκών με την αδυναμία να καταβάλει στις συμφωνημένες ημερομηνίες τα ποσά που αντιστοιχούσαν σε επιδοτήσεις γραμμών.

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 19: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2000-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ANEK LINES συνεχίζει τη στρατηγική ναύλωσης χωρητικότητας για την κάλυψη των αναγκών της. Σύμφωνα με την εταιρεία διαχειρίζεται 15 πλοία συνολικά από τα οποία 10 είναι ιδιόκτητα με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς (Γράφημα 19).

Η εταιρεία 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 2012

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	Αδριατική
RO-PAX	3	Κρήτη
RO-PAX	2	Β.Α. Αιγαίο
RO-PAX	2	Κυκλάδες
RO-PAX	2	Πελοπόννησος – Κρήτη
RO-PAX	3	Ναύλωση

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3, από τρία πλοία δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και της Κρήτης, από δύο στο Β.Α. Αιγαίο, στις Κυκλάδες και στην περιοχή της Πελοποννήσου και Κρήτης και τρία είναι ναυλωμένα στο εξωτερικό.

Το 2011 αν και τα αποτελέσματα δείχνουν βελτιωμένα η κατάσταση της εταιρείας παραμένει αδύναμη με τον κύκλο εργασιών να μειώνεται κατά -7% σε σχέση με το 2010 η οποία οφείλεται στον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που έχει οδηγήσει στη συμπίεση των τιμών των εισιτηρίων. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 4 το EDITDA βελτιώθηκε κατά 208% ενώ τα καθαρά αποτελέσματα εξακολουθούν να είναι σε αρνητικό έδαφος παρά τη σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2010 που φτάνει το 101%. Εμφανής είναι η προσπάθεια συγκράτησης του κόστους με το κόστος λειτουργίας να μειώνεται κατά -14% και το κόστος καυσίμων κατά -7% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2010-2011)

	2011	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	2,181,000	2,700,000	-19%
Κίνηση Αυτοκινήτων	354,000	447,000	-21%
Κίνηση Φορτηγών	176,500	255,000	-31%
Κύκλος Εργασιών	€243,595,000.00	€263,125,000	-7%
EBITDA	€12,300,000.00	(€11,400,000)	208%
Καθαρά Αποτελέσματα	(€22,888,000.00)	(€11,400,000)	101%
Κόστος Πωληθέντων	€206,882,000.00	€240,769,000	-14%
Κόστος Καυσίμων	€111,428,000.00	€119,898,000	-7%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€235,543,000.00	€227,184,000	4%

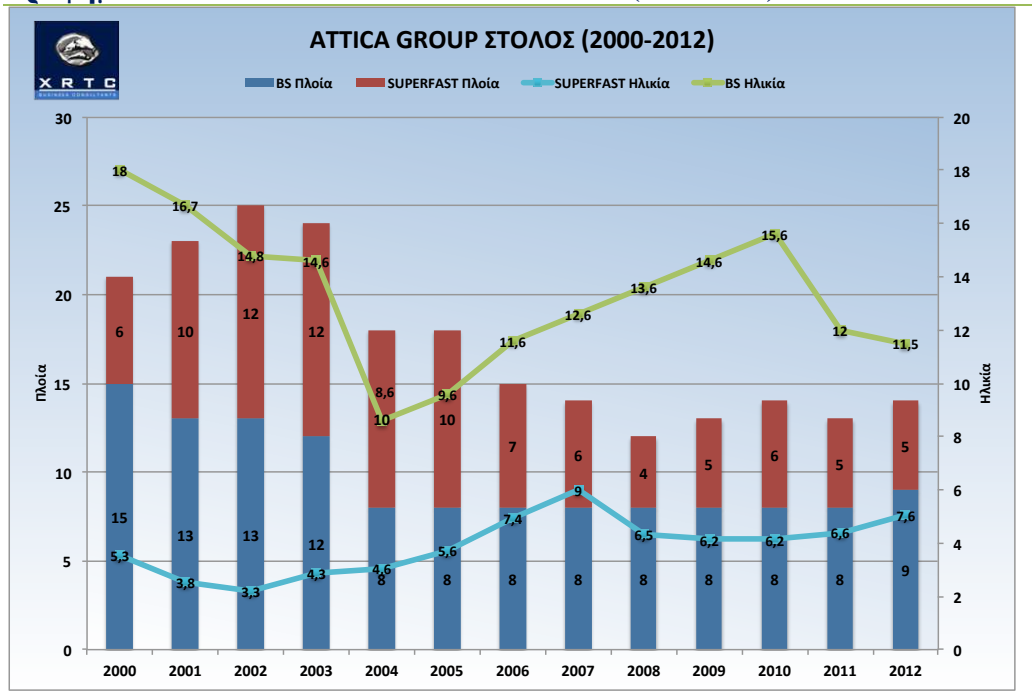
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία προσπαθεί να ανταπεξέλθει στο σύγχρονο μεταβαλλόμενο περιβάλλον με μία σειρά κινήσεων μεταξύ των οποίων είναι η συνεργασία της με την ATTICA GROUP για την από κοινού εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές Πειραιά – Ηράκλειο και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ancona.

4.1.2. ATTICA GROUP

Σήμερα η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 5 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 9 στη BLUE STAR FERRIES. (Γράφημα 20). Στο γράφημα παρουσιάζεται διαχρονικά η πορεία των δύο εταιρειών για λόγους συγκρισιμότητας.

Γράφημα 20: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000-2012)



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 εταιρεία θα ολοκληρώσει

το επενδυτικό της πρόγραμμα με την παραλαβή του BLUE STAR PATMOS από τα ναυπηγεία της Κορέας μέσα στο 2012.

Η εταιρεία συνεχίζει και το 2012 να δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής με τέσσερα πλοία, με πέντε πλοία στις Κυκλάδες, τρία στα Δωδεκάνησα και με ένα στην Κρήτη στα πλαίσια της συνεργασίας με την ANEK LINES (Πίνακας 5).

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2012

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2011 παρουσιάζονται επηρεασμένα από τη γενικότερη πορεία του κλάδου. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα του Πίνακα 6 από τη υπάρχει δραματική μείωση στη ζήτησης επιβατών(-21%), αυτοκινήτων (-25%) και φορτηγών (-9%). Ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει μείωση της τάξης του -9% για τρίτη συνεχόμενη χρονιά το οποίο οφείλεται εν μέρει στην τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται στο σύνολο σχεδόν του κλάδου. Όσον αφορά τα λειτουργικά έξοδα αυτά εμφανίζονται μειωμένα οριακά κατά -4% με το κόστος καυσίμων να επιβαρύνει τα έξοδα κατά επιπλέον 2% σε σχέση με το 2010 και 10% σε σχέση με το 2009.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα κέρδη προ φόρων αλλά και το EBITDA συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία και το 2011 λόγω:

- Ζημιάς €20,66 εκατομμυρίων από απομείωση στοιχείων του ενεργητικού.
- Σημαντικής υποχώρησης της ζήτησης

Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 99% οφείλεται στο ότι με τη λήξη της χρήσης του 2011 ο όμιλος είχε αρνητικό κεφάλαιο κίνησης καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ήταν μεγαλύτερες από τα κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού. Ο Όμιλος προχώρησε στην αναταξινόμηση δανείων ύψους €268 εκατομμυρίων από τις Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις στις Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις, δεδομένου ότι δεν πληρούνταν οι χρηματοοικονομικοί όροι που ρυθμίζουν τις σχετικές τραπεζικές υποχρεώσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2010-2011)

	2011	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	3,539,496	4,457,821	-21%
Κίνηση Αυτοκινήτων	498,230	668,115	-25%
Κίνηση Φορτηγών	243,336	267,577	-9%
Κύκλος Εργασιών	€246,790,000.00	€271,521,000	-9%
EBITDA	(€8,470,000.00)	(€2,500,000)	239%
Καθαρά Αποτελέσματα	(€86,690,000.00)	(€44,400,000)	95%
Κόστος Πωληθέντων	€236,696,000.00	€247,597,000	-4%
Κόστος Καυσίμων	€122,180,000.00	€119,466,000	2%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€3,248,000.00	€299,008,000	-99%

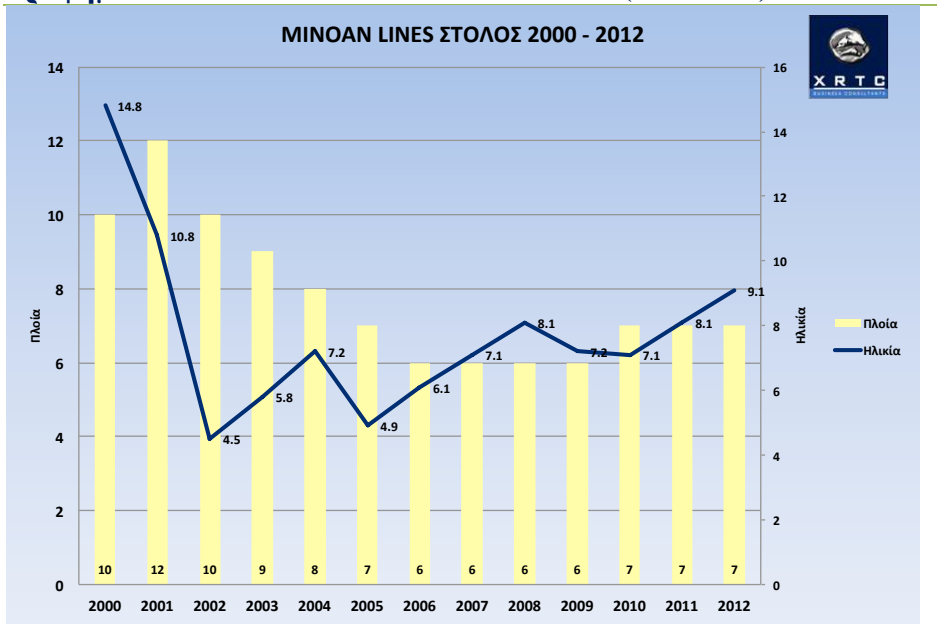
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία συνεχίζει την ευέλικτη στρατηγική κατανοώντας το σύγχρονο μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Η ανακοίνωση της συνεργασίας της με την ANEK LINES για την από κοινού εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές Πειραιά – Ηράκλειο και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ancona επιβεβαιώνουν τα αυξημένα αντανακλαστικά που διαθέτει.

4.1.3. MINOAN LINES

Η εταιρεία συνεχίζει την επιθετική πολιτική τόσο στην Ελληνική όσο και τη διεθνή αγορά διαθέτοντας έναν από τους νεότερους και πιο σύγχρονους στόλους της ακτοπλοΐας (Γράφημα 21).

Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο και με πέντε πλοία στην Αδριατική (Πίνακας 7).

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2012

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται και από τα αποτελέσματα του Πίνακα 8, η εταιρεία παρουσιάζει μία μικρή μείωση ως προς το μεταφορικό της έργο σε φορτηγά (-3%) αλλά σημαντική αύξηση σε επιβάτες(3%) και αυτοκίνητα(10%). Παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 14% σε σχέση με το 2010 τόσο τα καθαρά αποτελέσματα όσο και τα αποτελέσματα EBITDA εμφανίζονται μειωμένα λόγω της αύξησης λειτουργικού κόστους κατά 12% τα οποία πιέζονται σημαντικά από το κόστος καυσίμων (15%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2010-2011)

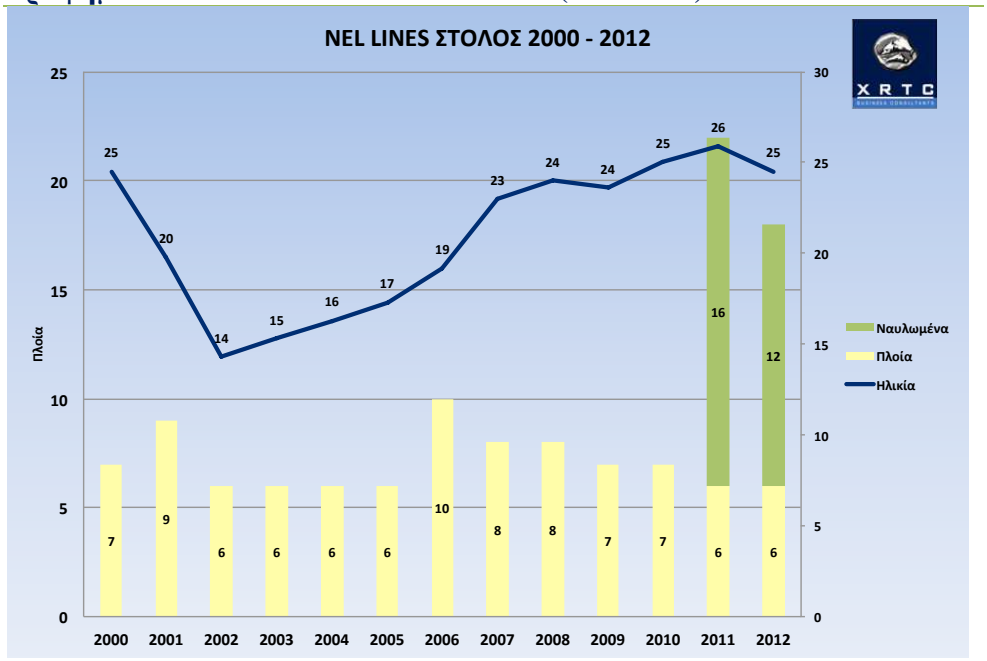
	2011	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	1,557,000	1,514,000	3%
Κίνηση Αυτοκινήτων	286,000	261,000	10%
Κίνηση Φορτηγών	138,000	143,000	-3%
Κύκλος Εργασιών	€193,323,740.51	€169,374,834	14%
EBITDA	(€27,780,000.00)	(€35,900,000)	-23%
Καθαρά Αποτελέσματα	(€39,972,665.61)	(€40,816,239)	-2%
Κόστος Πωληθέντων	€190,625,050.77	€169,696,719	12%
Κόστος Καυσίμων	€100,305,694.26	€87,104,258	15%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€249,454,136.80	€266,592,530	-6%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.1.4. NEL LINES

Η εταιρεία NEL LINES διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο 18 πλοίων έναντι 22 σε σχέση με ένα χρόνο πριν, με μέση ηλικία τα 25 έτη (Γράφημα 22). Η προσπάθεια επιθετικής ενδυνάμωσης της παρουσίας της στον Ελλαδικό χώρο κυρίως μέσω της ναύλωσης πλοίων δεν έχει φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα κυρίως εξαιτίας του εχθρικού οικονομικού κλίματος που επικρατεί στην περιοχή με αποτέλεσμα ο στόλος να μην αξιοποιείται κατά τον οικονομικά αποτελεσματικότερο τρόπο.

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 9, η εταιρεία διαχειρίζεται 18 πλοία συνολικά με κύριες περιοχές δραστηριοποίησης τις Κυκλάδες, Σποράδες και το Β.Α. Αιγαίο..

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2012

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	10	Κυκλάδες/ Β.Α. Αιγαίο/Αδριατική/ Σποράδες
HSC	6	Κυκλάδες/ Β.Α. Αιγαίο/ Σποράδες
RO-RO	2	Κυκλάδες/Δωδεκάνησα

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Πίνακα 10, η εταιρεία εξακολουθεί να βρίσκεται υπό πίεση για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά παρά την εντυπωσιακή αύξηση που παρουσιάζουν οι αριθμοί της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων. Τα καθαρά αποτελέσματα και EBITDA εμφανίζουν επιδείνωση σε σχέση με το 2010 παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 48%, λόγω της σημαντικής αύξησης του λειτουργικού κόστους κατά 68% και κυρίως λόγω του κόστους καυσίμων κατά 88%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2010-2011)

	2011	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	877,616	711,488	23%
Κίνηση Αυτοκινήτων	161,733	130,746	24%
Κίνηση Φορτηγών	37,884	37,436	1%
Κύκλος Εργασιών	€83,547,196.02	€56,635,132	48%
EBITDA	(€42,589,796.14)	(€27,301,142)	56%
Καθαρά Αποτελέσματα	(€61,015,202.83)	(€43,365,848)	41%
Κόστος Πωληθέντων	€130,778,641.45	€77,779,654	68%
Κόστος Καυσίμων	€60,018,158.34	€31,912,374	88%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€112,541,038.48	€116,135,851	-3%

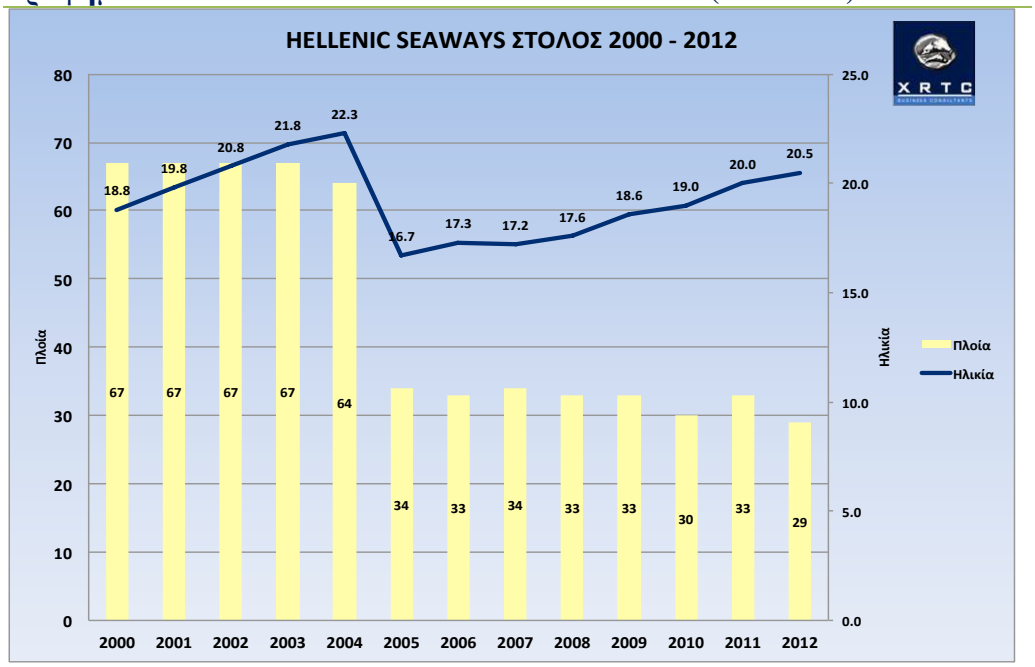
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 εταιρείες. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 23 σήμερα διαχειρίζεται 29 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου) τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Από αυτά 10 είναι ταχύπλοα (HSC), 5 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 11 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 3 είναι οχηματαγωγά (RO-RO).

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 11, η εταιρεία 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 2012

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
HYDROFOILS	6	ΑΡΓΟΡΑΡΩΝΙΚΟΣ
HSC	5	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
HSC	3	ΣΠΟΡΑΔΕΣ
RO-PAX	1	Β.Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-RO	2	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	4	ΝΑΥΛΩΣΗ
RO-RO	1	ΝΑΥΛΩΣΗ
RO-RO	2	ΑΚΙΝΗΣΙΑ

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η HELLENIC SEAWAYS είναι μόνη εταιρεία που παρουσιάζει θετικά αποτελέσματα EBITDA και μάλιστα βελτιωμένα κατά 566% σχέση με ένα χρόνο πριν παρά τη σημαντική μείωση της κίνησης επιβατών (-6%), αυτοκινήτων (-7%) και φορτηγών (-14%) η οποία έχει επιφέρει μείωση του κύκλου εργασιών κατά (-6%) σε σχέση με τη χρήση του 2010 (Πίνακας 12). Η μείωση των εσόδων σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους καυσίμων κατά 3% παρά τη συνολική μείωση των λειτουργικών εξόδων κατά -7% οδήγησαν στην υποχώρηση των αποτελεσμάτων χρήσης κατά 7% σε σχέση με το 2010.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2010-2011)

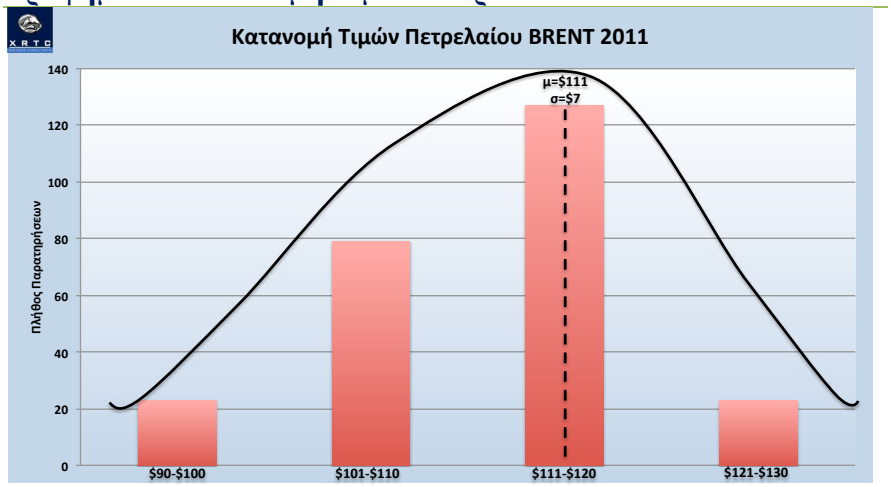
	2011	2010	Δ%
Κίνηση Επιβατών	3,688,379	3,911,889	-6%
Κίνηση Αυτοκινήτων	390,897	419,337	-7%
Κίνηση Φορτηγών	61,121	71,427	-14%
Κύκλος Εργασιών	€144,318,000.00	€153,394,000	-6%
EBITDA	€5,567,000.00	(€1,195,000)	-566%
Καθαρά Αποτελέσματα	(€29,470,000.00)	(€27,515,000)	7%
Κόστος Πωληθέντων	€138,828,000.00	€149,149,000	-7%
Κόστος Καυσίμων	€59,500,000.00	€57,889,000	3%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	€113,236,000.00	€114,833,000	-1%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η Ελληνική ακτοπλοΐα την τελευταία κυρίως τριετία έχει έρθει αντιμέτωπη με μία σειρά κινδύνων που κάνουν την αποστολή της όλο και πιο δύσκολη. Μεταξύ των κινδύνων αυτών οι πιο σημαντικοί είναι οι τιμές του πετρελαίου, η συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ/δολαρίου και η ρευστότητα. Όπως έχει παρουσιαστεί αναλυτικά παραπάνω το κόστος καυσίμων παρουσιάζει μια σταδιακή ανοδική τάση από το 2005 αυξάνοντας ετησίως τη συμμετοχή του καυσίμου στο συνολικό κόστος μέχρι και 50% το 2011. Όπως φαίνεται και από την ανάλυση του Γραφήματος 24 η μέση τιμή (μ) του πετρελαίου BRENT για το 2011 ήταν $111 με τυπική απόκλιση (σ) της τάξεως των $7.

Γράφημα 24: Κατανομή Τιμών Πετρελαίου BRENT 2011



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 13 παρουσιάζεται η πιθανή συμμετοχή του κόστους καυσίμων στο συνολικό λειτουργικό κόστος έχοντας ως βάση τα δεδομένα του 2011 όπου με μέση τιμή τα $111 το βαρέλι η συμμετοχή είχε φτάσει στο 51% για το σύνολο του κλάδου. Όπως φαίνεται, μία μέση τιμή των $132 θα εκτόξευε τη συμμετοχή του κόστους του πετρελαίου στο 61% κάτι που θα δυσχέραινε σε ασφυκτικό βαθμό τη συνολική λειτουργία των εταιρειών. Δεδομένου ότι από τις αρχές του 2012 η μέση τιμή είναι γύρω στα $118 το βαρέλι, πρακτικά σημαίνει ότι κινούμαστε στην περιοχή του 54% όσον αφορά τη συμμετοχή του κόστους πετρελαίου. Επομένως οι τιμές των $125 και άνω να μην είναι και τόσο εξωπραγματικές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΙΜΗΣ BRENT ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

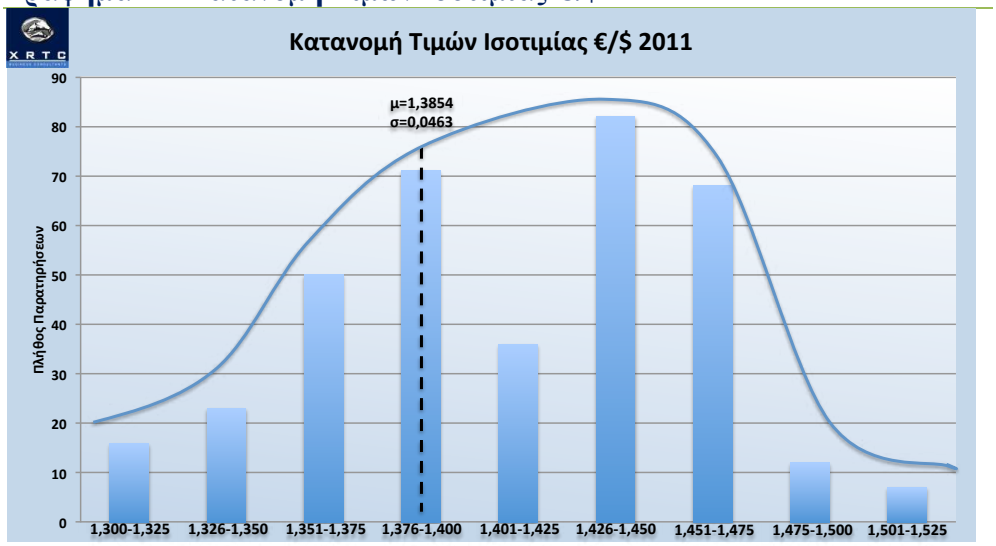
Σενάρια	BRENT ($)	% Συμμετοχής στο Συνολικό Κόστος
μ	$111	51%
μ+1σ	$118	54%
μ+2σ	$125	57%
μ+3σ	$132	61%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Σημαντική παράμετρος στο κόστος πετρελαίου αποτελεί η συναλλαγματική ισοτιμία €/$ δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές ορίζονται σε δολάρια ΗΠΑ. Ο ακτοπλοϊκός κλάδος είναι επομένως εκτεθειμένος στο συναλλαγματικό κίνδυνο καθώς τα έσοδά του είναι κατά κύριο λόγο σε Ευρώ και τα έξοδα πετρελαίου σε δολάρια. Την τελευταία πενταετία η ισοτιμία €/$ επιδρούσε θετικά στις λειτουργικές δαπάνες των εταιρειών καθώς το Ευρώ ήταν ιδιαίτερα ανατιμημένο σε σχέση με το δολάριο απορροφώντας σημαντικό μέρος των ανατιμήσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου.

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 25, η μέση τιμή ισοτιμίας €/$ για το 2011 ήταν στο 1,3854 συμβάλλοντας σημαντικά στη μείωση του συνολικού κόστους καυσίμου το οποίο εκτινάχθηκε κατά 38% σε τιμές δολαρίου σε σχέση με το 2010. Μια σημαντική μέση ετήσια υποτίμηση του Ευρώ σε σχέση με το δολάριο θα είχε ως αποτέλεσμα την επιδείνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων καθώς το κόστος καυσίμων θα επιβάρυνε ακόμα περισσότερο το κόστος λειτουργίας των εταιρειών. Μία μάλιστα παράλληλη αύξηση των τιμών του πετρελαίου και υποτίμηση του Ευρώ θα μπορούσαμε να πούμε ότι θα αποτελούσε ένα εφιαλτικό σενάριο για τον κλάδο.

Γράφημα 25: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2011



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται μία σειρά σεναρίων με τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν στις ακτοπλοϊκές εταιρείες οι παράλληλες διακυμάνσεις των τιμών του BRENT και της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$. Με δεδομένο ότι η συσχέτιση €/$ και BRENT με βάση τα έτη 2010 και 2011 είναι θετική και βρίσκεται στο επίπεδο του 0,65 πρακτικά σημαίνει ότι όταν η τιμή του BRENT αυξάνει τότε και το ΕΥΡΩ ανατιμάται. Πρακτικά επομένως τα κυρίαρχα σενάρια είναι το 1 και το 4 όπου οι επιπτώσεις για τον κλάδο είναι αρνητικές και θετικές αντίστοιχα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΙΜΗΣ BRENT ΚΑΙ ΙΣΟΤΙΜΙΑ €/$

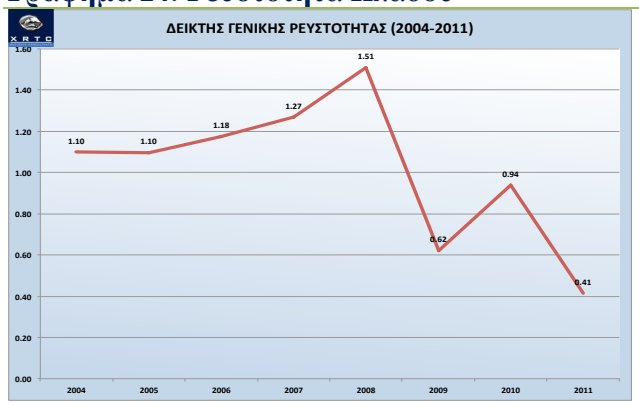
	Ισοτιμία €/$	Τιμή BRENT	Αποτέλεσμα
Σενάριο 1	Ανατίμηση €	Αύξηση τιμής	--
Σενάριο 2	Ανατίμηση €	Μείωση τιμής	+++
Σενάριο 3	Υποτίμηση €	Αύξηση τιμής	---
Σενάριο 4	Υποτίμηση €	Μείωση τιμής	++

-- Αρνητικό
--- Πολύ Αρνητικό
++ Θετικό
+++ Πολύ Θετικό

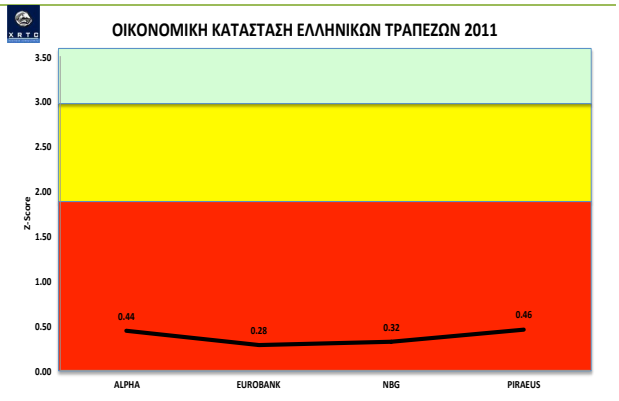
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τα επίπεδα ρευστότητας αποτελούν την τρίτη πηγή κινδύνου για τους ακτοπλόους. Ενδεικτικό της δύσκολης κατάστασης που βρίσκεται ο κλάδος είναι ο δείκτης γενικής ρευστότητας ο οποίος βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα από το 2004 (Γράφημα 24α). Η μειωμένη ρευστότητα οφείλεται σε μία σειρά παραγόντων μεταξύ των οποίων δεσπόζουν και τα μειωμένα και καθυστερημένα έσοδα που προέρχονται από τις άγονες γραμμές. Σε αυτή την εικόνα αν προσθέσει κανείς και την τραγική κατάσταση που βρίσκονται τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της χώρας που αποτελούν και τη βασική πηγή χρηματοδότησης της λειτουργίας των εταιρειών μπορεί κανείς να αναλογιστεί τη δύσκολη κατάσταση που βρίσκεται ο κλάδος. Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 14β οι τέσσερις μεγαλύτερες τράπεζες της χώρας βρίσκονται στην ίδια κατηγορία οικονομικής επικινδυνότητας όπως και η ακτοπλοΐα (Γράφημα 18β) καθώς ο δείκτης z-score του Altman δείχνει μεγάλη πιθανότητα χρεωκοπίας αυτών.

Γράφημα 24: Ρευστότητα Κλάδου



(α)



(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Θεωρούμε περιττό αν και τραγικό, να αναφερθούμε μία ακόμη χρονιά στην δεινή κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει ο κλάδος και να αναλωθούμε στα αίτια που έχουν συμβάλλει σε αυτό. Στο παρελθόν έχουμε αναλύσει λεπτομερειακώς και σε βάθος τους παράγοντες αυτούς, αρκετοί εκ των οποίων επαναλαμβάνονται σχεδόν κάθε χρόνο και αναφέρονται στη φετινή μελέτη. Μεταξύ αυτών είναι προφανώς η οικονομική κρίση που μαστίζει την παγκόσμια οικονομία και ειδικά την Ελληνική, οι τιμές βασικών συντελεστών παραγωγής όπως το πετρέλαιο, ο «πόλεμος» που διεξάγεται καθημερινά στις συναλλαγματικές ισοτιμίες καθώς επίσης και οι λανθασμένες κινήσεις και οι συγκρούσεις σε επίπεδο στρατηγικών αποφάσεων από τις ίδιες τις εταιρείες.

Το ερώτημα που απασχολεί το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς είναι το από εδώ και πέρα... τί; Το «τί» περιλαμβάνει μία σειρά από αγνώστους «χ» όπως το τί πορεία θα πρέπει να ακολουθήσει ο κλάδος από εδώ και πέρα, τί είδους μέτρα θα μπορούσε να λάβει υπόψη του κανείς για να βγει από το αδιέξοδο, τί είδους πρωτοβουλίες και ευθύνες θα πρέπει να λάβουν οι εμπλεκόμενοι στο χώρο, τί να περιμένει κανείς από τις εξελίξεις στο τοπικό, περιφερειακό και διεθνές περιβάλλον κλπ.

Η πολυπλοκότητα του προβλήματος είναι τέτοια που δεν επιδέχεται μίας και μοναδικής λύσης. Αυτό οφείλεται καταρχήν στο γεγονός ότι υπάρχουν μία σειρά εμπλεκομένων φορέων ο κάθε ένας εκ των οποίων αντιλαμβάνεται με διαφορετικό τρόπο την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αλλά και το οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον σε τοπικό και διεθνές επίπεδο και παρουσιάζει έντονα σημάδια αστάθειας και αδυναμίας εξεύρεσης κοινά αποδεκτών τρόπων περιορισμού της. Δεν θα προσπαθήσουμε εδώ να προσεγγίσουμε και να εξετάσουμε τις απόψεις και τις οπτικές γωνίες των φορέων αυτών, αλλά θα επιδιώξουμε να σκιαγραφήσουμε το τί κρίνεται φρόνιμο να κάνει και το πώς θα διαμορφώσει πνεύμα συνεργασίας και εμπιστοσύνης με τους υπόλοιπους, καθώς ο κάθε ένας από αυτούς τους φορείς αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι τις αλυσίδας που λέγεται Ελληνική ακτοπλοΐα.

Στο Γράφημα 25 παρουσιάζονται τέσσερις από τους βασικότερους πρωταγωνιστές του κλάδου οι οποίοι θεωρούμε ότι έχουν σημαίνοντα ρόλο και καθορίζουν τις εξελίξεις. Στο γράφημα παρουσιάζονται ενδεικτικές κινήσεις και πρωτοβουλίες που κρίνουμε ότι θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη σταδιακή έξοδο από την κρίσιμη κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά.

Γράφημα 25: Στρατηγικές Επιλογές Εμπλεκόμενων Φορέων

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι ακτοπλόοι ...

Οι εταιρείες θα πρέπει να αξιολογήσουν εκ νέου τις διαδικασίες παραγωγής του έργου τους ώστε να εξασφαλίσουν αποδοτικότερες λειτουργίες και να επιτευχθεί ένα υψηλότερο επίπεδο ανταγωνιστικότητας. Τα επίπεδα αυτά δεν επιτυγχάνονται απαραίτητα με μειώσεις μισθών αλλά με ορθολογικότερες κινήσεις εσωτερικής αναδιοργάνωσης. Θεωρούμε ότι το Ελληνικό εργατικό δυναμικό και ειδικά ο Έλληνας ναυτικός διαθέτει τεχνογνωσία που μπορεί να προσφέρει το απαραίτητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που χρειάζεται κλάδος. Οι εξοντωτικές επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές των τελευταίων ετών που το μόνο που κατάφεραν ήταν η δραματική μείωση του μέσου εσόδου ανά Μονάδα Μεταφορικού Μέσου που συντέλεσε στα αρνητικά επίπεδα EBITDA, έγιναν ευτυχώς μάθημα με χαρακτηριστική την κίνηση συνεργασίας ANEK LINES – ATTICA GROUP σε γραμμές έντονου ανταγωνισμού. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι το μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ ανέκαμψε σε σχέση με το 2010 σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό παρά τη γενικότερη αρνητική οικονομική εικόνα που παρουσίασαν οι εταιρείες. Σημαντικής σημασίας στρατηγική κίνηση θεωρούμε επίσης τη γεωγραφική διασπορά του στόλου είτε μέσω ενοικίασης των πλοίων σε άλλες εταιρείες (ανταγωνίστριες και μη), είτε με την παρουσία των ίδιων των εταιρειών σε νέες αναδυόμενες αγορές όπως την Ασίας και της Άπω Ανατολής.

Η πολιτεία ...

Η επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αποτελεί το θετικότερο βήμα που θα μπορούσε να γίνει σε αυτή τη δύσκολη περίοδο. Μένει βέβαια να υλοποιηθούν επιτέλους τα βασικά αιτήματα του κλάδου που είναι απαραίτητα για τη βιωσιμότητα του. Κύριος στόχος παραμένει η μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Η κατάργηση σειράς κρατήσεων υπέρ τρίτων οι οποίες επιβάρυναν τα εισιτήρια σε ποσοστό άνω του 20% ήταν 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. Το σύνολο του ακτοπλοϊκού δικτύου και κυρίως το κομμάτι των άγονων γραμμών δεν είναι μόνο θέμα οικονομικό όπως όλοι ευαγγελίζονται όλα αυτά τα χρόνια. Η ιδιαιτερότητα του Ελληνικού αρχιπελάγους απαιτεί μία συνολική λύση όπως πολύ συχνά υποστηρίζεται από πολλούς αλλά δυστυχώς προς τη λάθος κατεύθυνση ή με τη χρήση μισών μέτρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Μεταφορικό Ισοδύναμο για το οποίο μάλιστα έχουν ακουστεί και έχουν μελετηθεί διάφορες διαστάσεις της ιδέας αυτής, αλλά που και αυτή ενώ ως ιδέα εκφράζει κάτι το θεωρητικά ιδεατό και δίκαιο δυστυχώς αποτελεί για άλλη μία φορά ένα ημιτελές αντίγραφο του Σουηδικού μοντέλου των συγκριτικά πολύ λιγότερων κατοικήσιμων νήσων σε σχέση με την Ελλάδα πάντα (120 περίπου νησιά με κατοίκους). Πιλοτικά το συγκεκριμένο μοντέλο το δοκιμάζει και η Σκωτία σε 3-4 νησιά με τα τελικά αποτελέσματα να μην είναι γνωστά ακόμα. Σε κάθε περίπτωση όμως και εδώ επιχειρείται η εφαρμογή της ιδέας αυτής σε πολύ περιορισμένη κλίμακα.

Η XRTC υποστηρίζει ότι η Ελληνική περίπτωση χρήζει μίας ολοκληρωμένης λύσης και ότι θα πρέπει να βασιστεί σε 3 άξονες:

Πληθυσμιακή σύνθεση

Προσδιορισμός μητροπολιτικών κέντρων (Δεν είναι ανάγκη το κέντρο να θεωρείται η Αθήνα. Με πολιτικές αποκέντρωσης μπορούν να δημιουργηθούν μητροπολιτικά κέντρα στο Αιγαίο)

Χρήση συνδυασμού μεταφορικών μέσων (Συνδυασμός διαφόρων τύπων πλοίων και αεροπλάνων)

Η υλοποίηση μίας τέτοιας λύσης η οποία περιλαμβάνει και την ιδέα του Μεταφορικού Ισοδύναμου χρειάζεται εθνική στρατηγική και φυσικά όραμα. Κατά τη δική μας εκτίμηση όλες οι άλλες λύσεις είναι ημιτελείς ασχέτως των διαθέσιμων οικονομικών πόρων.

Το κράτος θα πρέπει άμεσα να δημιουργήσει έναν ελκυστικό σχεδιασμό του δικτύου θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ακτοπλόων για έστω και μερική απασχόληση των πλοίων το εννεάμηνο Σεπτεμβρίου-Μαΐου. Η κερδοφορία στην ακτοπλοΐα όπως και στο σύνολο των αγορών εξαρτάται από την προσφορά και τη ζήτηση. Στην περίπτωση της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς δύο είναι τα κύρια αίτια που οδηγούν στη μείωση της κερδοφορίας των εταιρειών: Οι υψηλές τιμές των καυσίμων που ξεπερνούν το 50% των συνολικών εξόδων και η μειωμένη κίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτηγών. Υπολογίζεται ότι κατά την περασμένη τριετία 2009- 2011 οι ακτοπλοϊκές εταιρείες «έχασαν» περίπου 5 εκ. Επιβάτες και 1,5 εκ. οχήματα Οι δύο αυτοί παράγοντες αν συνδυαστούν και με τις επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές που ακολούθησαν οι εταιρείες σε γραμμές έντονου ανταγωνισμού (π.χ.. Κρήτη, Κυκλάδες) οδήγησαν στις ζημιές των τελευταίων 3 ετών του κλάδου. Τα αποτελέσματα αυτά έχουν οδηγήσει στην αυτορρύθμιση ουσιαστικά της αγοράς με τη μείωση του ανταγωνισμού στις γραμμές ελεύθερων δρομολογήσεων η οποία έχει επιτευχθεί με συνεργασίες των έως πρότινος ανταγωνιστών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Σχετικά νέος στόλος • Ώριμες διοικήσεις των εταιριών • Ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες • Τάσεις εκλογίκευσης του ανταγωνισμού. • Επανασύσταση Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου	• 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.
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 • Συναλλαγματικός κίνδυνος • Συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης σε Ελλάδα και Αδριατική • Εθνική Οικονομική Ύφεση και Διεθνής αρνητική συγκυρία • Κρίση στην τραπεζική χρηματοδότηση. • Καθυστερήσεις πληρωμών από επιδοτήσεις λόγω οικονομικής κατάστασης του κράτους

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η πιθανότητα πτώχευσης κάποιας εκ των εταιρειών εξακολουθεί να υπάρχει και μάλιστα είναι έντονη δεδομένης της έλλειψης ρευστότητας και της αδυναμίας αρκετών να ανταποκριθούν στις δανειακές και όχι μόνο υποχρεώσεις τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αδυναμίας στην οποία βρίσκονται οι εταιρείες είναι ο δείκτης γενικής ρευστότητας ο οποίος είναι πολύ κάτω της μονάδας για το σύνολο του κλάδου.

Οι επιλογές της πολιτείας στην παρούσα φάση δεδομένων των οικονομικών συγκυριών και δυσκολιών είναι ιδιαίτερα περιορισμένες. Η χαλάρωση των εργασιακών σχέσεων ή και μείωση του ΦΠΑ δεν θα δώσουν από μόνες τους το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που χρειάζεται ο κλάδος αυτή τη στιγμή. Αποτελούν ασπιρίνες με πολύ βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα. Τον ίδιο βραχυχρόνιο αντίκτυπο έχει και η έστω και καθυστερημένη υπόσχεση αποδέσμευσης των επιδοτήσεων που χρωστάει το κράτος στους ακτοπλόους έστω και υπό περιορισμούς.

Θεωρούμε ότι η μόνη πραγματική και ουσιαστική παρέμβαση που μπορεί να κάνει το κράτος είναι μέσω της επιτροπής ανταγωνισμού να επιβλέψει τη σωστή λειτουργία της αγοράς. Ενδεικτικά αν η επιτροπή επέβλεπε και απέτρεπε τις επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές που ακολουθούσαν οι εταιρείες τα τελευταία χρόνια θα προστάτευε τόσο τις ίδιες τις εταιρείες όσο και τους καταναλωτές επιτρέποντας επίπεδα του υγιούς ανταγωνισμού. Επίσης, δεδομένου ότι το καύσιμο αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες απειλές για τον κλάδο θα μπορούσε ίσως να συζητηθεί μία επιδότηση των καυσίμων σε κάποιο ποσοστό επί της λιανικής τιμής κάτι το οποίο θα πρέπει να ενταχθεί στα πλαίσια ενός νέου σχεδιασμού των επιδοτήσεων στον κλάδο. Θεωρούμε ότι με το νέο Υπουργείο αυτά μπορούν να γίνουν πράξη.

Οι τράπεζες ...

Ο Τραπεζικός κλάδος συνεχίζει για τρίτη χρονιά να βρίσκεται υπό σημαντική πίεση, με τις τράπεζες (ξένες και Ελληνικές) να είναι διστακτικές και σκεπτικές στο να εξυπηρετήσουν ακόμα και παραδοσιακούς τους πελάτες. Το κλίμα είναι βαρύ δημιουργώντας αρκετά προβλήματα στη λειτουργία των εταιρειών. Από την άλλη μεριά όλες οι

εταιρείες έχουν προχωρήσει σε εκτεταμένες αναδιαρθρώσεις των δανείων τους προκειμένου να ανταπεξέλθουν χρονική συγκυρία. Η τραπεζική πίστη είναι βασικός αιμοδότης του κλάδου και ίσως θα πρέπει να εξεταστεί η αναθεώρηση των παραδοσιακών μοντέλων αξιολόγησης των επενδύσεων που θα εξασφαλίζουν πιο ευέλικτες μορφές χρηματοροών. Βέβαια με τις μεγαλύτερες Ελληνικές τράπεζες να εμφανίζουν τις ίδιες πιθανότητες χρεοκοπίας αντιλαμβανόμαστε ότι ο γρίφος δεν είναι εύκολα επιλύσιμος. Οι ελπίδες όλων έχουν στραφεί στο να πετύχει η ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών η οποία και θα προσφέρει την απαραίτητη ρευστότητα ώστε να κινηθεί το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας και μαζί και η ακτοπλοΐα.

Τα συνδικάτα ...

Η αλήθεια είναι ότι επικρατεί η αντίληψη ότι τα συνδικάτα αποτελούν τον αδύναμο κρίκο σε όλη αυτή την αλυσίδα. Εκτίμησή μας είναι ότι η συγκεκριμένη αντίληψη είναι το λιγότερο εσφαλμένη. Θα επαναλάβουμε για πολλοστή φορά ότι τα συνδικάτα μπορούν και έχουν και τη δύναμη και τη γνώση να διαδραματίσουν καταλυτικό ρόλο στις εξελίξεις και τη διαμόρφωση των αποφάσεων για την έξοδο από την κρίση μέσω εποικοδομητικών προτάσεων σε θέματα λειτουργικής διαχείρισης και διοίκησης αλλά πιθανά στρατηγικής φύσεως.

Οι προβλέψεις για τη χρονιά που διανύουμε δεν διαφέρουν με αυτής των δύο τελευταίων ετών. Η συρρίκνωση της υψηλής περιόδου συνεχίζεται και το 2012 η οποία έχει επιβαρυνθεί από την πολιτική αστάθεια των διπλών εκλογικών αναμετρήσεων. Με την αγοραστική και καταναλωτική δύναμη να είναι σε πτωτική πορεία λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης της εσόδων των Ελλήνων πολιτών τα νησιά του Αιγαίου έχουν γίνει είδος πολυτελείας για πολλούς χρήστες. Οπωσδήποτε η πορεία του κλάδου επιδεινώνεται από τη συνεχιζόμενη πτώση της κίνησης προς τα νησιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και αναμένεται να δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα κατά τους χειμερινούς μήνες όταν η κίνηση θα είναι ακόμη πιο περιορισμένη. Παρόμοια είναι και η εικόνα στην Αδριατική λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης των εισαγωγών της χώρας αλλά και της περιορισμένης έως οριακής ανάκαμψης των εξαγωγών. Ενδεικτικό της κρισιμότητας της κατάστασης είναι η πλήρης αποχώρηση στα μέσα του καλοκαιριού της Minoan Lines από τη γραμμή της Βενετίας αλλά και η συνεχιζόμενη ένταση μεταξύ του ομίλου Grimaldi και Βαρδινογιάννη στην πρόσφατη γενική συνέλευση της Hellenic Seaways όπου το μήλο της έριδος είναι κυρίως η επικίνδυνα συρρικνούμενη αγορά της Αδριακτικής. Η πορεία των τιμών του πετρελαίου σε συνδυασμό με την συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου λόγω της έντονης κερδοσκοπικής στροφής των επενδυτών θα συνεχίσει πιθανότατα να ασκεί πιέσεις στα αποτελέσματα των εταιρειών.

Όλα τα δεδομένα και οι ενδείξεις οδηγούν την αγορά στην αναγκαιότητα άμεσων λύσεων των μεγάλων προβλημάτων της. Δεν υπάρχουν περιθώρια ούτε για αντιδικίες ούτε για αλληλοκατηγορίες των μερών της αγοράς της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η διασφάλιση του εθνικού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών, των χιλιάδων θέσεων εργασίας και της βιωσιμότητας των εταιρειών απαιτεί αφενώς εργασιακή ειρήνη αλλά και σύμπραξη της κοινωνίας με την ηγεσία του τόπου. Η τελευταία δεν φαίνεται να έχει πολλά περιθώρια πολιτικής δράσης παρά μόνο καλείται να λάβει γενναίες στρατηγικές για την αγορά αποφάσεις με στόχο την διατήρηση της ίδιας της αγοράς και της εθνικής συνοχής. Η κοινωνία αντιπροσωπευόμενη από τους χρήστες και κυρίως τους κατοίκους των νησιών οφείλει να συνειδητοποιήσει και να συμπράξει στην υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών από τις ακτοπλοικές εταιρείες, κυρίως όσον αφορά στην ταχύτητα και στην συχνότητα των δρομολογίων. Επιπρόσθετα, οι επενδυτές και διαχειριστές των ακτοπλοϊκών εταιρειών καλούνται να συνεχίσουν το επίπονο έργο της προσαρμογής των επιχειρηματικών τους σχεδίων στην περίοδο κρίσης που διανύουμε περιορίζοντας περαιτέρω τα έξοδα τους και αυξάνοντας την παραγωγικότητα του μικρότερου αλλά ικανού στόλου τους.

Οι τράπεζες που στις περισσότερες περιπτώσεις επανεμφανίζονται ως κύριοι ρυθμιστές της ακτοπλοϊκής αγοράς έχοντας σε πολλές περιπτώσεις την ιδιότητα του επενδυτή και μετόχου, έχουν την υποχρέωση να στηρίξουν την αγορά με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ούτως ώστε να αποφύγουν ζημιές μέσω διαγραφής χρεών. Η έκθεσή τους στην ελληνική ακτοπλοΐα είναι το μοναδικό κομμάτι ναυτιλιακής χρηματοδότησης που επηρεάζεται από την κρίση χρέους της χώρας μας. Έτσι, είναι επιβεβλημένη η ανάγκη της συμμετοχής στις αποφάσεις στήριξης της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς από τους ρυθμιστές του δημοσίου χρέους, την επονομαζόμενη Τρόικα.

Η ανάλυση των κινδύνων έχει ολοκληρωθεί, οι επιδράσεις της κρίσης είναι πασιφανείς και η αναγκαιότητα λήψης δραστικών αποφάσεων που θα οδηγούν σε λύση τους προβλήματος έχει έρθει.

*** ***

Πηγές

- 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	Διευθυντής Επενδυτικής Τραπεζικής & Συμβουλευτικών Υπηρεσιών	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