Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα
(2012-2013)

«Στον πάτο βρίσκονται τα μαργαριτάρια...»

Αύγουστος 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ 3

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ 4

ΚΥΡΙΑ 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 9

2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 16

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 18

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 19

3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 19

3.2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ 22

3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 23

3.4. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 25

3.5. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 26

3.6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 28

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ 34

4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 34

4.1.1. ANEK LINES 34

4.1.2. ATTICA GROUP 36

4.1.3. MINOAN LINES 38

4.1.4. NEL LINES 40

4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ 43

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS 43

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ 46

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 52

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα 19
Πίνακας 2: Διασπορά Στόλου ANEK LINES 2013 34
Πίνακας 3: ΒασικΑ Οικονιμικα Μεγεθη ANEK LINES (2010 - 2012) 35
Πίνακας 4: Βασικοί Δείκτες ANEK LINES (2010 - 2012) 35
Πίνακας 5: Διασπορά Στόλου ATTICA GROUP 2012 36
Πίνακας 6: Βασικα Οικονομικα Μεγεθη ATTICA GROUP (2010 - 2013) 37
Πίνακας 7: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2010 - 2013) 38
Πίνακας 8: Διασπορά Στόλου MINOAN LINES 2013 39
Πίνακας 9: Βασικα Οικονομικα Μεγεθη MINOAN LINES (2010 - 2012) 40
Πίνακας 10: Βασικοί Δείκτες MINOAN LINES (2010 - 2013) 40
Πίνακας 11: Διασπορά Στόλου NEL LINES 2012 42
Πίνακας 12: Βασικα Οικονομικα Μεγεθη NEL LINES (2010 - 2012) 42
Πίνακας 13: Βασικοί Δείκτες NEL LINES (2010 - 2013) 43
Πίνακας 14: Διασπορά Στόλου HELLENIC SEAWAYS 2013 44
Πίνακας 15: Βασικα Οικονομικα Μεγεθη HELLENIC SEAWAYS (2010 - 2012) 45
Πίνακας 16: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2010 - 2013) 45
Πίνακας 17: Σεναρια Τιμής καυσίμου 380cst Rotterdam και Ποσοστό Συμμετοχής στο Συνολικό Λειτουργικό Κόστος 47
Πίνακας 18: Σεναρια Τιμής Καυσίμων 380cst Rotterdam και Ισοτιμίασ €/$ 49
Πίνακας 19: Ανάλυση Περιβάλλοντος 54

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2006-2010) 8
Γράφημα 2: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006-2012) 9
Γράφημα 3: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006-2012) 10
Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006-2012) 11
Γράφημα 5α: Ανάλυση Κίνησης Επιβατών Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012) 12
Γράφημα 5β: Ανάλυση Κίνησης Αυτοκινήτων Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012) 12
Γράφημα 5γ: Ανάλυση Κίνησης Φορτηγών Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012) 13
Γράφημα 6α: Ανάλυση Κίνησης Επιβατών Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012) 14
Γράφημα 6β: Ανάλυση Κίνησης Αυτοκινήτων Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012) 14
Γράφημα 6γ: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012) 15
Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2013 16
Γράφημα 8: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 – 2013 17
Γράφημα 9: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2013 18
Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 20
Γράφημα 11: Συμμετοχή Κόστους Καυσίμου στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 21
Γράφημα 12: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 22
Γράφημα 13: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 23
Γράφημα 14: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 23
Γράφημα 15: EBITDA ανά Εταιρεία (2006 - 2012) 24
Γράφημα 16: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 25
Γράφημα 17: Απο-μειώσεις Αξιών Πλοίων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2011 - 2012) 26
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012) 27
Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς με βάση το ΜΜΕ (2006 - 2012) 28
Γράφημα 20α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ 29
Γράφημα 20β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ 29
Γράφημα 20γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους 29
Γράφημα 20δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ 29
Γράφημα 20ε: EBITDA/ΜΜΕ 29
Γράφημα 20στ: Περιθώριο EBITDA 29
Γράφημα 21α:Κόστος Πωληθέντων/Κύκλος Εργασιών 30
Γράφημα 21β:Κόστος Καυσίμων&Λιπαντικών/EBITDA 30
Γράφημα 21γ:Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/Δάνεια Τραπεζών 30
Γράφημα 21δ:Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων 30
Γράφημα 21ε:EBITDA/Χρεωστικοί Τόκοι 31
Γράφημα 21στ:Κύκλος Εργασιών/Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων 31
Γράφημα 22: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς και Εταιρειών (2006 - 2012) 32
Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2012) 34
Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000 - 2013) 36
Γράφημα 25: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2013) 39
Γράφημα 26: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000 - 2013) 41
Γράφημα 27: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000 - 2013) 44
Γράφημα 28α: Κατανομή Τιμών καυσίμου 380cst Rotterdam 2012 46
Γράφημα 28β: Κατανομή Τιμών καυσίμου 380cst Rotterdam 2006 47
Γράφημα 29α: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2012 48
Γράφημα 29β: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2006 48
Γράφημα 30: Ποσοστιαία Εξελιξη Μεσων Μηνιαίων Τιμών Καυσίμων 380cst Rotterdam και Ισοτιμίας €/$ 49
Γράφημα 31: Ρευστότητα Κλαδου 50

Η Μελέτη είναι αφιερωμένη στην μνήμη του αείμνηστου φίλου Πέτρου Βέττα που τόσο ξαφνικά έφυγε από την Γέφυρα της Ακτοπλοϊκής αγοράς της χώρας μας.

ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ

1. Ο κλαδος υφίσταται ασφυκτική πίεση με ορατά τα σημάδια προς χρεοκοπία.

2. Η απολύτως δυσχερής κατάσταση της ελληνικής οικονομικής ζωής επηρεάζει καθοριστικά και για μια ακόμα χρονιά τις συνθήκες και τους κανόνες δραστηριοποίησης των εταιρειών του κλάδου.

3. Η εφαρμογή του νέου νόμου για τις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές μεταφορές το 2013 αναμένεται να έχει κάποια θετική επίδραση στα συνεχή προβλήματα του κλάδου χωρίς όμως να υπάρχει ορατή η διαδικασία πλήρους επίλυσης.

4. Οι συνέργιες μεταξύ των εταιρειών σε περισσότερες γραμμές είναι απολύτως επιβεβλημένη.

5. Κύριος στόχος όλων των εταιρειών παραμένει η ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας με έμφαση στην ρευστότητα μέσω της εφαρμογής συκεκριμένων στρατηγικών όπως σημαντική μείωση των επιχειρησιακών ταχυτήτων, μείωση αριθμού προσεγγίσεων σε λιμάνια, ανά δρομολόγιο, αντικατάσταση κοστοβόρων πλοίων, εφαρμογή στρατηγικών εξορθολογισμού προμηθειών των πλοίων, πωλήσεις πλοίων, κλπ.

6. Επίδραση του μετασχηματισμού τραπεζών σε εταιρικούς μετόχους.

7. Ο συνδυασμός των κεφαλαιακών αναγκών των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών και των αναγκών ανακεφαλαιοποιήσεων των ελληνικών τραπεζών οδηγεί τις πρώτες σε κατάρρευση του τρόπου εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης, ενώ παράλληλα και οι ξένοι χρηματοδότες είναι αδύναμοι η θεωρούν αδιανόητο να υποστηρίξουν τον κλάδο.

8. Στρατηγικές εξωστρέφειας αναγκαίες μα προβληματικές εξαιτίας των συνεχιζόμενων πιέσεων των ναυλογορών σε διεθνές επίπεδο.

9. Προτάσεις για εφαρμογή ειδικού καθεστούς χρονο-ναύλωσεις τον πλοίων του κλάδου κατά τους χειμερινούς μήνες από το κράτος πρέπει να μελετηθούν περισσότερο.

10. Ο ρόλος των συνδικάτων και η ευθυγράμισή τους με το γενικότερο κλίμα της ελληνικής οικονομικής ζωής θα βοηθούσε στον εξορθολογισμό του εσωτερικού ακτοπλοϊκού συστήματος.

11. Το Υπουργείο Ναυτιλίας πρέπει να έχει την διάθεση να δρομολογήσει τις εξελίξεις και χρειάζεται τόλμη και συμπαράσταση από όλους.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η χρονιά που διανύουμε αποτελεί για την χώρα μας πολύ σημαντικό δείκτη των άμεσων μελλοντικών εξελίξεων στο οικονομικο, πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο. Η εφαρμογή πλήθους δημοσινομικών προσαρμογών και μέτρων καθώς και η πορεία των ώριμων προς απο-κρατικοποίηση έργων, θα έχουν άμεση επίπτωση στον τρόπο εφαρμογής του Μνημονίου και στην συνέχιση ή μη λήψης επώδυνων μέτρων. Η προσπάθεια που συντελείται είναι μεγάλη και βαρύνει όλους τους Έλληνες πολίτες ενώ, είναι έκδηλα σε όλους τους τομείς της οικονομικής ζωής του τόπου, τα σημάδια του πρωτοφανούς υφεσιακού περιβάλλοντος που διανύει η χώρα τα 5 τελευταία χρόνια (ΑΕΠ 2012: -6.4%, ΑΕΠ 2011: -7.1%).

Αναμφίβολα, η θέληση για έξοδο της χώρας από την ύφεση είναι υπαρκτή και επιθυμητή από όλους, όμως η επιβολή του μείγματος μέτρων δείχνει να μην έχει επιφέρει ακόμη τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα και παράλληλα να δημιουργεί επιμέρους ζητήματα ελλειπους εφαρμογής που επιτείνουν την προβληματική της κατάστασης. Πρόσφατα μάλιστα συντελέστηκαν και οι ανακεφαλαιοποίησεις των 4 μεγάλων τραπεζικών ομίλων, γεγονός που υποδεικνύει πως η όποια ανάπτυξη επιδιώκεται να συντελεστεί πρέπει να βασίζεται σε ένα σταθερό, ανθεκτικό και συμορφωμένο στα νέα διεθνή δεδομένα αλλά και κανόνες τραπεζικό σύστημα.

Σε αυτό λοιπόν το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον όπου το διαθέσιμο προς κατανάλωση εισόδημα έχει συρρικνωθεί σημαντικα και η έκρηξη της ανεργίας για το 2012 ανήλθε σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία σε 26.8%, ο κλάδος της ακτοπλοίας δραστηριοποιείται με γνώμονα να καλύψει το συνεχώς μειούμενο μεταφορικό έργο που παράγεται.

Η αναδιάρθρωση που εκτελείται στην Ελληνική οικονομία, όμως δεν αναμένεται να την οδηγήσει σε τροχιά ανάπτυξης ούτε το 2013, αφού οι πιο πρόσφατες εκτιμήσεις κάνουν λόγο για ύφεση στο ΑΕΠ της ταξης του -4.5%. Παράλληλα, αν και παρατηρείται ήδη, αύξηση στις αφίξεις τουρστών τόσο στην ενδοχώρα όσο και νησιά, εντούτοις μόνο το 20% - 25% περίπου αναμένεται να χρησιμοποιήσει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Σύμφωνα λοιπόν με την παρούσα ανάλυσή τα αποτελέσματα για την ακτοπλοϊα θα είναι:

- Περαιτέρω συρρίκνωση του στόλου
- Πιθανόν ασθενέστερα οικονομικά αποτελέσματα
- Οι αναδιαρθρώσεις που λαμβάνουν χώρα να δοκιμαστούν περαιτέρω
- Εναλλακτικές δρομολογήσεις εκτός Ελλάδος θα είναι δύσκολο να πραγματοποιηθούν εξαιτίας της εξάπλωσης της οικονομικής ύφεσης στην υπόλοιπη ΕΕ

Υπό αυτό το πρίσμα η εφαρμογή του νέου νόμου για τις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές μεταφορές αναμένεται να ανακουφίσει σε κάποιο βαθμό το συνολικό επιχειρηματικό περιβάλλον και να αντιμετωπιστούν τα βασικά και συνεχή προβλήματα του κλάδου όπως:

- Η οργανική σύνθεση του πληρώματος σε επιβατηγά και σε επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία, θα γίνεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου
- Μείωση της οργανικής σύνθεσης πληρώματος για τη μεταφορά επιβατών και επιβατικών / οχηματαγωγών πλοίων την περίοδο του χειμώνα
- Μείωση του συντελεστή ΦΠΑ,
- Κατάργηση των φόρων που σχετίζονται με τρίτους και δεν σχετίζονται με την ακτοπλοΐα,
- Αλλαγή καθεστώτος των επιδοτούμενων δρομολογίων
- Άδεια του Υπουργού να αντικαταστήσει ένα από τα πλοία που εξυπηρετούν μία γραμμή με άλλο μικρότερο

Καθώς επίσης:

- Δίνεται η άδεια να στους πλοιοκτήτες να δρομολογήσουν άλλο πλοίο (του ίδιου πλοιοκτήτη) μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες στην ίδια διαδρομή
- Μείωση του χρόνου δρομολόγησης των πλοίων μεγάλων ταχυτήτων σε τέσσερις μήνες, εκ των οποίων οι τρεις συνεχόμενοι.
- Επιτρέπεται η διακοπή της λειτουργίας έως και 45 ημέρες, όμως θα πρέπει η γραμμή να εξυπηρετείται επαρκώς από τα άλλα δρομολογημένα σε αυτή πλοία

- Εισαγωγή τέλους για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών στις Λιμενικές Αρχές & Αρχές Εκμετάλλευσης Λιμένων, μέχρι 10% του ετήσιου εισοδήματός τους

Ο στόχος όλων των εμπλεκόμενων μερών στην δύσκολη αυτή περίδο που διανύει η χώρα και ο κλάδος αφορά στα παρακάτω:

- Διατήρηση των δρομολογίων
- Διατήρηση της προσφερόμενης ποσότητας και ποιότητας των πλοίων
- Διατήρηση πνεύματος συνεργασίας των εμπλεκομένων στον κλάδο
- Ομαλή μετάβαση στο νέο κανονιστικό πλαίσιο και στις προσπάθειες απαγκίστρωσης από παρωχημένες πολιτικές
- Υπέρβαση από την «επιμέρους» νησιωτικότητα στην «καθολική» νησιωτικότητα

Είναι λοιπόν σαφές ότι τα δεδομένα και οι συσχετισμοί στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορα είναι εντελώς διαφορετικά από ότι 4 χρόνια πριν και αναμένεται να παραμείνουν στα επίπεδα αυτά για αρκετό διάστημα. Στο σκηνικό αυτό έρχεται να προστεθεί και αδυναμία του τραπεζικού κλάδου να στηρίξει ουσιαστικά τα τεράστια προβλήματα ρευστότητας των ακτοπλόων που απορρέουν κυρίως από την αύξηση του κόστους καυσίμων, το οποίο το 2009 αποτελούσε περίπου το 42% του κόστους εκμετάλλευσης των εταιρειών και το 2012 αποτελούσε το 53% ενώ παράλληλα, τα συνολικά έσοδα εκμετάλλευσης έχουν υποστεί μείωση κατά το ίδιο διάστημα της τάξης του 20% περίπου. Προκειμένου λοιπόν να μελετήσουμε τις επιπτώσεις των παραγόντων των τιμών των καυσίμων αλλά και της συναλλαγματικής ισοτιμίας Ευρώ/Δολαρίου προβαίνουμε σε σχετική ανάλυση η οποία και καταδεικνύει πως η εφαρμογή τεχνικών αντιστάθμισης κινδύνου ανατίμησης/ υποτίμησης έχει νόημα ειδικά στα καύσιμα, όμως όταν η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι στα παρόντα επίπεδα τα κόστος δραστηριοποίησης του υφιστάμενου αριθμού πλοίων στην Ελλάδα είναι δυσβάσταχτο.

Σε ευρωπαικό και διεθνές επίπεδο, οι πολιτικοοικονομικές εξελίξεις εντείνουν τους παράγοντες αστάθειας και δημιουργούν κλίμα έντονης αβεβαιότητας. Αν και οι ΗΠΑ, διαφαίνεται να έχουν χρησιμοποιήσει αρκετά αποτελεσματικά τα εργαλεία νομισματικής πολιτικής μέσω της Ομοσπονδιακής Τράπεζας (FED), εντούτοις η αποδέσμευση από αυτά δεν αναμένεται να συντελεστεί πριν από το τέλος της επόμενης χρονιάς ειδικά αν η Κίνα συνεχίσει να κρατά τεχνικά χαμηλά το κατά κεφαλήν εισόδημα και του λεγόμενο «σκιώδες» τραπεζικό της σύστημα εμφανίσει σημαντικές ρωγμές και αδυναμίες αποπληρωμής υποχρεώσεων από τους αντισυμβαλλόμενους. Παράλληλα, οι επικείμενες εκλογές στην Γερμανία αλλά και οι συνεχόμενες αποτυχημένες προσπάθειες των ευρωπαικών κυβερνήσεων να διαμορφώσουν ένα διαφορετικό αναπτυξιακό μοντέλο για την Ε.Ε. εντείνει επικίνδυνα τα ποσοστά της ανεργίας και εγκλωβίζει σε τροχιά συρρίκνωσης όχι πλέον μόνο τον Ευρωπαικό Νότο αλλά ολόκληρη την Ε.Ε. εκτός της Γερμανίας η οποία όμως είναι αδύνατο να συνεχίζει να πιέζει το Ευρωπαικό οικοδόμημα για πολύ ακόμα αφού ο αντίκτυπος του υφεσιακού περιβάλλοντος θα πλήξει αργά ή γρήγορα και την δική της οικονομία όσο καλά και να φαίνεται ότι είναι οχυρωμένη.

Φέτος επδιώκουμε να αναδείξουμε την τραγική κατάσταση που έχει περιέλθει ο ακτοπλοικός κλάδος από το 2006 μέχρι σήμερα με γνώμονα όχι μόνο την περιγραφή αλλά και την δημιουργία προτάσεων πρακτικά υλοποιήσιμων και που αφορούν όχι μόνο στις ίδιες τις εταιρείες αλλά και σε όλους τους εμπλεκόμενους με τον κλάδο.

Μετά την εισαγωγή, ακολουθεί η ανάλυση της προσφοράς, της ζήτησης και των μετοχικών συνθέσεων της αγοράς (ενότητα 2), της χρηματο-οικονομικής ανάλυσης (ενότητα 3), της επιχειρηματικής κατάστασης των βασικών εταιρειών (ενότητα 4),της ανάλυσης των βασικών κινδύνων (ενότητα 5) και στο τέλος επιδιώκεται η δημιουργία συμπερασμάτων καθώς και η αναφορά προτάσεων που θα βοηθούσαν πρακτικά στην εκτόνωση των ακανθώδων προβλημάτων του κλάδου (ενότητα 6).

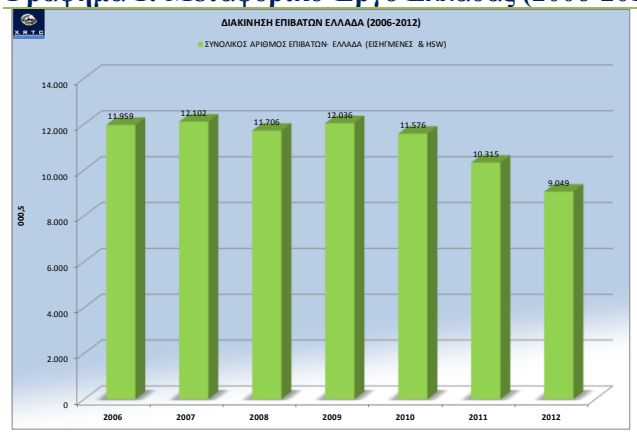
2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

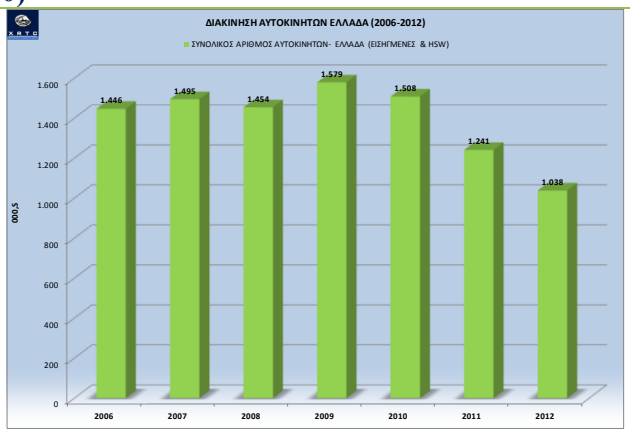
2.1. Επισκόπηση Αγοράς

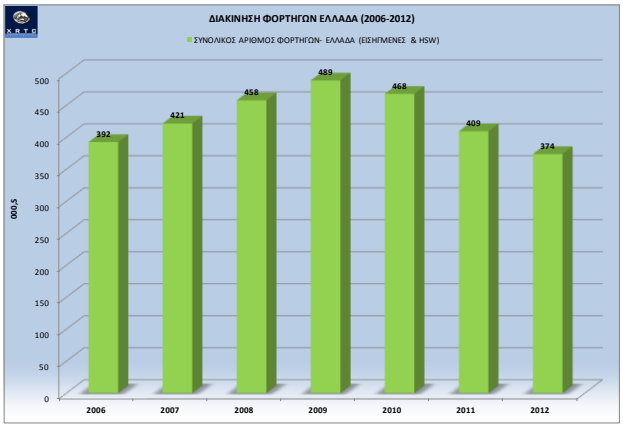
Για μια ακόμα χρονιά προβήκαμε σε ενδελεχή ανάλυση των δεδομένων και των στοιχείων της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς δίνοντας έμφαση στην 7ετή περίοδο 2006-2012 όχι εξαιτίας κάποιου εξαιρετικού λόγου αλλά γιατί το 2006 αποτέλεσε την καλύτερη από οικονομοτεχνική άποψη χρονιά της αγοράς. Η συνέχιση της πορείας καθόδου στην κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών είναι χαρακτηριστική και είναι εμφανές ότι η αντιστροφή της αρνητικής αυτής τάσης θα κριθεί φέτος που οι προσδοκίες για άνοδο της κίνησης είναι μεγαλύτερες εξαιτίας της προσέλευσης τουριστών που αναμένεται να φτάσει στα 17εκ.

Από την άλλη πλευρά βέβαια, τα επίπεδα της εσωτερικής ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες εξακολουθούν να βρίσκονται σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικό του γεγονότος είναι ότι ακόμα και δρομολόγια στις λεγόμενες περιοχές «φιλέτα» των Κυκλάδων, είτε έχουν συρρικνωθεί είτε έχουν αυξήσει τους λιμένες προσέγγισης. Πιο συγκεκριμένα ο Σύνθετος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης επιβατών έχει μειωθεί κατά -4% σε σχέση με το 2006 (σε απόλυτα μεγέθη έχει μειωθεί κατά -24%), ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση είναι της τάξης του -12%. Επίσης, ο Σύνθετος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης αυτοκινήτων έχει μειωθεί -4% σε σχέση με το 2006, ακριβώς το ίδιο ποσοστό με αυτόν της κίνησης επιβατών, αποδεικνύοντας έτσι και την γραμμικότητα στην σχέση αυτών των δύο μεγεθών (σε απόλυτα μεγέθη έχει μειωθεί κατά -28%), ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση είναι της τάξης του -16%. Τέλος, , ο Σύνθετος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης φορτηγών έχει μειωθεί οριακά -1% σε σχέση με το 2006, γεγονός που δείχνει την ανελαστικότητα στις μεταφορές των εμπορευμάτων στα ελληνικά νησιά κατά την 7ετή περίοδο της ανάλυσής μας (σε απόλυτα μεγέθη έχει μειωθεί κατά -5%), ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση είναι της τάξης του -9%. Για την ορθότητα και εγκυρότητα της ανάλυσής μας πρέπει να επισημανθεί και φέτος ότι στα ανωτέρω δεδομένα δεν περιλαμβάνονται οι κινήσεις που λαμβάνουν χώρα σε πορθμεία όπου η ειδικά η κίνηση κυρίως των επιβατών υπερδιπλασιάζεται.

Γράφημα 1: Μεταφορικό Έργο Ελλάδας (2006-2010)





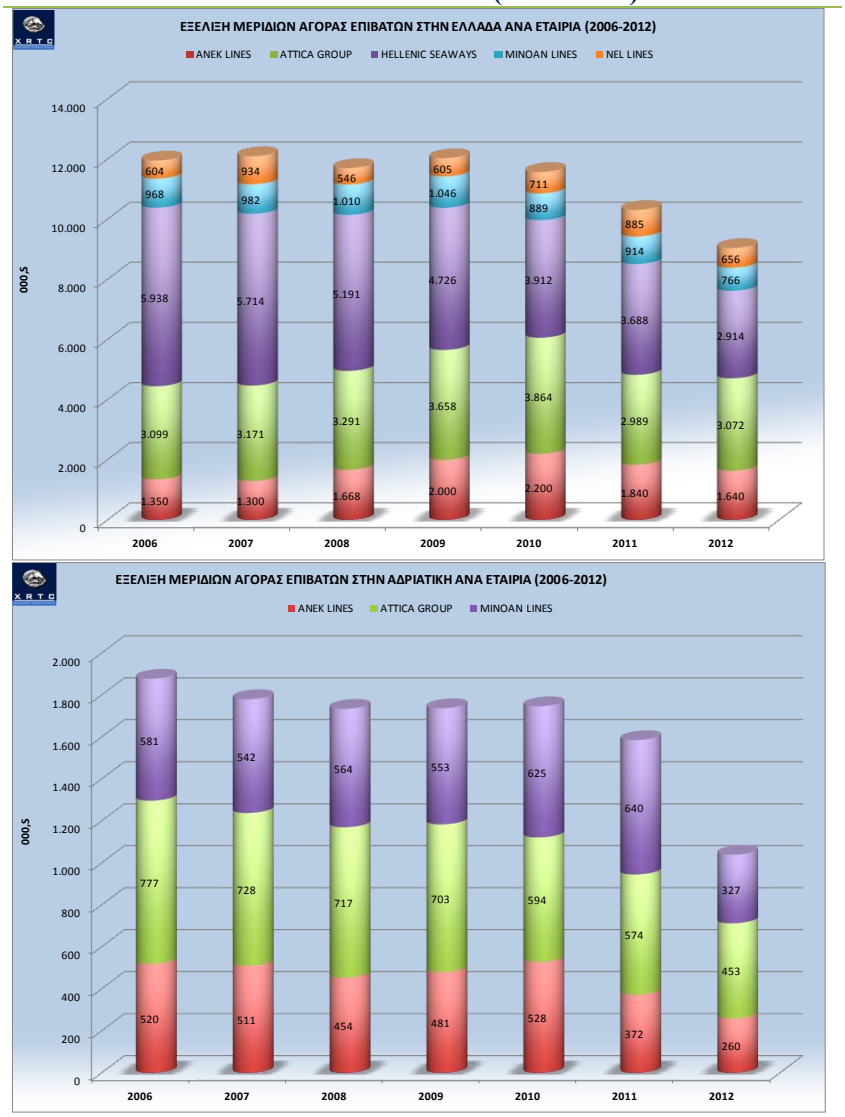


Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

2.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Στην ενότητα αυτή της ανάλυσης περιλαμβάνονται οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών καθώς και της HELLENIC SEAWAYS. Η ανάλυσή μας επικεντρώνεται στο μεταφορικό έργο καθώς και στην προσφερόμενη χωρητικότητα στην Ελλάδας και την Αδριατική.

Γράφημα 2: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006-2012)



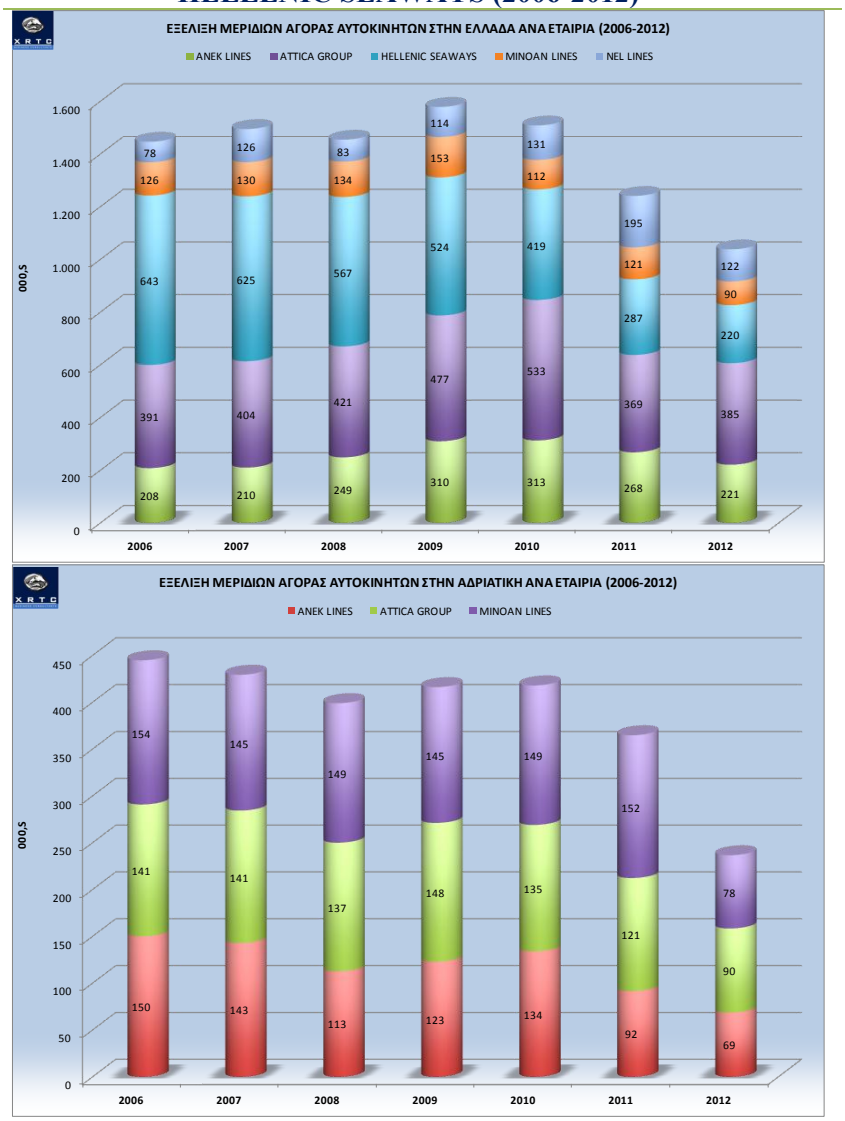
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο διπλανό Γράφημα 2 απεικονίζεται το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS την περίοδο 2011- 2012 παρουσιάζει για μια ακόμη χρονιά συρρίκνωση τόσο στην Ελληνική αγορά με ποσοστό -12% όσο και στην Αδριατική με -34% καταδεικνύοντας την παντελή απουσία ζήτησης αλλά και την επικίνδυνη συνέχιση αυτής της αρνητικής τάσης.

Στην Ελληνική αγορά αρκετά μειωμένη ζήτηση εμφανίζουν η HELLENIC SEAWAYS (-21%), ANEK LINES (-11%), MINOAN LINES (-16%) και NEL LINES (-24%) ενώ μικρή αύξηση παρουσιάζει η ATTICA GROUP (3%).

Η εικόνα της Αδριατικής, είναι ασφαλώς πιο δραματική αφού το μεταφορικό έργο επιβατών, δείχνει σημάδια σημαντικής συρρίκνωσης με όλες τις εταιρείες να εξακολουθούν να εμφανίζουν σωρευτική μείωση της τάξης του -34%. Πιο αναλυτικά η ANEK LINES -30%, η ATTICA GROUP -21%, ενώ η MINOAN LINES -49%.

Γράφημα 3: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων κ HELLENIC SEAWAYS (2006-2012)



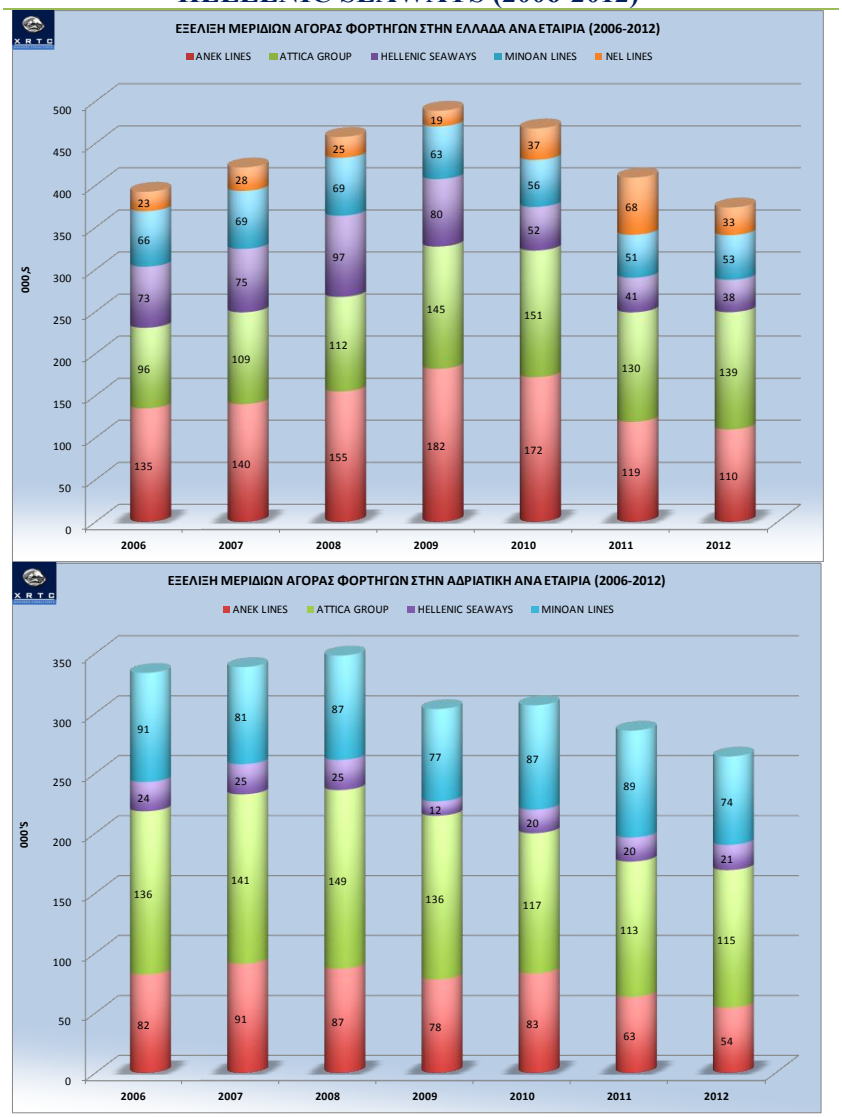
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Εξίσου δραματική είναι και η μείωση της ζήτησης για μεταφορά αυτοκινήτων την περίοδο 2011-2012. Η αγορά της Ελλάδας υπέστη μείωση της τάξης του -16%, ενώ της Αδριατικής της έφτασε το -35% αντικατοπτρίζοντας την μεγάλη κάμψη για τουριστικές μεταφορές με την χρησιμοποίηση αυτοκινήτου την προηγούμενη χρονιά. (Γράφημα 3).

Πιο αναλυτικά, στην Ελληνική αγορά μεταφοράς αυτοκινήτων τα ποσοστά των εταιρειών ήταν ANEK LINES (-23%), HELLENIC SEAWAYS (-7%), MINOAN LINES (-26%) και NEL LINES (-27%), ενώ η ATTICA GROUP παρουσίασε οριακή αύξηση της τάξης του 4%.

Στην αγορά της Αδριατικής, η ANEK LINES εμφάνισε μείωση της τάξεως του -25%, της ATTICA GROUP -26% και της MINOAN LINES του Ομίλου Grimaldi να έχει υποστεί την μεγαλύτερη μείωση που έφτασε το -49%.

Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006-2012)



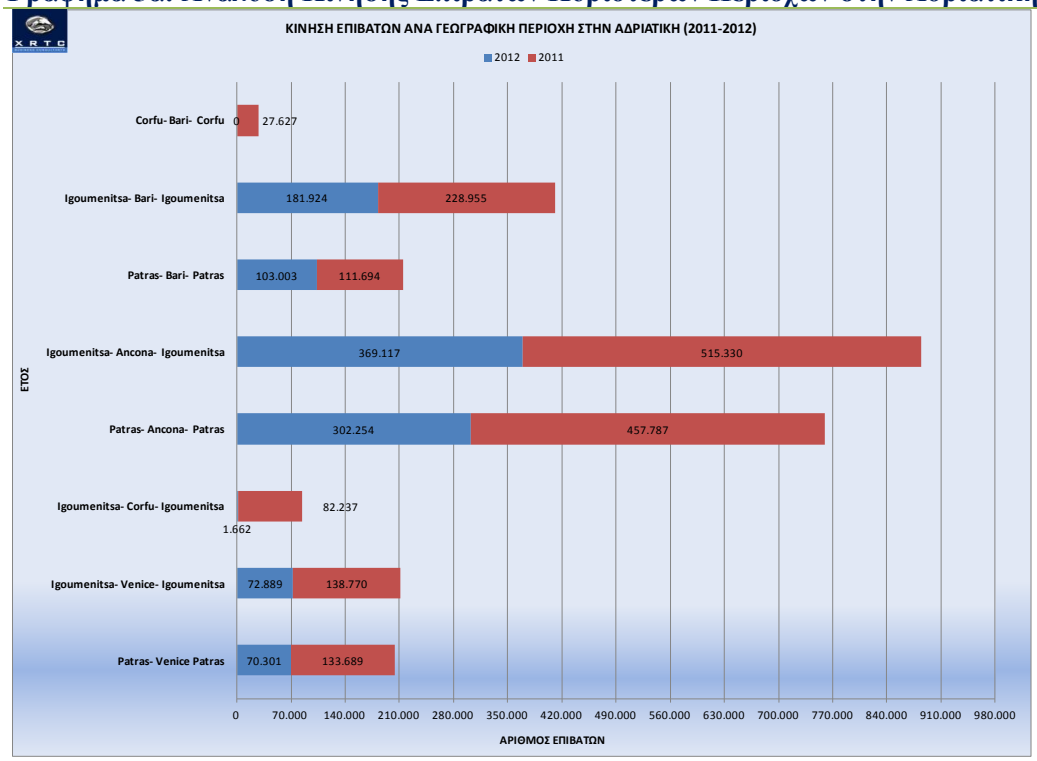
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η πτωτική τάση που υπάρχει στις δυο παραπάνω κατηγορίες μεταφορικού έργου την περίοδο 2011-2012, εμφανίζεται και στην αγορά των φορτηγών μολονότι σε αρκετά χαμηλότερα ποσοστά τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Αδριατική. Στην Ελληνική αγορά η πτώση είναι της τάξης του -9% και στην Αδριατική της τάξης του -8%. Εξετάζοντας τα επιμέρους μεγέθη των εταιρειών στην Ελλάδα, μειώσεις με της τάξης του -8%, -6% και -48% εμφανίζουν αντίστοιχα οι ANEK LINES, HSW και η NEL LINES, ενώ μικρές αυξήσεις αλλά σημαντικές την περίοδο αυτή εμφάνισαν η ATTICA GROUP με 7% και MINOAN LINES με 4% να ακολουθούν.

Ανάλογη είναι και η κατάσταση στην αγορά των φορτηγών στην Αδριατική (Γράφημα 4). Πιο αναλυτικά, μείωση παρουσιάσαν η ANEK LINES και η MINOAN LINES με -14% και -17% αντίστοιχα. Από ττην άλλη μεριά, η ATTICA GROUP και η HSW εμφάνισαν μικρές αυξήσεις της τάξης του 2% και 5% αντίστοιχα.

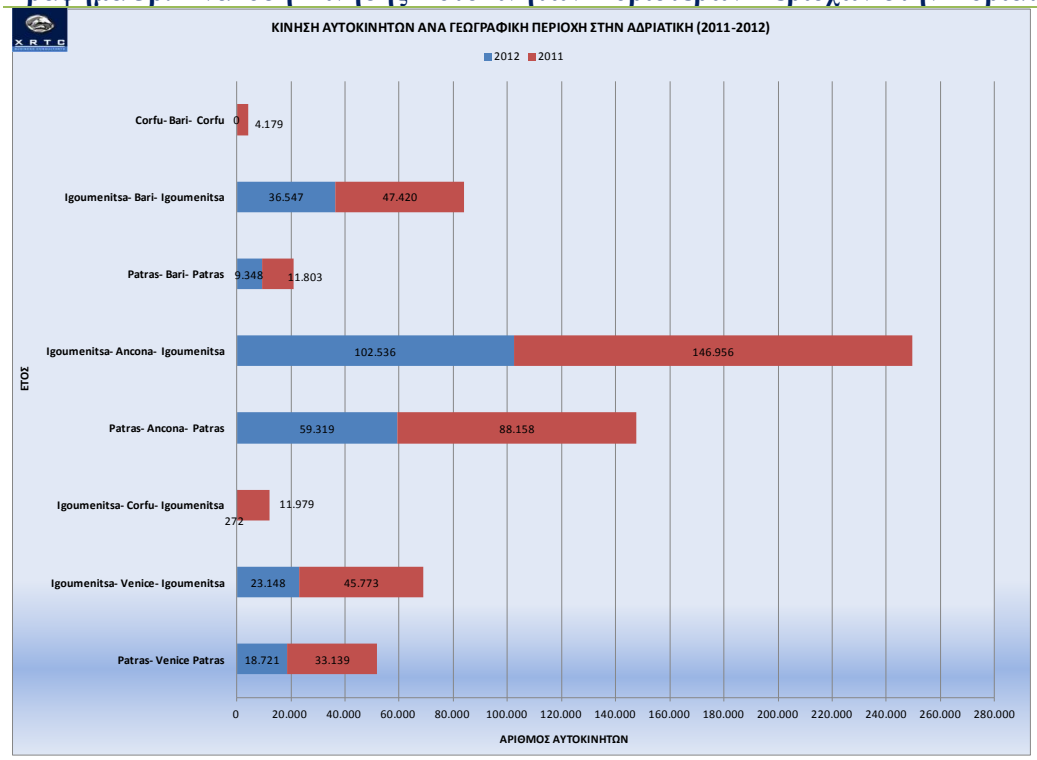
Στα παρακάτω Γραφήματα 5α- 5γ επιχειρούμε μία βαθύτερη ανάλυση των κυριοτέρων γραμμών της Αδριατικής κατά την 2ετία 2011-2012 οι οποίες στήριζαν σε μεγάλο βαθμό τα περασμένα έτη τις όποιες απώλειες είχαν οι εταιρείες στην Ελλάδα λόγω του έντονου ανταγωνισμού. Η συρρίκνωση της διακίνησης σε επίπεδο επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών είναι εμφανής και αφορά σε όλες τις επιμέρους γραμμές. Η μεγαλύτερη γραμμή σε διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων είναι αυτή της Ιγουμενίτσα-Ανκόνα, ενώ για τα φορτηγά είναι αυτή της Πάτρα-Ανκόνα. Η γραμμή Κέρκυρά-Μπάρι σταμάτησε να εξυπηρετείται το 2012.

Γράφημα 5α: Ανάλυση Κίνησης Επιβατών Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012)



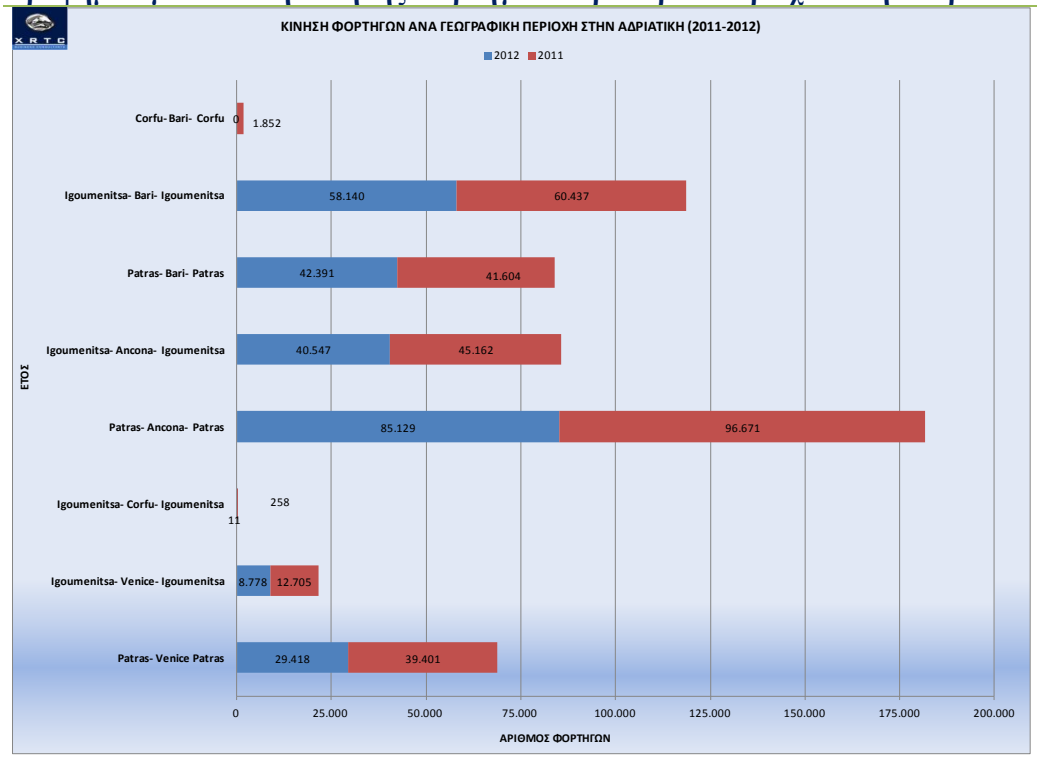
Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Λιμενικές Αρχές

Γράφημα 5β: Ανάλυση Κίνησης Αυτοκινήτων Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Λιμενικές Αρχές

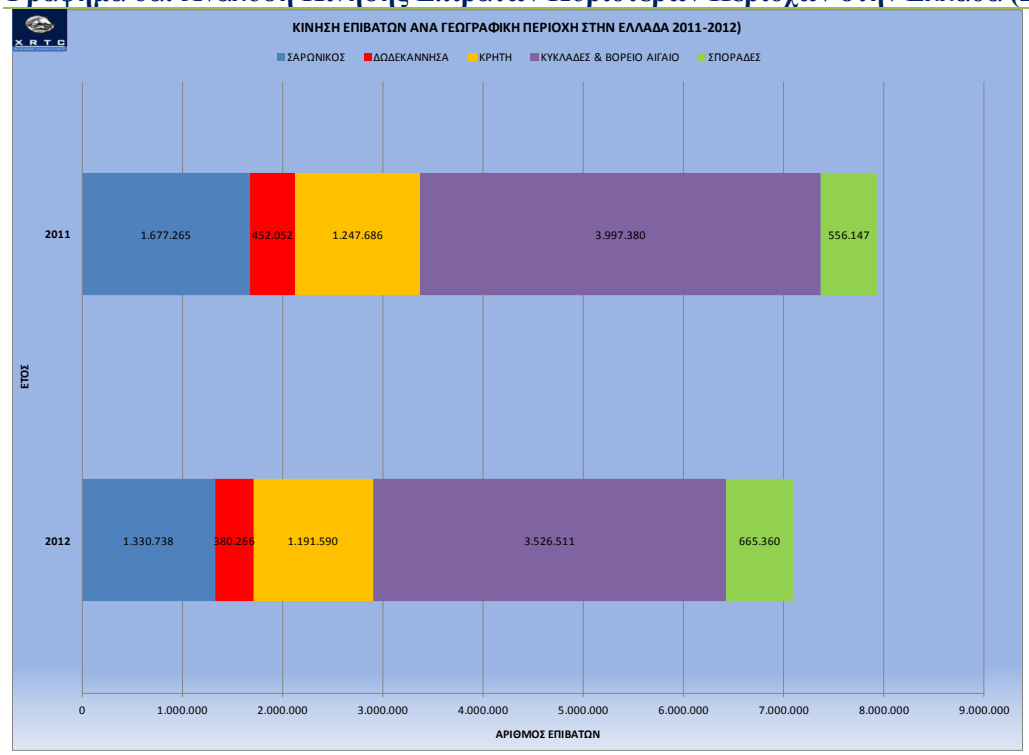
Γράφημα 5γ: Ανάλυση Κίνησης Φορτηγών Κυριοτέρων Περιοχών στην Αδριατική (2011-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Λιμενικές Αρχές

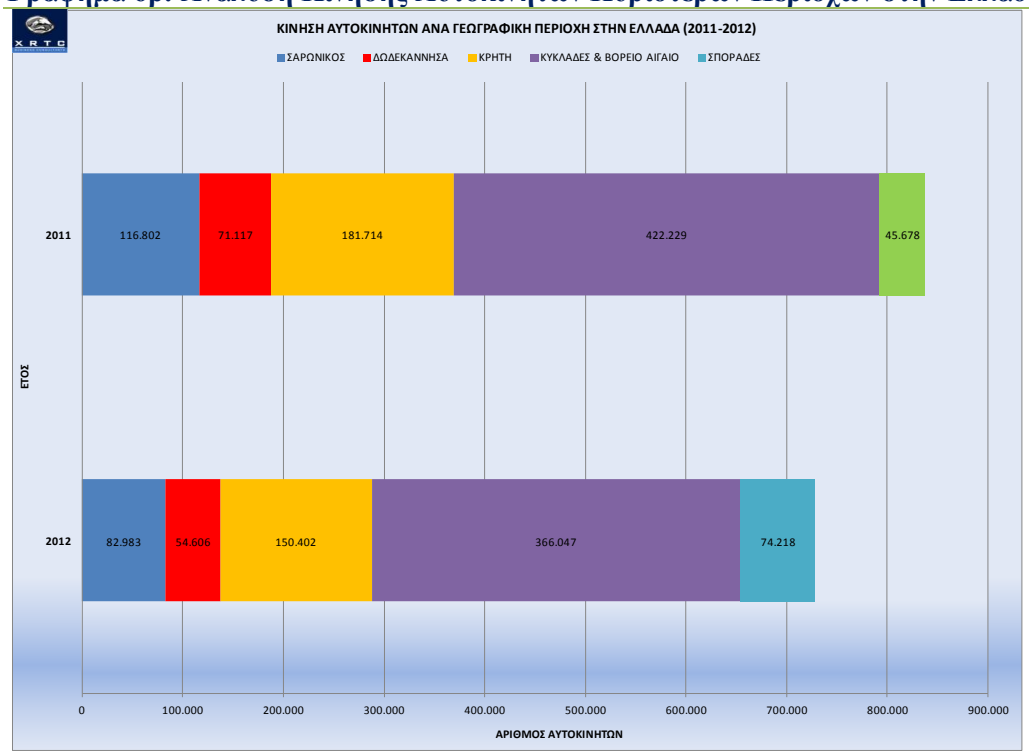
Παράλληλα, στα Γραφήματα 6α- 6γ προσπαθήσαμε να προβούμε στην ανάλυση των βασικών περιοχών στην Ελλάδα κατά την 2ετία 2011-2012. Η συγκεκριμένη ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία που ευγενικά μας παρέθεσαν οι εταιρείες εκτός από την ΑΝΕΚ, οπότε και η ανάλυση μας δεν συμπεριλαμβάνει την διακίνηση της συγκεκριμένης εταιρείας. Είναι εμφανείς οι 2ψήφιες μειώσεις στην διακίνηση σε όλες σχεδόν τις περιοχές με μεγαλύτερες απώλειες από έτος σε έτος να έχουν υποστεί η διακίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών στον Αργοσαρωνικό καθώς και των αυτοκινήτων στα Δωδεκάννησα. Ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός της αύξησης τόσο τον αυτοκινήτων τόσο και επιβατών στις Σποράδες κατά κατά 62% και 20% αντίστοιχα καθώς επίσης και της διακίνησης των φορτηγών στην Κρήτη που αυξήθηκε κατά 28%. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η προσέσλκυση τουριστών στην Κρήτη και το 2012 ήταν μεγάλη και με αποτέλεσμα να υπάρχει ζήτηση για προμήθειες αλλά και γιατί ο ανταγωνισμός των εταιρειών στην περιοχή επέφερε και την συνέργια μεταξύ ΑΝΕΚ και ΑΤΤΙΚΑ με αποτέλεσμα την αρτιότερη εξυπηρέτηση.

Γράφημα 6α: Ανάλυση Κίνησης Επιβατών Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Στοιχεία Εταιρειών

Γράφημα 6β: Ανάλυση Κίνησης Αυτοκινήτων Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Στοιχεία Εταιρειών

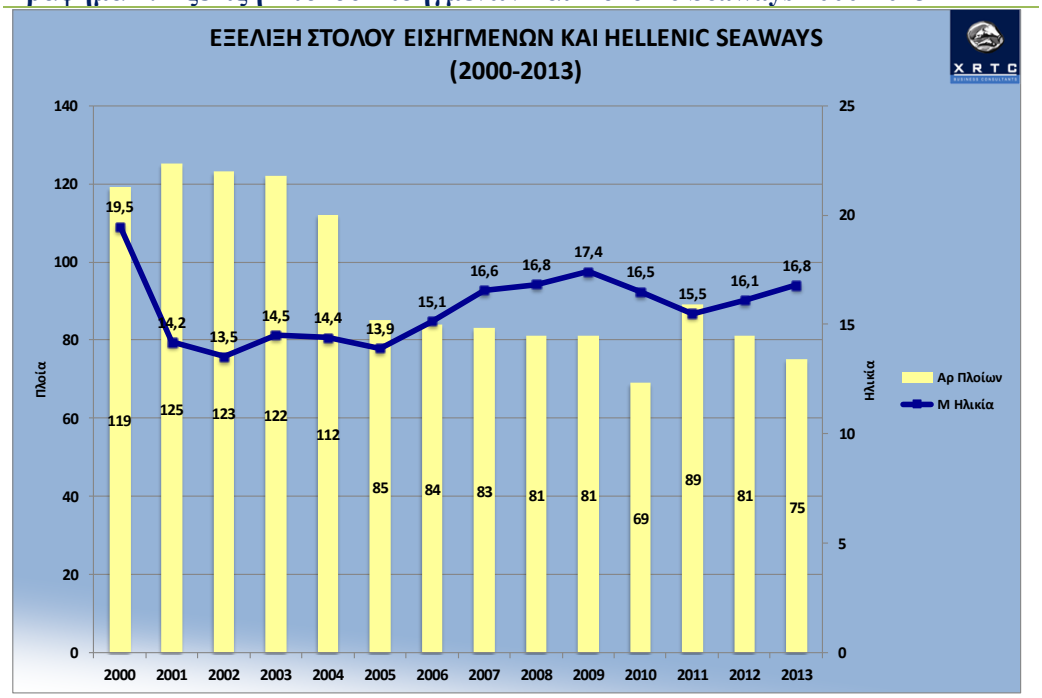
Γράφημα 6γ: Ανάλυση Κίνησης Κυριοτέρων Περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ και Στοιχεία Εταιρειών

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Στο παρακάτω Γράφημα 7 φαίνεται ξεκάθαρα η επίπτωση της συνεχιζόμενης μείωσης της ζήτησης της ακτοπλοϊκής αγοράς στην προσφορά των μέσων για μεταφορά αγαθών και επιβατών τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Το μόνο θετικό σημείο στην ανησυχητική αυτή εξέλιξη είναι ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου που είναι και ο χαμηλότερος ανάμεσα στις χώρες της ΕΕ.

Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2013

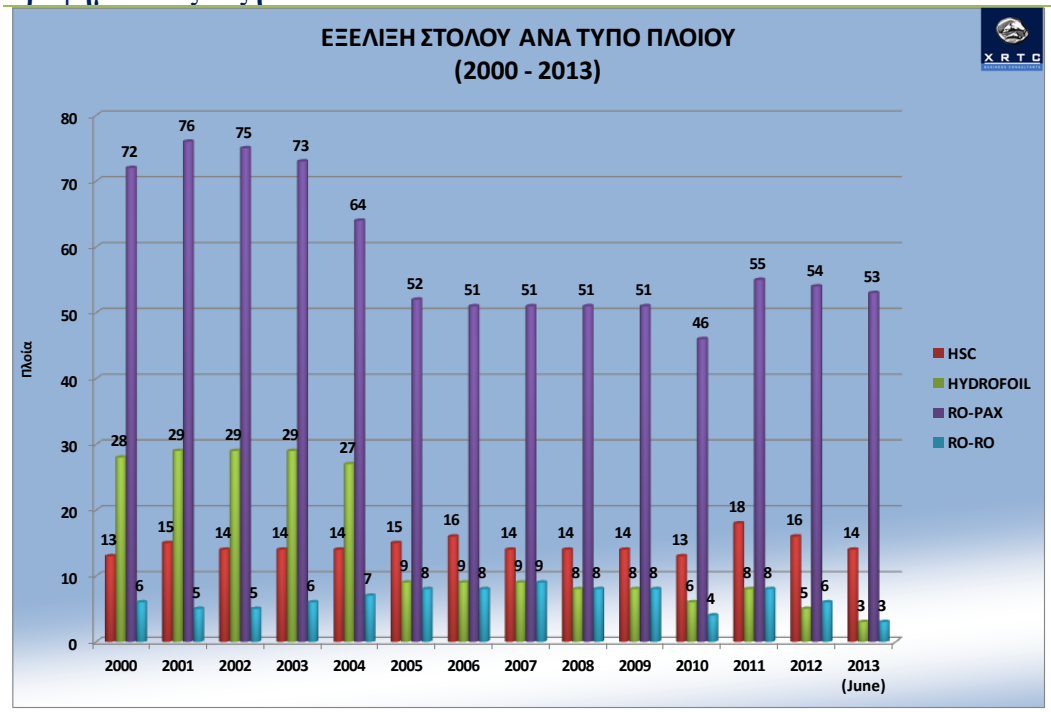


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η παραπάνω μείωση αντικατοπτρίζεται σε όλους τους τύπους πλοίων που διαθέτουν οι υπό εξέταση εταιρείες το 2013 και παρουσιάζεται στο Γράφημα 8. Οι εταιρείες, αν και η καθεμία ακολουθεί διαφορετική στρατηγική στον εξορθολογισμό του διαχειριζόμενου στόλου, συνεχίζουν να συρρικνώνονται. Οι στρατηγικές που εφαρμόζουν συνοψίζονται στα παρακάτω όμως δεν διαφαίνεται να αποφέρουν εμφανή αποτελέσματα στα οικονομικά τους αποτελέσματα αφού η έλλειψη ζήτησης είναι τέτοια και το κόστος δρομολόγησης τόσο υψηλό (κύριως εξαιτίας του κόστους καυσίμων) εξαφανίζουν κάθε όφελος από την εφαρμογή των στρατηγικών αυτών:

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

Γράφημα 8: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2000 – 2013



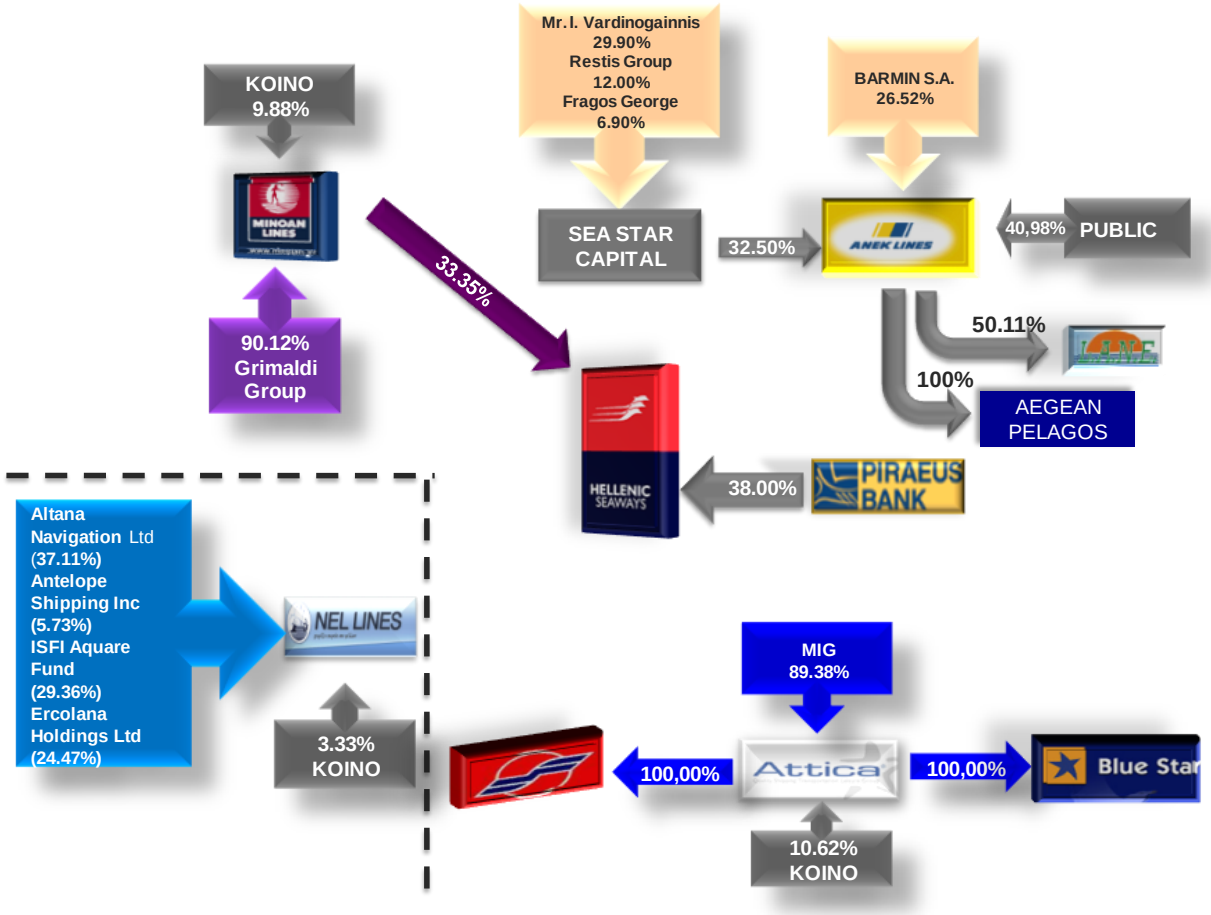
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Στο διάστημα από τις αρχές 2012 έως τον μήνα Ιούλιο του 2013 δεν έχει συντελεστεί κάποια εξέλιξη στην μετοχική σύνθεση των εταιρειών ακτοπλοίας (Γράφημα 9). Σημαντικό βέβαια είναι ότι το ποσοστό της Sea Star Capital στην HELLENIC SEAWAYS πέρασε στην Τράπεζα Πειραιώς με αποτέλεσμα την μετατροπή της τράπεζας σε μεγαλο-μέτοχο της εταιρείας γεγονός που επηρεάζει ευθέως την ευελιξία της εταιρείας αλλά παράλληλα λόγω μεγέθους αποτελεί έναν σημαντικό φορέα άμεσων εξελίξεων στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά.

Από την άλλη μεριά η ANEK LINES βρίσκεται υπό επιτήρηση στο Χ.Α. λόγω χαμηλής εμπορευσιμότητας. Αλλά και 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 9: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2013



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζονταν έως τον Ιούλιο του 2013 κάθε ένα από τα προαναφερθέντα εταιρικά σχήματα. Είναι πολύ πιθανόν να υπάρξει περαιτέρω συρρίκνωση, γεγονός που ενισχύει την ανάγκη για ανάληψη άμεσων μέτρων, ενισχυτικών του νέου νομικού πλαισίου αλλά και προτροπή για νέες συνεργασίες, συγχωνεύσεις και εξαγορές, ώστε να δημιουργηθούν οι συνθήκες για να αντιμετωπιστούν οι ολοένα αυξανόμενες προκλήσεις που διαμορφώνονται στην ακτοπλοϊκή αγορά αλλά και στο διεθνές οικονομικό επίπεδο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ

	Στόλος
ANEK LINES	12
ATTICA GROUP	13
MINOAN LINES	7
NEL LINES	16
HELLENIC SEAWAYS	25

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 εταιρειών για το 2012 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:

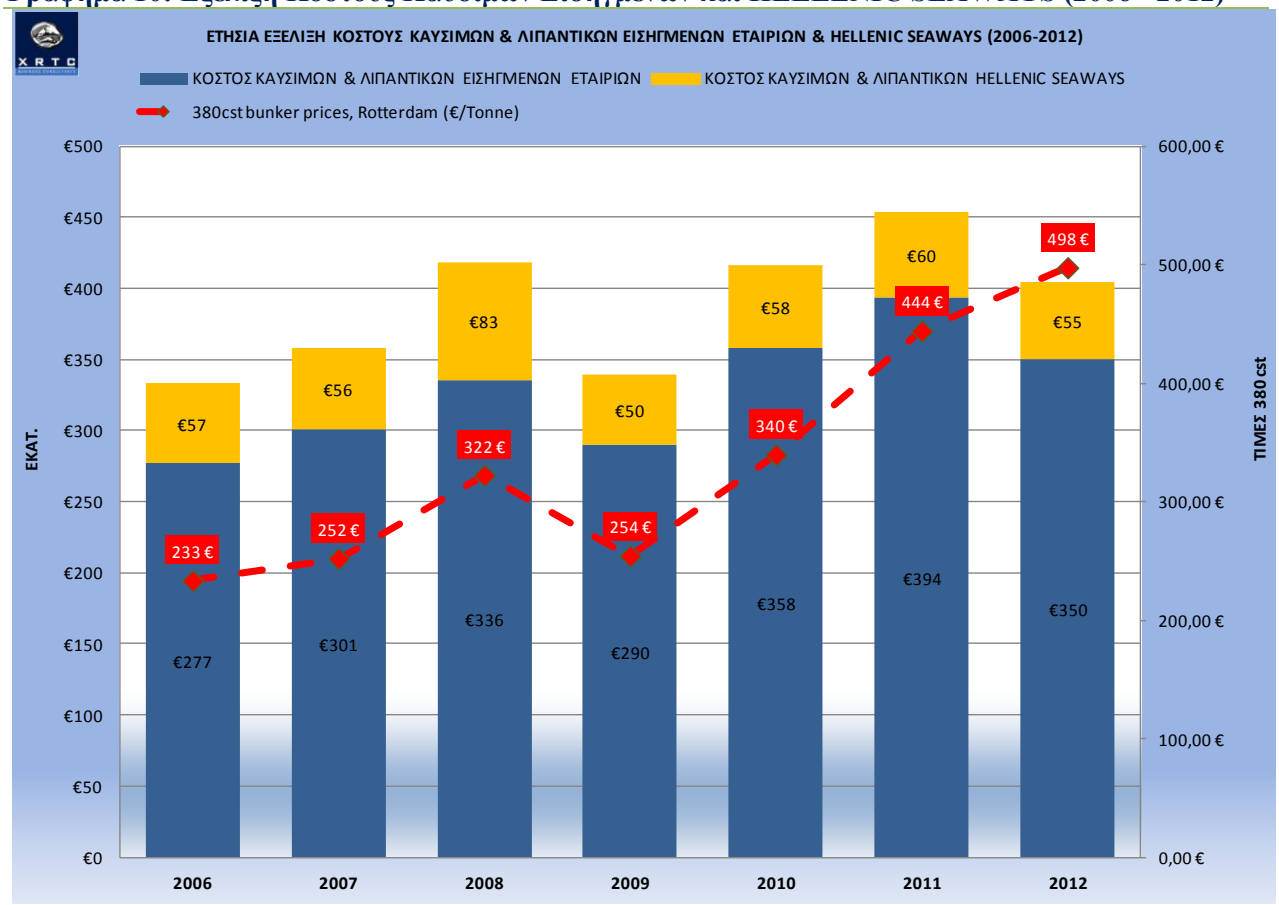
- Ανάλυση κόστους,
- Κύκλο εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση

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

Αναμφίβολα το κόστος των καυσίμων αποτελεί την πιο κρίσιμη παράμετρο στην διαχείριση και την δρομολόγηση των πλοίων για τις εταιρείες της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Το 2012 η τιμή καυσίμου 380CST εκφράσμενη σε ευρώ αυξήθηκε σε σχέση με το 2011 κατά 11% ενώ από το 2006 η αύξηση είναι της τάξης του 113%. Ασφαλώς η αποδυνάμωση του ευρώ κατά το προηγούμενο έτος ενίσχυσε την πίεση στις τίμες μιας και η αποδυνάμωση του σε σε σχέση με το αμερικάνικο δολλάριο κατά το ίδιο διάστημα ήταν μεσοσταθμικά γύρω στο 3%. Το παρακάτω Γραφήμα 10 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων κατά την 7ετία 2006-2012 σε απόλυτους (μη-αποπληθωρισμένους) αριθμούς σε συνδυασμό με την μέση ετήσια τιμή του 380CST Rotterdam εκφρασμένη σε €/Tonne.

Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)



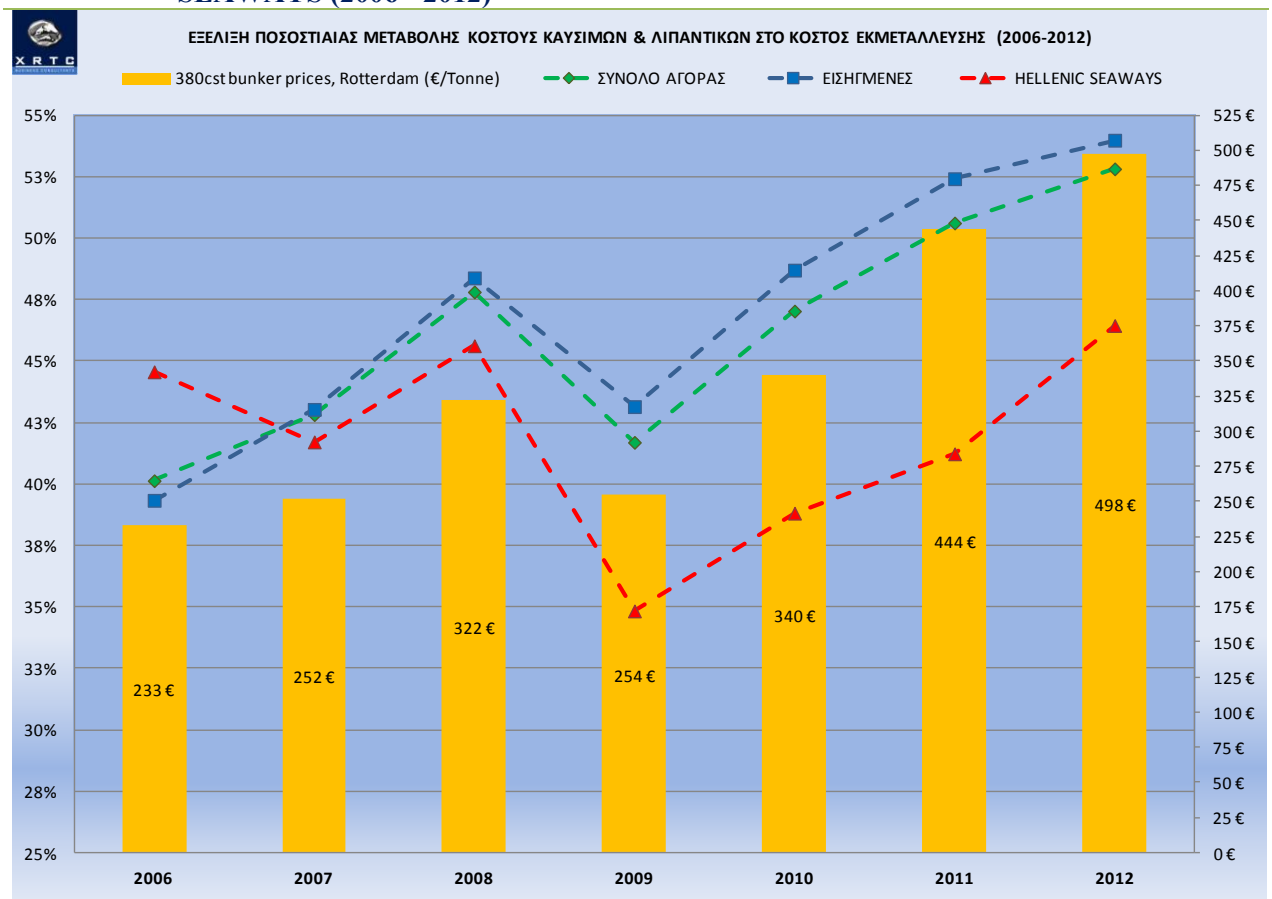
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο Γραφήμα 11 απεικονίζεται ξεκάθαρα η επιβάρυνση του κόστους καυσίμων και λιπαντικών στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης. Από το περίπου 40% στο σύνολο του κλάδου το 2006 έφτασε το 2012 στο 54% περίπου και 3% πάνω από το προηγούμενο έτος. Η συνέχιση της αρνητικής αυτής εξέλιξης αυτή έχει οδηγήσει τις εταιρείες να λάβουν 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 εταιρειών

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι παρόλο που οι εισηγμένες εταιρείες επηρεάζονται περισσότερο από το εν λόγω κόστος σε σχέση με την HELLENIC SEAWAYS, εντούτοις κατά την περίοδο 2011-2012 η ποσοστιαία αύξηση των καυσίμων στο συνολικό κόστος ήταν της τάξης του 5% (από το 41% στο 46%) ενώ για τις εισηγμένες στο 3% (από το 52% στο 54%). Βέβαια η HELLENIC SEAWAYS καταφέρνει και ανταπεξέρχεται καλύτερα στην εξαιρετικά μειωμένη ζήτηση λόγω της περιορισμένης εκμετάλλευσης του στόλου της στο 12μηνο, στον περιορισμό του στόλου των υδροπτέρυγων (flying dolphins), της επιλεκτικής ακινησίας των άλλων πλοίων του στόλου ανάλογα με τις ανάγκες της και τις χρονοναυλώσεις των συμβατικών πλοίων.

Γράφημα 11: Συμμετοχή Κόστους Καυσίμου στο Συνολικό Κόστος Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)

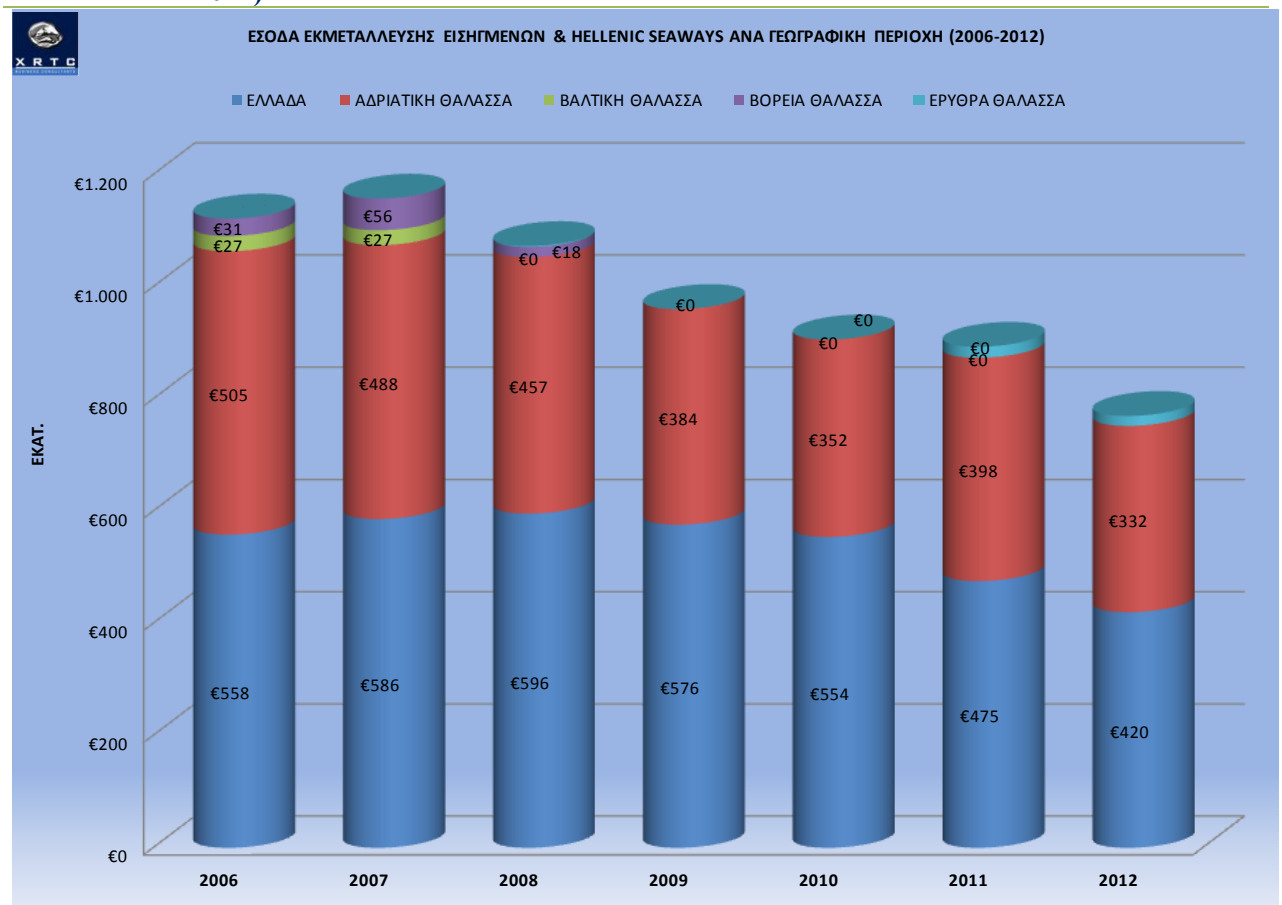


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Κύκλος Εργασιών από ναύλους

Ο Κύκλος Εργασιών για το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών βρέθηκε το 2012 κάτω από τα €800εκ. (Γράφημα 12). Η γεωγραφική διασπορά που ακολουθούσαν τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες δεν καταφέρνει να συγκρατήσει την κάθοδο αφού η πτώση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές αγγίζει ολόκληρη την Νότια Ευρώπη αλλά και διεθνώς. Διέξοδο θα μπορούσαν να αποτελέσουν περιοχές της Νοτιο-ανατολικής Ασίας, αλλά και της Λατινικής Αμερικής όμως δεδομένης της ισχυρής κρατικής παρέμβασης και της απουσίας σοβαρού ακτοπλοϊκού δικτύου και σχεδιασμού οι κίνδυνοι σε τέτοια εγχειρήματα είναι πολυ-επίπεδοι και πολλές φορές ανεξέλεγκτοι. Από την άλλη μεριά, η εφαρμογή στρατηγικών ναυλώσεων ενέχει και αυτή σοβαρούς κινδύνους ειδικά την συγκεκριμένη χρονική συγκυρία μιας και οι πιέσεις σε όλων των ειδών τις ναυλαγορές έχουν αυξήσει τους κινδύνους αθέτησης κα αδυναμίας πληρωμών πολλών ναυλωτών.

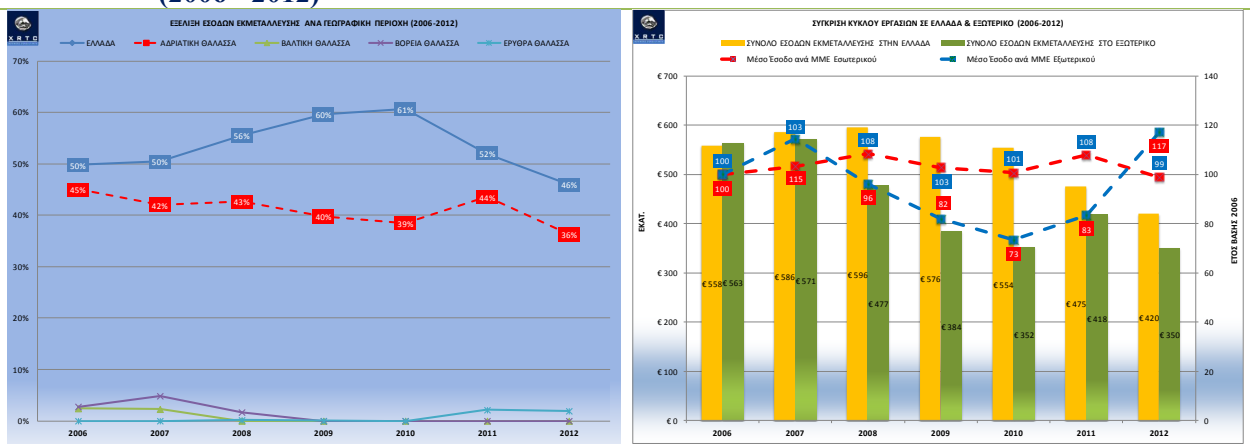
Γράφημα 12: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (20 - 2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα που απεικονίζονται στα Γραφήματα 12 (α) και (β) όπου φαίνονται τα έσοδα ανά περιοχή. Το Γράφημα 13 (α) φαίνεται η πτώση ζήτησης ακτοπλοϊκών μεταφορών και τα επίπεδα του ανταγωνισμού έχουν μειώσει το ποσοστό των εσόδων στην περιοχή της Αδριατικής και στην Ελληνική αγορά στο 36% και 46% αντίστοιχα. Άκρως ενδιαφέρον παρουσιάζει και το αποτέλεσμα του Γραφήματος 13 (β) όπου το μέσο έσοδο ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) φαίνεται βρίσκεται στα επίπεδα του 2006 στην περιοχή της Αδριατικής και να έχει αύξηση 17% στην Ελλάδα. Από την άλλη μεριά όμως, οι απώλειες που αφορούν στον διπλασιασμό του κόστους δραστηριοποίησης και αφορούν στις τιμές των καυσίμων αλλά και τον συναλλαγματικό κίνδυνο, εξανεμίζουν όλες αυτές τις σωστές επιχειρησιακές στρατηγικές που έχουν εφαρμοστεί.

Γράφημα 13: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)



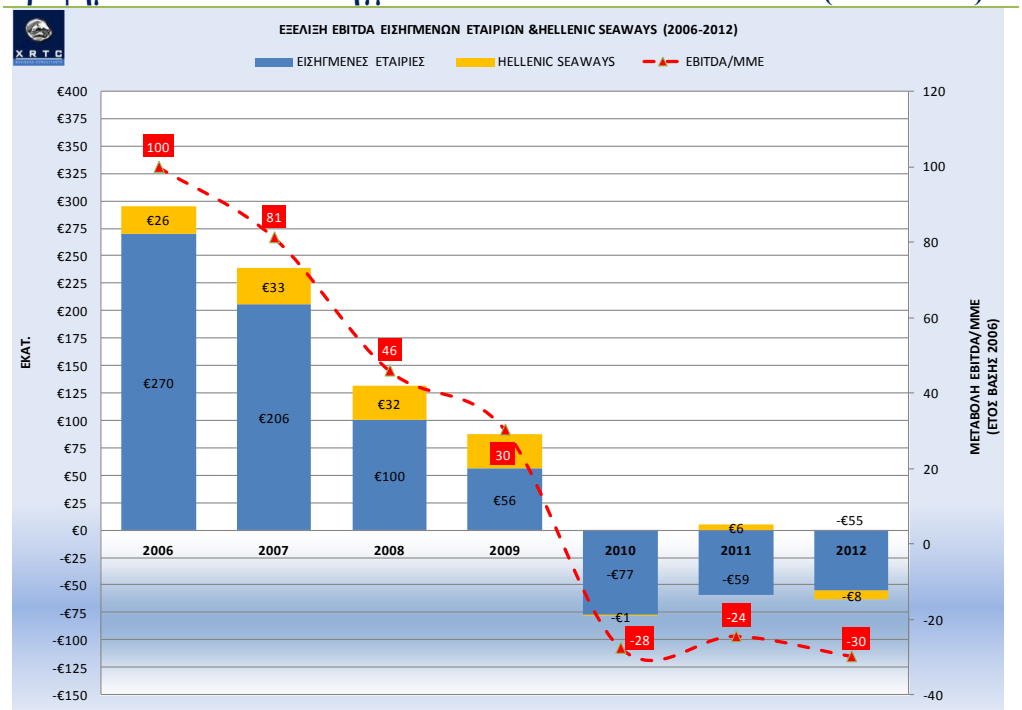
(α) (β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.3. Ανάλυση EBITDA

Εξίσου δυσμενή είναι και τα Έσόδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) τα οποία στην περίοδο 2011-2012 μειώθηκαν κατά 18% παραμένοντας για μια ακόμη χρονιά σε αρνητικό έδαφος. Στο Γράφημα 14 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου είναι καθηλομένος για 3η συνεχή χρόνιά πλέον σε αρνητικό επίπεδο και σχεδόν 4 φορές κάτω σε σχέση με το 2006 που αποτελεί και το έτος βάσης της ανάλυσης.

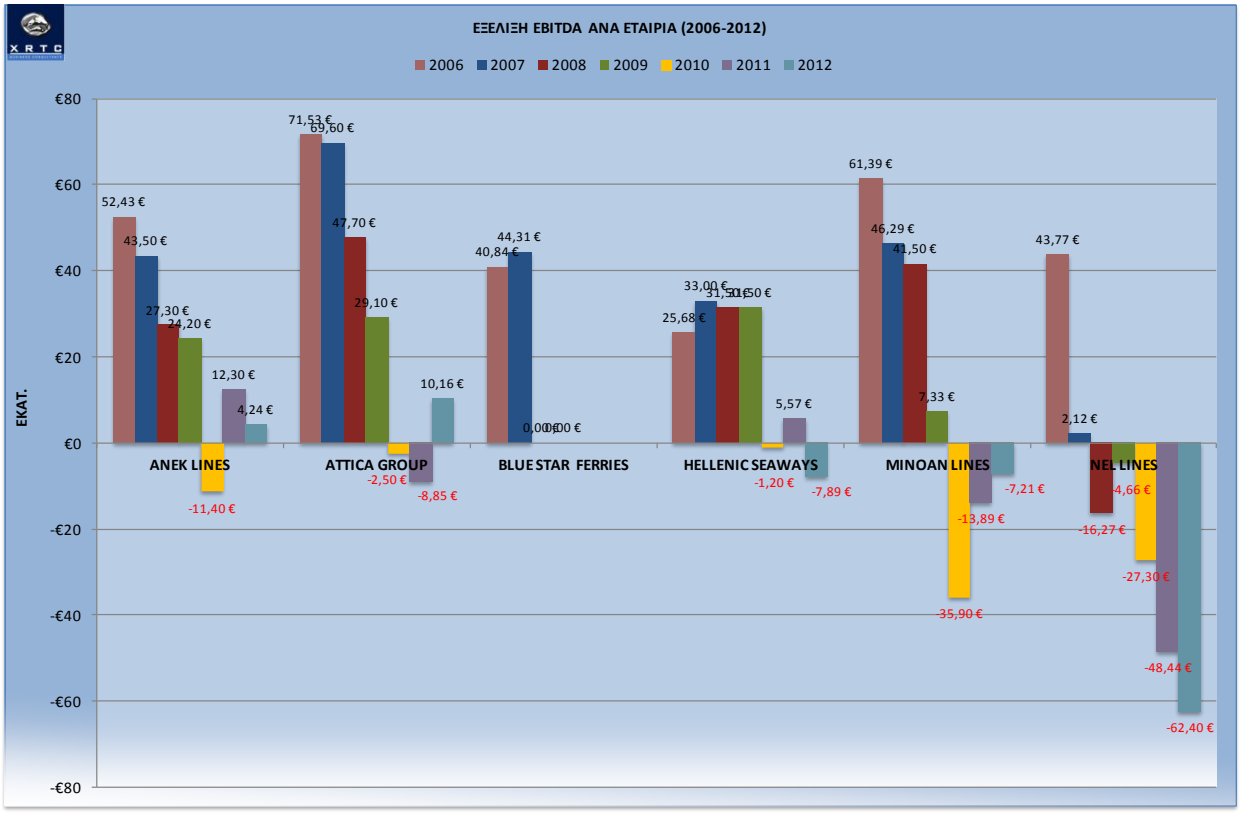
Γράφημα 14: EBITDA Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Μόνο ANEK LINES και ATTICA GROUP πραγματοποίησαν θετικά EBITDA το 2012. Η πρώτη συνέχισε την πορεία της σε θετικό έδαφος ενώ η δεύτερη κατάφερε και αντέστρεψε κατά 100% περίπου τα αρνητικά EBITDA του 2011. Οι υπόλοιπες εταιρείες εξακολουθούν την αρνητική πορεία με τις MINOAN LINES για 3η συνεχή χρονιά και την NEL LINES για 5η (Γράφημα 15). Τέλος η HELLENIC SEAWAYS που βρίσκονταν σε θετικό έδαφος το 2011 πέρασε σε αρνητικό αγγιζοντας περίπου τα -€8εκ EBITDA. Η καθήλωση των EBITDA σε τόσο αρνητικά επίπεδα οφείλεται 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 καθώς και η καθυστέρηση πληρωμών από πλευράς της πολιτείας που αφορούν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών. Για την αντιστροφή της τραγικής αυτής, οι εταιρείες έχουν εφαρμόσει όλων των ειδών τις επιχειρησιακές στρατηγικές χωρίς αποτέλεσμα. Ο νέος νόμος που ψηφίστηκε φέτος καθώς η αύξηση του αριθμού τουριστών αναμένεται να έχει κάποιο θετικό αντίκτυπο στα λειτουργικά αποτελέσματα των εταιρειών, οι οποίες όμως δύσκολα θα καταφέρουν να καλύψουν τις απαιτήσεις. Η παράμετροι της αγοράς είναι βέβαιο ότι δεν μπορούν να την οδηγήσουν σε θετικό έδαφος και επομένως επιβάλλεται μια καινοτόμος και άμεση προσέγγιση από τους ρυθμιστές της τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαικό επίπεδο.

Γράφημα 15: EBITDA ανά Εταιρεία (2006 - 2012)

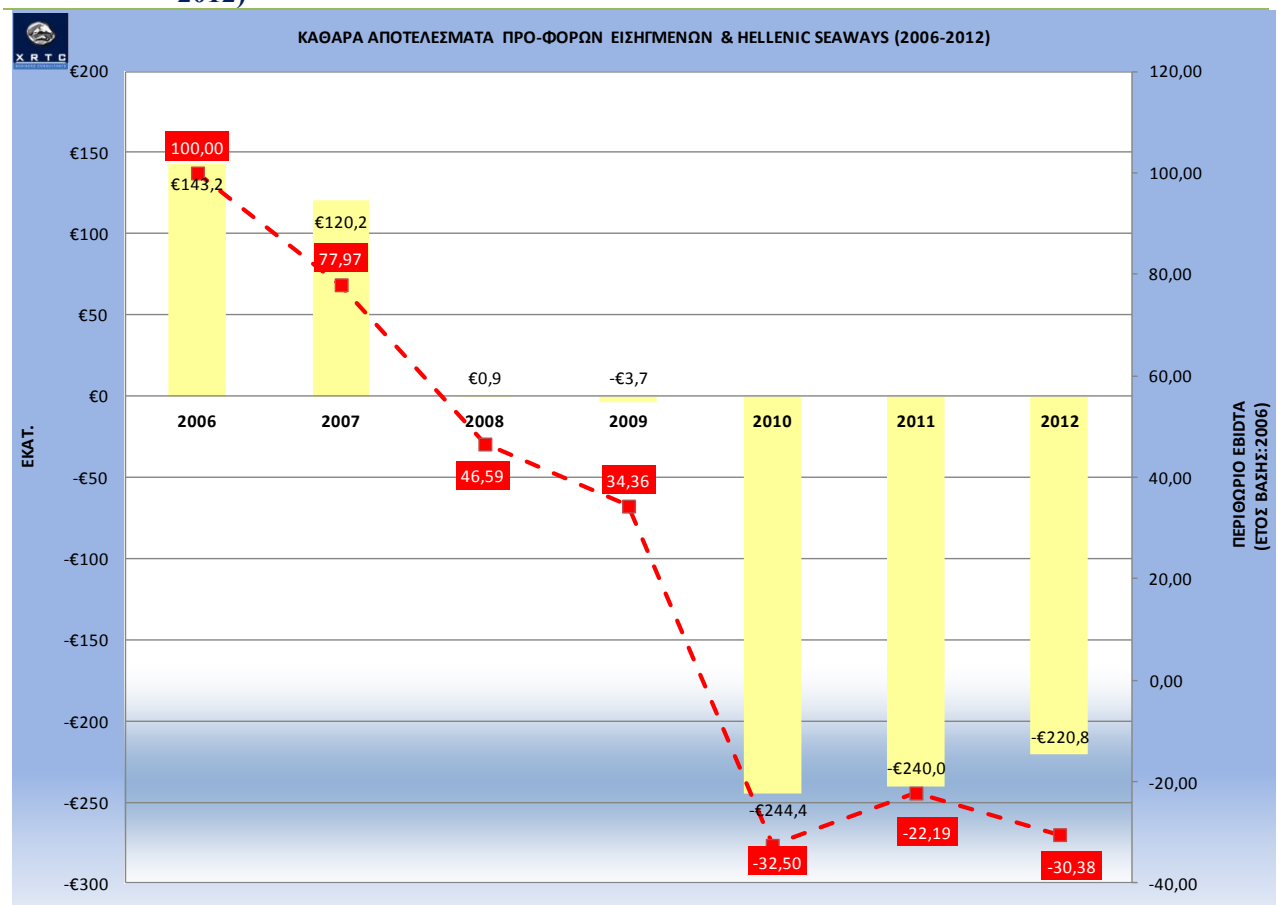


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.4. Καθαρά Αποτελέσματα

Αναμφίβολα, και τα Καθαρά Αποτελέσματα ακολουθούν την εξαιρετικά αρνητική πορεία των Εσόδων προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 16. Αν μάλιστα εξετάσουμε τα μεγέθη σε ποσοστιαία βάση θα διαπιστώσουμε ότι μπορεί για την περίοδο 2011-2012 η μείωση να ηταν της τάξης του -8% , όμως για την περίοδο 2006-2012 ήταν -254%. Οι σωρρευτικές Ζημίες προ Φόρων από το 2009 στο σύνολο των εταιρειών ανέρχονται στα -€709εκ εξανεμίζοντας τα συνολικά Κέρδη προ Φόρων ύψους €265εκ που δημιουργήθηκαν την περίοδο 2006-2008. Οι εταιρείες 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.

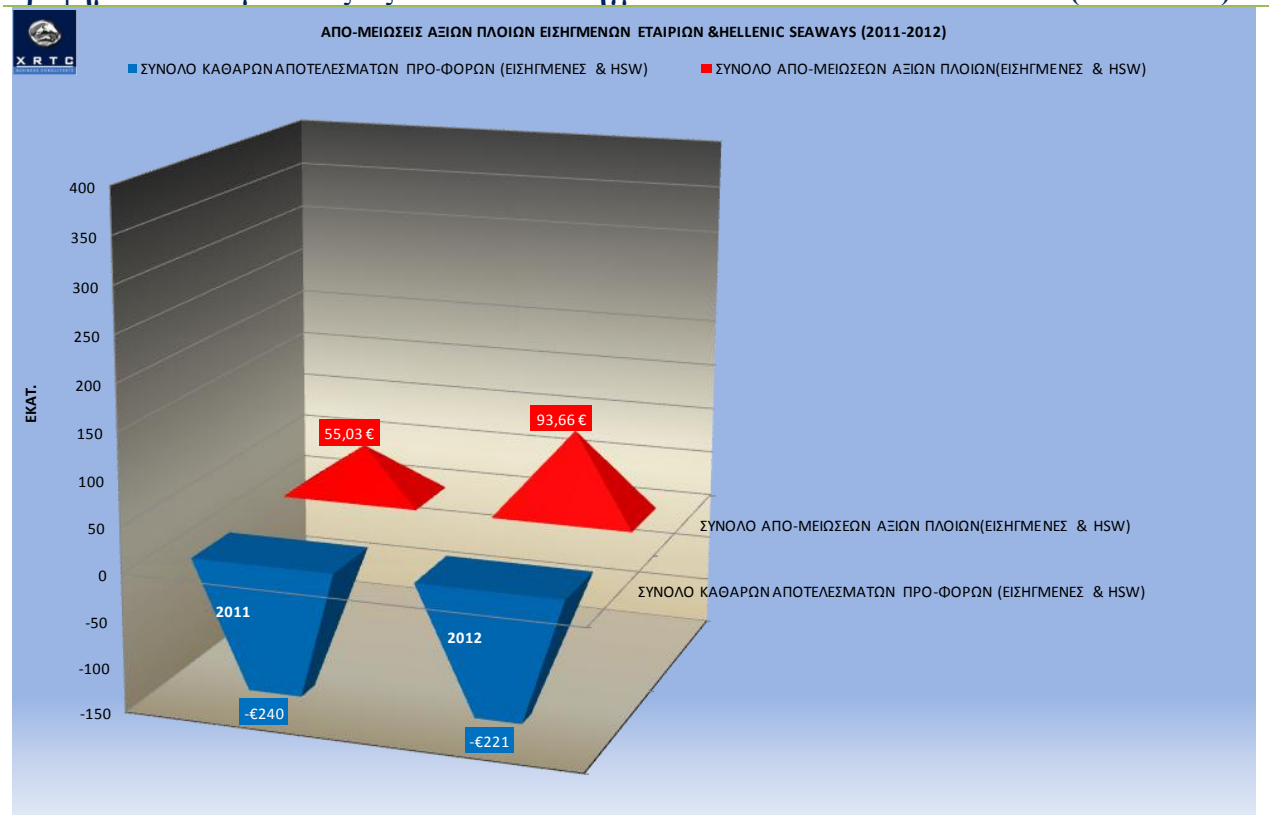
Γράφημα 16: Εξέλιξη Καθαρών Αποτελεσμάτων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Εξαιρετικά σημαντικό είναι να ειπωθεί ότι οι συνεχιζόμενες και με αυξητικές τάσεις απο-μειώσεις των αξιών πλοίων έχουν εξαφανίσει μεγάλο μέρος του κεφαλαίου όλων των εταιρειών, ενώ εξανεμίζουν οποιεσδήποτε προσπάθειες συντελούνται για ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους. Στο Γράφημα 17 φαίνεται ξεκάθαρα η αύξηση των απο-μειώσεων από 23% των Καθαρών Κερδών Προ-Φόρων το 2011 στα 43% για το 2012, γεγονός που κάνει την εξεύρεση κεφαλαίων όχι απλά άμεση αλλά μονόδρομο, αν θέλουμε ο σημερινός αριθμός αλλά και η ποιότητα των πλοίων να δρομολογείται στα ελληνικά πελάγη.

Γράφημα 17: Απο-μειώσεις Αξιών Πλοίων Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2011 - 2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

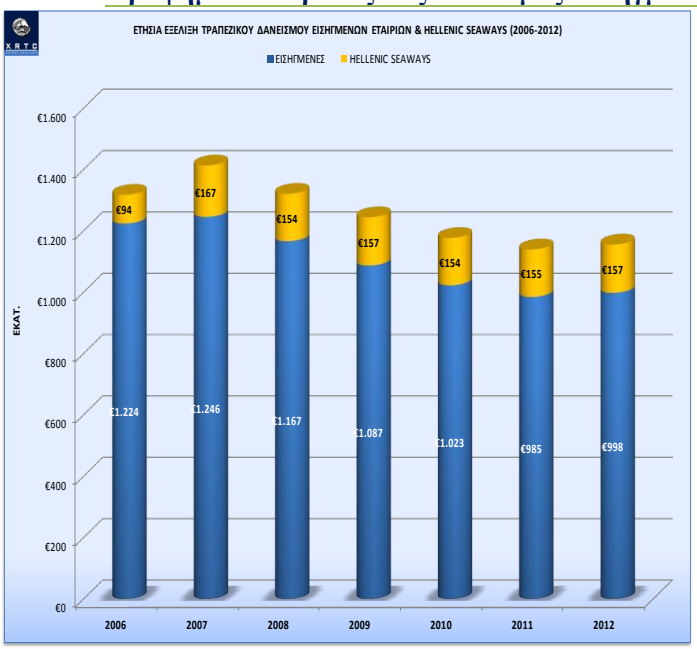
3.5. Τραπεζικός Δανεισμός

Στην ενότητα αυτή εξετάζουμε την πορεία και το μέγεθος του τραπεζικού δανεισμού των εταιρειών. Στο Γράφημα 18α, διαφαίνεται ότι οι δανειακές υποχρεώσεις αυξήθηκαν ελαφρώς κατά -1,4% σε σχέση με το 2012. Το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών έχουν προβεί σε αναταξινόμηση των Μακροπρόθεσμων δανείων σε Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 74 του ΔΛΠ 1, αφού δεν πληρούνται οι όροι των σχετικών δανειακών συμβάσεων όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των δανείων τους. Από το 2009 εμφανίζεται μια σχετική σταθεροποίηση του επιπέδου δανεισμού των εταιρειών με ελαφρά μείωση λόγω:

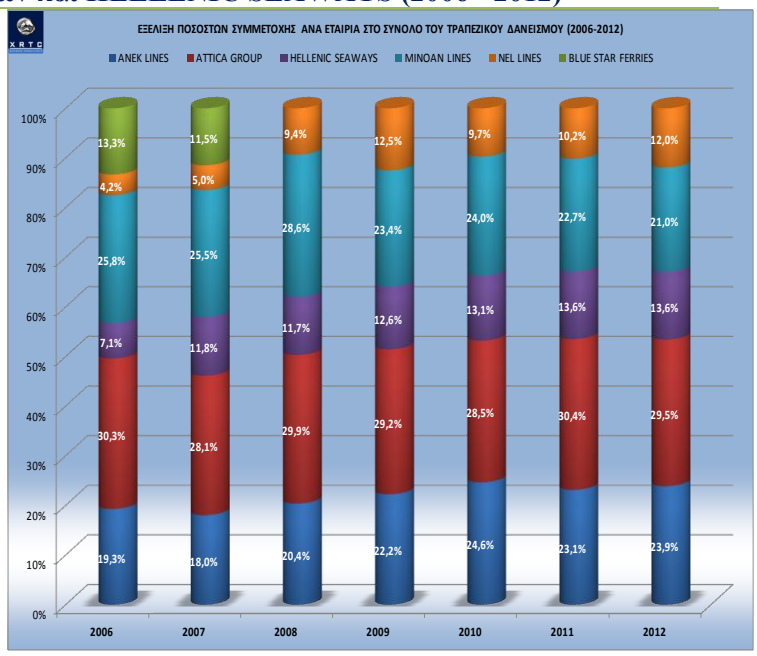
- της αποπληρωμής των δανείων
- αναδιάρθρωσης των δανείων και
- της πώλησης πλοίων που βοήθησαν στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών.

Οι σχεδόν σταθεροποιητικές τάσεις της τραπεζικής χρηματοδότησης σε επίπεδο κλάδου την τελευταία 4τία οφείλεται στο ότι δεν υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στα δανειακά χαρτοφυλάκια των εταιρειών όπως φαίνεται στο Γράφημα 18γ. Ενδεικτικό είναι ότι κατά την 7ετή περίοδο 2006-2012 τα τραπεζικά δάνεια στο σύνολο των εταιρειών μειώθηκαν μόνο 12% περίπου. των Μόνο η MINOAN LINES παρουσιάσε στοιχειώδη μείωση των συνολικών δανειακών τους υποχρεώσεων κατά -6% ενω, και η ATTICA GROUP παρουσίασε μείωση αλλά οριακή της τάξης του -1.5%. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το Γράφημα 18γ που απεικονίζει τα μερίδια αγοράς του τραπεζικού δανεισμού των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς και φαίνεται να παραμένουν σχεδόν σταθερά τα τελευταία τέσσερα χρόνια με την ATTICA GROUP και ANEK LINES να έχουν τον μεγαλύτερο δανεισμό.

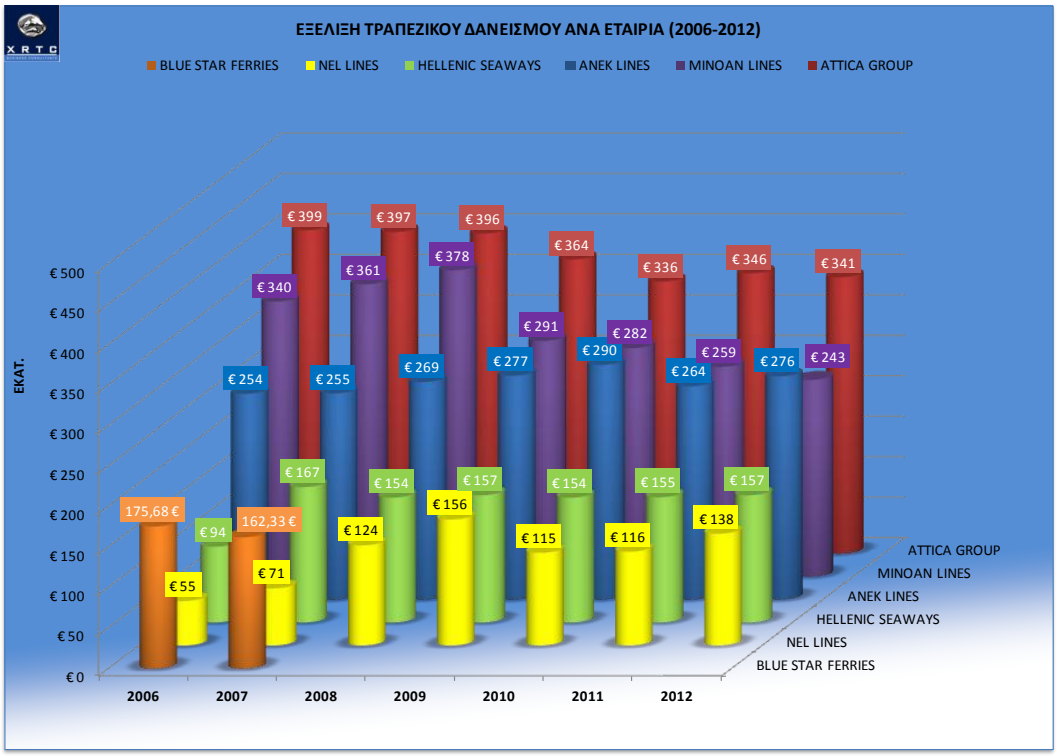
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2012)



(α)



(β)



(γ)

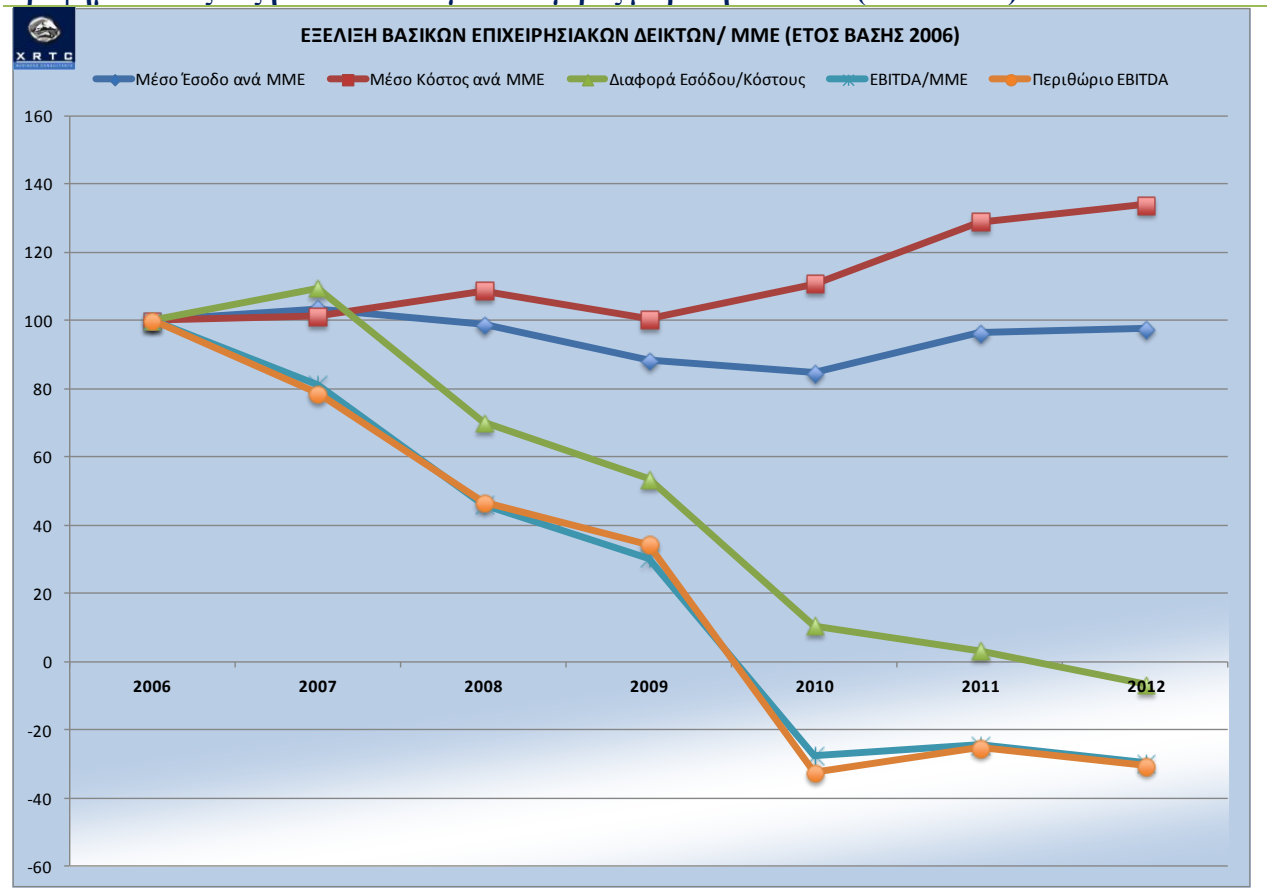
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αν και η κεφαλαιοποίηση χρέους της ΑΝΕΚ και της Hellenic Seaways από την τράπεζα Πειραιώς δεν έχει δρομολογήσει κάποιες εξελίξεις, εντούτοις είναι βέβαιο ότι αργά ή γρήγορα θα επέλθουν αφού ο ρόλος της τράπεζας δεν είναι αυτός του μετόχου αλλά του δανειστή. Σχεδόν όλες οι τράπεζες έχουν κατανοήσει την αναγκαιότητα για βαθιές αναδιαρθρώσεις των δανείων. Οι διαπραγματεύσεις όλων των εταιρειών έχουν ωριμάσει και μετά το τέλος της φετινής τουριστικής περιόδου θα δρομολογηθούν εξελίξεις στο σύνολο του κλάδου.

3.6. Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

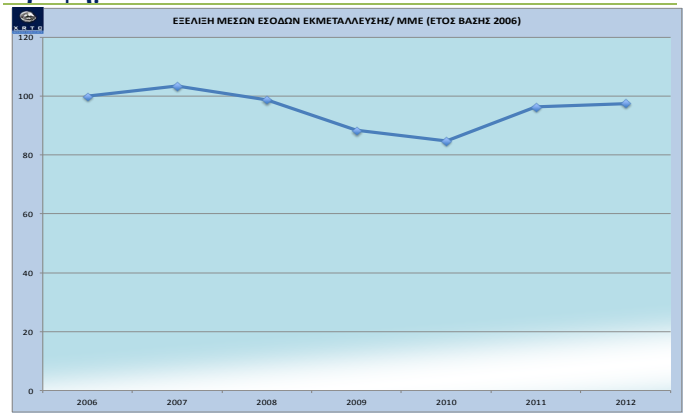
Στο Γράφημα 19 παρουσιάζεται η βασική παράμετρος σύγκρισης στην ανάλυση μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος. Υπό το πρίσμα λοιπόν αυτό φαίνεται ξεκάθαρα ότι το Μέσο Έσοδο βρίσκεται στα επίπεδα του 2006 που αποτελεί και το έτος βάσης της παρούσας ανάλυσης. Αντίθετα, το Λειτουργικό Κόστος ανά ΜΜΕ αντίθετα έχει αυξηθεί κατά 40% σε σχέση με το 2006 το οποίο οφείλεται κυρίως στο Κόστος Καυσίμων ανά ΜΜΕ που παρουσιάζεται 50% περίπου υψηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαφορά Εσόδων-Εξόδων ανά ΜΜΕ να είναι λίγο κάτω από μηδέν και το περιθώριο EBITDA ανά ΜΜΕ να είναι σταθερά σε αρνητικό έδαφος την τελευταία 3ετία, αποδεικνύοντας σαφέστατα την συνεχιζόμενη αδυναμία των εταιρειών να λειτουργήσουν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά και τον άμεσο κίνδυνο μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς τους λόγω απουσίας κεφαλαίων συντήρησης και χρηματοδότησης πάγιων και μελλοντικών επενδύσεων.

Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς με βάση το ΜΜΕ (2006 - 2012)



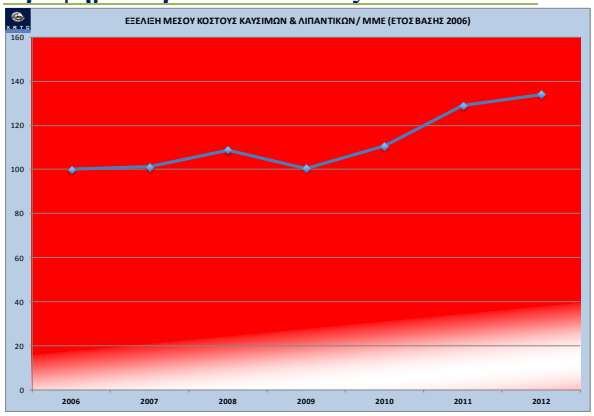
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 20α: Μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ



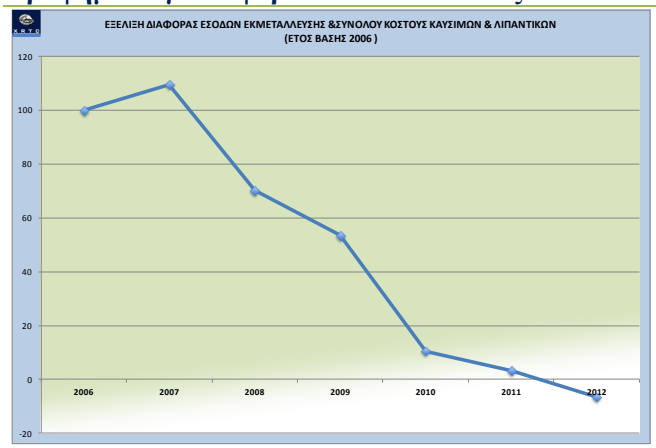
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 20β: Μέσο κόστος ανά ΜΜΕ



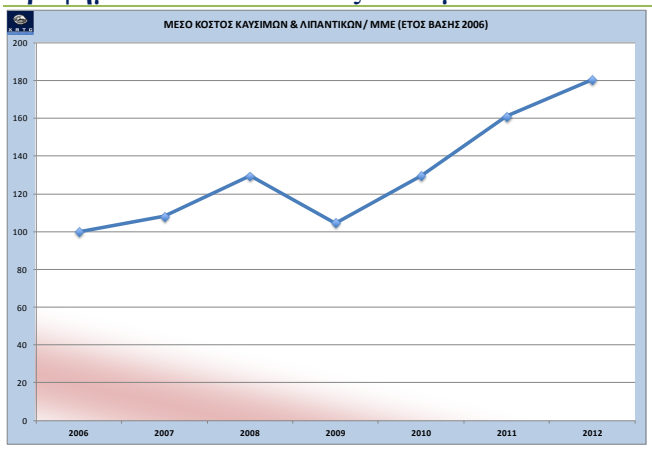
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 20γ: Διαφορά Εσόδου/Κόστους



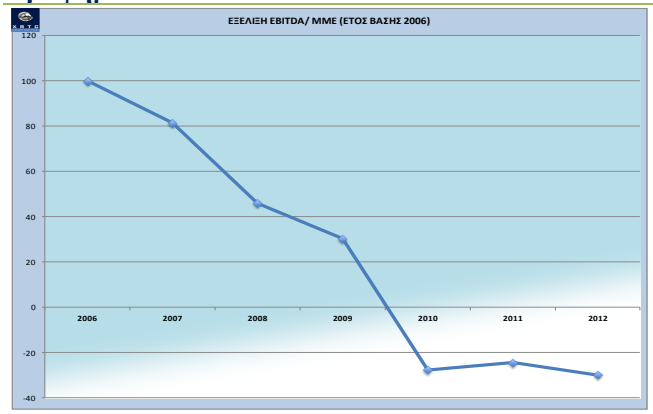
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 20δ: Μέσο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ



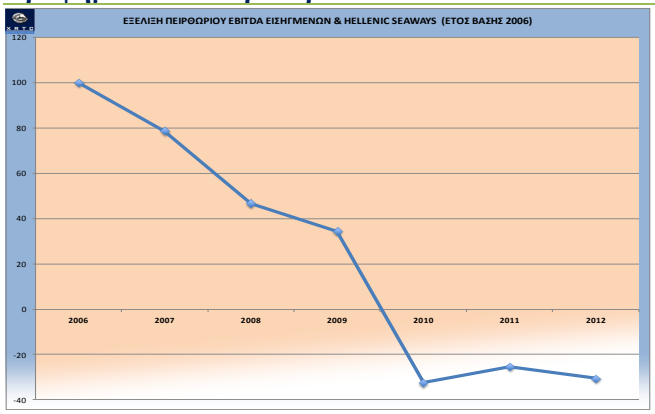
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 20ε: EBITDA/ΜΜΕ



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

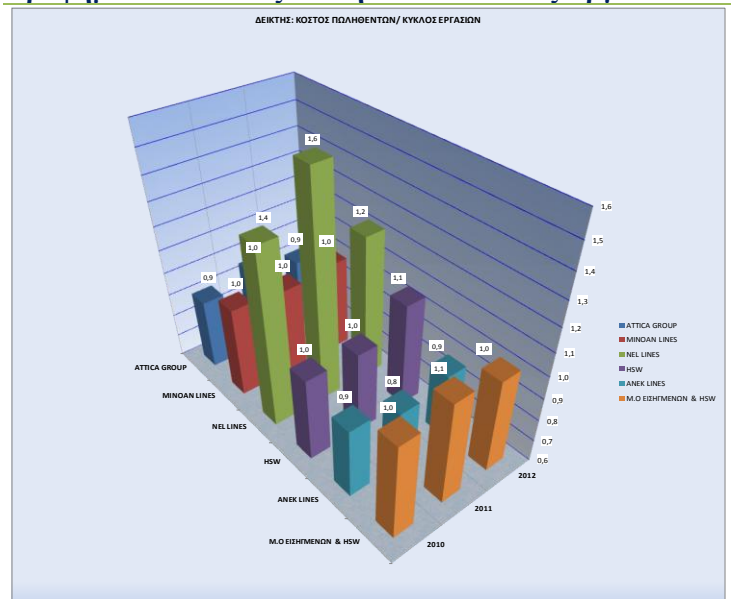
Γράφημα 20στ: Περιθώριο EBITDA



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Από το Γράφημα 20α διαπιστώνεται η διατήρηση του Κύκλου Εργασιών το 2012 σε σχέση με το 2011, ο οποίος είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2006. Το περιθώριο EBITDA συνεχίζει να είναι σε αρνητικό επίπεδο ενώ, έχει επιδεινωθεί σχετικά

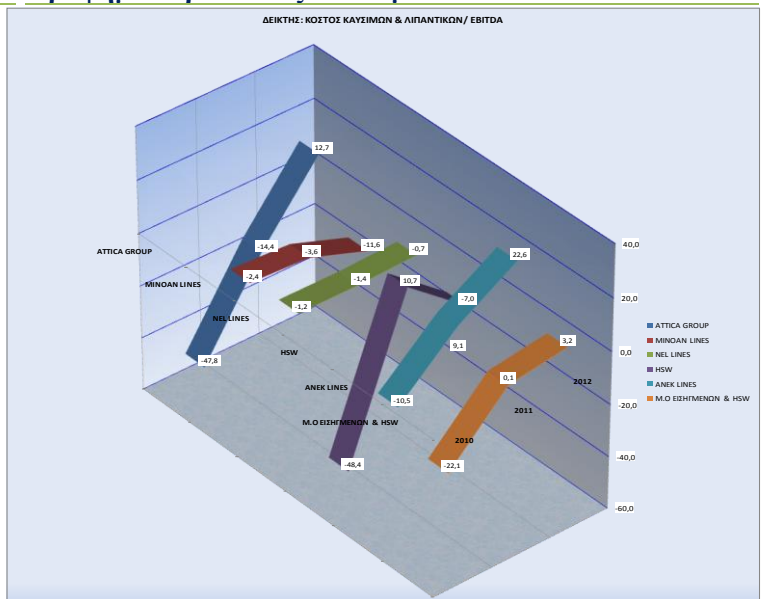
Γράφημα 21α:Κόστος Πωληθέντων/Κύκλος Εργασιών



	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	0,9	1,0	0,9
MINOAN LINES	1,0	1,0	1,0
NEL LINES	1,2	1,6	1,4
HSW	1,1	1,0	1,0
ANEK LINES	0,9	0,8	0,9
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	1,0	1,1	1,0

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

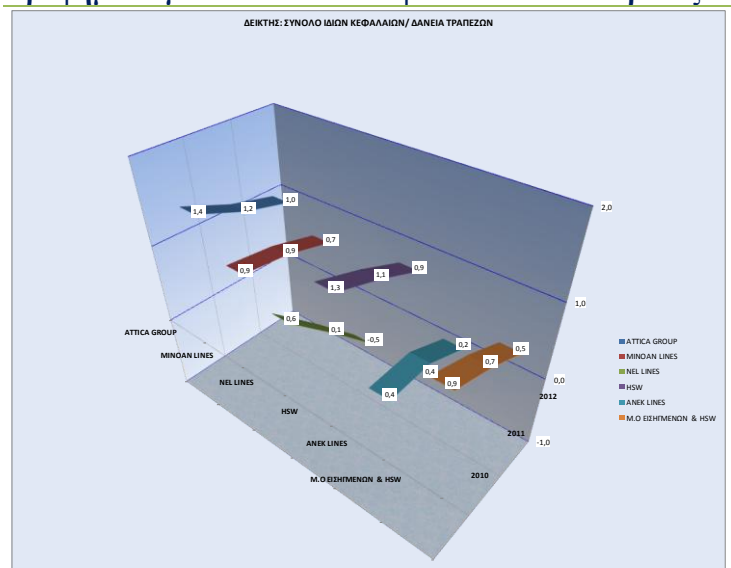
Γράφημα 21β:Κόστος Καυσίμων&Λιπαντικών/EBITDA



	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	12,7	-14,4	-47,8
MINOAN LINES	-11,6	-3,6	-2,4
NEL LINES	-0,7	-1,4	-1,2
HSW	-7,0	10,7	-48,4
ANEK LINES	22,6	9,1	-10,5
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	3,2	0,1	-22,1

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

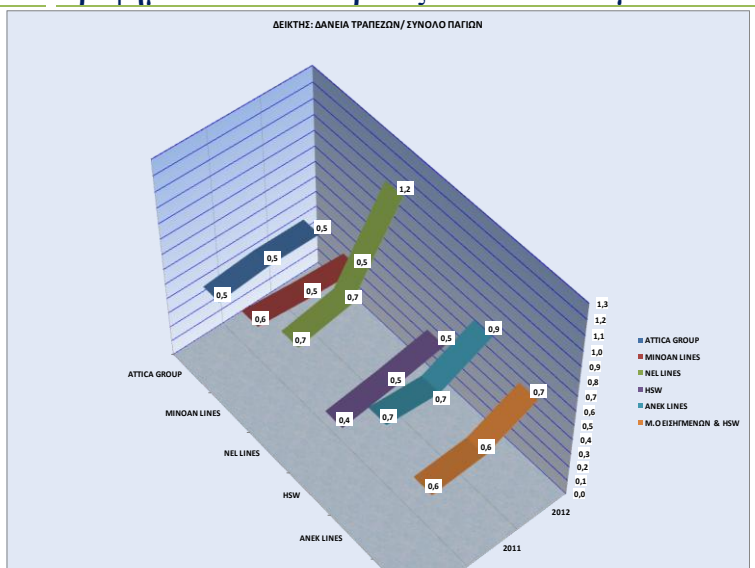
Γράφημα 21γ:Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/Δάνεια Τραπεζών



	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	1,0	1,2	1,4
MINOAN LINES	0,7	0,9	0,9
NEL LINES	-0,5	0,1	0,6
HSW	0,9	1,1	1,3
ANEK LINES	0,2	0,4	0,4
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	0,5	0,7	0,9

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

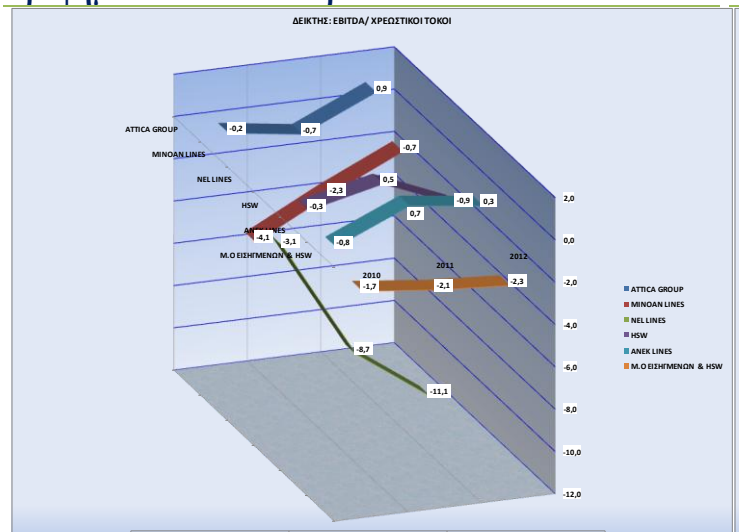
Γράφημα 21δ:Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων



	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	0,5	0,5	0,5
MINOAN LINES	0,5	0,5	0,6
NEL LINES	1,2	0,7	0,7
HSW	0,5	0,5	0,4
ANEK LINES	0,9	0,7	0,7
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	0,7	0,6	0,6

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

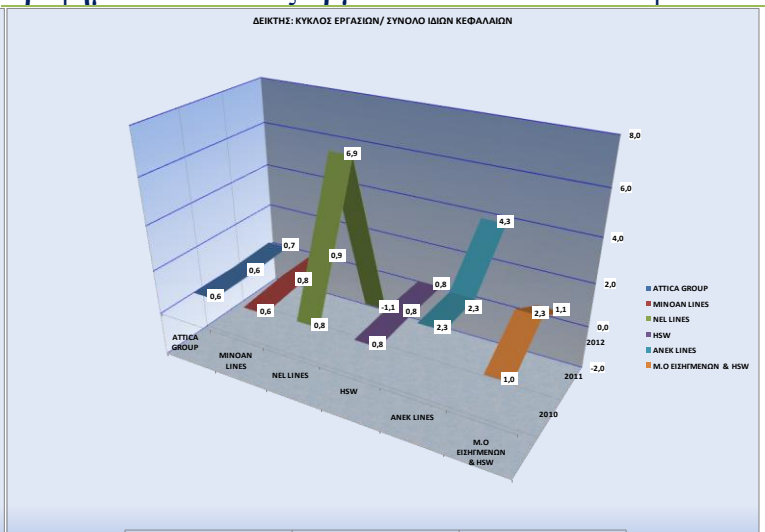
Γράφημα 21ε:EBITDA/Χρεωστικοί Τόκοι



	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	0,9	-0,7	-0,2
MINOAN LINES	-0,7	-2,3	-4,1
NEL LINES	-11,1	-8,7	-3,1
HSW	-0,9	0,5	-0,3
ANEK LINES	0,3	0,7	-0,8
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	-2,3	-2,1	-1,7

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 21στ:Κύκλος Εργασιών/Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων

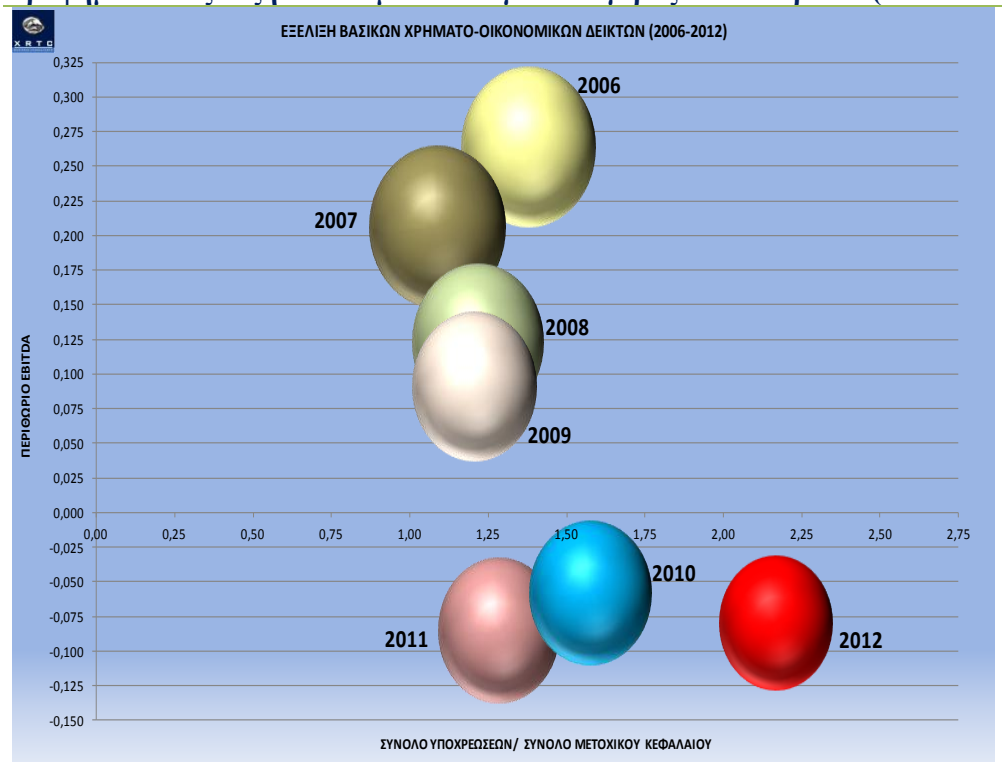


	2012	2011	2010
ATTICA GROUP	0,7	0,6	0,6
MINOAN LINES	0,9	0,8	0,6
NEL LINES	-1,1	6,9	0,8
HSW	0,8	0,8	0,8
ANEK LINES	4,3	2,3	2,3
M.O ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW	1,1	2,3	1,0

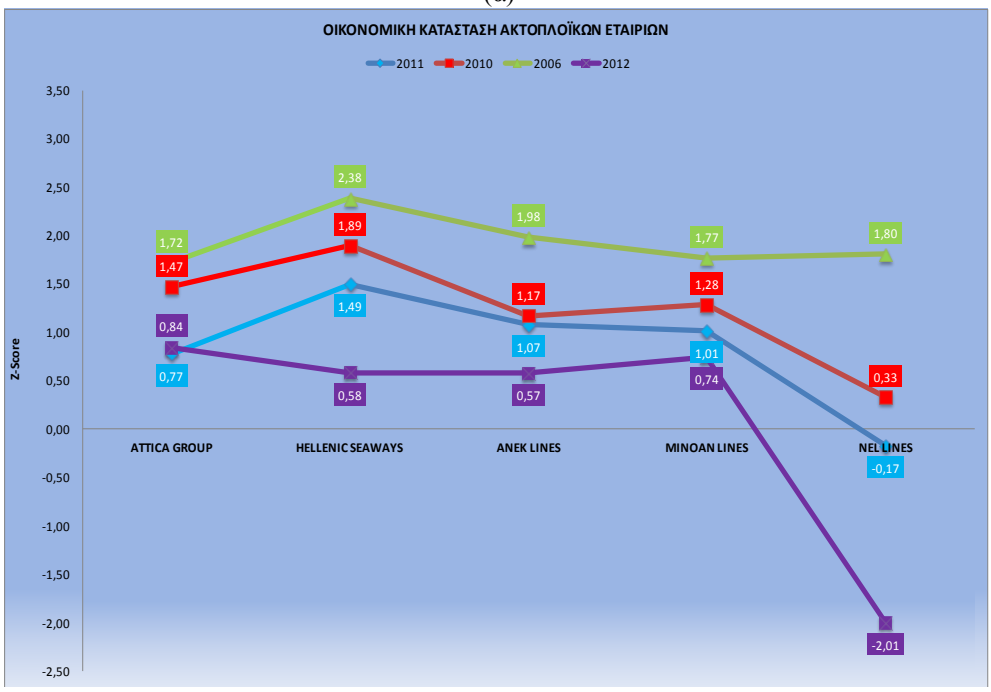
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στα παραπάνω Γραφήματα 21α-21στ απεικονίζονται επιλεγμένοι δείκτες την τελευταία 3ετία. Η πορεία όλων των υπό εξέταση δεικτών είναι χαρακτηριστική και αποδεικνύει το μέγεθος της αδυναμίας του συνόλου των εταιρειών να λειτουργήσουν στα δεδομένα που «επιβάλλει» η ζήτηση. Χαρακτηριστικά πρέπει να ανφέρουμε ότι ο μοναδικός ενθαρυντικός δείκτης είναι αυτός που αναφέρεται στα Δάνεια Τραπεζών προς Σύνολο Παγίων όπου στο σύνολο της αγοράς παραμένει σταθερός και δείχνει την κάλυψη των δανείων από την αξία παγίων/πλοίων των εταιρειών. Στον αντίποδα βέβαια βρίσκεται ο δείκτης Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων προς Δάνεια Τραπεζών όπου σταθερά δείχνει την αδυναμία των ιδίων κεφαλαίων να καλύψουν τις δανειακές υποχρεώσεις των εταιρειών.

Γράφημα 22: Εξέλιξη Οικονομικών Μεγεθών Αγοράς και Εταιρειών (2006 - 2012)



(α)



(β)

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όσον αφορά τη σχέση Υποχρεώσεων προς Ίδια Κεφάλαια που φαίνεται στο Γράφημα 22α, 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 απόλυτη μείωση της αξίας 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 EBITDA να επανέλθει στα επίπεδα του 25% και άνω της περιόδου 2006-2007.

Η τραγικότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 22β, όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα (z) χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών συγκρίνοντας τα έτη 2006, 2010, 2011 και 2012 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 5ετίας 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.

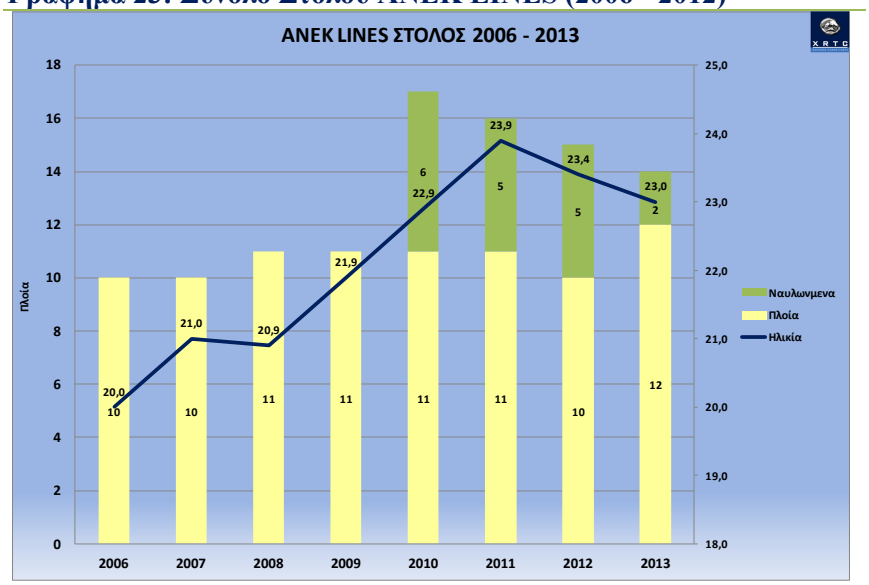
Η περαιτέρω συρρίκνωση του κλάδου είναι προ των πυλών αν παράλληλα με το νέο νομοσχέδιο δεν δρομολογηθούν νέα και άμεσα μέτρα για την αναστροφή της επικίνδυνης αυτής πορείας. Η αντιμετώπιση του δύσκολου και πολυσύνθετου αυτού εξωτερικού περιβάλλοντος στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν οι εταιρείες 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, ενώ και τα ποσά που δίνονται και έχουν εγκριθεί από τον κρατικό προυπολογισμό θα πρέπει να αναμορφωθούν εξετάζοντας από την αρχή την κάθε γραμμή ξεχωριστά.

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2012)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ANEK LINES εξακολούθησε και το 2012 τη ναύλωση χωρητικότητας για την κάλυψη των αναγκών της αλλά και 2 από τα ιδιόκτητα πλοία της ήταν ναυλωμένα σε ξένους ναυλωτές μέχρι τις αρχές του 2013. 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 23).

Η εταιρεία επίσης εξακολουθεί να αξιοποιεί τα πλοία ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ και Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ της θυγατρικής LANE LINES για την κάλυψη άγονων γραμμών. Κατά την διάρκεια του 4ου τριμήνου του 2012 αντικατέστησε τα 2 πλοία της που δραστηριοποιούνταν στην γραμμή της Βενετίας με 2 άλλα τα οποία έχουν σημαντικά χαμηλότερο κόστος λειτουργίας.

Επίσης, προχώρησε σε διαιτησία σε δικαστήριο του Λονδίνου κατά της Minoan Lines λόγω της αδυναμίας της τελευταίας να προσφέρει 45.5 ευρώ για την εξαγορά του 33.55% της Hellenic Seaways.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ANEK LINES 2013

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 2, 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 2012 τα αποτελέσματα της εταιρείας, έχουν επιδεινωθεί σε σχέση με το 2011. Ο Κύκλο Εργασιών μειώθηκε κατά -18% σε σχέση με το 2011 και οφείλεται ξεκάθαρα στην απούσια της ζήτησης αλλά και στον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3 τα EDITDA υπέστησαν μεγάλη μείωση της τάξης του -65% ενώ, τα Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων έφτασαν τα -€60εκ περίπου μειωμένα κατα -163% σε σχέση με το 2011. Αν και η εταιρεία κατέβαλλε σημαντική προσπάθεια στον περιορισμό του κόστους λειτουργίας που

έφτασε στα €177εκ και οφείλεται σεχδόν αποκλειστικά στον περιορισμό του κόστους καυσίμων και λιπαντικών, εντούτοις η συρρίκνωση του μεταφορικού της έργου είναι τέτοια που δεν μπορεί να αντιστρέψει οποιδήποτε ενέργεια συγκράτησης του κόστους, κάτι που ισχύει και για το σύνολο της αγοράς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΙΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ANEK LINES (2010 - 2012)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)	Δ% (2012-2011)	Δ% (2012-2010)
Κίνηση Επιβατών	1.899.551	2.212.126	2.728.000	2.279.892	-14,1%	-30,4%
Κίνηση Αυτοκινήτων	289.624	359.513	447.000	365.379	-19,4%	-35,2%
Κίνηση Φορτηγών	164.371	182.381	255.000	200.584	-9,9%	-35,5%
Κύκλος Εργασιών	€199.677.000,00	€243.595.000,00	€263.125.000,00	€235.465.666,67	-18,0%	-24,1%
EBITDA	€4.235.000,00	€12.300.000,00	(€11.400.000,00)	€1.711.666,67	-65,6%	137,1%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€60.383.000,00)	(€22.888.000,00)	(€11.400.000,00)	(€31.557.000,00)	-163,8%	-429,7%
Κόστος Πωληθέντων	€177.304.000,00	€206.882.000,00	€240.769.000,00	€208.318.333,33	-14,3%	-26,4%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€95.678.000,00	€111.428.000,00	€119.898.000,00	€109.001.333,33	-14,1%	-20,2%
Δάνεια Τραπεζών	€275.851.000,00	€263.596.000,00	€290.044.000,00	€276.497.000,00	4,6%	-4,9%
Χρεωστικοί Τόκοι	€16.291.000,00	€17.668.000,00	€14.173.000,00	€16.044.000,00	-7,8%	14,9%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€46.371.000,00	€107.074.000,00	€114.167.000,00	€89.204.000,00	-56,7%	-59,4%
Σύνολο Παγίων	€324.410.000,00	€370.947.000,00	€389.859.000,00	€361.738.666,67	-12,5%	-16,8%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2010 - 2012)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας (2010-2012)
Περιθώριο EBITDA	2,1%	5,0%	-4,3%	0,9%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	-30,2%	-9,4%	-4,3%	-14,7%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,9	0,8	0,9	0,9
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	22,6	9,1	-10,5	7,0
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,2	0,4	0,4	0,3
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,9	0,7	0,7	0,8
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	0,3	0,7	-0,8	0,1
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	4,3	2,3	2,3	3,0

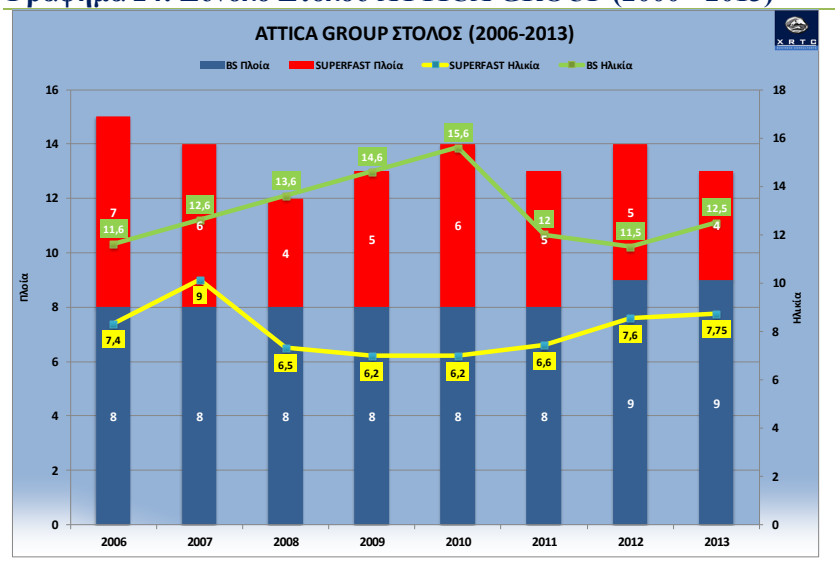
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Από το 2011 διατηρεί συνεργασία με την Attica Group στην δραστηριοποίηση από κοινού των πλοίων τους στην γραμμή του Ηρακλείου και στην γραμμή της Ανκόνα. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι από την στιγμή που ο μέτοχος της εταιρείας Sea Star Capital, έχει ενεχυριάσει και σε αυτήν την εταιρεία, το ποσοστό του στην τράπεζα Πειραιώς, ο ρόλος που αναμένεται να διαδραματίσει η τράπεζα και σε αυτήν την εταιρεία θα είναι καταλυτικός μεσο-πρόθεσμα.

4.1.2. ATTICA GROUP

Η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 4 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 9 στη BLUE STAR FERRIES. (Γράφημα 24). Στο εν λόγω γράφημα απεικονίζεται από το 2000 ο αριθμός των πλοίων των δύο εταιρειών για λόγους συγκρισιμότητας.

Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2000 - 2013)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της είναι ο 2ος χαμηλότερος στον κλάδο καθώς η φιλοσοφία της εταιρείας παραμένει η αξιοποίηση νεότευκτων πλοίων παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Η εταιρεία ενίσχυσε το στόλο της στην ακτοπλοΐα με τη δρομολόγηση από τον Ιούλιο του 2012, στη γραμμή Πειραιάς – Χίο - Μυτιλήνη, του νεότευκτου πλοίου Ro-Pax Blue Star Patmos που κόστισε περίπου €70εκ. Το άλλο νεότευκτο πλοίο Blue Star Delos παρελήφθη και δρομολογήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων το δ΄ τρίμηνο του 2011.

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα – Μπάρι με ενδιάμεση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τους θερινούς μήνες. Κατά τη διάρκεια του 2012, δραστηριοποιήθηκαν τα πλοία Superfast VI, Superfast XI (σε κοινοπραξία στη γραμμή της Ανκόνα με ένα πλοίο της ΑΝΕΚ), Superfast I και Superfast II.

Στην Ελλάδα, η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου, στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο και από τον Ιούλιο του 2012 στη γραμμή Πειραιάς – Χίος - Μυτιλήνη όπου εκτέλεσαν δρομολόγια τα πλοία Blue Star Paros, Blue Star Naxos, Blue Star Delos, Blue Star Ithaki, Blue Star 1, Blue Star 2, Διαγόρας, Superfast XII και Blue Star Patmos (Πίνακας 5).

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ ATTICA GROUP 2012

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	4	Αδριατική
RO-PAX	4	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 2012 είναι βελτιωμένα αν και επηρεασμένα από τη γενικότερη καθίζηση της ζήτησης. Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα του Πίνακα 6 η μείωση της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων είναι πολυ μικρή ενώ των φορτηγών εμφανίζει μια αύξηση της τάξης του 4.5% σε σχέση με το 2011, γεγονός που αποτελεί ιδιαιτέρως θετικό βήμα ειδικά την περίοδο που διανύουμε.

Ο Κύκλος Εργασιών της παρουσιάζει οριακή αύξηση της τάξης του 4%, αντιστρέφοντας την πορεία των προηγούμενων ετών.Το Κόστος Πωληθέντων έχει μειωθεί οριακά κατά -1,6%, αλλά το Κόστος Καυσίμων και Λιπαντκών επιβαρύνει τα έξοδα πάνω από 5% σε σχέση με το 2011.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι η εταιρεία το 2012 αντέστρεψε τα αρνητικά EBITDA των προηγούμενων ετών φτάνοντας τα €10εκ και κατάφερε να περιορίσει της Ζημίες προ Φόρων στα -€53εκ.

Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η εταιρεία πούλησε το «Superfast VI» στην τιμή των €54εκ εγγράφοντας λογιστική ζημιά €6.4εκ. Η εταιρεία βρίσκεται επίσης στο τελικό στάδιο της αναδιάρθρωσης των δανειακών υποχρεώσεων της, όπου για το 2012 μειώθηκαν κατά €28.6εκ λόγω της προαναφερθείσας πώλησης του πλοίου «Superfast VI».

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ATTICA GROUP (2010 - 2013)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)	Δ% (2012-2011)	Δ% (2012-2010)
Κίνηση Επιβατών	3.525.683	3.562.038	4.457.821	3.848.514	-1,0%	-20,9%
Κίνηση Αυτοκινήτων	475.071	490.278	668.115	544.488	-3,1%	-28,9%
Κίνηση Φορτηγών	254.112	243.035	267.577	254.908	4,6%	-5,0%
Κύκλος Εργασιών	€256.002.000,00	€246.790.000,00	€271.521.000,00	€258.104.333,33	3,7%	-5,7%
EBITDA	€10.159.000,00	(€8.470.000,00)	(€2.500.000,00)	(€270.333,33)	219,9%	506,4%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€53.187.000,00)	(€86.690.000,00)	(€44.400.000,00)	(€61.425.666,67)	38,6%	19,8%
Κόστος Πωληθέντων	€233.021.000,00	€236.696.000,00	€247.597.000,00	€239.104.666,67	-1,6%	-5,9%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€128.585.000,00	€122.180.000,00	€119.466.000,00	€123.410.333,33	5,2%	7,6%
Δάνεια Τραπεζών	€341.350.000,00	€346.324.000,00	€336.065.000,00	€341.246.333,33	-1,4%	1,6%
Χρεωστικοί Τόκοι	€11.370.000,00	€12.733.000,00	€14.033.000,00	€12.712.000,00	-10,7%	-19,0%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€350.371.000,00	€406.215.000,00	€471.041.000,00	€409.209.000,00	-13,7%	-25,6%
Σύνολο Παγίων	€708.955.000,00	€717.474.000,00	€745.344.000,00	€723.924.333,33	-1,2%	-4,9%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2010 - 2013)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας (2010-2012)
Περιθώριο EBITDA	4,0%	-3,4%	-0,9%	-0,1%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	-20,8%	-35,1%	-16,4%	-24,1%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,9	1,0	0,9	0,9
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	12,7	-14,4	-47,8	-16,5
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	1,0	1,2	1,4	1,2
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,5	0,5	0,5	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	0,9	-0,7	-0,2	0,0
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,7	0,6	0,6	0,6

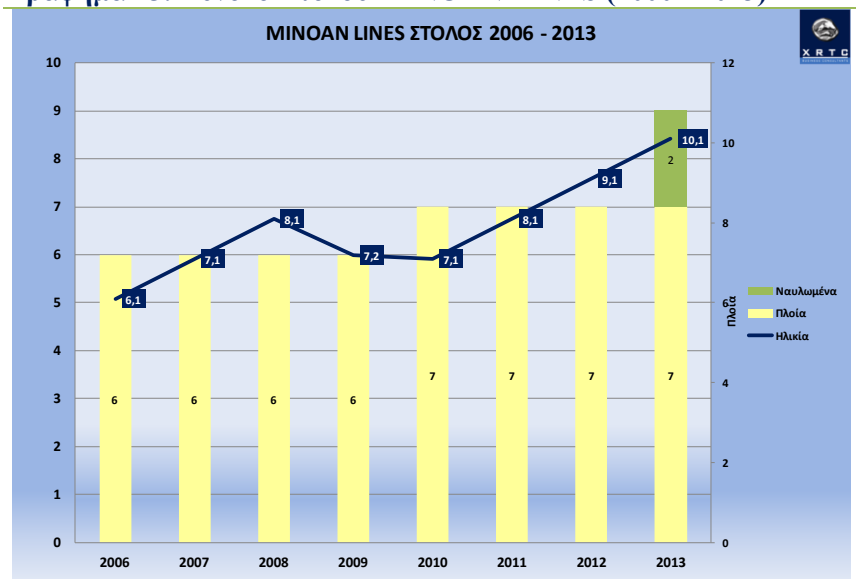
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι όλοι οι επιμέρους δείκτες έχουν βελτιωθεί και ότι ο κύριος μέτοχος, η Marfin Investment Group, έχει ήδη δεσμευτεί να παρέχει €13εκ στην προγραμματισμένη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

4.1.3. MINOAN LINES

Η εταιρεία έχοντας ως γνώμονα τη συνεχή βελτίωση της οικονομικής της θέσης, έχει προχωρήσει σε μια σειρά αποφάσεων για ανάπτυξη και περιορισμό του λειτουργικού κόστους από τις οποίες προσδοκά άμεσα οφέλη. Μετά την απόφαση για μη δραστηριοποίηση των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πάτρα-Βενετία από 01/04/2012, η εταιρεία προχώρησε στα μέσα Ιουλίου στη ναύλωση των πλοίων HSF Ολυμπία Παλάς και HSF Ευρώπη Παλάς στην Ιταλική Compagnia Italiana di Navigazione (C.I.N.) που ανήκει στο κύριο μέτοχό της. Επιπλέον την πρώτη εβδομάδα του Δεκεμβρίου 2012, οι Μινωικές Γραμμές εγκαινίασαν την νέα δρομολογιακή σύνδεση Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκώνα-Τεργέστη. Η εταιρεία διαθέτει αναμφίβολα τον νεότερο στόλο της ακτοπλοΐας (Γράφημα 25).

Γράφημα 25: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2013)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς – Κρήτη και με τέσσερα πλοία στην Αδριατική (το ένα είναι ναυλωμένο από 3^{ους}) (Πίνακας 8).

Την 30/11/2012 η εταιρεία έλαβε κοινοποίηση από την εταιρεία Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. ότι η τελευταία προσέφυγε σε διαιτησία εναντίον της ενώπιον του London Maritime Arbitration Association. Η διαιτησία αφορά απαιτήσεις της εναντίον της εταιρείας από την με ημερομηνία 18/5/2009 σύμβαση πώλησης των μετοχών της HELLENIC SEAWAYS.

Επίσης, η εταιρεία αναμένει την έγκριση από τους δανειστές χαλάρωσης ορισμένων τεχνικών καταπτώσεων σε ρήτρες των δανείων της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ MINOAN LINES 2013

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	3	Αδριατική
RO-PAX	1	Ναύλωση (Αδριατική)
RO-PAX	2	Κρήτη

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στα αποτελέσματα του Πίνακα 9, φαίνεται μια σημαντική μείωση το 2012 στο μεταφορικό της έργο επιβατών και τα αυτοκινήτων ενώ, η μείωση στην διακίνηση των φορτηγών είναι της τάξης του -9,5% για το 2012. Ο Κύκλος Εργασιών μειώθηκε κατά 21% σε σχέση με το 2011 αλλά τα αποτελέσματα EBITDA βελτιώθηκαν κατά 74% γεγονός που οφείλεται στον δραστικό περιορισμό του λειτουργικού κόστους κατά 20% περίπου και συγκεκριμένα στον περιορισμό του το Κόστους Καυσίμων και Λιπαντικών το 2012 κατά -16.5%. Σε αυτό συνέβαλε και η αναβάθμιση του σύστηματος πρόωσης των πλοίων που πραγματοποίησε η εταιρεία και δραστηριοποιούνται στην γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ MINOAN LINES (2010 - 2012)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)	Δ% (2012-2011)	Δ% (2012-2010)
Κίνηση Επιβατών	1.092.695	1.553.800	1.514.000	1.386.832	-29,7%	-27,8%
Κίνηση Αυτοκινήτων	168.064	273.830	261.000	234.298	-38,6%	-35,6%
Κίνηση Φορτηγών	126.860	140.272	143.000	136.711	-9,6%	-11,3%
Κύκλος Εργασιών	€152.826.047,05	€193.323.740,51	€169.374.834,00	€171.841.540,52	-20,9%	-9,8%
EBITDA	(€7.208.240,08)	(€27.780.000,00)	(€35.900.000,00)	(€23.629.413,36)	74,1%	79,9%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€31.398.170,33)	(€39.972.665,61)	(€40.816.239,00)	(€37.395.691,65)	21,5%	23,1%
Κόστος Πωληθέντων	€153.840.795,02	€190.625.050,77	€169.696.719,00	€171.387.521,60	-19,3%	-9,3%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€83.841.698,60	€100.305.694,26	€87.104.258,00	€90.417.216,95	-16,4%	-3,7%
Δάνεια Τραπεζών	€242.925.746,26	€259.054.269,61	€282.172.190,17	€261.384.068,68	-6,2%	-13,9%
Χρεωστικοί Τόκοι	€10.023.189,24	€11.884.387,69	€8.657.297,80	€10.188.291,58	-15,7%	15,8%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€176.352.952,91	€227.653.667,92	€267.396.252,65	€223.800.957,83	-22,5%	-34,0%
Σύνολο Παγίων	€484.772.598,51	€496.429.544,89	€510.533.547,23	€497.245.230,21	-2,3%	-5,0%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2010 - 2013)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας (2010-2012)
Περιθώριο EBITDA	-4,7%	-14,4%	-21,2%	-13,4%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	-20,5%	-20,7%	-24,1%	-21,8%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	1,0	1,0	1,0	1,0
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	-11,6	-3,6	-2,4	-5,9
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,7	0,9	0,9	0,9
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,5	0,5	0,6	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	-0,7	-2,3	-4,1	-2,4
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,9	0,8	0,6	0,8

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι εξεταζόμενοι χρηματοοικονομικοί δείκτες παραμένουν σχεδόν όλοι στα ίδια επίπεδα με εξαίρεση τα EBITDA τα οποία σαφώς και έχουν βελτιωθεί αρκετά αν και συνεχίζουν να κινούνται σε αρνητικά επίπεδα.

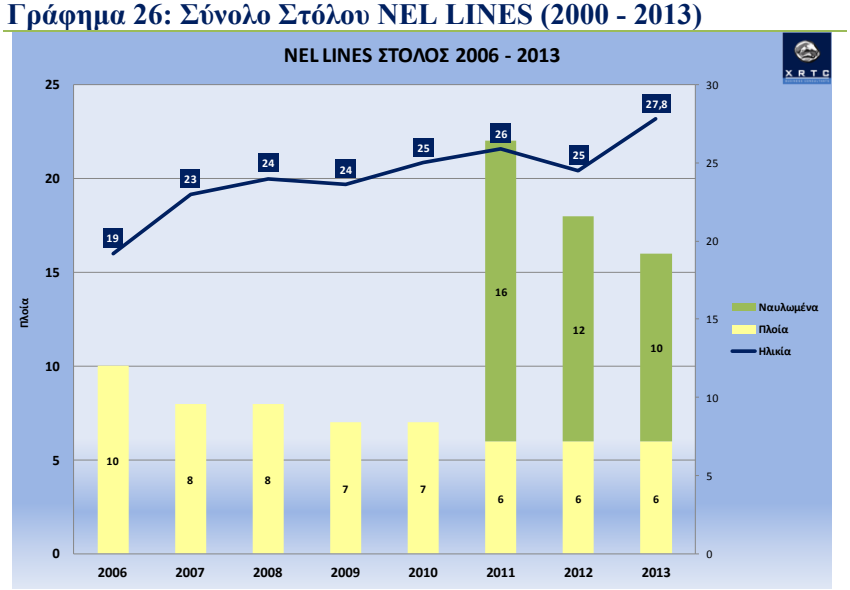
4.1.4. NEL LINES

Η εταιρεία NEL LINES διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο 16 πλοίων έναντι 22 σε σχέση με ένα χρόνο πριν, με μέση ηλικία τα 25 έτη (Γράφημα 26). Αναμφίβολα βρίσκεται στην πιο δεινή οικονομικά θέση στον κλάδο αφού υπέστη το 2012 μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά €25.5εκ λόγω σημαντικών οικονομικών απωλειών. Παράλληλα, πρότεινε αύξηση κεφαλαίου μέσω κεφαλαιοποίηση δανειακών υποχρεώσεων κατά €170εκ. Θετικό ήταν το γεγονός

ότι κατάφερε να έλθει σε συμφωνία με τους κυριότερους πιστωτές, δηλαδή την Millennium Bank και την Antelope Shipping για τη συνολική αναδιάρθρωση της εταιρείας. Βασικός στόχος της είναι η μείωση του χρέους κατά €132εκ, ενώ η ετήσια οικονομική επιβάρυνση ανά έτος εκτιμάται ότι θα μειωθεί κατά €4.5εκΠρέπει να ανφερθεί οτι σημαντικό κομμάτι των πωλήσεων της εταιρείας προέρχεται από δρομολόγια σε άγονες γραμμές, βάσει συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Η εταιρεία δηλώνει ότι τα ποσά των επιδοτήσεων που δικαιούται, δεν τα εισπράττει άμεσα από το Δημόσιο αλλά μετά την παρέλευση τουλάχιστον δύο μηνών και σε ορισμένες συμβάσεις άνω των τεσσάρων μηνών.

Βέβαια η πρόσφατη αρνητική απόφαση του Δικαστηρίου της Μυτιλήνης στο αίτημα της ΝΕΛ για ένταξη στο άρθρο 106 του νόμου 3588/2007, αποτελεί ακόμα μια εξέλιξη για την εταιρεία, η οποία ωστόσο θα εφεσιβάλει την απόφαση. Η αίτηση εξυγίανσής της που είχε υποβάλει σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 106 επ. Ν.3588/2007 που συζητήθηκε στις 5 Οκτωβρίου 2012, πρωτόδικα δεν έγινε δεκτή. Το Διοικητικό Συμβούλιο, που έλαβε γνώση, αποφάσισε να εξαντλήσει κάθε ένδικο μέσο για τη θεραπεία της απόφασης αυτής και συνάμα να προβεί σε κάθε πρόσφορη ενέργεια με στόχο τη διατήρηση της βιωσιμότητας και της συνέχισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της εταιρείας. Το δικαστήριο δεν έκανε δεκτό το σχέδιο εξυγίανσης, καθώς έκρινε ότι μπορεί να λειτουργήσει προς όφελος ορισμένων μόνον από τους πιστωτές, αφού -όπως σημείωσε- δίνει το δικαίωμα στις τράπεζες να πάρουν πλοία της εταιρείας, με αποτέλεσμα η ΝΕΛ να απομείνει με ελάχιστης αξίας περιουσιακά στοιχεία και να έχει αδυναμία να καλύψει τους υπόλοιπους πιστωτές της. Είναι σαφές πως μετά την εξέλιξη αυτή, η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά 170 εκατ. ευρώ με κεφαλαιοποίηση υποχρεώσεων προς τους συμβαλλόμενους και μη πιστωτές της που αναφέραμε παραπάνω τίθεται υπό σοβαρη αμφισβήτηση. Ενδεικτικό της εκρηκτικής κατάστασης που επικρατεί στην διαχείρηση της εταιρείας είναι ότι ενώ της έχουν ανατεθεί συμβάσεις εκτέλεσης άγονων γραμμών σε βόρειο και νότιο Αιγαίο που έχουν σε έξι πλοία της, προσπαθεί να εκτελέσει τα δρομολόγια με δύο πλοία λιγότερα λόγω ζημιών στο «Aqua Jewel» και την επίσχεση εργασίας από απλήρωτους εργαζομένους και ταυτόχρονα αδυναμίας επισκευής του πλοίου «Θεόφιλος» λόγω οικονομικών προβλημάτων της εταιρείας. Η εταιρεία προσπαθεί όλο το τρέχον αυτό διάστημα να αντικαταστήσει τουλάχιστον ένα από τα 2 αυτά πλοία με άλλο, συμβατού με την ισχύουσα σύμβαση, τύπο πλοίου.

Γράφημα 26: Σύνολο Στόλου NEL LINES (2000 - 2013)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 11, η εταιρεία διαχειρίζεται 16 πλοία συνολικά με κύριες περιοχές δραστηριοποίησης τις Κυκλάδες, Σποράδες και το Β.Α. Αιγαίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ NEL LINES 2012

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Είναι εξαιρετικά δύσκολο να διαχειριστεί οποισδήποτε γνώστης της αγοράς μια εταιρεία η οποία εμφανίζει τοσο μεγάλη μείωση στο μεταφορικό της έργο, ενώ παράλληλα έχει τόσο υψηλό δανεισμό. Η περιστολή που έχει συντελεστεί στο λειτουργικο κόστος είναι εντυπωσιακή και είναι της τάξεως του 35%. Όμως η αδυναμία πραγματοποίησης θετικών χρηματοροών και η συνεχιζόμενη μείωση του Κύκλου Εργασιών σε συνδιασμό με τον πολυ υψηλό δανεισμό, εντείνουν την τραγικότητα της οικονομικής κατάστασης. Η εταιρεία διαθέτει σοβαρή και συγκεντρωμενη στην ανστιστροφή της αρνητικής πορείας, διοίκηση όμως χρειάζεται και περαιτέρω βοήθεια, όσο γίνεται, από τους πιστωτές αλλά και την πολιτεία. Ο νέος νόμος, μπορεί να δώσει μια ευελιξία στην διαχείρηση των προβλημάτων, όμως σε καμία περίπτωση δεν θα δώσει ή δεν μπορεί να δώσει λύση στα χρόνια προβλήματα της εταιρείας. Επανάλαμβανουμε ότι αποτελεί επιχειρηματικό και διαχειριστικό επίτευγμα η συνέχιση και διατήρηση των δραστηριοτήτων της εταιρείας. Αναμφισβήτα η πτώχευση ή η διάλυσή της θα επιφέρει ανυπολόγιστες συνέπειες στις δρομολογήσεις πλοίων στο Αιγαίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ NEL LINES (2010 - 2012)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)	Δ% (2012-2011)	Δ% (2012-2010)	Δ% (2012 από το Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)
Κίνηση Επιβατών	670.629	896.450	711.488	759.522	-25,2%	-5,7%	-11,7%
Κίνηση Αυτοκινήτων	122.498	195.591	130.746	149.612	-37,4%	-6,3%	-18,1%
Κίνηση Φορτηγών	33.413	69.150	37.436	46.666	-51,7%	-10,7%	-28,4%
Κύκλος Εργασιών	€68.019.955,88	€83.547.196,02	€56.635.132,00	€69.400.761,30	-18,6%	20,1%	-2,0%
EBITDA	(€62.396.797,66)	(€42.589.796,14)	(€27.301.142,00)	(€44.095.911,93)	-46,5%	-128,6%	-41,5%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€75.801.545,34)	(€61.015.202,83)	(€43.365.848,00)	(€60.060.865,39)	-24,2%	-74,8%	-26,2%
Κόστος Πωληθέντων	€84.001.746,15	€130.778.641,45	€77.779.654,00	€97.520.013,87	-35,8%	8,0%	-13,9%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€41.800.069,26	€60.018.158,34	€31.912.374,00	€44.576.867,20	-30,4%	31,0%	-6,2%
Δάνεια Τραπεζών	€138.270.123,55	€116.092.867,71	€114.678.734,87	€123.013.908,71	19,1%	20,6%	12,4%
Χρεωστικοί Τόκοι	€5.621.804,52	€4.904.512,99	€8.671.667,18	€6.399.328,23	14,6%	-35,2%	-12,2%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	(€63.721.765,00)	€12.104.335,34	€73.119.538,17	€7.167.369,50	-626,4%	-187,1%	-989,1%
Σύνολο Παγίων	€113.372.159,99	€156.263.317,33	€167.030.516,23	€145.555.331,18	-27,4%	-32,1%	-22,1%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES (2010 - 2013)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας (2010-2012)
Περιθώριο EBITDA	-4,7%	-14,4%	-21,2%	-13,4%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	-20,5%	-20,7%	-24,1%	-21,8%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	1,0	1,0	1,0	1,0
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	-11,6	-3,6	-2,4	-5,9
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,7	0,9	0,9	0,9
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,5	0,5	0,6	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	-0,7	-2,3	-4,1	-2,4
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,9	0,8	0,6	0,8

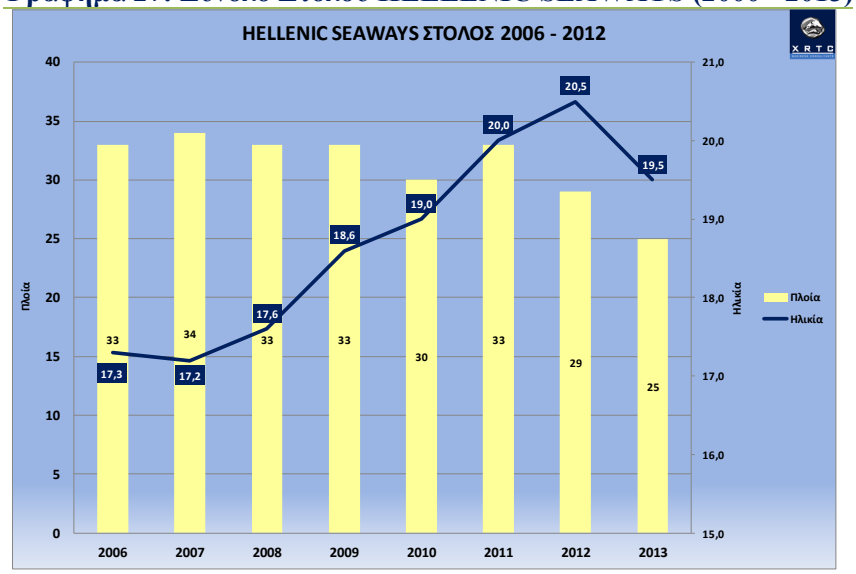
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.2. Μη Εισηγμένες Εταιρείες

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS κατέχει το μεγαλύτερο σε αριθμό και μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρείες. Σήμερα διαχειρίζεται 25 πλοία τα οποία είναι διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου και δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο και την Αδριατική. Από αυτά 9 είναι ταχύπλοα (HSC), 3 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 11 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 2 είναι οχηματαγωγά (RO-RO). Η συνεχιζόμενη μείωση αυτή του στόλου της εταιρείας σε σχέση με το 2011 οφείλεται στην πώληση των RO-PAX Nepheli και Sailor, καθώς και του Flying Cat 2, ενώ σταμάτησε και το Flying Dolphin 19. Ενδιαφέρον έχει να σημνειωθεί το γεγονός ότι 3 από τα Flying Dolphins που έχουν περάσει το όριο ηλικίας προκειμένου να επιτρέπεται η δραστηριοποίησή τους, σύμφωνα με το νέο νόμο που ψηφίστηκε το 2013, η εταιρεία έχει τη δυνατότητα να τα μετασκευάσει και να τα εντάξει πάλι στο δυναμικό της ενισχύοντας έτσι τον στόλο των 3 ενεργών Flying Dolphins 17,18 και 29.

Γράφημα 27: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2000 - 2013)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 11, η εταιρεία δραστηριοποιείται στις περιοχές των Κυκλάδων, του Αργοσαρωνικού, των Σποράδων, του Βορείου Αιγαίου. Επίσης δραστηριοποιείται και στην περιοχή της Αδριατικής με πλοία τύπου RO-RO, εστιάζοντας σχεδόν αποκλειστικά στο κομμάτι της ζήτησης φορτηγών. Στις αρχές του 2013, η Εταιρεία προχώρησε στην υπογραφή συμβάσεων χρονοναυλώσεων των πλοίων HELLENIC WIND και EXPRESS SANTORINI στο εξωτερικό, ενέργειες που ενίσχυσαν τη ρευστότητά της. Παράλληλα υπέγραψε 3ετή συμφωνία συνεργασίας με την εταιρεία Cosmote για την προβολή της στα ταχύπλοα πλοία της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΣΤΟΛΟΥ HELLENIC SEAWAYS 2013

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η HELLENIC SEAWAYS εμφάνισε το 2012 αρκετά αρνητικα αποτελέσματα EBITDA σε σχέση με ένα χρόνο πριν. Η διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων το 2012 μειώθηκε αρκετά σε σχέση με το 2011 περίπου στο 21%-22% και των φορτηγών μειώθηκε οριακά. Ενδεικτικό είναι ότι το ποσοστό της μείωσης που επήλθε στον Κύκλο Εργασιών ήταν αντίστοιχο αυτού της μείωσης στην διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων. Παρά τη συνολική μείωση των λειτουργικών εξόδων κατά -14%, τα Αποτελεσμάτα Χρήσης του 2012 μειώθηκαν κατά -18% σε σχέση με αυτά του 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ HELLENIC SEAWAYS (2010 - 2012)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας 2010-2012)	Δ% (2012-2011)	Δ% (2012-2010)
Κίνηση Επιβατών	2.913.910	3.688.379	3.911.889	3.504.726	-21,0%	-25,5%
Κίνηση Αυτοκινήτων	220.196	286.986	419.337	308.840	-23,3%	-47,5%
Κίνηση Φορτηγών	59.476	61.121	71.427	64.008	-2,7%	-16,7%
Κύκλος Εργασιών	€111.419.000,00	€144.318.000,00	€153.394.000,00	€136.377.000,00	-22,8%	-27,4%
EBITDA	(€7.886.000,00)	€5.567.000,00	(€1.195.000,00)	(€1.171.333,33)	-241,7%	-559,9%
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	(€34.853.000,00)	(€29.470.000,00)	(€27.515.000,00)	(€30.612.666,67)	-18,3%	-26,7%
Κόστος Πωληθέντων	€118.509.000,00	€138.828.000,00	€149.149.000,00	€135.495.333,33	-14,6%	-20,5%
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€55.079.000,00	€59.500.000,00	€57.889.000,00	€57.489.333,33	-7,4%	-4,9%
Δάνεια Τραπεζών	€157.420.000,00	€154.945.000,00	€154.352.000,00	€155.572.333,33	1,6%	2,0%
Χρεωστικοί Τόκοι	€8.994.000,00	€10.137.000,00	€4.616.000,00	€7.915.666,67	-11,3%	94,8%
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€138.509.000,00	€173.405.000,00	€202.928.000,00	€171.614.000,00	-20,1%	-31,7%
Σύνολο Παγίων	€308.886.000,00	€337.628.000,00	€367.033.000,00	€337.849.000,00	-8,5%	-15,8%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2010 - 2013)

	2012	2011	2010	Μ.Ο Τριετίας (2010-2012)
Περιθώριο EBITDA	-7,1%	3,9%	-0,8%	-1,3%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	-31,3%	-20,4%	-17,9%	-23,2%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	1,1	1,0	1,0	1,0
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	-7,0	10,7	-48,4	-14,9
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,9	1,1	1,3	1,1
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,5	0,5	0,4	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	-0,9	0,5	-0,3	-0,2
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,8	0,8	0,8	0,8

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο περιορισμός των λειτουργικών εξόδων δεν κατάφερε να βελτιώσει τους επιμέρους χρηματοοικονομικούς δείκτες, αφού η πτώση της διακίνησης κυρίως επιβατών και αυτοκινήτων κατά την περυσινή καλοκαιρινή περίοδο ήταν μεγάλη, γεγονός που αναμένεται να βελτιωθεί φέτος το 2013, όχι όμως σε επίπεδα που να αντιστρέφουν την πορεία των χρηματοοικονομικών μεγεθών. Τέλος σημαντικό είναι να αναφερθούν οι πρόσφατες εξελίξεις που συντελέστηκαν σε επίπεδο διοίκησης της εταιρείας όπου την θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου ανέλαβε ο κ. Αντώνης Αγαπητός, ύστερα από την παραίτηση από τη θέση του Προέδρου της εταιρεία του κ. Γιάννη Βαρδινογιάννη. Τη θέση του μη εκτελεστικού προέδρου ανέλαβε ο κ. Γεράσιμος Στρίντζης, ο οποίος ήταν παλαιότερα Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας. Τόσο ο Όμίλος Grimaldi, που ελέγχει μέσω της Minoan Lines το 33,35%, της HSW, όσο και η Τράπεζα Πειραιώς, η οποία εκπροσωπεί περί το 38% των μετόχων, συμφώνησαν στις προαναφερόμενες αλλαγές. Οι πιθανολούμενες επόμενες κινήσεις της Τράπεζας/ μετόχου θα επηρεάσουν τις όποιες εξελίξεις στην εταιρεία που κατά την άποψή μας θα αποτελέσει πρωταγωνιστή στις περιπτώσεις γενικότερων συγχωνεύσεων ή και συνεργιών. Η κατάσταση και διαφοροποίηση του στόλου τηςς καθώς επίσης και η διεθνής μετοχική συγκατοίκηση την φέρει και ως υποψήφια για επέκταση πέραν του ελλαδικού χώρου.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

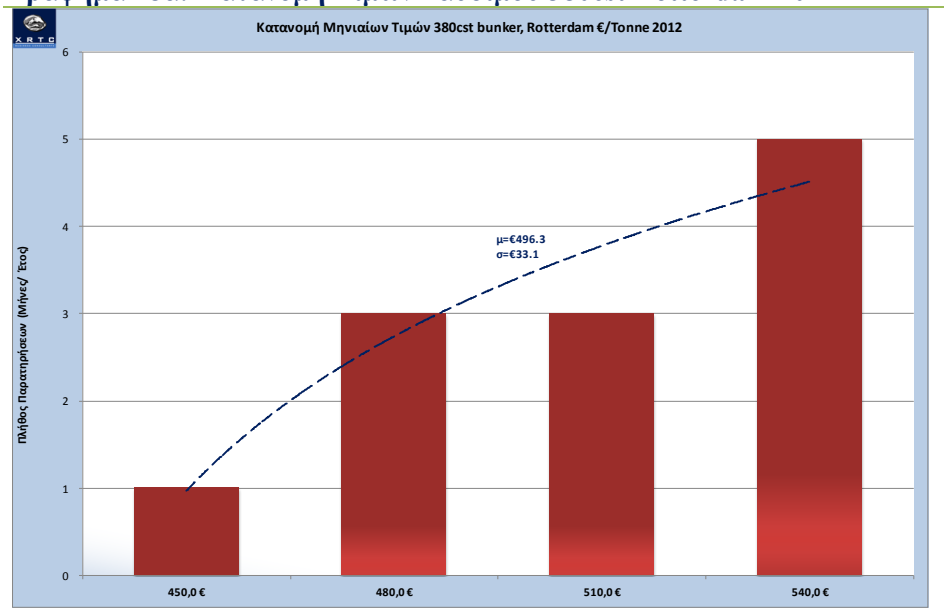
Η ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι αντιμέτωπες με σημαντικούς επιχειρηματικούς κινδύνους και αβεβαιότητες που κατηγοριοπούνται στους εξής:

- Πιστωτικός κίνδυνος που αφορά κυρίως στην διαχείριση απαιτήσεων από πελάτες.
- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων, δεδομένης της σημαντικής συμμετοχής του κόστους καυσίμων στο κόστος εκμετάλλευσης.
- Κίνδυνος διακύμανσης επιτοκίων, σχεδόν το σύνολο των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων δανείων των εταιρειών είναι σε ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο euribor πλέον περιθωρίου.
- Κίνδυνος ρευστότητας, λόγω της υποχώρησης των οικονομικών μεγεθών αλλά και της σοβαρής περιστολής των δανειακώνπεριθωρίων των τραπεζών, έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες βρίσκονται στις τελικές φάσεις των διαπραγματεύσεων με τις δανείστριες τράπεζές τους, προκειμένου να συμφωνήσουν την αναδιάρθρωση των όρων αποπληρωμής του συνόλου του δανεισμού τους. Επιπλέον όλες οι εταιρείες προκειμένου να ενισχύσουν τα κεφάλαια κίνησής τους έχουν εφαρμόσει στρατηγικές περιορισμού του λειτουργικού κόστους, αναδιάταξη του στόλου, αποδρομολογήσεις πλοίων, ρύθμιση εμπορικών υποχρεώσεων σε μεταγενέστερο χρόνο, ενώ εξετάζουν, όπου υπάρχει περιθέριο, τις περιπτώσεις πώλησης πλοίων.

Χωρίς να παραγνωρίζεται η σπουδαιότητα του πιστωτικού κινδύνου στην ακτολοική αγορά, θα επικεντρωθούμε περαιτέρω στην ανάλυση της διακύμανσης τιμών καυσίμων, την διακύμανσης επιτοκίων καθώς και του κινδύνου ρευστότητας.

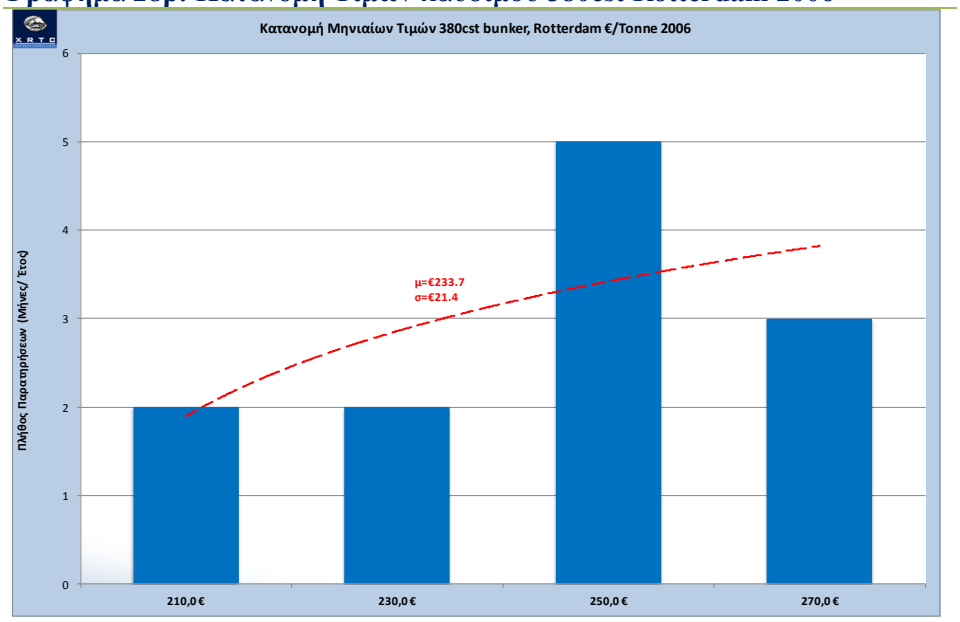
Η ανοδική τάση στο κόστος καυσίμων που παρατηρείται τα τελευταία χρόναι, αύξησε και την συμμετοχή του στο συνολικό κόστος δραστηριοποίησης των εταιρειών, που για το 2012 ανήλθε στο 53% περίπου. Αντίστοιχα το 2006, που αποτελεί και το έτος βάσης της ανάλυσής μας το ποσοστό συμμετοχής του στο κόστος ήταν 40%. Στα Γραφήματα 28α και 28β διαφαίνονται η διαφορές στις μέσες τιμές (μ) του καυσίμου 380cst bunker Rotterdam €/Tonne για το 2012 και για το 2006 που ήταν €497 και €234 με τυπικές αποκλίσεις (σ) της τάξεως των €33 και €21 αντίστοιχα.

Γράφημα 28α: Κατανομή Τιμών καυσίμου 380cst Rotterdam 2012



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 28β: Κατανομή Τιμών καυσίμου 380cst Rotterdam 2006



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 17 παρουσιάζονται τα σενάρια συμμετοχής του κόστους καυσίμων στο συνολικό λειτουργικό κόστος, έχοντας ως βάση τα δεδομένα του 2012, όπου με μέση τιμή καυσίμου 380cst Rotterdam τα €497/ τόννο η συμμετοχή έφτασε στο 53% για το σύνολο του κλάδου. Διαφαίνεται πως μία μέση τιμή των τα €529/ τόννο θα ανέβαζε αισθητά τη συμμετοχή του κόστους των καυσίμων στο 57%. Πρακτικά πάντως οι τιμές διατηρούνται φέτος σε λίγο χαμηλότερα επίπεδα γεγονός που σημαίνει σημαίνει ότι κινούμαστε σε λίγο χαμηλότερο ποσοστό συμμετοχής του κόστους καυσίμων στο κόστος πωληθέντων. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε την μεταβλητότητα των τιμών αυτών αφού το 2012 η μέγιστη τιμή άγγιξε τα €540/ τόννο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ 380CST ROTTERDAM ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

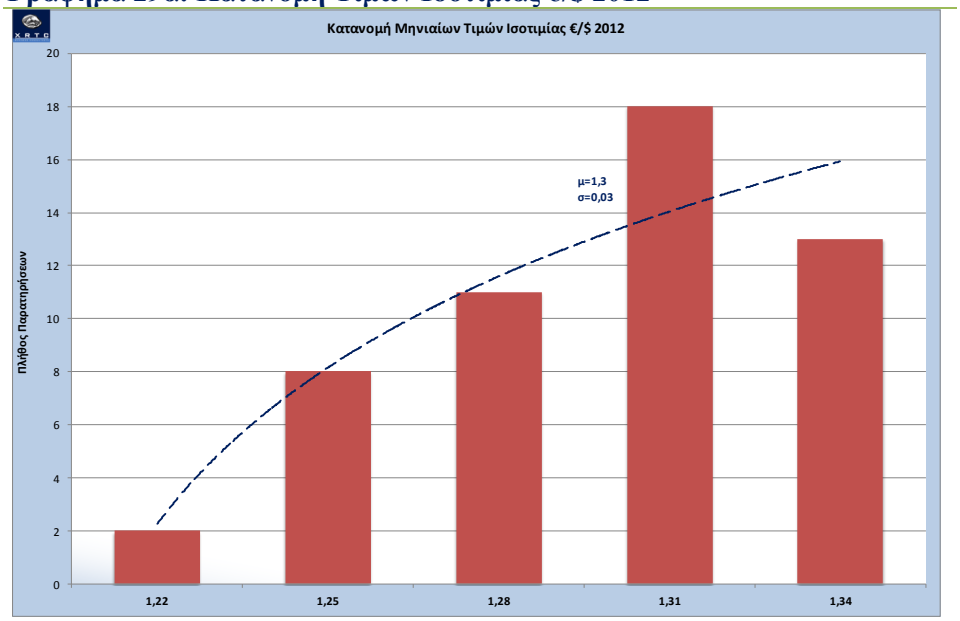
Σενάρια	380cst bunker prices, Rotterdam €/Ton	% Συμμετοχής στο Συνολικό Κόστος
μ	496,3 €	53%
μ+1σ	529,4 €	57%
μ+2σ	562,6 €	60%
μ+3σ	595,7 €	64%
Min	539,8 €	58%
Max	441,5 €	47%

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Παράλληλα με κόστος καυσίμων, κίνδυνο για τον κλάδο αποτελεί και η συναλλαγματική ισοτιμία €/$ δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές των καυσίμων ορίζονται σε δολάρια ΗΠΑ. Δεδομένου ότι τα έσοδα του ακτοπλοϊκού κλάδου είναι κυρίως σε Ευρώ και το 53% των εξόδων του για το 2012 σε δολάρια, είναι προφανές ότι η εφαρμογή τεχνικών διαχείρισης της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$ είναι επιβεβλημένη. Τα 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. Στα Γραφήματα 29α και 29β διαφαίνονται η διαφορές στις μέσες τιμές (μ) της μέσης τιμής ισοτιμίας €/$ για το 2012 και για το 2006

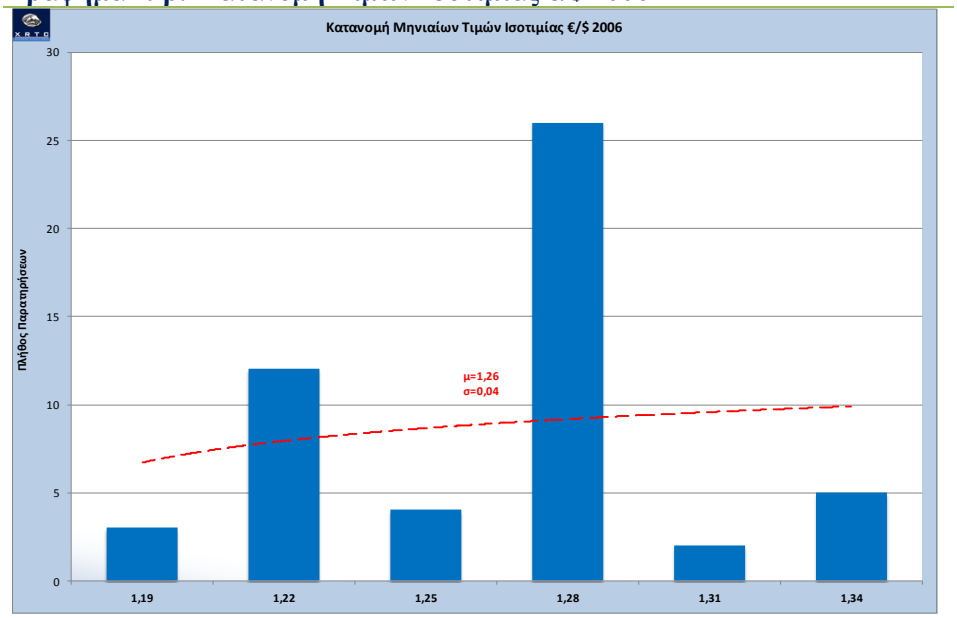
που ήταν 1,3 και 1,26 με τυπικές αποκλίσεις (σ) της τάξεως των 0,03 και 0,04 αντίστοιχα. Το σενάριο μάλιστα που είχαμε αναφέρει σε αναλύσεις προηγούμενων ετών και αφορούσε στην παράλληλη αύξηση των τιμών των καυσίμων και της υποτίμησης του Ευρώ σε σχέση με το Δολλάριο επιβάρυνε σημαντικά το κόστος λειτουργίας όλου το κλάδου.

Γράφημα 29α: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2012



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 29β: Κατανομή Τιμών Ισοτιμίας €/$ 2006



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στον Πίνακα 18 παρουσιάζονται μία σειρά σεναρίων με τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν στις ακτοπλοϊκές εταιρείες οι παράλληλες διακυμάνσεις των τιμών ανά τόννο του καυσίμου 380cst bunker Rotterdam και της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να επισημανθεί το γεγονός ότι η συσχέτιση €/$ και 380cst bunker Rotterdam το έτος 2012 ήταν στο επίπεδο του 0.5, δηλαδή ούτε θετική αλλά ούτε και αρνητική, το

2006 το επίπεδο συσχέτισης των δύο μεγεθών ήταν αρνητικό -0.3. Τα κυρίαρχα σενάρια δηλαδή είναι το 1 και το 3 όπου οι επιπτώσεις για τον κλάδο είναι αρνητικές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΙΜΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ 380CST ROTTERDAM ΚΑΙ ΙΣΟΤΙΜΙΑΣ €/$

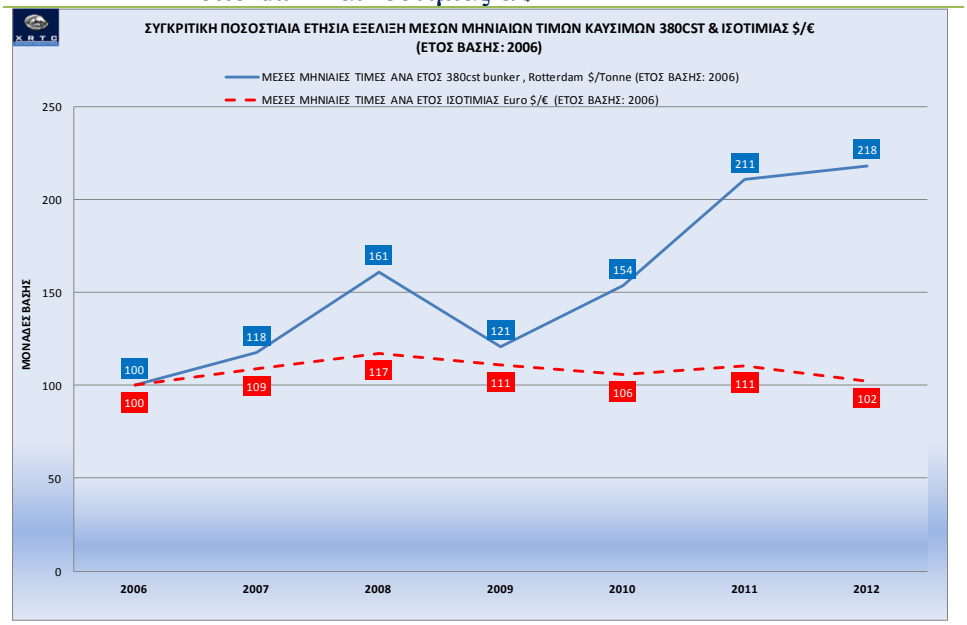
	Ισοτιμία €/$	Τιμή 380cst bunker prices, Rotterdam €/Ton	Αποτέλεσμα
Σενάριο 1	Ανατίμηση €	Αύξηση τιμής	--
Σενάριο 2	Ανατίμηση €	Μείωση τιμής	+++
Σενάριο 3	Υποτίμηση €	Αύξηση τιμής	---
Σενάριο 4	Υποτίμηση €	Μείωση τιμής	++

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

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Εξετάζοντας περισσότερο την τάση στα επίπεδα των δύο αυτών κινδύνων στην 7ετή περίοδο 2006-2012 θα διαπιστώσουμε ότι η ισοτιμία έχει επανέλθει στα επίπεδα του 2006 ενώ οι τιμές ανά τόννο του καυσίμου 380cst bunker Rotterdam είναι πάνω από το διπλάσιο, όπως φαίνεται στο Γράφημα 30.

Γράφημα 30: Ποσοστιαία Εξελιξη Μεσων Μηνιαίων Τιμών Καυσίμων 380c Rotterdam και Ισοτιμίας €/$

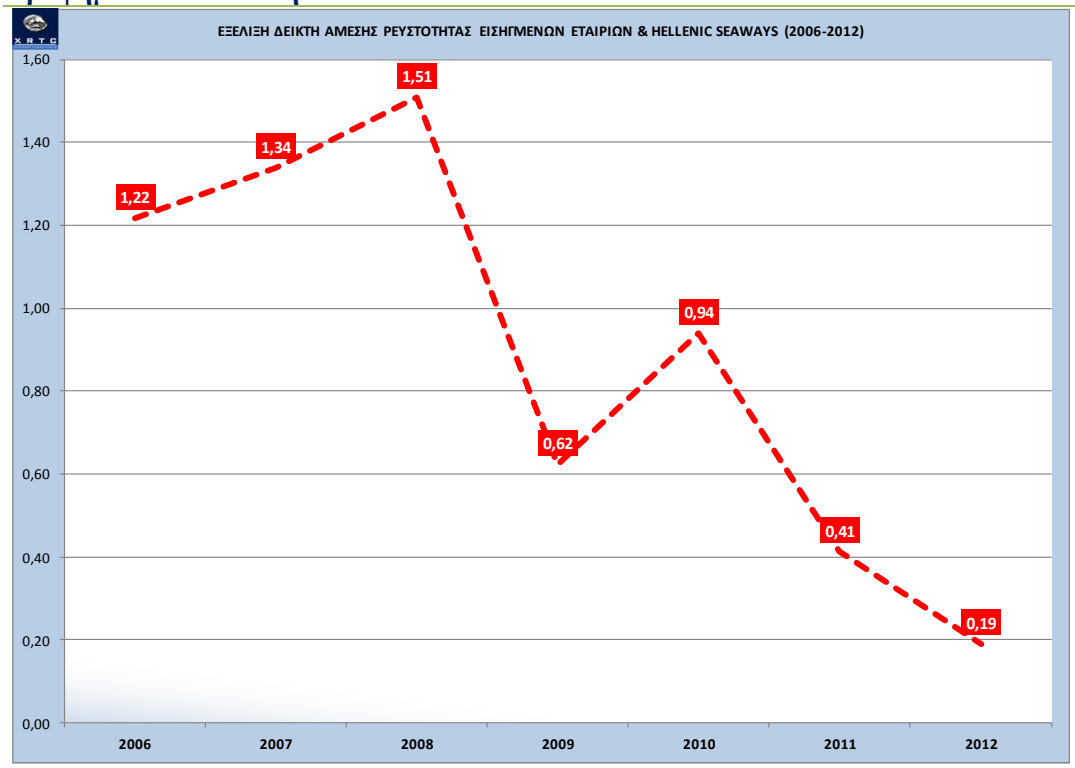


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

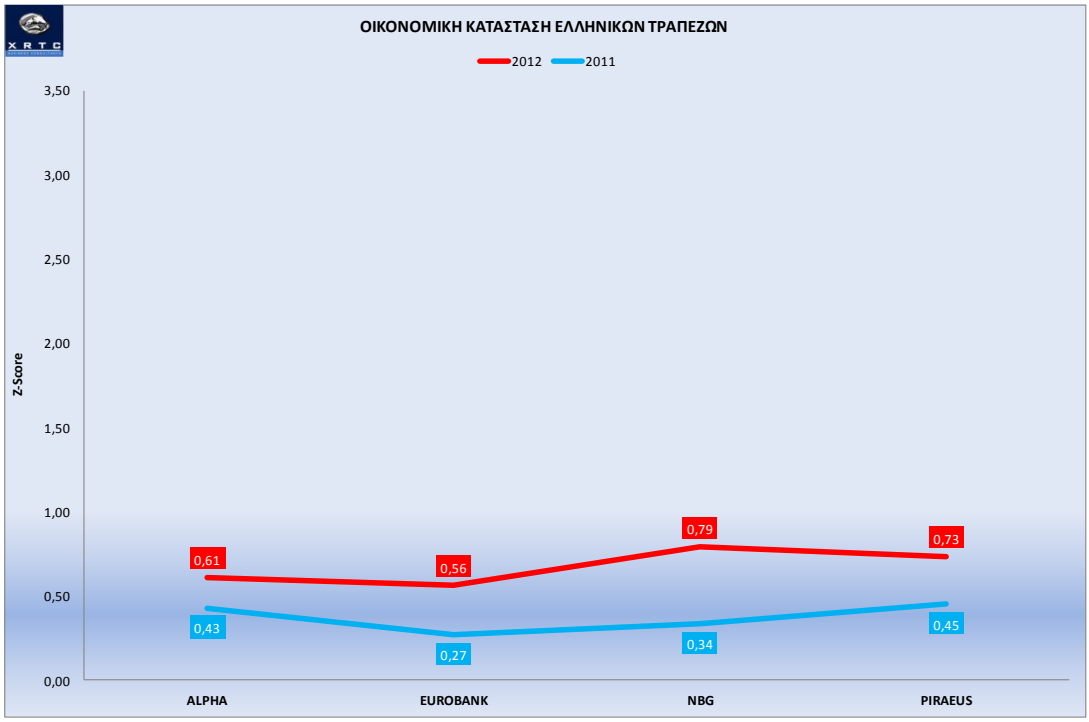
Ο τρίτος κίνδυνος του ακτολοικού κλάδου που θα αναλύσουμε αποτελεί η ρευστότητα. Η κατάσταση χαρακτηρίζεται τραγική αφού όπως διαφαίνεται στο Γράφημα 31α ο δείκτης γενικής ρευστότητας είναι πρακτικα στο μηδέν. Η ανυπαρξία ρευστότητας οφείλεται σε σειρά παραγόντων όπως τα μειωμένα και καθυστερημένα έσοδα που προέρχονται από τις άγονες γραμμές αλλά κυρίως η ανυπαρξία ταμειακών ροών. Στην τραγικότητα αυτής της κατάστασης πρέπει να προστεθεί και η κατάσταση που βρίσκονται τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της χώρας που αποτελούσαν τη βασική πηγή προσφοράς κεφαλαίων κίνησης και φέτος προέβησαν μεν με επιτυχία στις επιβεβλημένες κεφαλαιοποιήσεις, όμως συνεχίζουν όλες να βρίσκονται υπό τον έλεγχο της Τρόικας και να αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν όχι μόνο τον κλάδο της ακτοπλοίας αλλά σχεδόν το σύνολο της οικονομικής ζωής

της χώρας, αφού τα επίπεδα των καθυστερούμενων δανείων τους κινούνται στο 30% του χαρτοφυλακίου τους. Αν και ο δείκτης z-score του Altman για τον τραπεζικού κλάδο, όπως φαίνεται στο Γράφημα 31β δείχνει καλυτέρευση για το 2012 σε σχέση με το 2011 και το 2013 αναμένεται να βρίσκεται σε ακόμη καλύτερα επίπεδα, εντούτοις θα εξακολουθήσει να έχει αδυναμία σοβαρής στήριξης της ελληνικής οικονομίας και ειδικά της ακτοπλοίας, έχοντας μάλιστα να διαχειριστούν περιπτώσεις κεφαλαιοποίησεων των απαιτήσεων τους ή ακόμα και περιπτώσεις υπαγωγής εταιρειών στο άρθρο 99.

Γράφημα 31: Ρευστότητα Κλαδου



(α)



(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η διατήρηση του έντονα υφεσιακού οικονομικού κλίματος που έχει περιέλθει η χώρα καθώς και η προσπάθεια εφαρμογής ενός απολύτως ορίζοντιου μείγματος μέτρων προσαρμογής από την Τρόικα, έχουν εξαντλήσει την αγοραστική δύναμη του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και έχουν οδηγήσει τα επίπεδα ανεργίας στο υψηλότερο επίπεδο μεταξύ των υπολοίπων χωρών της ΕΕ. Παράλληλα, είναι προφανές ότι η προσπάθεια που καταβάλεται καθώς και η στοχοθεσία της κυβέρνησης για έξοδο της χώρας από την ύφεση είναι ενθαρρυντική, ενώ πολλές δράσεις είναι προς την σωστή κατεύθυνση. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι έχει σημειωθεί μια σοβαρή μείωση των δημοσίων δαπανών και υπάρχει κάποιο πρωτογενές πλεόνασμα, το οποίο βέβαια επιβάλλεται να διατηρηθεί σε απόλυτο βαθμό και να μην βασίζεται σε αναβολές και διακανονισμούς. Όμως, είναι εξίσου προφανές, ότι οι επιμέρους μεταρρυθμίσεις και αλλαγές που επιδιώκονται δεν έχουν αποφέρει στην πραγματική οικονομία κάποιο απτό όφελος μέχρι τώρα αν και θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει οτι ακόμη ειναι νωρίς για κάτι τέτοιο.

Το 2013, βέβαια, αποτέλεσε για τον χρηματοοικονομικό κλάδο έτος ορόσημο αφού ολοκλήρωθηκε με επιτυχία το σύνολο των επιβεβλημένων ανακεφαλαιοποιήσεων, αν και ο κύριος μέτοχος των 4 μεγάλων τραπεζικών ομίλων είναι το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας. Η επιτυχία αυτή δεν σηματοδοτεί βέβαια αυτόματα και την έναρξη της χρηματοδότησης των επιμέρους οικονομικών κλάδων, αφού το μεγάλο αγκάθι στους ισολογισμούς των 4 συστημικών χρηματοοικονομικών ομίλων της χώρας αφορά στα μη-εξυπηρετούμενα δάνεια και των οποίων το ποσοστό φθάνει στο σύνολο περίπου το 30%. Η διαχείριση και αντιστροφή ενός τέτοιου δυσμενούς μακρο-οικονομικού περιβάλλοντος κρίνεται εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα, αν λάβουμε υπόψη και το γεγονός ότι η ανεργία στον ενεργό ηλικιακά πληθυσμό τρέχει με ρυθμό που στην πραγματικότητα ξεπερνά το 30%. Οι ανισορροπίες και οι στρεβλώσεις που έχει υποστεί ολόκληρο το οικονομικό σύστημα της χώρας εδώ και 10ετίες, χρειάζεται πλέον στοχευμένα και βαθιά μέτρα που θα αλλάξουν τα απαρχαιομένα δεδομένα και κατεστημένα στους επιμέρους κλάδους.

Από αυτή την μέγγενη δεν μπορεί να ξεφύγει και ο κλάδος της ακτοπλοΐας, ο οποίος επιτελεί, μεγάλο κοινωνικό έργο, αφού εξασφαλίζει την συγκοινωνιακή συνέχεια του νησιωτικού μας χώρου. Η ενίσχυσή της αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του Ελληνικού κράτους και επιβάλλεται να συνιστά απόλυτη προτεραιότητα όλων των εμπλεκομένων φορέων και όχι μόνο του υπουργείου. Είναι πασίδηλο εδώ και τέσσερα πλέον χρόνια ότι ο κλάδος αδυνατεί να λειτουργεί με όφελος όχι απλά επιχειρηματικό αλλά και με όφελος μόνο κοινωνικό, αφού η απουσία ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές καθιστά την δραστηριοποίηση πλοίων όχι μονάχα σε συγκεκριμένες γραμμές αλλά γενικότερα απαγορευτική τουλάχιστον επιχειρησιακά.

Παράλληλα, είναι γεγονός ότι το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου προχωρήσε πρόσφατα στην υπογραφή υπουργικών αποφάσεων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων στην Αδριατική, ενώ με άλλη απόφασή του καταργεί ένα μεγάλο μέρος υποχρεωτικών εκπτώσεων, που οι ακτοπλόοι θεωρούσαν καταχρηστικές επί σειρά ετών. Πρόκειται όμως για αποφάσεις που πρακτικά μένουν στα χαρτιά, τουλάχιστον για την θερινή περίοδο, αφού ουσιαστικά δεν εφαρμόζονται από τις εταιρείες διότι δεν επιθυμούν κατά την λεγόμενη «υψηλή» περίοδο να μειώσουν το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Η εφαρμογή όμως των εν λόγω αποφάσεων κατά τη χειμερινή περίοδο ενδεχομένως να επιφέρει τα επιθυμητά για τις εταιρείες αποτελέσματα.

Το θέμα της ανταγωνιστικότητας της ιταλικής έναντι της ελληνικής σημαίας αφορά κυρίως στην οικονομική στήριξη του ιταλικού κράτους προς τις ναυτιλιακές εταιρείες και είναι ξεκάθαρο από όλους τους εμπλεκόμενους. Η ιταλική κυβέρνηση, έχει την δυνατότητα και επιδοτεί τις ασφαλιστικές εισφορές, ενέργεια που είναι απολύτως συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία. Η πολιτική επιδοτήσεων του ιταλικού κράτους προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που τα πλοία τους φέρουν την ιταλική σημαία συμπληρώνεται με την παρακράτηση των φόρων μισθωτών υπηρεσιών που εισπράττουν οι εταιρείες από τους εργαζομένους στα πλοία τους. Σύμφωνα με υπολογισμούς που έχουν προβεί κατά καιρούς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, το μισθολογικό κόστος των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία είναι περίπου 50% υψηλότερο από εκείνο πλοίων που φέρουν την ιταλική σημαία.

Σε αυτό το πολυσύνθετο επιχειρηματικό παζλ προστίθεται πλέον και η Τρόικα η οποία μέσω της εφαρμογής συγκεκριμένων μνημονιακών μέτρων επιδιώκει μονοδιάστατα τον περιορισμό του εργασιακού κόστος, ενώ παράλληλα αδυνατεί να κατανοήσει την ανάγκη λήψης μέτρων ανάπτυξης που αφορούν στη μείωση του ΦΠΑ και του κόστους ταξιδίου, ενέργειες που θα είχαν πολλαπλά θετικά αποτελέσματα, μικρά ή μεγάλα, στην αύξηση της

κίνησης και του τουρισμού και της οικονομικής ζωής της χώρας. Τα δύο προαναφερόμενα σημαντικά αυτά ζήτήματα είναι βέβαια αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών και του ΥΠΕΚΑ.

Σε μία περίοδο που η αγοραστική δύναμη βαίνει συνεχώς μειούμενη, το ύψος των ναύλων για ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι πολύ μεγάλο θέμα, καθώς επηρεάζεται από παράγοντες που δεν μπορούν να ελέγξουν οι εταιρείες, όπως είναι τα καύσιμα, η υψηλή φορολόγηση και οι κρατήσεις υπέρ τρίτων. Ο ΦΠΑ, 13% για τους επιβάτες και 23% για τα οχήματα, είναι ο πιο υψηλός στην Ευρώπη. Επίσης υπάρχουν ακόμη τα λιμενικά τέλη, τα οποία επί της ουσίας στερούνται ανταποδοτικότητας και ο επίναυλος 3%. Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες οι θαλάσσιες συγκοινωνίες επιδοτούνται, ενώ εφαρμόζονται πολύ χαμηλοί συντελεστές ΦΠΑ. Έχει υπολογιστεί από τους ακτοπλόους ότι η συνολική επιβάρυνση του εισιτηρίου από τη φορολογία και τις κρατήσεις υπέρ τρίτων είναι περίπου 22% στους επιβάτες, 32% στο αυτοκίνητο και 32% στα φορτηγά.

Όσον αφορά στο καυτό ζήτημα των προμηθειών καυσίμων, οι ακτοπλόοι υποστηρίζουν ότι επιβαρύνονται με $17 δολάρια ανά τόνο για την τήρηση των λεγόμενων στρατηγικών αποθεμάτων, ποσό μεγαλύτερο από άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Σε όλο αυτό το ακανθώδες πρόβλημα όμως καλούμαστε να προσθέσουμε τα στατιστικά δεδομένα για τον μήνα Ιούλιο (1-29) του Υπουργείου για την επιβατική κίνηση από το λιμάνι του Πειραιά για τα 5 τελευταία χρόνια και που επιβεβαιώνουν την διατήρηση της τραγικής εικόνας. Το 2009 είχαν ταξιδέψει 1.25εκ επιβάτες, το 2010 έπεσαν στο 1.14 εκ., το 2011 ακόμα περισσότερο, στο 1.08 εκ., το 2012 στις 895,298 ενώ φέτος έχουν ταξιδέψει 866,331. Αντίθετα, ελαφρά αύξηση, σε σχέση με το 2012, σημειώνει η κίνηση στον Αργοσαρωνικό φέτος, αφού έχουν επιβιβαστεί 317,947 επιβάτες από 298,831 πέρυσι. Το μοναδικό καλό σημάδι στην αγορά είναι η μείωση των μέσων τιμών του πετρελαίου κατά 10% κατά μέσα όρο στο επτάμηνο που πέρασε. Την ίδια αυτή περίοδο και εν μέσω καλοκαιρινής περιόδου η ΠΝΟ προειδοποιεί για απεργιακές κινητοποιήσεις και απέστειλε εξώδικο στο υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ζητώντας να ακυρώσει την υπουργική απόφαση που επιτρέπει την υπογραφή ατομικών συμβάσεων στη ναυτιλία, από τη στιγμή που δεν υπάρχουν εν ενεργεία ΣΣΕ ανά κλάδο. Επίσης ζητά την απόσυρση άλλων υπουργικών αποφάσεων που προβλέπουν τη μείωσης της σύνθεσης πληρωμάτων στα πλοία της Αδριατικής, καθώς και την αποπληρωμή όλων των ναυτεργατών στους οποίους οφείλονται μισθοί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Αδιαμφισβήτητα, η τραγικότητα και πολυπλοκότητα του προβλήματος δεν έχουν ακόμα κατανοηθεί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και ο κάθε ένας χωριστά αντιλαμβάνεται με διαφορετικό τρόπο την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος. Όμως, το οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον σε τοπικό επίπεδο επιτάσσει για εξεύρεση κοινά αποδεκτών τρόπων περιορισμού της καταστροφής αφού κάτι τέτοιο θα επέφερε πολλαπλάσιες και ανεξέλεγκτες ζημιές. Η διαμόρφωση, τουλάχιστον σε αρχικό στάδιο, πνεύματος συνεργασίας των εμπλεκομένων στην αλυσίδα που λέγεται ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί θεμέλιο για αυτό που, ως αναλυτές της εν λόγω αγοράς κρούουμε τον κώδωνα αρκετά χρόνια τώρα, επιβάλλεται να εφαρμοστεί άμεσα και σε όλα τα στάδια της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας: Επανασχεδιασμός, Αναδιάρθρωση και Ανασυγκρότηση.

Το τρίπτυχο αυτό αφορά σε άμεσο επίπεδο τον κλάδο, η εφαρμογή όμως των επιμέρους ενεργειών και δράσεων αφορά και τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς, την πολιτεία, τα συνδικάτα και τα τραπεζικά ιδρύματα. Ο εξορθολογισμός του κλάδου δεν εναπόκειται μονάχα στον εξορθολογισμό του κόστους λειτουργίας των πλοίων αλλά στον τρόπο λειτουργίας της κάθεμιας εταιρείας. Έτσι, σε επίπεδο αναδιαμόρφωσης του λειτουργικού μοντέλου των εταιρειών η ελαχιστοποίηση του ΦΠΑ θα συνδράμει σαφώς στον επιμερισμό των οφελειών σε ολόκληρο το τουριστικό προιόν της χώρας και όχι μόνο στην ακτοπλοία. Επίσης σε λειτουργικό επίπεδο, οι εταιρείες θα έπρεπε να τους δίνεται η δυνατότητα να έχουν ευελιξία στον αριθμό του ξενοδοχειακού προσωπικού ανάλογα με τον αριθμό των επιβατων και της ζήτησης ανά περίοδο. Παράλληλα, θα μπορούσε να εφαρμοστεί συνολικός και κοινός τρόπος προμηθειών καθώς και υπηρεσιών όπως, ασφάλειες H&M , καλύψεις P&I κλπ. Μια ακόμα ενδιαφέρουσα πρόταση που έχει τεθεί (Δρ. Α. Κορρές) είναι η εφαρμογή ενός μοντέλου χρονοναύλωσης των πλοίων καθώς θα εξαλείψει την εποχικότητα και τα κόστη καυσίμων που αποτελούν τα κύρια προβλήματα στην δραστηριοποίηση των πλοίων. Κατά αυτόν τον τρόπο οι ναυλωτές θα εκδίδουν εισιτήρια από τα οποία θα πλήρώνουν για την ναύλωση, τα καύσιμα και τα λιμενικά τέλη των πλοίων όπως είναι η πρακτική για τις ναυλώσεις στην ναυτιλία γενικά. Οι χρονοναυλωτές θα έχουν και την δυνατότητα να διαπραγματευτούν συνολικά την αγορά καυσίμων και τα προιόντα αντιστάθμισης κινδύνου σε καύσιμα και συνάλλαγμα. Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα που αφορά στον παραπάνω τρίπτυχο είναι και η διαχείριση των λογιστικών απο-μειώσεων των αξιών των πλοίων όλων των εταιρειών αφού η αύξησή τους από το 2011 στο 2012 ήταν της τάξης του 68% και ανήλθε στα €93εκ. Δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας, η πολιτεία θα πρέπει σε συνεννόηση με την Τρόικα και τις εταιρείες να

διαμορφώσει ένα μοντέλο χειρισμού των λογιστικών αυτών απο-μειώσεων ώστε, αφού τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα επιτρέπουν όταν η αγορά καλυτερεύσει οι χαμένες αξίες σε λογιστικό επίπεδο να ανακτηθούν, να «μεταφερθούν» προσωρινά σε έναν μηχανισμό ή σε έναν άλλο οργανισμό είτε ανά εταιρεία είτε συνολικά, που να εγγυάται και να καλύπτει την λογιστική αυτή ζημία κατά την κατά την περίοδο της πτωτικής αγοράς έως την αναστροφή της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Ο νεότερος ακτοπλοικός στόλος στην Ε.Ε. (16.8 ετών) • Εταιρείες ικανές και δοκιμασμένες στην κρίση διοικήσεις • Ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες καθώς σχεδόν όλες οι εταιρείες βρίσκονται στο τελικό στάδιο αναδιαρθρώσεων των δανείων τους • Τάσεις εκλογίκευσης του ανταγωνισμού • Ψήφιση νέου νόμο για την ναυτιλία που εμπεριέχει αρκετές ευνοικές διατάξεις για τον κλάδο • Ικανοποιητική κλαδική εκπροσώπηση (ΕΕΑ)	• Παντελής απουσία ρευστότητα • Τεράστια δυσκολία άντλησης κεφαλαίων • Συνεχιζόμενες και μεγάλες ζημίες • Έλλειψη επενδύσεων δημοσίων επενδύσεων προς ανάπτυξη των λιμένων • Αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων • Διατήρηση των μεγάλων απο-μειώσεων των αξιών των πλοίων
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Η μεγάλη πτώση των αξιών των πλοίων δίνει δυνατότητα ασφαλών επενδύσεων • Δρομολόγηση πλοίων σε επιδοτούμενες γραμμές αν και το συνολικό ποσό των επιδοτήσεων βαίνει μειούμενο • Εφαρμογή νέου νόμου • Πιθανή μείωση του εργατικού κόστους λόγω της γενικότερης οικονομικής πορείας του τόπου. • Πιθανή αύξηση της ζήτησης εξαιτίας της προσέλευσης 17εκ περίπου τουριστών κατά την θερινή περίοδο του 2013 • Έντονες τάσεις ανάθεσης λιμενικής διαχείρισης σε εξειδικευμένους ομίλους	• Εξαιρετικά υψηλό κόστος καυσίμων • Αυξημένος συναλλαγματικός κίνδυνος • Συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης σε Ελλάδα και Αδριατική • Εθνική Οικονομική Ύφεση και Διεθνής αρνητική συγκυρία • Απουσία εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης εξαιτίας της έλλειψης τραπεζική χρηματοδότηση • Μείωση ποσού των επιδοτήσεων λόγω αδυναμίας στήριξης από τον κρατικό προυπολογισμό • Αυξημένες πιθανότητες χρεοκοπίας αρκετών εταιρειών

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ένα εξίσου σοβαρό κομμάτι της όποιας ανασυγκρότησης του κλάδου αφορά στην διαμόρφωση ενός ακτοπλοϊκού δικτύου που να σέβεται την ιδιαιτερότητα του ελληνικού αρχιπελάγους, τις τοπικές κοινωνίες, την επιχειρηματικότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών αλλά και των νησιωτικών επιχειρήσεων και κυρίως την ανάγκη των νησιωτών για σύνδεση με την ενδοχώρα και το μητροπολιτικό κέντρο τουλάχιστον της ευρύτερης περιφέρειας που ανήκουν. Ο ανασχεδιασμός των ακτοπλοϊκών συνδέσεων των νησιών μας στην βάση γραμμών-κορμών και περιφερειακών ή και ακτινικών συνδέσεων («Hub and Spoke») είναι κάτι που έχει συζητηθεί πολλές φορές όμως δεν έχει τύχει της ανάλογης εφαρμογής. Η αναδιάρθρωση λοιπόν και ο επανασχεδιασμός του δικτύου θαλασσίων μεταφορών είναι επιβεβλημένος όσο ποτέ. Είναι πρακτικά και ουσιαστικά απαράδεκτο να καλύπτεται μια χαμηλής ζήτησης και εμπορικότητας γραμμή από πλοία υπερσύγχρονα, μεγάλης χωρητικότητας και κοστοβόρα. Η μέτρηση της κίνησης σε μια συγκεκριμένη γραμμή είναι κάτι εύκολο, η ανάλυση όμως των επιμέρους δεδομένων σε μία ακτοπλοϊκή σύνδεση δεν είναι κάτι απλό ούτε αφορά μονάχα στην δραστηριοποίηση του πλοίου καθεαυτού. Η αναγνώριση και μόνο των επιμέρους παραγόντων είναι δύσκολη και η διαφοροποίηση από σύμπλεγμα σε σύμπλεγμα τεράστια. Στην προσπάθεια αυτή για αναδιαμόρφωση ολόκληρου του δικτύου νησιωτικών μεταφορών θα πρέπει να ενταχθεί και κάθε μέσο μεταφοράς, όπως το αεροπλάνο και βεβαίως να αποτυπωθούν λεπτομερώς η ύπαρξη και η επιχειρησιακή δυνατότητα που δίνουν οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές και η όποια εφαρμογή να συμπεριλάβει το γενικότερο επίπεδο διαβίωσης και οικονομικού κλίματος που επικρατεί στην χώρα αυτήν την κρίσιμη χρονικά περίοδο που διανύει η οικονομία της. Ο απόλυτος στόχος είναι προφανώς η τέλεια, συνεπής, ποιοτική και τακτική διασύνδεση όλων των νησιών της χώρας. Ο στόχος όμως που οι συνθήκες επιβάλλουν είναι η με αντικειμενικά κριτήρια μέγιστη δυνατή διασύνδεση όλων των νησιών της χώρας με τρόπο και βαθμό που να μην διαταράσσεται το οικονομικό, κοινωνικό και ιατρικό επίπεδο των νησιών.

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 δράσεις με προσανατολισμό και βούληση για αναμόρφωση, η ανασυγκρότηση όμως απαιτεί συστράτευση και καθολική αποδοχή.

Σε αυτό δεν θα πρέπει να συνδράμει μόνο η πολιτεία, όπως θίξαμε και πιο πάνω, αλλά κυρίως οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι. Απο τη μία μεριά οι τράπεζες οι οποίες έπειτα από τις επιτυχημένες ανακεφαλαιοποιήσεις βρίσκονται υπό καθεστώς περαιτέρω ελέγχων αφού και σε ευρωπαικό επίπεδο η στρατηγική αποβλέπει στην δημιουργία υγειών τραπεζών με υψηλά επίπεδα ρευστότητας. Πρόκειται για μια κατάσταση που απαιτεί όχι μόνο σοβαρή και συνέτη διαχείριση από πλευράς τραπεζών αλλά και για μια καταστάση που απαιτεί χρόνο, γεγονός που συμβάλλει στην απουσία ρευστότητας από την αγορά.

Ο επόμενος εμπλεκόμενος φορέας είναι τα συνδικάτα τα οποία το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν καταστήσει τον ρόλο τους ως καθοριστικό, αφού καλούνται να διαδραματίσουν καταλυτικό ρόλο στις εξελίξεις και την ανασυγκρότητηση του κλάδου μέσω ρεαλιστικών προτάσεων σε θέματα λειτουργικής διαχείρισης και διοίκησης αλλά πιθανά και στρατηγικής του κλάδου.

Έγινε εκτενής αναφορά για τις προβλέψεις μας σχετικά με τη χρονιά που διανύουμε και καταλήγουν πρακτικά στο ότι αν και περιμένουμε μια μείωση των λειτουργικών δαπανών, εντούτοις τα αποτελέσματα θα εξακολουθήσουν να είναι αρνητικά. Δεδομένης της επιδείνωσης της αγοραστικής και καταναλωτικής δύναμης των ελληνικών νοικοκυριών οι διακοπές στα νησιά έχουν καταστεί αγαθό πολυτελείας. Τα πρώτα δείγματα της μείωσης της κίνησης τα αναφέραμε παραπάνω και απέχουν από την αυξημένη έλευση τουριστών στα νησιά έως τώρα που στην δραματική πλειοψηφία τους χρησιμοποιούν το αεροπλάνο για την μετακίνηση τους. Το ελληνικό τουριστικό προιόν άλλωστε αυτό προωθεί και όχι αυτό των διακοπών σε πολυ-νησιωτικό επίπεδο γιατί προφανώς είναι δύσκολο να το υποστηρίξει.

Η εικόνα στην Αδριατική λόγω τόσο της συνεχιζόμενης μείωσης των εισαγωγών της χώρας αλλά και του έντονου ανταγωνισμού είναι εξίσου εκρηκτική. Η «ελληνονοϊταλική ναυμαχία» στην Αδριατική συνεχίζεται, ανάμεσα στον όμιλο Grimaldi και τις ελληνικές εταιρείες. Η ATTICA και η ANEK, συνεργάζονται ήδη στη διεθνή και όχι μόνο, γραμμή «Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα», ώστε να αντέξουν τον έντονο ανταγωνισμό που ασκεί ο ιταλικός όμιλος, ο οποίος έχει πολύ μικρότερο λειτουργικό κόστος λόγω της ιταλικής σημαίας. Βέβαια η εφαρμογή της νέας υπουργικής απόφασης θα συμβάλλει σοβαρά στον περιορισμό του κόστους λειτουργίας των ελληνικών πλοίων στην Αδριατική.

Τα δεδομένα και η κρισιμότητα της κατάστασης στην ακτοπλοϊκή αγορά θα ορίσουν πλέον τις επόμενες κινήσεις όλων των πακτών. Το τρίπτυχο που προτείνουμε βασίζεται σε ένα και μόνο γεγονός την **καθολική αποδοχή**.

Καθολική αποδοχή[1] της επιχειρηματικής ιδιότητας των ακτοπλοϊκών εταιρειών από όλα τα μέρη που απαρτίζουν την αγορά και παραδοχή των υπηρεσιών που παρέχουν στο κοινωνικό σύνολο σε μία εποχή που οι δυνατότητες της πολιτείας είναι απολύτως περιορισμένες. Είναι πολύ λογικό η ακτοπλοϊκή αγορά που καλείται να διατηρήσει την ομαλή λειτουργία του θαλασσίου δικτύου μεταφορών να τυχαίνει της ανάλογης υποστήριξης όπως και οι μεταφορές με άλλα μέσα τόσο από το κράτος όσο και από τους ρυθμιστές της οικονομικής ζωής του τόπου μας, δηλαδή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των δανειστών μας.

Γιατί χωρίς την στήριξη της ελληνική ακτοπλοϊκής αγοράς, αντίστοιχη με αυτή άλλων κρατών μελών, η Ελλάδα δεν θα μπορέσει να ανακάμψει αφού πιθανή κατάρρευση του θαλασσίου δικτύου θα επηρεάσει την οικονομική ζωή του τόπου, την ανάπτυξη (τουρισμό /εμπόριο κλπ) και την εθνική και κοινωνική συνοχή. Η ώρα για ανάσυρση των μαργαριταριών έφθασε.

Πέραν όμως της καθολικότητας των αποφάσεων στα επιμέρους μέρη της αγοράς προτείνουμε τα εξής:

[1] Καθολική συμμετοχή σημαίνει όλοι: Ναυτικοί, Επιχειρηματίες/Ακτοπλόοι και Διοικητικά Συμβούλια, Κράτος και Υπηρεσίες, Επιβάτες και Χρήστες-μεταφορείς , Τράπεζες και Ναυτιλιακοί και Παρα-ναυτιλιακοί συνεργάτες, Τουριστικοί πράκτορες και Λιμενικοί οργανισμοί… δηλαδή ΟΛΟΙ

Η νέα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν θα μπορούσε να είναι αντιμέτωπη με μεγαλύτερα προβλήματα από τα σημερινά γιατί απλά η κατηφόρα συνεχίζεται παρά τις δραστικές και σε κάποιο βαθμό επιτυχημένες αποφάσεις της προηγούμενης ηγεσίας. Σε αυτό λοιπόν το κομβικό σημείο, η πεπειραμένη στο ναυτιλιακό κλάδο νέα ηγεσία, δεν επιτρέπεται να μείνει άπραγη κι απλά να αφήσει τον "πολιτικό χρόνο" να εξανεμισθεί. Επιβάλλεται να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην αναδιοργάνωση του δικτύου αλλά και την ενίσχυση της ρευστότητας.

Το πρώτο γίνεται άμεσα, αφού δεκάδες μελέτες έχουν συνταχθεί από διανοούμενους της ναυτιλίας, καθηγητές των κεντρικών και παραμεθόριων πανεπιστημίων και έχουν πληρωθεί στο σπάταλο παρελθόν ενώ είναι βέβαιο ότι κάποια από αυτές θα είναι χρήσιμη και θα χαίρει κοινής αποδοχής. Το έχουμε πει και το επαναλαμβάνουμε: δεν υπάρχει χώρος για νέες μελέτες και νέα έξοδα. Έχουν γίνει πολλά και πολλά από αυτά πρέπει να αξιοποιηθούν τώρα και να γίνει επιτέλους ο νέος σχεδιασμός της ακτοπλοϊκής αγοράς. Λαμβάνοντας τις σχετικές αποφάσεις, το Υπουργείο πρέπει και οφείλει να συνεχίσει το έργο της ενημέρωσης της κοινωνίας και ειδικότερα της νησιωτικής χώρας, καταστήσει σαφέστατο το πρόβλημα της ακτοπλοΐας στους ναυτεργάτες συνδικαλιστές και όλοι μαζί με τους πλοιοκτήτες/διαχειριστές να προχωρήσουν στην υλοποίηση του σχεδιασμού της νέας ακτοπλοΐας της χώρας που σε καμία περίπτωση δεν θα είναι "της φτώχιας" όπως πολλοί μπορεί να φοβούνται, αφού και ο στόλος θα μπορέσει να παραμείνει νέος και οι Έλληνες ναυτικοί θα εργάζονται επάνω στα πλοία προσφέροντας τις πολύτιμες υπηρεσίες στους χρήστες, Έλληνες και ξένους.

Στο θέμα της ρευστότητας, πέραν των λογιστικών θεμάτων που αναπτύχθηκαν στην παρούσα μελέτη, οι προτάσεις ή λύσεις είναι κατά την γνώμη μας μονόδρομος. Πρέπει άμεσα να γίνει εφαρμογή νέου μοντέλου επιδοτήσεων αντίστοιχο αυτών του Ευρωπαϊκού Βορά ή Νότου, αφού παντού εκτός της χώρας μας οι επιδοτήσεις είναι γενναίες και σύννομες με τον ευρωπαϊκό νόμο. Στη συγκεκριμένη ρύθμιση έχουν υποχρέωση να συμφωνήσουν οι δανειστές μας εκπροσωπούμενοι από την Τρόικα. Δεν νοείται η Ελλάδα να παραμένει εκτός σταθερής τροχιάς μεταφορικού έργου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή οι πολιτικές επιδοτήσεων να συμμερίζονται ιδεολογικές πλατφόρμες κρατικών μονοπωλίων και να μην επιχειρείται η λύση.

Παράλληλα με τα παραπάνω, η επίλυση του προβληματικού δανεισμού είναι μονόδρομος. Οι αρχικοί και εναπομείναντες δανειστές της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι κυρίως οι Ελληνικές και Γερμανικές Τράπεζες. Για να μπορέσουν αυτές να βοηθήσουν τον κλάδο, θα πρέπει τα εναπομείναντα δάνεια τους να αναχρηματοδοτηθούν από επενδυτικές τράπεζες της Ευρωζώνης και μετά την άμεση ελάφρυνση τους, οι ίδιες αυτές τράπεζες να υποχρεωθούν να διαθέσουν κεφάλαια εποχικής στήριξης της αγοράς κυρίως τους χειμερινούς μήνες αποφεύγοντας έτσι την ισχυρή πιθανότητα κατάρρευσης του κλάδου. Εξάλλου, η ιστορία έως τώρα έχει δείξει ότι οι τράπεζες που στηρίζουν ορθολογικά τις ακτοπλοικές εταιρείες δεν έχουν χάσει.

Οι εταιρείες οφείλουν να συνεχίσουν το επίπονο έργο της μείωσης του κόστους λειτουργίας τους, να περιορίσουν ακόμη παραπάνω τις ανταγωνιστικές στρατηγικές και δράσεις τόσο στα οικονομικά όσο και στα γραφειοκρατικά θέματα και να εξηγήσουν ακόμη πιο απλά και καλύτερα τον μεγάλο κίνδυνο κατάρρευσης που διατρέχουν. Νέες επενδύσεις δεν μπορούν να υπάρξουν στο άμεσο μέλλον αλλά αυτό δεν είναι ανησυχητικό αφού ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου είναι ακόμη σχετικά μικρός.

Τέλος, συστήνουμε στους χρήστες των δημοσίων υπηρεσιών των ακτοπλοϊκών πλοίων, επιβάτες και μεταφορείς, να προσεγγίζουν το πρόβλημα με μεγαλύτερη σοβαρότητα και σκεπτικισμό περιορίζοντας τις απαιτήσεις για συχνότητα η ταχύτητα της οποιασδήποτε σύνδεσης. Έχουν όλοι, ακόμη και σήμερα, την δυνατότητα σχεδιασμού των αναγκών τους και το ευτύχημα είναι ότι ακόμη και στο "μάτι του κυκλώνα" που πλέει το πλοίο της ελληνικής οικονομίας αλλά και ο ακτοπλοϊκός στόλος, όλα τα ελληνικά νησιά συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα εξυπηρετούνται με ασφαλή και ποιοτικά πλοία τα περισσότερα των οποίων είναι υψηλών προδιαγραφών.

Είναι μεγάλη ευκαιρία μέσα στον χρηματοοικονομικό πάτο που βρίσκεται η Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά να νοικοκυρευτεί και να ανασυρθεί με μαργαριτάρια γιατί αυτό αξίζει σε όλους τους Έλληνες που είναι και οι κύριοι χρήστες της.

Πηγές

- ANEK LINES (2012), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ATTICA GROUP (2012), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- MINONAN LINES (2012), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- NEL LINES (2012), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- HELLENIC SEAWAYS (2012), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- XRTC LTD (2012), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

Συντακτική Ομάδα			
Υπεύθυνος σύμφωνα με το Νόμο	Γιώργος Ξηραδάκης	Διευθύνων Σύμβουλος	george.xiradakis@xrtc.gr
Υπεύθυνος Σύνταξης και Ανάλυσης	Δημήτρης Δημητριάδης	Διευθυντής Επενδυτικής Τραπεζικής & Συμβουλευτικών Υπηρεσιών	dimitris.dimitriadis@xrtc.gr
Υπεύθυνη Στατιστικών και Ανάλυσης	Κατερίνα Φίτσιου	Διευθύντρια Πελατειακών Σχέσεων	katerina.fitsiou@xrtc.gr
Υπεύθυνη βάσης δεδομένων και εκπόνησης	Ελένη Μουτσάτσου	Υπεύθυνη Γραφείου Διεύθυνσης	eleni.moutsatsou@xrtc.gr
Εξωτερικός Συνεργάτης	Δρ. Ιωάννης Λαγούδης	Υπεύθυνος Έρευνας & Ανάπτυξης	ioannis.lagoudis@xrtc.gr