



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ – ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΜΒΑ -ΤΜ)

Διπλωματική Εργασία

«ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ»

ΛΑΜΠΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ

Πειραιάς 2013

Αφιερώνεται στους γονείς μου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΛΑΜΠΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ

Σημαντικοί όροι: Ναυτιλία, Επιβατηγός Ναυτιλία, Ακτοπλοΐα, Άρση του cabotage, Χρηματοοικονομική Ανάλυση των εταιρειών του κλάδου

Περίληψη

Ναυτιλία είναι το σύμβολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων. Αιώνες τώρα η ναυτιλία αποτελεί την κυριότερη πηγή εσόδων για τη χώρα μας. Η Ελλάδα ανέκαθεν υπήρξε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες, πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές, εκμεταλλευόμενοι αυτή την εξέχουσα φυσική γεωγραφική θέση της χώρας ανέπτυξαν αρχικά το εμπόριο, ενώνοντας με ναυτικά μονοπάτια τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική και έπειτα με το πέρασμα ετών ανέπτυξαν τον τουρισμό που βασίζεται ως και σήμερα στα τρία S : Sun, Sea, Sand, (Ήλιος, Θάλασσα, Αμμουδιές).

Στην ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας συντέλεσαν καθοριστικό ρόλο τα πολυάριθμα νησιά που το καθένα ξεχωριστά αποτελεί πόλο έλξης. Έτσι ο κλάδος της ναυτιλίας χωρίστηκε σε δύο κατηγορίες: α) στην επιβατηγό και β) στη φορτηγό ναυτιλία.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζεται η επιβατηγός ναυτιλία. Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να αναδείξει τη δομή και τα χαρακτηριστικά του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας όπως αυτά διαμορφώνονται σήμερα.

Η παρούσα μελέτη αναλύει την κατάσταση του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας το 2011 κάνοντας μια σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε στον κλάδο το 2010. Σκοπός είναι η εξέταση και η ανάλυση των γραμμών της ακτοπλοΐας, των πορθμειακών γραμμών καθώς και της γραμμής Ελλάδας- Ιταλίας. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που αναλύονται είναι οι τέσσερις εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α) και αυτές είναι οι: Attica A.E Συμμετοχών

(Attica Group), Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε (Minoan Lines), Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (Α.Ν.Ε.Κ) και η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου Α.Ε (NEL Lines) καθώς και η μη εισηγμένη αλλά μεγάλης οικονομικής σημασίας Hellenic Seaways. Η επιλογή αυτών των εταιρειών έγινε καθώς κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο αγοράς στον κλάδο.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις εταιρείες και τα οικονομικά τους στοιχεία προέρχονται από τα ετήσια ενημερωτικά δελτία των εταιρειών της χρήσης του 2011 και τις επίσημες σελίδες τους στο διαδίκτυο.

Αναλυτικότερα τώρα, η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αποτελείται από επτά κεφάλαια. Η μελέτη ξεκινά με το πρώτο κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί και την εισαγωγή της εργασίας και παρουσιάζεται το θέμα, ο αντικειμενικός σκοπός καθώς και μια μικρή ανασκόπηση της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί. Έπειτα, παρουσιάζεται μια περιγραφή των γενικών χαρακτηριστικών του κλάδου. Πραγματοποιείται μια σύντομη ιστορική αναδρομή καθώς και μια διεξοδική ανάλυση του νομοθετικού πλαισίου της ναυτιλίας τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, δίνονται στοιχεία για τη συνολική θέση της ελληνικής ναυτιλίας τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και για τη μέση ηλικία του ελληνικού στόλου, στοιχεία πολύ σημαντικά για την κατανόηση του μεγέθους αλλά και της σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια οικονομία (κεφάλαιο 2). Εν συνεχεία (κεφάλαιο 3), αποτυπώνονται τα χαρακτηριστικά της ζήτησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθώς και οι κυριότεροι παράγοντες που μπορούν να την επηρεάσουν. Επιπλέον, παρατίθενται και στοιχεία της ναυτιλιακής κίνησης από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (Ελ.Στατ.). Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η προσφορά των εξεταζόμενων υπηρεσιών, όπου περιγράφεται η διάρθρωση του κλάδου, οι προσδιοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά καθώς και οι κυριότερες εταιρείες που λειτουργούν στον υπό εξέταση κλάδο. Στη συνέχεια (κεφάλαιο 5), πραγματοποιείται εκτενής χρηματοοικονομική ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων των βασικότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στο έκτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το μέγεθος της αγοράς όπως προκύπτει από την επίδραση της προσφοράς και της ζήτησης καθώς και τα μερίδια αγοράς των κυριότερων εταιρειών του κλάδου. Η μελέτη ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο 7 το οποίο συνοψίζει τα συμπεράσματα της μελέτης και εντοπίζει τα προβλήματα και τις προοπτικές του κλάδου.

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Δ. Γεωργακέλλο για την καθοδήγηση του και την άψογη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια εκπόνησής της.

Ευχαριστώ επίσης τους καθηγητές μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα MBA – Tourism Management του Πανεπιστημίου Πειραιώς, διότι χωρίς τις γνώσεις που μου παρείχαν τον ενάμισι αυτό χρόνο σπουδών δεν θα μπορούσα να ολοκληρώσω την παρούσα εργασία.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου για την υποστήριξη αλλά και την κατανόηση που μου έδειξαν όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

	Σελίδες
Πίνακας 2.1: Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία στόλου	43
Πίνακας 2.2: Μέσος όρος ηλικίας πλοίων (σε έτη)	45
Πίνακας 3.1: Εξέλιξη του διεθνούς τουρισμού παγκοσμίως	61
Πίνακας 3.2: Εξέλιξη του ελληνικού τουρισμού	61
Πίνακας 3.3: Αφίξεις τουριστών κατά μέσο μεταφοράς και ποσοστιαία κατανομή ανά μέσο 2001-2010	62
Πίνακας 3.4: Διανυκτερεύσεις τουριστών στα ξενοδοχεία κατά περιοχές (2009)	66
Πίνακας 3.5: Εποχικότητα επιβατικής κίνησης 3 ^{ου} τριμήνου	72
Πίνακας 3.6: Ναυτιλιακή επιβατική κίνηση στην Ελλάδα	76
Πίνακας 3.7: Διακίνηση επιβατών στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας	77
Πίνακας 3.8: Διακίνηση επιβατών στις πορθμειακές γραμμές	77
Πίνακας 3.9: Ναυτιλιακή εμπορευματική κίνηση στην Ελλάδα (σε τόνους)	78
Πίνακας 3.10: Κίνηση φορτηγών	79
Πίνακας 3.11: Διακίνηση τροχοφόρων στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας	79
Πίνακας 3.12: Διακίνηση τροχοφόρων στις πορθμειακές γραμμές	79
Πίνακας 3.13: Ναυτιλιακή κίνηση τροχοφόρων	80
Πίνακας 4.1: Θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου Hellenic Seaways	91
Πίνακας 4.2: Θυγατρικές εταιρείες της Minoan Lines	95
Πίνακας 4.3: Θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου ANEK Lines	97
Πίνακας 5.1: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «ANEK Lines»	108
Πίνακας 5.2: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «ANEK Lines»	108
Πίνακας 5.3: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας	110
Πίνακας 5.4: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας	111
Πίνακας 5.5: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης	112
Πίνακας 5.6: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «ANEK Lines»	114
Πίνακας 5.7: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Attica Group»	116
Πίνακας 5.8: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου στην ελληνική ακτοπλοΐα	116
Πίνακας 5.9: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Attica Group»	117
Πίνακας 5.10: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας	119
Πίνακας 5.11: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας	120

Πίνακας 5.12: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης	121
Πίνακας 5.13: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Minoan Lines»	122
Πίνακας 5.14: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου στην ελληνική ακτοπλοΐα	123
Πίνακας 5.15: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Minoan Lines»	123
Πίνακας 5.16: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας	125
Πίνακας 5.17: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας	126
Πίνακας 5.18: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης	127
Πίνακας 5.19: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «Minoan Lines»	128
Πίνακας 5.20: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «NEL Lines»	130
Πίνακας 5.21: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «NEL Lines»	130
Πίνακας 5.22: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας	132
Πίνακας 5.23: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας	133
Πίνακας 5.24: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης	134
Πίνακας 5.25: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «NEL Lines»	135
Πίνακας 5.26: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Hellenic Seaways»	137
Πίνακας 5.27: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Hellenic Seaways»	138
Πίνακας 5.28: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας	139
Πίνακας 5.29: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας	140
Πίνακας 5.30: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης	141
Πίνακας 5.31: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «Hellenic Seaways»	143
Πίνακας 5.32: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2009)	152
Πίνακας 5.33: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2010)	153
Πίνακας 5.34: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2011)	154
Πίνακας 5.35: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2012)	155
Πίνακας 6.1: Μέγεθος αγοράς ελληνικής ακτοπλοΐας	157
Πίνακας 6.2: Μεριδία αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα βάσει διακινηθέντων επιβατών	158
Πίνακας 6.3: Μεριδία αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα βάσει διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών	159
Πίνακας 6.4: Μέγεθος αγοράς στις γραμμές της Αδριατικής	161
Πίνακας 6.5: Μεριδία αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική βάσει διακινηθέντων επιβατών	161

Πίνακας 6.6: Μέρηδα αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική βάση διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών

162

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

	Σελίδες
Διάγραμμα 3.1: Ανάλυση κίνησης κυριότερων περιοχών	65
Διάγραμμα 3.2: Κυριότερα προϊόντα εισαγωγών και εξαγωγών	69
Διάγραμμα 3.3: Εποχικότητα επιβατικής κίνησης ανά ακτοπλοϊκή γραμμή	71
Διάγραμμα 4.1: Διακίνηση επιβατών ανά εταιρεία	87
Διάγραμμα 4.2: Διακίνηση οχημάτων ανά εταιρεία	87
Διάγραμμα 4.3: Διάρθρωση του Ομίλου Attica Group	90
Διάγραμμα 5.1: Συμμετοχή καυσίμων στο συνολικό κόστος	145
Διάγραμμα 5.2: Ανάλυση EBITDA ανά εταιρεία	146
Διάγραμμα 5.3: Τραπεζικός δανεισμός ανά εταιρεία	148
Διάγραμμα 5.4: Οικονομική κατάσταση ακτοπλοϊκών εταιρειών	150
Διάγραμμα 6.1: Μεριδία αγοράς των εταιρειών βάσει διακινηθέντων επιβατών στην ελληνική ακτοπλοΐα	158
Διάγραμμα 6.2: Μεριδία αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική ακτοπλοΐα	160
Διάγραμμα 6.3: Μεριδία αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων επιβατών στην Αδριατική	162
Διάγραμμα 6.4: Μεριδίο αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών στην Αδριατική	163

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδες
Περίληψη	3
Ευχαριστίες	5
Κατάσταση Πινάκων	6
Κατάσταση Διαγραμμάτων	9
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή	13
1.1 Αντικειμενικός σκοπός	13
1.2 Μεθοδολογία	15
Κεφάλαιο 2: Γενικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ναυτιλίας	16
2.1 Η ναυτιλία και η σημασία της	16
2.2 Η θαλάσσια μεταφορά και οι διακρίσεις της	18
2.3 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς	19
2.4 Ιδιομορφίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας	20
2.5 Η σημασία των μεταφορών στον τουρισμό	21
2.6 Ιστορική Αναδρομή	23
2.7 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο και ακτοπλοΐα	26
2.8 Θεσμικό – Νομοθετικό Πλαίσιο	28
2.8.1 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο	28
2.8.2 Προϊσχύον δίκαιο (πριν την άρση του cabotage)	32
2.8.3 Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μετά τη ψήφιση του νόμου 2932/2001 (άρση του cabotage)	34
2.9 Διαρθρωτικές ενέργειες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός	39
2.10 Στόλος	40
2.10.1 Παγκόσμιος Στόλος	41
2.10.2 Ελληνόκτητος Στόλος	42
2.10.3 Ελληνικός στόλος	43
2.10.4 Μέση ηλικία πλοίων	44
2.11 Χαρακτηριστικά ακτοπλοϊκής αγοράς	45
2.11.1 Ακτοπλοϊκός στόλος	46
2.12 Λιμενική υποδομή	47
2.12.1 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας	48
2.12.1.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε	48
2.12.1.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε	50
	10

2.12.1.3 Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε	51
2.12.1.4 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε	51
2.12.1.5 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε	52
2.13 Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα σήμερα	52
Βιβλιογραφία κεφαλαίου	56
Κεφάλαιο 3: Ανάλυση ζήτησης υπηρεσιών της ελληνικής ακτοπλοΐας	59
3.1 Η έννοια της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών	59
3.2 Γενικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής ζήτησης	60
3.2.1 Χαρακτηριστικά επιβατικής ζήτησης	64
3.2.2 Χαρακτηριστικά εμπορευματικής ζήτησης	68
3.3 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών	70
3.4 Στοιχεία ναυτιλιακής κίνησης	75
Βιβλιογραφία κεφαλαίου	82
Κεφάλαιο 4: Ανάλυση προσφοράς υπηρεσιών της ελληνικής ακτοπλοΐας	83
4.1 Η έννοια της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών	83
4.2 Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς	83
4.3 Διάρθρωση του κλάδου	85
4.4 Οι κυριότερες επιχειρήσεις του κλάδου	87
Βιβλιογραφία κεφαλαίου	101
Κεφάλαιο 5: Χρηματοοικονομική Ανάλυση των κυριότερων εταιρειών του κλάδου	102
5.1 Γενικά	102
5.2 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «ANEK Lines»	107
5.2.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «ANEK Lines»	110
5.2.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	110
5.2.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	111
5.2.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	112
5.3 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Attica Group»	115
5.3.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Attica Group»	119
5.3.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	119
5.3.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	120
5.3.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	121
5.4 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Minoan Lines»	122
5.4.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Minoan Lines»	125

5.4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	125
5.4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	126
5.4.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	127
5.5 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «NEL Lines»	129
5.5.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «NEL Lines»	132
5.5.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	132
5.5.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	133
5.5.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	134
5.6 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Hellenic Seaways»	137
5.6.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Hellenic Seaways»	139
5.6.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	139
5.6.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	140
5.6.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης	141
5.7 Συγκριτική Ανάλυση	144
5.7.1 Κόστος καυσίμων	144
5.7.2 Κύκλος εργασιών	145
5.7.3 EBITDA	146
5.7.4 Καθαρά αποτελέσματα	147
5.7.5 Τραπεζικός δανεισμός	147
5.7.6 Χρηματοοικονομική ανάλυση	148
5.8 Ανάλυση μετοχικής σύνθεσης από το 2005 – 2012	150
Βιβλιογραφία κεφαλαίου	156
Κεφάλαιο 6: Μερίδια Αγοράς των κυριότερων εταιρειών του κλάδου	157
6.1 Μερίδια αγοράς ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα	157
6.2 Μερίδια αγοράς ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική	160
Βιβλιογραφία κεφαλαίου	164
Κεφάλαιο 7: Συμπεράσματα- Προτάσεις	165
Βιβλιογραφία	173

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

1.1 Αντικειμενικός σκοπός

Κύριο χαρακτηριστικό της χρονιάς που πέρασε ήταν η συνεχιζόμενη ύφεση στις χώρες της Ευρώπης και ιδιαίτερα στη χώρα μας. Αποτέλεσμα αυτής της οικονομικής αστάθειας ήταν η συρρίκνωση του ΑΕΠ κατά 7% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Τα υψηλά ποσοστά ανεργίας, τα νέα μέτρα λιτότητας, η μείωση των κρατικών δαπανών και η ασφυξία στον τραπεζικό χώρο προκάλεσαν περαιτέρω μείωση των καταναλωτικών δαπανών, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Eurostat. Επιπλέον, τα μέτρα λιτότητας που λήφθηκαν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την αντιμετώπιση του δημοσιονομικού ελλείμματος και σε εφαρμογή των όρων του Μνημονίου που συμφωνήθηκε το 2010 με την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των μισθών, της ρευστότητας στην αγορά και γενικότερα της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας.

Η επιδείνωση της ελληνικής οικονομίας το 2011, για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά, επηρέασε αναπόφευκτα και τον κλάδο της επιβατικής ναυτιλίας σε μεγάλο βαθμό, κάτι που αποτυπώνεται τόσο στη μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης όσο και στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών του κλάδου. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι οι ζημιές των κυριότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών για τη χρήση του 2010 ξεπέρασαν τα 250 εκατομ.€ Εκτός από τα παραπάνω, ο ακτοπλοϊκός κλάδος επηρεάστηκε δυσμενώς από την συνεχιζόμενη και ραγδαία αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά 30% σε σχέση με το 2010 και συνολικά κατά 70% μέσα στην τελευταία διετία. Η μείωση της κίνησης σε συνδυασμό με τη μεγάλη αύξηση των τιμών των καυσίμων δημιούργησαν μια ιδιαίτερα κρίσιμη κατάσταση στον κλάδο της ακτοπλοΐας, ο οποίος σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεί το μοναδικό κρίκο σύνδεσης της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα.

Χαρακτηριστικό της κατάστασης που επικρατεί στον κλάδο είναι το συμπέρασμα της επιτροπής που συστάθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠΑΑΝ) στα τέλη του 2011 για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας: «Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εισήλθαν στη μνημονιακή περίοδο

της οικονομίας πραγματοποιώντας ζημίες επί τριετία. Ο εκσυγχρονισμός του λειτουργικού πλαισίου της ακτοπλοΐας είναι ο βασικός τρόπος διάρθρωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, πράγμα που να εξασφαλίσει τις μεταφορικές ανάγκες των νησιών μας εις το μέλλον. Ειδάλλως, με τις ζημίες που καταγράφει η ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια διακυβεύεται η απρόσκοπτη λειτουργία του».

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας - ακτοπλοΐας αποτελεί αναμφισβήτητα έναν από τους πιο σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει δείξει δυναμική πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες, με συνεχείς βελτιώσεις του υπάρχοντος στόλου και υψηλές επενδύσεις για ναυπηγήσεις καινούριων πλοίων. Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, διαμέσου του περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα τελευταία έτη, ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου.

Ωστόσο, ο κλάδος χαρακτηρίζεται ως ολιγοπωλιακός, καθώς το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς συγκεντρώνεται σε έναν μικρό αριθμό μεγάλων εταιρικών ομίλων. Επιπλέον, χαρακτηρίζεται από έντονο κρατικό παρεμβατισμό, υψηλή εποχικότητα καθώς, το μεταφορικό έργο προσδιορίζεται κυρίως τους θερινούς μήνες, δηλαδή η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα που δεν ξεπερνά τους τρεις μήνες και γενικά έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών.

Αντικειμενικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αποτυπώσει τον κλάδο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας όπως αυτός υφίσταται και λειτουργεί σήμερα. Ο στόχος της εργασίας είναι να δώσει μια επαρκή ανάλυση του κλάδου στον ελληνικό χώρο, όπου χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό.

1.2 Μεθοδολογία

Η μελέτη ξεκινά με την ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών του κλάδου της ναυτιλίας γενικά, αλλά και ειδικότερα της ακτοπλοΐας. Εν συνεχεία, πραγματοποιείται ανάλυση τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς των υπηρεσιών της επιβατηγού ναυτιλίας. Έχοντας ολοκληρώσει την ανάλυση του κλάδου, μέσα από την οποία γίνεται προσπάθεια απεικόνισης της επικρατούσας κατάστασης και των συνθηκών που επικρατούν στο γενικότερο περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, ακολουθεί η ανάλυση των λογιστικών τους καταστάσεων κατά την χρονική περίοδο 2010-2011. Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση θα πραγματοποιηθεί χρησιμοποιώντας ως βασικά εργαλεία τους αριθμοδείκτες με σκοπό να μελετηθούν ορισμένες μεταβλητές τους. Με την ολοκλήρωση των παραπάνω διαδικασιών θα εξαχθούν σημαντικά συμπεράσματα για την πορεία και το σύνολο του κλάδου.

Όπως έχει προαναφερθεί, στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι να αποτυπώσει την παρούσα κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας στον ελληνικό χώρο. Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα ακολουθηθούν συγκεκριμένοι μέθοδοι έρευνας. Η μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί αφορά τη χρήση βιβλιογραφίας, κλαδικές μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας - ακτοπλοΐας, την ανάλυση οικονομικών στοιχείων της αγοράς, την ανάλυση δημοσιευμένων οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών καθώς και άλλες πληροφορίες που συλλέχθηκαν από το διαδίκτυο, καταλήγοντας σε συγκεκριμένα και τεκμηριωμένα συμπεράσματα για τον κλάδο. Να σημειώσουμε ότι η συλλογή των πληροφοριών έγινε μέσω βιβλιοθηκών, ηλεκτρονικών και μη, από δημοσιευμένες μελέτες και άρθρα.

Κεφάλαιο 2

Γενικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ναυτιλίας

2.1 Η ναυτιλία και η σημασία της

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ασχολείται με τη μεταφορά μέσω θαλάσσης προϊόντων και προσώπων σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Τα βασικά χαρακτηριστικά της αποτελούν ο παγκόσμιος χαρακτήρας της και ο ισχυρός ανταγωνισμός που επικρατεί.

Ο διαχωρισμός της ναυτιλίας σε επιμέρους αγορές γίνεται με βάση το μέγεθος και το είδος του φορτίου, τη γεωγραφική περιοχή στην οποία γίνεται η διακίνηση, τον τύπο του πλοίου και τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών. Με βάση το μέγεθος του φορτίου, η ναυτιλιακή βιομηχανία διαχωρίζεται σε δυο θεμελιώδεις κατηγορίες τη ναυτιλία γραμμών (liner shipping) και τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping). Σχετικά με τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών διακρίνεται στην ποντοπόρο και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Με βάση το είδος του φορτίου η ναυτιλία διαχωρίζεται σε δυο βασικές κατηγορίες την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει κυρίως την ακτοπλοΐα και την κρουαζιεροπλοΐα, και τη φορτηγό ναυτιλία. (Λιβανός, 2003)

Η σημασία της ναυτιλίας για μια χώρα είναι πολύ μεγάλη, κυρίως από οικονομικής πλευράς, αφού συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη μια χώρας μέσω της διακίνησης του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, της εισροής συναλλάγματος και της προσφοράς χιλιάδων θέσεων εργασίας. Επίσης, έχει παρατηρηθεί ότι η ναυτιλία κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών. Ειδικότερα, για τη χώρα μας η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η Ελλάδα είναι κατ' εξοχήν μια ναυτική χώρα με μεγάλη παράδοση και κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας αναδεικνύεται αρχικά από το γεγονός ότι αποτελεί για την οικονομία μια μόνιμη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος καθώς

και από το ότι είναι μια από τις λίγες χώρες στον κόσμο και η μοναδική στην Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία λειτουργεί ένα ανεξάρτητο υπουργείο για το χειρισμό των θεμάτων των θαλάσσιων μεταφορών και της εμπορικής ναυτιλίας.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην ανάπτυξη τόσο του ευρωπαϊκού μεταφορικού έργου όσο και στην οικονομία γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα:

- Το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου πραγματοποιείται κυρίως μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς. Πιο αναλυτικά, περίπου πάνω από το 70% του ευρωπαϊκού εμπορίου και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης.
- Πάνω από 1 δισεκατομμύριο τόνοι φορτίου μεταφέρονται δια θαλάσσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαϊκές εταιρείες κατέχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου.
- Στο εργατικό δυναμικό της ναυτιλίας ανήκουν περίπου 2,5 εκατομμύρια άτομα.
- Η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη σε αριθμό πλοίων. (Σαμπράκος, 2008)

Γενικότερα, μπορούμε να πούμε ότι η ελληνική ναυτιλία εδώ και πολλά χρόνια αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και παρουσιάζει πολύ μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη. Ειδικότερα, για τον κλάδο της ακτοπλοΐας, με τον οποίο θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία, πέραν της οικονομικής προσφοράς στην εγχώρια οικονομία, μεγάλης σπουδαιότητας είναι και οι υπηρεσίες που προσφέρει συνδέοντας τη χώρα με τις χώρες της Ευρώπης καθώς και τα εκατοντάδες νησιά του ελληνικού θαλάσσιου χώρου.

Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει παρουσιάσει δυναμική πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες, με συνεχείς βελτιώσεις του υπάρχοντος στόλου και υψηλές επενδύσεις για ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων. Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, διαμέσου του περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί ένα σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η

άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα περίπου του 3,5% τα τελευταία έτη, ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοϊα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου. (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

2.2 Η θαλάσσια μεταφορά και οι διακρίσεις της

Τα πλοία αποτελούσαν για πολλούς αιώνες το μοναδικό μέσο διηπειρωτικών ταξιδιών, σήμερα όμως υπάρχουν πολύ λίγες γραμμές για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

Τα ταξίδια με πλοίο διαιρούνται σε δυο κατηγορίες:

- Σε ταξίδια μικρών αποστάσεων με οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία και
- Στις κρουαζιέρες, κατά τις οποίες το πλοίο προσφέρει καταλύματα και, ουσιαστικά, αποτελεί το ίδιο προορισμό.

Τα οχηματαγωγά και επιβατηγά πλοία προσφέρουν ασφαλείς και αξιόπιστες υπηρεσίες για θαλάσσιες μετακινήσεις και λειτουργούν σε μικρές θαλάσσιες αποστάσεις, όπως οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις ή ο διάπλους πορθμών (πορθμεία). Η μεταφορά στην κατηγορία αυτή αποτελεί σε αρκετές περιπτώσεις και τη μοναδική δυνατότητα μετακίνησης, όπως στην περίπτωση των απομακρυσμένων και μικρών νησιών, τα οποία δεν έχουν αεροδρόμιο. Στην περίπτωση αυτή, τα μεγάλα επιβατικά πλοία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες συνδέοντας τα κύρια λιμάνια της ενδοχώρας με τα νησιά, καθώς και τα νησιά μεταξύ τους. Επιπλέον, μικρότερα πλοία αναλαμβάνουν τη μεταφορά μεταξύ των νησιών, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Εντούτοις, ακόμα και στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των μεγαλύτερων νησιών και της ενδοχώρας, η θαλάσσια μεταφορά προτιμάται συχνά αντί της αεροπορικής, λόγω χαμηλότερου κόστους και λόγω του ότι οι ταξιδιώτες μπορούν να παίρνουν τα αυτοκίνητά τους και να τα χρησιμοποιούν στον προορισμό τους.

Για να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό οι ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν, τις τελευταίες δεκαετίες, σύγχρονα γρήγορα πλοία, όπως τα καταμαράν και τα υδροπτέρυγα (ιπτάμενα δελφίνια) σε επιλεγμένες διαδρομές. Ο κύριος σκοπός είναι να προσφέρουν μικρότερη διάρκεια ταξιδιού από ότι τα παραδοσιακά πλοία και περισσότερες ανέσεις. Η ταχύτητά τους είναι μερικές φορές τριπλάσια από εκείνη των παραδοσιακών πλοίων, ενώ έχουν μεγαλύτερη ευχέρεια ελιγμών και απαιτούν λιγότερες λιμενικές υποδομές. Όμως τα πλοία αυτά έχουν ακριβότερο εισιτήριο και είναι πιο ευάλωτα στις θαλασσοταραχές και στους ισχυρούς ανέμους. (Κυριακόπουλος, 2011)

2.3 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς

Οι σύγχρονες μεταφορικές ανάγκες τόσο σε επίπεδο επιβατών όσο και σε επίπεδο εμπορευμάτων επιβάλλουν στα μέσα μεταφοράς να μπορούν να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Από τη δεκαετία του 1990 οι ακτοπλοϊκές εταιρείες άρχισαν να προσαρμόζονται στις διάφορες απαιτήσεις των καταναλωτών ακολουθώντας στρατηγικές, οι οποίες θα τους εξασφάλιζαν περισσότερους ικανοποιημένους επιβάτες. Η ικανοποίηση των επιβατών μπορεί να ταξινομηθεί σε έξι κατηγορίες, οι οποίες αναλύονται διεξοδικά παρακάτω. Από σχετικές μελέτες που έχουν γίνει προκύπτει ότι το πλοίο αποτελεί το οικονομικότερο, ασφαλέστερο και αποδοτικότερο μέσο μεταφοράς. (Lagoudis, Theotokas, 2007)

Πιο συγκεκριμένα:

α) Ταχύτητα: Στα μέσα μεταφορά η ταχύτητα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την επιλογή τους από τον καταναλωτή/ επιβάτη αλλά και από μια μεταφορική εταιρεία, ιδιαίτερα όταν μεταφέρονται αγαθά υψίστης σημασίας. Η μεγάλη ταχύτητα και γρήγορη παράδοση στον προορισμό αποκτά ιδιαίτερη σπουδαιότητα όταν μεταφέρονται αγαθά μεγάλης αξίας (ηλεκτρονικά, μηχανήματα, αυτοκίνητα) και αγαθά τα οποία υπόκεινται σε αλλοιώσεις και ταχεία φθορά, όπου κάθε καθυστέρηση σημαίνει ακινητοποίηση κεφαλαίου και οικονομικές απώλειες. Επίσης, η γρήγορη διεκπεραίωση των παραγγελιών σημαίνει αυτόματα μείωση της ανάγκης για τήρηση αποθεμάτων, γεγονός το οποίο επηρεάζει ιδιαίτερα τα αγαθά που υπόκεινται σε μεγάλη διακύμανση τιμών.

β) Ασφάλεια: Το θέμα της ασφάλειας αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας για τις μεταφορές. Αφορά κυρίως την ασφάλεια των μεταφερόμενων αγαθών, από ζημιές ή

απώλειες, αλλά και την ασφάλεια του ίδιου του μεταφορικού μέσου. Επίσης, σημαντικό είναι και το θέμα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

γ) Επάρκεια μεταφορικής ικανότητας: Με τον όρο επάρκεια μεταφορικής ικανότητας νοείται η δυνατότητα που έχει ένα μεταφορικό μέσο ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις για μεταφορά που προκύπτουν από τη πλευρά της ζήτησης σε κάθε περίοδο. Ένα επαρκές μεταφορικό σύστημα θα πρέπει να είναι ευέλικτο σε περιόδους που η προβλεπόμενη ζήτηση είναι αυξημένη. Σε αντίθετη περίπτωση, το μεταφορικό σύστημα θεωρείται ανεπαρκές. Κατά την περίοδο αιχμής, έχει πολύ μεγάλη σημασία για τον φορτωτή ή για τον επιβάτη η εξασφάλιση χώρου ή θέσης, παρά η τυχόν μικρή εξοικονόμηση κόστους.

δ) Συχνότητα εξυπηρέτησης: Η συχνότητα των δρομολογίων είναι πολύ σημαντική στις περιπτώσεις που:

- Μεταφέρονται αγαθά υψηλής αξίας
- Μεταφέρονται αγαθά αυξημένης ζήτησης
- Διενεργούνται εμπορικές συναλλαγές με μεγάλη ποικιλία γενικών φορτίων, που δεν μπορούν να αναπυχθούν χωρίς συχνότητα δρομολογίων
- Διακινούνται επιβάτες από και προς τους τόπους εργασίας τους.

ε) Άνεση: Πρόκειται για έναν παράγοντα που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο κατά τη μεταφορά επιβατών και φορτίων. Όσον αφορά τον επιβάτη, εννοείται ο κατάλληλος εξοπλισμός και η κατάλληλη διαμόρφωση των χώρων παραμονής και ψυχαγωγίας. Από πλευράς φορτίου αναφέρεται, στον κατάλληλο εξοπλισμό και τη διάρθρωση του μέσου ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις φόρτωσης και μεταφοράς.

στ) Κόστος: Η ελαχιστοποίηση του κόστους είναι ο βασικός στόχος όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ο παράγοντας αυτός είναι από τους πλέον σημαντικούς και εξετάζεται σχεδόν πάντα με την ικανότητα του μεταφορικού μέσου να ανταποκρίνεται στις ποιοτικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης κάθε φορά μεταφοράς. (Γεωργαντόπουλος, Βλάχος, 2003, Σαμπράκος, 2008)

2.4 Ιδιομορφίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας

Η χρηματοδότηση του κλάδου της ναυτιλίας διαφέρει από τη χρηματοδότηση των άλλων κλάδων εξαιτίας των ιδιαιτεροτήτων των ναυτιλιακών εταιρειών και κατ' επέκταση όλου του κλάδου. Οι κύριες ιδιαιτερότητες του κλάδου είναι οι ακόλουθες:

- Ένταση Κεφαλαίου (Capital Intensity): Το κόστος του κεφαλαίου στην ναυτιλιακή βιομηχανία χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα υψηλό. Πρόκειται για μια επιχειρησιακά και χρηματοδοτικά ευμετάβλητη βιομηχανία. Το κεφάλαιο και η ρευστότητα αποτελούν στοιχεία μείζονος σημασίας.
- Κεφαλαιακή Δομή και Περιορισμένη Πληροφόρηση (Capital Structure and Limited Information): Οι δημόσιες επιχειρήσεις που υπάρχουν στον κλάδο είναι ελάχιστες. Η δομή της ναυτιλιακής εταιρείας διευκολύνει τη διεξαγωγή της συνηθισμένης πιστωτικής ανάλυσης πάνω στην οποία βασίζονται οι περισσότερες δανείστριες τράπεζες.
- Υψηλό επίπεδο κινδύνου: Ο ναυτιλιακός κίνδυνος αλλά και το κέρδος είναι συχνά πολύ δύσκολο να εκτιμηθούν. Πολλοί αγνοούν τους κινδύνους και την αβεβαιότητα που επικρατεί στη ναυτιλία. Όμως αυτό αποτελεί αρνητικό στοιχείο γιατί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι κυρίως θέμα εκτίμησης και εξασφάλισης του ναυτιλιακού κύκλου.
- Ασταθής Αγορά (Volatile Market): Η ναυτιλιακή αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί από μεταβλητότητα. Η τιμή του ναύλου καθορίζεται ανάλογα με την εκάστοτε προσφορά και ζήτηση. Συνεπώς, υπάρχει αδυναμία πρόβλεψης των κινήσεων των ναύλων και των αξιών των πλοίων. Αυτά απαιτούν μεγάλη ευκαμψία τόσο από την πλευρά των δανειζόμενων όσο και από την πλευρά των επενδυτών.
- Η ύπαρξη του ναυτιλιακού κύκλου (Shipping Cycle): Η εξέλιξη των τιμών και των αξιών των πλοίων ακολουθεί μια κυκλική διακύμανση. (Σαμπράκος, 2008)

2.5 Η σημασία των μεταφορών στον τουρισμό

Ο τουρισμός για να διατηρήσει το δυναμισμό του ως μια βιομηχανία με θετικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία, σε μακροχρόνιο επίπεδο, οφείλει να αναπτύσσεται τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται μακροχρόνιος σχεδιασμός και προγραμματισμός. Στρατηγικός

συντελεστής στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών. Στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία οι μεταφορές αποτελούν κρίσιμο παραγωγικό συντελεστή, καθώς εξασφαλίζουν τη διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Η μεταφορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν σημαντικό κρίκο σύνδεσης μιας χώρας ή μιας περιοχής με μια άλλη. (Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank, 2006)

Η μεταφορά είναι αναπόσπαστο μέρος της τουριστικής δραστηριότητας και για ορισμένες περιοχές αποτελεί σημαντικό μέρος της δαπάνης αυτής. Επιπλέον, η μεταφορά αυτή καθ' αυτή μπορεί να γίνει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, γεγονός που αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές. Αντίστοιχα, η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια τουριστικές υπηρεσίες.

Στην περίπτωση της Ελλάδας και κυρίως σε ότι αφορά τον διεθνή τουρισμό, το κομμάτι της μεταφοράς αποτελεί βασικό παράγοντα που επηρεάζει την τουριστική ζήτηση. Από άποψη μέσου μεταφοράς, οι αερομεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο μεταφοράς των τουριστών με διαχρονικά αυξανόμενο μερίδιο. Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, αυτές φαίνεται να αποτελούν σημαντικό μέσο στην περίπτωση του εσωτερικού τουρισμού και αναπτύσσονται κυρίως στα πλαίσια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (αεροπλάνο- πλοίο ή αυτοκίνητο- πλοίο).

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιωτικές περιοχές. Ειδικότερα στα νησιά που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο και το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων με τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή του τόπου σαν τουριστικός προορισμός. Γι' αυτό το λόγο σε πολλές περιπτώσεις, οι τοπικοί φορείς των μικρών νησιών επιθυμούν την απευθείας σύνδεση του νησιού τους με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας. Στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται απευθείας σύνδεση τα νησιά αυτά δεν επιλέγονται σαν τουριστικοί προορισμοί, κατά συνέπεια αποστερούνται από την ευκαιρία να αυξήσουν το εισόδημα των κατοίκων με τη συμμετοχή τους στην τουριστική αγορά. Βέβαια, το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στην έλλειψη συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, είτε πλοίο- αεροπλάνο, είτε πλοίο- πλοίο, που θα μπορούσε να παρέχει γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά με ανταποκρίσεις και χωρίς επιβάρυνση του ναύλου λόγω αναγκαστικής διαμονής. (Σαμπράκος, 1999)

Αντίθετα, όταν ένας τουριστικός προορισμός παρουσιάζει αυξημένη τουριστική ζήτηση, τότε παρατηρείται το φαινόμενο εξυπηρέτησης του σε τακτικότερη βάση από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και σε κάποιες περιπτώσεις και η δρομολόγηση νέων πλοίων. Κατά συνέπεια το φαινόμενο είναι αμφίδρομο, οι απευθείας συνδέσεις με το πλοίο αυξάνουν το τουριστικό ρεύμα στα μικρά νησιά και η αυξημένη ζήτηση δημιουργεί κίνητρο για τακτικότερη συγκοινωνία.

Όμως για να διατηρηθεί η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία των μικρών νησιών και κατά τη χειμερινή περίοδο επιδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, μέσω της διαδικασίας δημόσιων μειοδοτικών διαγωνισμών. Οι δαπάνες για τις επιδοτήσεις κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα και κατά συνέπεια το βάρος το επωμίζονται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

2.6 Ιστορική Αναδρομή

Η ναυτιλία δεν είναι ένα νέο φαινόμενο. Ήδη από την προϊστορία αρχίζει η πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αναζήτησε στη θάλασσα την τροφή του. Ο άνθρωπος από τότε που αντιλήφθηκε τα πλεονεκτήματα που έχουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες σε σχέση με τις χερσαίες προσπάτησε με κάθε τρόπο να εξερευνήσει τη θάλασσα, να κατακτήσει το υγρό στοιχείο και να ανοίξει θαλάσσιους δρόμους, που θα τον οδηγούσαν με ασφάλεια σε μακρινούς τόπους με σκοπό το εμπόριο ή τον αποικισμό. Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις περιόδους. Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15^ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα και η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. (Τ. Χαρλαύτη, 2001).

Αναλυτικότερα, στην πρώτη περίοδο το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Παρ' όλα αυτά ο ρόλος της ήταν πολύ σημαντικός διότι, σε αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες και τους Ρωμαίους. Σύμφωνα με την αρχαιότητα, οι Φοίνικες ήταν οι πρώτοι ναυτικοί που κατάφεραν να διασχίσουν νύχτα τη θάλασσα με τη βοήθεια των άστρων. Οι Φοίνικες κυριάρχησαν για πολλούς αιώνες στη Μεσόγειο, δημιούργησαν μεγάλους στόλους, χωρίς όμως να καταφέρουν να τελειοποιήσουν σημαντικά τα πλοία. Οι Αιγύπτιοι φαίνεται πως ήταν αυτοί που κατάφεραν να ναυπηγήσουν μεγάλα πλοία. Μεγάλη ναυτική δύναμη την αρχαία εκείνη εποχή ανέπτυξαν οι Κρήτες και γενικά οι κάτοικοι του Αιγαίου. Εκείνη την εποχή ήταν που άκμασαν οι παράλιες

και νησιωτικές περιοχές. Το πρώτο γνωστό ελληνικό καράβι ήταν η Αργώ και η τριήρης, η οποία ανέπτυξε μεγάλες ταχύτητες και χρησιμοποιούσε κατά το μέγιστο δυνατό αποτελεσματικότερα τη δύναμη των κωπηλατών. Ιδιαίτερη σημασία έχει η θάλασσα για τη χώρα μας, διότι άσκησε σημαντική επιρροή στο πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό της στόλο διαδόθηκε σε όλο τον κόσμο. (Polemis, Κρασανάκη, 2008)

Η δεύτερη περίοδος είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου και εάν ήταν. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτή την περίοδο διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε η έννοια και ο ρόλος του πλοίου. Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων καθώς και επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών.

Η τελευταία περίοδος, που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση, χαρακτηρίζεται από την ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η κατασκευή των υπερωκεανίων, τα οποία διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στις διηπειρωτικές τουριστικές μετακινήσεις.

Από την Αρχαϊκή Εποχή έως και τη δημιουργία του Σύγχρονου Ανεξάρτητου Ελληνικού Κράτους ο κλάδος της ναυτιλίας βρέθηκε σε περιόδους ακμής, ύφεσης και παρακμής. Στο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων έγιναν σημαντικές διαφοροποιήσεις στη ναυτιλία: η μεγέθυνση του όγκου του πλοίου, το οποίο τριπλασιάστηκε, άλλαξε η εξωτερική δομή του πλοίου καθώς και η εσωτερική διαρρύθμιση. Επιπλέον, χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη. Η νέα τεχνολογία απαιτεί περισσότερες γνώσεις, οι εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα στο Λονδίνο. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της γερμανικής αεροπορίας και η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός και η επιβατηγός ναυτιλία.

α) Φορτηγός ναυτιλία καλείται το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων. Διακρίνεται στα : ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters), φορτηγά πλοία

γραμμών (cargo liners), ελεύθερα φορτηγά (tramps), δεξαμενόπλοια (tankers) και πλοία για τη μεταφορά ειδικών φορτίων

β) Επιβατηγός ναυτιλία είναι το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών. Διακρίνονται σε: ακτοπλοϊκά (ferry boat), επιβατηγά μεσογειακών γραμμών, οχηματαγωγά και υπερωκεάνια.

Για την Ελλάδα, η ακτοπλοΐα ήταν πάντα ένα βασικό μέσο μεταφοράς. Στην πραγματικότητα, δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι στο παρελθόν, οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν υπεύθυνες για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Στην ελληνική περίπτωση, η ακτοπλοΐα παρουσιάζει ένα περίπλοκο δίκτυο σύνδεσης, όπως για παράδειγμα η σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με κάποιο νησί καθώς και η σύνδεση κάποιου νησιού προς κάποιο άλλο νησί αλλά και με την ηπειρωτική χώρα. Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη ακτογραμμή (14.854 χιλιόμετρα) και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα, το οποίο περιλαμβάνει 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, που αντιπροσωπεύουν το 19% της ελληνικής επικράτειας και το 14% του ελληνικού πληθυσμού. Αυτές οι ιδιαιτερότητες καθόρισαν την ιστορική πορεία της ακτοπλοΐας. Εν ολίγοις, η ακτοπλοΐα έχει μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της Ελλάδας, καθώς και τα θέματα γύρω από αυτή απασχόλησαν και εξακολουθούν να απασχολούν τόσο τις κυβερνήσεις όσο και τους πολίτες. (Lekakou, 2007)

Η επιβατηγός ναυτιλία έχει υποστεί πολλές αλλαγές από την ίδρυση του σύγχρονου ελληνικού κράτους στις αρχές του 19ου αιώνα. Από την απελευθέρωση και την δημιουργία του σύγχρονου ελληνικού κράτους (1821) και μετά, η αγορά για τις παράκτιες ναυτιλιακές υπηρεσίες έχει λάβει διάφορες μορφές. Από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι και το 1947 η αγορά χαρακτηριζόταν από ένα κρατικό μονοπώλιο. Η ακτοπλοΐα από το 1947, ήταν μια βιομηχανία η οποία υπόκειταν σε αυστηρές ρυθμίσεις από το κράτος. Η κρατική παρέμβαση ήταν δικαιολογημένη για λόγους πρόληψης του ανταγωνισμού. Το 1973 η κυβέρνηση πέρασε τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και το 1976 ψηφίστηκε το προεδρικό Διάταγμα Ν.684. Το κράτος έλεγχε πολλές πτυχές του τομέα της ακτοπλοΐας μέσω των αδειών που εξέδιδε, τον καθορισμό των τιμών και τον ορισμό των διαφόρων στοιχείων της ποιότητας υπηρεσιών. (Lekakou, 2007)

Στην Ελλάδα, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τη σημερινή μορφή είναι δημιούργημα των τελευταίων 45 ετών. Από τη δεκαετία του 1960 τα επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου αντικαταστάθηκαν σταδιακά με τα επιβατηγά οχηματαγωγά, μικρά και μεγάλα

που συνδύαζαν τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Ο τύπος των πλοίων αυτών συνέβαλε καθοριστικά στην ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας της χώρας, καθώς εξυπηρετούσε με μοναδικό για την εποχή τρόπο τη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων από τα νησιά προς την ηπειρωτική χώρα. Από το 1975 στα επιβατηγά οχηματαγωγά προστέθηκαν και τα υδροπτέρυγα και γενικότερα τα ταχύπλοα, μια νέα κατηγορία πλοίων με τα οποία συντομεύτηκε ο χρόνος του ταξιδιού και δόθηκε η δυνατότητα αύξησης των διακινούμενων επιβατών. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, η ιδιωτική πρωτοβουλία συνέβαλε στην απόκτηση ταχύπλοων πλοίων νέας τεχνολογίας με τα οποία καλύφθηκαν πλήρως οι ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών στη χώρα μας. Έτσι σήμερα, τα πάσης φύσεως επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία εκτιμώνται στα 250 περίπου σε αριθμό (μικρά, μεγάλα, κλειστού και ανοικτού τύπου, ταχύπλοα, ιπτάμενα δελφίνια και καταμαράν), εξυπηρετώντας περισσότερες από 100 δρομολογιακές γραμμές, κύριες, δευτερεύουσες και πορθμειακές. Με τα πλοία αυτά, στα οποία απασχολούνται πάνω από 10.000 έλληνες ναυτικοί, μεταφέρονται περισσότεροι από 40 εκατ. επιβάτες και 12 εκατ. οχήματα το χρόνο. Πολλαπλάσιος δε αριθμός εργαζομένων απασχολείται σε συναφείς με τον κλάδο δραστηριότητες όπως πράκτορες, τροφοδότες, ασφαλιστές, τραπεζικοί, προμηθευτές καυσίμων κλπ. (ICAP, 2008)

2.7 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο και ακτοπλοΐα

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί τον κλάδο εκείνο της ναυτιλίας ο οποίος ασχολείται με τις μικρές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται από το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών της Οικονομικής και Κοινωνικής επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που δεν διασχίζουν ωκεανό. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιλαμβάνεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη. Σύμφωνα λοιπόν με αυτόν τον ορισμό, στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς, αλλά την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. (Γνωμοδότηση Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής – Ε.Ε αριθ. 96/C97/05.31.01.1996)

Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων επομένως ανήκουν: α) η ακτοπλοΐα, β) η μεσογειακή ναυτιλία, γ) η φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία, δ) τα κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων και ε) κάθε άλλη ναυτιλία μικρών αποστάσεων όπως: των ρυμουλκών, των σκαφών αναψυχής, των πορθμείων και για ορισμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ποταμοπλοΐα.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την οδηγία 2000/Γ56/02 την οποία εξέδωσε στις 14 Φεβρουαρίου 2000, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον, το οποίο συμβάλλει στη βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την κοινοτική συνοχή και συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Α. Γουλιέλμος, Ε. Σαμπράκος, 2002)

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η ακτοπλοΐα ανήκει στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να οριστεί η έννοια της ακτοπλοΐας. Με τον όρο ακτοπλοΐα εννοούνται οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές μιας χώρας, οι οποίες διαχωρίζονται στη διακίνηση φορτίων (φορτηγός ναυτιλία) και στη μεταφορά επιβατών (επιβατηγός ναυτιλία).

Στην Ελλάδα, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες:

- Τη Μεγάλη/ Διεθνή ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών (π.χ. γραμμές Αδριατικής και πιο συγκεκριμένα τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας).
- Τη Μεσαία ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας χώρας.
- Τη Μικρή ακτοπλοΐα/ Αγχιπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή εγγύς κόλπων (π.χ. Αργοσαρωνικός). Εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου (ferry-boats), θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο και τις εκμεταλλεύονται κυρίως μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρείες ή κοινοπραξίες. (Wikipedia.org)

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά (επιβατηγά - οχηματαγωγά) αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαχειρίζονται το 7% του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου, ενώ η Ελλάδα και η Ιταλία είναι οι ευρωπαϊκές χώρες με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών

γραμμών (περίπου 45 εκατ. επιβάτες η καθεμιά) και αθροιστικά καλύπτουν το 1/2 της συνολικής διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στην Ευρώπη. (Εθνική Τράπεζα, 2009).

2.8 Θεσμικό – Νομοθετικό Πλαίσιο

Κάθε παράκτιος χώρα προσπαθεί να διαφυλάξει στους υπηκόους της το δικαίωμα διεξαγωγής των μεταφορών στα χωρικά ύδατά της μέσω νομοθετικών πλαισίων και διαταγμάτων. Το δικαίωμα αυτό αφορά τόσο τη διακίνηση των επιβατών όσο και τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

2.8.1 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπάθησε να θεσπίσει μια σειρά μέτρων στο χώρο των ναυτιλιακών βιομηχανιών, μέσω της Συνθήκης της Ρώμης (1957) τέθηκαν οι βάσεις για μια Κοινή Πολιτική στον τομέα των μεταφορών. Στην Συνθήκη της Ρώμης, το τμήμα των μεταφορών αναγνωρίστηκε ως ιδιαίτερα σημαντικό. Παρόλα αυτά όμως και σύμφωνα με τον Κανονισμό 141 της 26^{ης} Νοεμβρίου 1962, οι αερομεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν εξαιρεθεί από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών και από την Πολιτική περί Ανταγωνισμού. Μέχρι το 1973 στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών άνηκαν ο σιδηρόδρομος, το οδικό δίκτυο και οι ποτάμιες μεταφορές. Η κατάσταση άρχισε να αλλάζει από το 1973 και συγκεκριμένα την περίοδο 1973-1981, με την είσοδο στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα παραδοσιακά ναυτικών χωρών όπως ήταν η Μεγάλη Βρετανία, η Δανία, η Ιρλανδία και η Ελλάδα. Με την απόφαση 167/73 του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου η Κοινή Πολιτική Μεταφορών επεκτάθηκε και στις αερομεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές. (Γ. Τσιώσης)

Η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναπτύχθηκε με δυσκολία και καθυστέρηση, όπως έγινε αντιληπτό από τα παραπάνω. Αποτέλεσε τη βάση, σε συνδυασμό με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου και τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, για τη δημιουργία του κοινοτικού ναυτικού δικαίου.

Τα αίτια που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν τα ακόλουθα:

- Η κρίση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο και οι επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.
- Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας του «κοινοτικού» πλοίου καθώς είχε αυξηθεί σημαντικά το λειτουργικό κόστος, το οποίο δεν συμβάδιζε πια με την τεχνολογία και την ποιότητα των υπηρεσιών με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να στρέφονται σε σημαίες ευκαιρίας.
- Ο υψηλός μέσος όρος ηλικίας του κοινοτικού στόλου.
- Η έλλειψη εκσυγχρονισμού και επενδύσεων στα πλοία, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι τα παλαιότερα από εκείνα των ανταγωνιστριών χωρών.
- Η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου είχε οδηγήσει και στη συρρίκνωση του εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία. (Σαμπράκος, 2008)

Η Ευρωπαϊκή νομοθεσία καλύπτει θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές πάνω στους άξονες παρακολούθησης της αγοράς, διεθνείς σχέσεις, εναρμόνιση των διαρθρώσεων και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Στην προσπάθεια διασφάλισης της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τις εμπορικές συναλλαγές των πολιτών των κρατών - μελών, χωρίς την ύπαρξη εμποδίων από τρίτες χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού θεσπίστηκαν οι παρακάτω Κανονισμοί:

- 4055/86 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών - μελών και μεταξύ των κρατών - μελών και τρίτων χωρών. (Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries)
- 4056/86 για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων που αφορούν την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές (άρθρα περί Ανταγωνισμού) (Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport)
- 4057/86 για τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις θαλάσσιες μεταφορές (Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport)

- 4058/86 για τη λήψη συντονισμένων ενεργειών προς εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε φορτία κινούμενα δια θαλάσσης. (Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades)

Οι κανονισμοί αυτοί αποτελούν την πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής συγκροτείται από μια σειρά μέτρων για την ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας. Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας ώστε να ανακοπεί η συρρίκνωση της μέσα σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Η δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής αφορά στην πλευρά της προσφοράς και παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών σε αντίθεση με την πρώτη φάση η οποία αφορά την πλευρά της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στόχος της δεύτερης φάσης είναι η συμπίεση του κόστους της ναυτιλίας και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Βασικά μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Η δημιουργία κοινοτικού νηολογίου «EUROS», όπου θα μπορούν να νηολογούνται εμπορικά ποντοπόρα πλοία παράλληλα με τη νηολόγηση τους στο εθνικό νηολόγιο.
- Βελτίωση των ελέγχων στο κράτος ελλιμενισμού στην κοινότητα μέσω της επικύρωσης διεθνών συμβάσεων, που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, το σύστημα ελέγχου και ασφάλειας των πλοίων κ.α.
- Η απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο «EUROS».
- Ο ορισμός του κοινοτικού πλοιοκτήτη. Συγκεκριμένα, ως κοινοτικοί πλοιοκτήτες νοούνται:
 - Οι υπήκοοι κράτους - μέλους οι οποίοι έχουν την κατοικία ή τη συνήθη διαμονή τους σε κράτος - μέλος της ΕΟΚ.
 - Ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους - μέλους και οι οποίες πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σχέδιο. (Σαμπράκος, 2008)

Ουσιαστικά όμως, ο Κανονισμός που άλλαξε το τοπίο των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών των κρατών - μελών που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ο Κανονισμός 3577/92 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες

ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες» και ο οποίος δημοσιεύτηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1992 στην εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Όπως γίνεται αντιληπτό και από τον τίτλο του η φιλοσοφία που τον διέπει είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών και η άρση του καθεστώτος του cabotage. Η καταληκτική ημερομηνία από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την εφαρμογή του Κανονισμού στην Ελλάδα ήταν την 1^η Ιανουαρίου 2004, λόγω της πολυπλοκότητας του προϊσχύοντος νομοθετικού πλαισίου. Το άρθρο 1 του κανονισμού εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, η οποία συνεπάγεται την κατάργηση όλων των περιορισμών όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών - μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος - μέλος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδεκτού της παροχής. Σύμφωνα λοιπόν με τον κανονισμό αυτό, από την 1^η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους – μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος – μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος – μέλος (η εφαρμογή του όρου αυτού ισχύει από 1^η Ιανουαρίου 1996).

Ως υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ενός κράτους – μέλους, νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν:

- τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κύριου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά.
- υπηρεσίες εφοδιασμού «off – shore», δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους – μέλους και εγκαταστάσεως ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους – μέλους.
- θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ: α) λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους – μέλους, β) λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους – μέλους.

Σε άλλο άρθρο γίνεται διάκριση ανάμεσα του cabotage που εφαρμόζεται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων ανάμεσα σε δύο λιμάνια της ίδιας ακτής μιας χώρας (μικρό cabotage) και σε αυτό που λαμβάνει χώρα ανάμεσα σε διαφορετικές

ακτές της ίδιας χώρας (μεγάλο cabotage). Επίσης, στο άρθρο 8 ρυθμίζεται η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για δρομολόγια τα οποία δεν είναι και τόσο ελκυστικά. Για τη διασφάλιση των οικονομικά μη βιώσιμων γραμμών ο Κανονισμός δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να οργανώσουν με τέτοιο τρόπο την παρέμβαση στην αγορά ώστε να καλύπτονται πλήρως οι συγκοινωνιακές ανάγκες όλων των νησιών ακόμα και των άγονων. (Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage))

2.8.2 Προϊσχύον δίκαιο (πριν την άρση του cabotage)

Το προϊσχύον νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας ήταν ιδιαίτερα σύνθετο και πολύπλοκο και βασικό του χαρακτηριστικό ήταν η πολυνομία. Το θεσμικό πλαίσιο για την ελληνική ακτοπλοΐα είχε διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός, το υπέρογκο κόστος των ναύλων και να παρέχεται τακτική θαλάσσια μεταφορά όλο το χρόνο σε όλα τα νησιά. Το θεσμικό πλαίσιο πριν τη ψήφιση του νόμου 2932/2001 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» είχε κατάλοιπα από το νόμο 5570/1932 όπου καθοριζόταν το ναυολόγιο και παρείχε τη δυνατότητα στον εκάστοτε υφυπουργό ναυτιλίας να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους πλοιοκτήτες δρομολόγια. (Κ. Ιωάννου, Α. Στρατή, 2000). Το 1973 ψηφίστηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ 187/1973).

Οι βασικές ρυθμίσεις του Κ.Δ.Ν.Δ 187/1973 ήταν οι εξής:

- στο άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ορίζεται η ακτοπλοΐα ως η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά πραγμάτων και προσώπων. Επιπλέον, ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων (cabotage). Με τον όρο cabotage εννοείται ότι χωρίς τη χορήγηση του προνομίου του cabotage, ένα ξένο πλοίο δεν μπορεί να

μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα που φορτώθηκαν από ένα λιμάνι σε ένα άλλο στην ίδια χώρα. Υπάρχουν δύο τύποι ναυτιλιακού cabotage. Το μικρό cabotage συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα σε δύο λιμάνια της ίδιας ακτής μιας χώρας και το μεγάλο cabotage συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικές ακτές της ίδιας χώρας.

- στο άρθρο 171 του ΚΔΝΔ περιέχονται διατάξεις που διέπουν τη δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων. Διακρίνονται δρομολογήσεις (τακτικές, έκτακτες, περιοδικές) και καθορίζεται η διαδικασία υποβολής αιτήσεων από τους πλοιοκτήτες. Οι δρομολογήσεις πλοίων υπόκεινται σε έγκριση του εκάστοτε Υπουργού μετά γνώμης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.
- στο άρθρο 172 του ΚΔΝΔ περιέχονται οι διατάξεις για τον καθορισμό από το ΥΕΝ της πυκνότητας των δρομολογίων, των ωραρίων κ.α.
- στο άρθρο 178 ορίζεται η διαδικασία καθορισμού του ύψους του ναύλου.
- Μια άλλη σημαντική διάταξη περιέχεται στο Π.Δ 684/1976 και αφορούσε τη δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας (άδειες σκοπιμότητας). Αυτή βέβαια η διάταξη καταργήθηκε με την εισαγωγή του νόμου 2932/2001.
- Τέλος, στον ΚΔΝΔ ρυθμίζονται και οι αποφάσεις περί των άγονων γραμμών. Σημαντικότερες από τις οποίες είναι η απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με αριθμό 91104/17-12-75 όπου αναφέρονται οι γενικοί όροι διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μίσθωσης άγονων ταχυδρομικών γραμμών και η απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με αριθμό 90062/9-2-79 που αφορά τους γενικούς όρους διεξαγωγής μειοδοτικών διαγωνισμών μίσθωσης κύριων άγονων και άγονων τουριστικών γραμμών. (Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973))

Το πλαίσιο πολιτικής στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα μέχρι και το 2002 χαρακτηριζόταν από υπερβολικό συγκεντρωτισμό των αποφάσεων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το ύψος του ναύλου, η συχνότητα των δρομολογίων, η χρονική περίοδος εξυπηρέτησεως της γραμμής στη διάρκεια του έτους, η στελέχωση των πλοίων αποτελούσαν βασικές αρμοδιότητες του Υπουργείου

Ναυτιλίας και Αιγαίου με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του ανταγωνισμού στον κλάδο. (Γραμματικόπουλος, 2008)

Επιπλέον, η κρατική πολιτική στην ελληνική ακτοπλοΐα χαρακτηριζόταν και από την επιδίωξη της εξυπηρέτησής και άλλων στόχων πέρα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής των νησιών. Τέτοιοι στόχοι ήταν η προστασία των εγχώριων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, αφού μόνο αυτές συμμετείχαν στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ελλάδα (cabotage). Επίσης, την προστασία των Ελλήνων ναυτικών και τη χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) μέσω της πληρωμής από κάθε επιβάτη 6,5% επί της τιμής του εισιτηρίου ως ασφάλιστρο. Συνέπεια αυτών των στόχων ήταν η αύξηση του κόστους της προσφερόμενης βασικής υπηρεσίας της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας με αποτέλεσμα γραμμές οι οποίες θα ήταν βιώσιμες χωρίς τις επιπρόσθετες επιβάρυνσεις να καθίστανται μη βιώσιμες καθώς το κόστος των εισιτηρίων διαμορφωνόταν σε υψηλά επίπεδα.

Η κατάσταση αυτή άλλαξε τον Νοέμβριο του 2002 με την εφαρμογή της νέας νομοθεσίας (ν. 2932/2001) και την υιοθέτηση από την ελληνική νομοθεσία του Κανονισμού 3577/1992 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την άρση του cabotage δίνοντας έτσι την ευκαιρία στην ελληνική ακτοπλοΐα να γίνει πιο ανταγωνιστική. Ωστόσο από την έκδοση του ευρωπαϊκού Κανονισμού και μέχρι την υιοθέτηση του νέου νόμου, το θεσμικό πλαίσιο δεν άλλαξε. Οι πρώτες προσπάθειες για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου ξεκίνησαν περίπου 4 χρόνια πριν τη λήξη της προθεσμίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 9 έτη μετά τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό, τον υιοθέτησε και τον εναρμόνισε με το θεσμικό πλαίσιο με το νόμο 2932/2001 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις». Ο νόμος προέβλεπε άρση του cabotage, δηλαδή η άρση του προνομίου των Ελλήνων πλοιοκτητών για εσωτερική ακτοπλοΐα. Ο νόμος τέθηκε σε ισχύ την 1^η Νοεμβρίου 2002. Η άρση του cabotage έγινε 14 μήνες νωρίτερα από την ημερομηνία που είχε δοθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να γίνει κατάλληλη προετοιμασία για τη μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο. (Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001)

2.8.3 Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μετά τη ψήφιση του νόμου 2932/2001 (άρση του cabotage)

Η ελληνική ακτοπλοΐα διέπεται από τις διατάξεις του νόμου 2932/2001 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α145/27.06.01), με τον οποίο προβλεπόταν από την 1^η Νοεμβρίου 2002 η απελευθέρωση του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Η άρση του cabotage, η κατάργηση της ανώτατης τιμής του ναύλου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, η προσχώρηση στη συνθήκη της Στοκχόλμης μέσω της οδηγίας 2003/25/EK αλλά και οι επιδοτούμενες γραμμές στην ελληνική επικράτεια αποτελούν μερικές από τις βασικές διατάξεις του νόμου.

Η αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι μερικώς απελευθερωμένη. Οι διαρθρωτικές μεταβολές έχουν επιτύχει περιβάλλον ελεύθερης αγοράς στους παρακάτω τομείς:

- Απελευθέρωση δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών (άρση cabotage).
Όπως ήδη έχει αναφερθεί, το Νοέμβριο του 2002 επιτράπηκε σε όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές της επιλογής τους. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εξακολουθεί να ανακοινώνει το δίκτυο των γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή του έτους αλλά αυτό δεν είναι δεσμευτικό διότι οι ακτοπλοΐοι μπορούν μέσω αιτήσεων να προτείνουν και άλλα δρομολόγια. Τα δρομολόγια μπορούν να τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια του χρόνου μετά από απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Επιπλέον, στις αποφάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου λαμβάνονται υπόψη και οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ) σχετικά με θέματα όπως τα δρομολόγια, οι συμβάσεις δρομολογίων, κ.α.
- Απόφαση για κατάργηση ανώτατου ναύλου.
Τον Μάιο του 2006 με την Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 με τίτλο «Τροποποίηση- Συμπλήρωση της υπ' αριθμόν 3323.1/01/05/26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων πλην Ταχυδρομικών

Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 178)» αποφασίστηκε η απελευθέρωση των ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται από το λιμάνι του Πειραιά με πλοία της ακτοπλοΐας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες πληρούνται για κάθε λιμένα προορισμού μια από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες.

β) ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και εάν η σύνδεση εξυπηρετείται από μια μόνο εταιρεία. (Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 «Τροποποίηση - Συμπλήρωση της υπ' αριθμ.3323.1/01/05/ 26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 718)». (ΦΕΚ Β' 556/4.5.2006)

Τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή της Υπουργικής Απόφασης προς τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92 όπου και απελευθερώθηκαν οι ναύλοι των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται στη γραμμή τουλάχιστον τρεις εταιρείες. Το 2006 απελευθερώθηκαν και οι γραμμές που είχαν αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά.

Άλλες βασικές διατάξεις της Υπουργικής Απόφασης είναι οι ακόλουθες:

- Η ανωτάτη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου (1.11 - 31.3) δεν θα υπερβαίνει την αντίστοιχη χαμηλότερη τιμή ναύλου που διαμορφώθηκε από την ίδια πλοιοκτήτρια εταιρεία την προηγούμενη θερινή περίοδο (1.4 μέχρι 31.10), μη υπολογιζόμενων των προσφορών και εκπτώσεων.
- Σε μικτό δρομολόγιο που περιλαμβάνει αφενός «ελεύθερες» συνδέσεις και αφετέρου συνδέσεις «δημόσιας υπηρεσίας», η τιμή ναύλου για κάθε λιμένα προορισμού σύνδεσης «δημόσιας υπηρεσίας»

δεν θα υπερβαίνει την τιμή ναύλου του τελευταίου προ αυτού λιμένα «ελεύθερης» σύνδεσης.

- Στις περιπτώσεις που υπάρχουν περισσότεροι του ενός λιμένες προσέγγισης σε ένα νησί η ετήσια επιβατική κίνηση υπολογίζεται ως ενιαία ανά νησί με εξαίρεση τη νήσο Κρήτη, όπου συνυπολογίζεται, για την περίπτωση αυτή, η κίνηση του Νομού Χανίων με εκείνη του Ρεθύμνου αφενός και του Νομού Ηρακλείου με εκείνη του Λασιθίου αφετέρου.
- Κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων σύμφωνα με τη συνθήκη της Στοκχόλμης.

Ο νέος νόμος θέσπιζε τη σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας στα 30 έτη από τα 35 έτη που ίσχυε μέχρι το 2002. Συγκεκριμένα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του ν. 2932/2001 το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31η Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2008. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά τη δρομολόγησή τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008.

Όμως, αυτή η διάταξη του νόμου προκάλεσε την αντίδραση των εφοπλιστών δεδομένου ότι ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας ήταν αρκετά γερασμένος και θα έπρεπε να αποσυρθεί. Έτσι, με το Π.Δ 124/2006 το όριο ηλικίας των 30 ετών ίσχυσε μέχρι το 2006 και έπειτα αντικαταστάθηκε από τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονταν στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996) μέσω της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2003/25/EK και ισχύει από το 2010.

Με την υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας καταργείται ο ελληνικός νόμος που προέβλεπε απόσυρση των πλοίων μετά το πέρας των 30 ετών ωφέλιμης ζωής αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως:

- α) τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης
- β) διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες
- γ) εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου. (Directive 2003/25/EC of the European Parliament

and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships)

- Άγονες γραμμές

Το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα δρομολόγησης καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων της οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε τρία στάδια:

α) Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το Υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.

β) Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες (ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 έτη.

γ) Τέλος, εάν μετά το πέρας του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές χαρακτηρίζονται ως μη εμπορικές (άγονες) γραμμές, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος για να εξυπηρετηθούν. Η επιδότηση που δίνεται από το κράτος συλλέγεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον επίνευλο, ο οποίος είναι ενσωματωμένος στην τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και αποτελεί το 3%.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την παραπάνω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει με την

απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί. Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στη εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής. (Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001))

Μια ακόμη σειρά μεταβολών που επέφερε το νέο καθεστώς συνοψίζονται στα παρακάτω:

- την ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική, ως ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων,
- τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ένα πολυπρόσωπο όργανο κοινωνικών εταίρων το οποίο διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή μας πολιτική,
- τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής θαλασσίων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.), η οποία θα εγγυάται τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον,
- την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον με γνώμονα πάντα την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή,
- τη μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών σε Ανώνυμες Εταιρείες και όλων των Λιμενικών Ταμείων σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων.

Το θεσμικό πλαίσιο όπως ισχύει σήμερα, καθορίζεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), τα βασικότερα σημεία του οποίου συνοψίζονται ως εξής:

- Με τον όρο «Ελληνική Ακτοπλοΐα» ορίζεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και αγαθών.
- Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία.
- Οι τύποι των πλοίων ορίζονται στα Επιβατηγά (Ε/Γ) που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες, στα οχηματαγωγά (Ο/Γ) που προορίζονται κατά κύριο λόγο

για τη μεταφορά οχημάτων και στα Φορτηγά (Φ/Γ) εφόσον μεταφέρουν λιγότερους από 12 επιβάτες.

- Το ναυολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και εγκρίνεται από την Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο.
- Η θαλάσσια γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας καθώς και όλες οι αμιγώς διεθνείς θαλάσσιες γραμμές δεν υπόκεινται στις παραπάνω διατάξεις περί ναύλων και δρομολογίων.

2.9 Διαρθρωτικές ενέργειες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός

Η έκδοση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 μέσω του οποίου γινόταν η άρση του cabotage έφερε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμέτωπες με ένα νέο καθεστώς ανταγωνισμού. Με την άρση του cabotage οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες θα αντιμετώπιζαν την είσοδο ξένων εταιρειών στον χώρο τον οποίο δραστηριοποιούνταν μέχρι πρότινος. Έτσι, οι μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες προέβησαν σε διαρθρωτικές κινήσεις οι οποίες θα τους εξασφάλιζαν σε μεγάλο ποσοστό την οικονομική τους βιωσιμότητα. Η πρώτη σημαντική κίνηση που έκαναν οι μεγάλες εταιρείες του κλάδου ήταν η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α).

Όμως η είσοδος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών δεν ήταν η μόνη ενέργεια που έκαναν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές απετέλεσαν μια εξίσου σημαντική κίνηση των εταιρειών προκειμένου να καταφέρουν να διατηρηθούν στο καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού που επικρατούσε στον κλάδο. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές στην ακτοπλοΐα ήταν ένα καινούριο φαινόμενο καθώς πριν την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 το καθεστώς του προστατευτισμού που επικρατούσε δεν άφηνε περιθώρια για συγχωνεύσεις και εξαγορές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η εξαγορά της C-LINK από την NEL Lines το 2006 αλλά και η εξαγορά των Attica Group και Blue Star Ferries από την Marfin Investment Group η συγχώνευση των οποίων (Attica Group και Blue Star Ferries) ολοκληρώθηκε το 2009.

Τέλος, η αύξηση του ανταγωνισμού οδήγησε και στη σταδιακή ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Οι Έλληνες ακτοπλόοι μεταξύ του 1998 και του 2001 προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων εισάγοντας μονάδες σύγχρονης τεχνολογίας, με χαρακτηριστικά το μεγαλύτερο μέγεθος και τις υψηλότερες ταχύτητες. Βασικός στόχος ήταν η ανανέωση του στόλου μέσω της αντικατάστασης των υπερήλικων πλοίων με σκοπό η Ελλάδα να συμβαδίζει με τα διεθνή δεδομένα. Έτσι, τα μεγάλα σύγχρονα πλοία εξυπηρετούσαν τις κύριες γραμμές και τα συμβατικά, παλιά πλοία μετακινήθηκαν στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών και των γραμμών μικρών αποστάσεων λόγω του χαμηλού κόστους λειτουργίας τους. (Xrtc Business Consultants, 2009)

2.10 Στόλος

Η χώρα μας, είναι ένα από τα σημαντικότερα αλλά και ισχυρότερα ναυτικά κράτη του κόσμου. Η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής μας οικονομίας. Παρά την κρίση η ελληνική ναυτιλία διατηρεί τον δυναμισμό της, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη του Lloyd's Register - Fairplay για τη σύνθεση του παγκόσμιου στόλου, ενώ οι μεγάλοι ναυτιλιακοί όμιλοι ενισχύουν περαιτέρω τη θέση τους στη διεθνή αγορά.

Πριν προχωρήσουμε την ανάλυση θα πρέπει να γίνει μια διάκριση μεταξύ της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας. Με τον όρο ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν ελληνική σημαία. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα ανεξάρτητα από τη σημαία στην οποία έχουν νηολογηθεί.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 5-19 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ) Το πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει εθνικότητα, δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Νομοθετικό

Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973))

Επίσης, το πλοίο πρέπει να διαθέτει ταυτότητα, να προσδιορίζεται δηλαδή, η ατομικότητά του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωσθηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη).

2.10.1 Παγκόσμιος Στόλος

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Lloyd's Register - Fairplay στις αρχές Μαρτίου 2012, ο παγκόσμιος στόλος των αυτοκινούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων άνω των 1.000 GT ανήλθε σε 50.610 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.244.215.119 τόνων, συμπεριλαμβανομένων και 5.914 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 217.120.244 τόνων, κατόπιν παραγγελίας.

2.10.2 Ελληνόκτητος Στόλος

Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, ο ελληνόκτητος στόλος εμφανίζεται με αυξημένη χωρητικότητα κατά 2.300.000 dwt, στα 264.054.000. Αντιθέτως, ο αριθμός των πλοίων είναι μειωμένος κατά 88 μονάδες, στα 3.760 σκάφη, συνυπολογίζοντας και τα 437 υπό ναυπήγηση πλοία. Βάσει της ίδιας έκθεσης, τον Μάρτιο του 2012 εμφανίζεται μειωμένος και ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία, ο οποίος αριθμεί πλέον 862 πλοία συνολικής χωρητικότητας 74.500.000 τόνων έναντι 917 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 79.700.000 τόνων το 2011 και 969 πλοίων 80.500.000 τόνων το 2010. Στα στοιχεία για τα υπό ελληνική σημαία που αφορούν στο 2012 περιλαμβάνονται και 85 υπό ναυπήγηση πλοία.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι το ελληνικό νηολόγιο παραμένει πρώτο στις προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών με 862 πλοία χωρητικότητας 74.500.000 τόνων και ακολουθεί το νηολόγιο Λιβερίας με 630 πλοία χωρητικότητας 45.800.000 τόνων, της Μάλτας με 523 πλοία χωρητικότητας 36.100.000 τόνων, των Νήσων Μάρσαλ με 491 πλοία και χωρητικότητα 35.800.000 τόνων, το νηολόγιο του Παναμά με 408 πλοία και χωρητικότητα 22.600.000 τόνων, οι Μπαχάμες με 293 πλοία και

χωρητικότητα 16.200.000 τόνων και το νηολόγιο της Κύπρου με 235 πλοία και συνολική χωρητικότητα 15.000.000 τόνων.

Επιπλέον, τους τρεις τελευταίους μήνες οι Έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια για την κατασκευή 21 νεότευκτων πλοίων, αλλά και την αγορά 32 μεταχειρισμένων πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 15%, περίπου, του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα και βρίσκονται στην πρώτη θέση. Η ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών. Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολούνται 17.000 εργαζόμενοι. Συνολικά απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία 200.000 εργαζόμενοι. Όσον αφορά την εισροή ναυτικού συναλλάγματος, σημείωσε μεγάλη μείωση κατά 7,4% κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2011. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισέρρευσε στην χώρα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 ανήλθε σε 6.836 εκατομμύρια ευρώ. Το αντίστοιχο διάστημα του 2011 είχαν εισρεύσει 6.877 εκατομμύρια ευρώ. Ειδικά, για τον Ιούνιο σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισέρρευσε ανήλθε σε 1.143 εκατομμύρια ευρώ καταγράφοντας μικρή πτώση κατά 0,6% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2011, όπου είχαν εισρεύσει 1.234 εκατομμύρια ευρώ.

Πίνακας 2.1: Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία στόλου

Μήνας	Έτος	Πλοία	DW	GT
Μάρτιος	1991	2.454	87.102.785	47.906.852
Μάρτιος	1992	2.688	98.218.176	53.891.528
Μάρτιος	1993	2.749	103.958.104	56.918.268
Μάρτιος	1994	3.019	120.650.373	66.342.046
Μάρτιος	1995	3.142	126.128.352	71.666.943
Μάρτιος	1996	3.246	129.737.336	75.156.763
Μάρτιος	1997	3.204	127.782.567	74.982.110
Φεβρουάριος	1998	3.358	133.646.831	78.900.843
Μάρτιος	1999	3.424	139.255.184	83.454.890
Μάρτιος	2000	3.584	150.966.324	90.227.491

Μάρτιος	2001	3.618	168.434.370	100.220.348
Μάρτιος	2002	3.480	164.613.935	98.195.100
Μάιος	2003	3.355	171.593.487	103.807.860
Μάρτιος	2004	3.370	180.140.898	108.929.135
Μάρτιος	2005	3.338	182.540.868	109.377.819
Μάρτιος	2006	3.397	190.058.534	113.603.803
Φεβρουάριος	2007	3.699	218.229.552	129.765.470
Φεβρουάριος	2008	4.173	260.929.221	154.599.274
Φεβρουάριος	2009	4.161	263.560.741	156.214.619
Φεβρουάριος	2010	3.996	258.121.898	152.616.046
Μάρτιος	2011	3.848	261.675.981	153.128.919

πηγή: Greek Shipping Cooperation Committee Lloyd's Register of Shipping - Fairplay

2.10.3 Ελληνικός στόλος

Είναι εμφανής η τάση για ανανέωση του υπό ελληνική σημαία στόλου. Ο υπό ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση με ποσοστό 28%, ενώ ο υπό Ελληνική πλοιοκτησία στόλος απαρτίζει το 51,5% του αντίστοιχου κοινοτικού.

2.10.4 Μέση ηλικία πλοίων

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων στα ελληνικά νηολόγια πλοίων είναι περίπου 10 έτη, ο αντίστοιχος μέσος όρος σε διεθνές επίπεδο είναι τα 12,5 έτη. Η σταδιακή πτώση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων οφείλεται στην τάση από πλευράς των εφοπλιστών για επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαθέτουν τα νεότερα σε ηλικία πλοία στην Ευρώπη. Η ανανέωση του στόλου προήλθε κυρίως μέσω της κατασκευής νέων επιβατηγών πλοίων καθώς και μέσω της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων μικρής ηλικίας. Πρωταγωνιστές στον εκσυγχρονισμό του στόλου ήταν οι εταιρείες Blue Star

Ferries, Minoan Lines, Hellenic Seaways, ANEK Lines, NEL Lines. Τα νέα πλοία των εταιρειών αυτών δρομολογήθηκαν στην αγορά του Αιγαίου και της Αδριατικής. Αποτέλεσμα αυτών των στρατηγικών κινήσεων ήταν η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου καθώς και να καταστεί ως ο πλέον σύγχρονος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. (Σταματέλος, 2009)

Παρακάτω παρατίθεται ένας ενδεικτικός πίνακας δείχνοντας τη τάση ανανέωσης του ελληνικού στόλου κατά τα τελευταία έτη.

Πίνακας 2.2: Μέσος όρος ηλικίας πλοίων (σε έτη)

Έτος	Διαγραφές	Εγγραφές
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007	14	6
Μέση ηλικία	19,15	7,16

πηγή: ΥΕΝ/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΑ)

2.11 Χαρακτηριστικά ακτοπλοϊκής αγοράς

Η ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται από περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, μικρό μέρος των οποίων ελέγχει σημαντικό μέρος της προσφοράς. Πρόκειται για μία αγορά με υψηλό κόστος εισόδου και η οποία προσφέρει μια ομοιογενή υπηρεσία. Η τιμή του εισιτηρίου, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, η συχνότητα των δρομολογίων, η διάρκεια του ταξιδιού καθώς και η ευελιξία στα ωράρια των δρομολογίων είναι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στον κλάδο. (Βούρδα, 2007)

Ένα ιδεατό σχήμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών θα ήταν το ακόλουθο:

- Να υπάρχει διασύνδεση κάθε νησιού με την έδρα του.
- Να υπάρχουν δρομολόγια για κάθε νησί με τον Πειραιά.
- Να υπάρχουν δρομολόγια των διαφόρων νησιών με τα γειτονικά τους.

Το παραπάνω βέβαια σχήμα δεν είναι ρεαλιστικό και κατά συνέπεια δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην πράξη.

Η σημερινή κατάσταση της ακτοπλοϊκής αγοράς χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω:

- Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι γραμμική.
- Αποκλειστική σχεδόν χρήση των λιμένων του Πειραιά και της Ραφήνας.
- Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται βασισμένα σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Όπως είναι αναμενόμενο η κατάσταση της ακτοπλοϊκής αγοράς όπως υφίσταται σήμερα να δημιουργεί και μια σειρά προβλημάτων. Βασικά προβλήματα είναι τα ακόλουθα:

- Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί καθυστερήσεις, κυρίως στους κατοίκους των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών. Επιπλέον, ο Πειραιάς αποτελεί κέντρο μετεπιβίβασης τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων, εφόσον είναι απαραίτητη η μέσω του Πειραιά διακίνηση από ένα νησιωτικό σύμπλεγμα σε ένα άλλο.

- Η αποκλειστική χρήση των λιμένων του Πειραιά και της Ραφήνας κατά τις περιόδους αιχμής δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα με καθυστερήσεις και γενικότερα χαμηλής ποιότητας προσφερόμενες υπηρεσίες.
- Τα μικρά νησιά τα οποία έχουν ελλιπή εξυπηρέτηση απειλούνται με την πληθυσμιακή αποδυνάμωση και τον οικονομικό μαρασμό προκαλώντας έτσι σοβαρές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξή τους.
- Η ύπαρξη δύο περιόδων, μια θερινή και μια χειμερινή, και η μειωμένη ζήτηση τη χειμερινή περίοδο έχει ως επακόλουθο τη μείωση της προσφοράς κατά την περίοδο αυτή. Όμως αυτό έχει και ένα επιπλέον πρόβλημα που αφορά τη διακίνηση των φορτηγών και τον εφοδιασμό με εμπορεύματα των νησιών. Είναι γεγονός ότι η μείωση της ζήτησης κατά τη χειμερινή περίοδο για μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων δεν είναι τόσο σημαντική όσο των επιβατών. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι κατά τη χειμερινή περίοδο η ζήτηση για μεταφορά φορτηγών ανέρχεται στο 74% της θερινής περιόδου. (Σαμπράκος Ε., 2008)

2.11.1 Ακτοπλοϊκός στόλος

Η κατανομή του στόλου στο ακτοπλοϊκό δίκτυο της χώρας αποτελούσε ανέκαθεν μια πολύπλοκη διαδικασία. Απαιτούσε την υποβολή αίτησης από την πλευρά του πλοιοκτήτη για την περίοδο (χειμερινή, εαρινή ή καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου) που τον ενδιέφερε και την έκδοση Απόφασης από τον Υπουργό Ναυτιλίας. Ο απαιτούμενος αριθμός των πλοίων που θα απασχολούνταν σε κάθε γραμμή καθοριζόταν από ιστορικά γεγονότα, εκτιμήσεις της ναυτιλιακής κίνησης, τις αποστάσεις καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε γραμμής. Η επιλογή του τύπου του πλοίου εξαρτιόταν από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. (Sturmey – Panagakos – Psaraffis, 1994)

Ο ακτοπλοϊκός στόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από:

- Τα οχηματαγωγά κλειστού τύπου, που εξυπηρετούν τις κύριες γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά και τη Ραφήνα καθώς και τις δευτερεύουσες γραμμές με αφετηρία τους διάφορους επαρχιακούς λιμένες.
- Τα υδροπτέρυγα πλοία (ιπτάμενα δελφίνια) που εξυπηρετούν τον Αργοσαρωνικό και τις Βόρειες Σποράδες.

- Τα πορθμεία ανοιχτού τύπου που εξυπηρετούν τις τοπικές γραμμές της χώρας μας (Ρίο - Αντίρριο, Πέραμα – Σαλαμίνα, Ωρωπός – Ερέτρια, κ.λπ).

2.12 Λιμενική υποδομή

Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας προϋποθέτει σύγχρονες λιμενικές υποδομές, οι οποίες να μπορούν να προσαρμοστούν σε κάθε τύπο πλοίου. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων οξύνθηκε λόγω των οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων των τελευταίων ετών. Μετά την ψήφιση του νόμου 2932/01 τα δέκα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας (Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Ελευσίνα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα, Ραφήνα) ακολούθησαν το παράδειγμα των δυο μεγαλύτερων λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και μετατράπηκαν σε Ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε).

Η λιμενική υποδομή πραγματοποιείται σήμερα σε ένα διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις, οι οποίες καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Βασικοί παράγοντες που στοιχειοθετούν το νέο περιβάλλον για τους λιμένες είναι:

- Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, ως εναλλακτικού τρόπου μεταφορών έναντι των χερσαίων και των αεροπορικών, με σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Οι σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις (μεγαλύτερα και σύγχρονα πλοία, μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης κλπ.).
- Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών.
- Η οριοθέτηση και η ανάπτυξη θαλασσιών λεωφόρων και η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Η ανάγκη προσαρμογής των λιμένων σε όρους υποδομών, οργάνωσης και λειτουργίας, στη βάση συγκεκριμένων διεθνών και Ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων.

- Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και των χωρών της Άπω Ανατολής κατά τα τελευταία χρόνια και συνακόλουθα η αύξηση της ζήτησης παροχής μεταφορικών υπηρεσιών από και προς αυτές τις αγορές.

2.12.1 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας

2.12.1.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο.

Κύριες δραστηριότητες της Εταιρείας είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού πλοίων, υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών (φορτίων), διακίνησης αυτοκινήτων και οχημάτων, καθώς και η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας). Επιπλέον, η Εταιρεία παρέχει λιμενικές εξυπηρετήσεις σε πλοία (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, διαχείρισης καταλοίπων, δεξαμενισμού κ.λπ.) και αξιοποιεί τους χώρους και τις εγκαταστάσεις της μισθώνοντας ή παραχωρώντας τους σε τρίτους έναντι ανταλλάγματος.

Όσον αφορά την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, η Εταιρεία διαθέτει 31 θέσεις πλευρίσης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου. Σήμερα λειτουργούν 5 σταθμοί για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας, που διαθέτουν αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής.

Τα περισσότερα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια αφορούν κυρίως την εξυπηρέτηση του κοινού κατά τη διάρκεια της αναμονής του. Αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού και εξωτερικού χώρου
- Κατασκευή πεζογέφυρας

- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα
- Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο)
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού
- Αναβάθμιση 6 καντινών
- 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ
- 350τ.μ. ανάπλαση - δενδροφύτευση οδού Κόνωνος
- 130 θέσεις στάθμευσης
- 13 σταθμοί ταξί
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- Διαγράμμιση και οριοθέτηση κίνησης
- Δωρεάν ασύρματο internet
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

Όσον αφορά τώρα την οικονομική κατάσταση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Οργανισμού για το έτος 2011 αναφέρεται ότι τα έσοδα της χρήσης από την κύρια δραστηριότητα του Οργανισμού ανήλθαν σε 105.100.000€, έναντι των 98.700.000€ της χρήσης 2010, δηλαδή αυξήθηκαν κατά περίπου 6.400.000€ ή 6,5%.

2.12.1.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι και κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής – Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού, Βορρά – Νότου μέσω του οδικού άξονα

Π.Α.Θ.Ε (Πατρών – Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων) και των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει κρητιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Διαθέτει 600.000τμ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

Όσον αφορά τα οικονομικά στοιχεία της Εταιρείας σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση για το έτος 2011, ο κύκλος εργασιών για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 51.222.138€ έναντι 49.617.466€ της αντίστοιχης χρήσης του 2010 παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 3,23 %, που οφείλεται στην αύξηση των πωλήσεων των εμπορευματοκιβωτίων κατά 6,01%, στην αύξηση των πωλήσεων των λοιπών παροχών εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων κατά 5,35%, στην αύξηση των πωλήσεων του συμβατικού λιμένα κατά 0,35%. Μείωση παρουσίασαν οι πωλήσεις των οργανωμένων σταθμών αυτοκινήτων κατά 11,86%. Επιπλέον, το μικτό κέρδος διαμορφώθηκε στο ποσό των 16.215.195€ (έναντι 11.557.575€ το 2010) παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 40,30%. Τα αποτελέσματα προ φόρων διαμορφώθηκαν στο ποσό των 15.328.813€ (έναντι 9.288.755€ το 2010) παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 65,03% ενώ μετά από φόρους στο ποσό των 12.098.501€ (6.144.360€ το 2010) παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 96,90%.

2.12.1.3 Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε

Το Λιμάνι της Πάτρας διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της Πάτρας, της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα. Το Λιμάνι της Πάτρας διαθέτει επιβατικό λιμάνι το οποίο συγκεντρώνει τη μισή περίπου από τη συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού της χώρας που διακινείται με πλοία καθώς και εμπορικό λιμάνι.

Επίσης διαθέτει και Μαρίνα σκαφών. Με τη δημιουργία του Νέου Νότιου Λιμανιού και τα υπόλοιπα έργα υποδομής στην περιοχή το Λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Το λιμάνι εξυπηρετεί ετησίως περίπου 800.000 επιβάτες, 200.000 φορτηγά και 150.000 επιβατικά Ι.Χ.

Όσον αφορά τα οικονομικά στοιχεία σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση της Εταιρείας για το έτος 2011, ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 6.783.124€ παρουσιάζοντας πτώση σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2010 ο οποίος ανερχόταν στα 7.232.987€. Επιπλέον τα καθαρά κέρδη για το 2011 ανέρχονται στις 38.978€ παρουσιάζοντας και αυτά μεγάλη πτώση σε σχέση με το οικονομικό έτος 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 146.995€.

2.12.1.4 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε

Το λιμάνι του Λαυρίου είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής μετά το λιμάνι του Πειραιά. Η ακτοπλοϊκή κίνηση του Λιμένος Λαυρίου αφορά τους προορισμούς: Κέα, Κύθνο, Σύρο, Καβάλα, Άγιο Ευστράτιο, Ψαρά, Λήμνο, Χίο. Η θέση του λιμένος είναι πολύ σημαντική καθώς βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο της Αθήνας και πολύ κοντά σε αρκετά νησιά του Αιγαίου μειώνοντας έτσι τον χρόνο και το κόστος του ταξιδιού. Επιπλέον, στόχος της Εταιρείας είναι η προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών.

Όσον αφορά τα οικονομικά στοιχεία σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση της Εταιρείας για το έτος 2011, ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 2.501.465€ παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2010 ο οποίος ανερχόταν στα 1.982.664€. Επιπλέον τα καθαρά κέρδη για το 2011 ανέρχονται στις 348.394€ παρουσιάζοντας και αυτά αύξηση σε σχέση με το οικονομικό έτος 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 248.492€.

2.12.1.5 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε

Η Ραφήνα είναι κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας χωρίς οργανωμένη και συστηματική εμπορική κίνηση (μόνο μέσω ακτοπλοΐας διακινούνται συνήθη φορτία με φορτηγά οχήματα). Στον τομέα ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας ανήκουν τα επιβατικά λιμάνια της Ραφήνας και Αγ. Μαρίνας. Από το λιμάνι της Ραφήνας διενεργούνται δρομολόγια για Κυκλάδες, κεντρικό Αιγαίο και προς κύρια λιμάνια της Εύβοιας.

Υπό την σημερινή του μορφή, το λιμάνι της Ραφήνας αποτελείται:

- Από το νεότερο, κύριο λιμένα, ο οποίος βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του όρμου της Ραφήνας και περιλαμβάνει βόρειο προσήνεμο μόλο, νότιο υπήνεμο και κρηπιδώματα για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων, συνολικού μήκους 300μ. περίπου,
- Από τον παλιό λιμένα, ο οποίος διαμορφώνεται νοτιότερα και περιλαμβάνει μικρό υπήνεμο μόλο και κρηπιδώματα για την εξυπηρέτηση επιβατηγών-καταμαράν και σκαφών αναψυχής, συνολικού μήκους 200μ. περίπου και
- Από αλιευτικό καταφύγιο βορείως του προσήνεμου μόλου του κυρίως λιμένα.

Από το λιμάνι της Ραφήνας διακινούνται ετησίως περίπου 2.000.000 επιβάτες και 350.000 οχήματα.

Όσον αφορά στον Ισολογισμό Χρήσης του 2011, ο κύκλος εργασιών παρουσίασε μία πολύ μικρή αύξηση της τάξεως του 0,52%. Μικρή μεν αλλά υπήρξε αύξηση. Τα καθαρά κέρδη, ανήλθαν στο ποσό των 25.312.350€, ποσό μικρότερο από της προηγούμενης χρήσης. Αυτό αιτιολογείται από την αύξηση των δαπανών.

2.13 Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα σήμερα

Σήμερα η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο από αβεβαιότητα. Μία κατάσταση η οποία μάλιστα δεν προβλέπεται να αλλάξει στο άμεσο μέλλον από τη στιγμή κατά την οποία η ρευστότητα που χαρακτηρίζει το σύνολο της ελληνικής οικονομίας αναμένεται να παραμείνει για σημαντικό χρονικό διάστημα μειωμένη. Η μετάλλαξη της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης σε κρίση εθνικού χρέους που έχει πλήξει σε πρώτη φάση την Ευρώπη, και ιδιαίτερα την ελληνική οικονομία και ειδικότερα, η δημοσιονομική πειθαρχία που έχει επιβληθεί στην Ελλάδα

φαίνεται πως έχουν επηρεάσει τον κλάδο της ακτοπλοΐας καθώς τα μέτρα αυτά έχουν οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας και σε μείωση της αγοραστικής δύναμης της πλειοψηφίας των καταναλωτών. Δεδομένου ότι το σύνολο των μέτρων έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς στοχεύουν στη μείωση των εισοδημάτων, η ελληνική ακτοπλοΐα έχει πληγεί σημαντικά τόσο λόγω της μείωσης της επιβατικής κίνησης που προέρχεται από τον τουρισμό του εσωτερικού και του εξωτερικού όσο και από τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης.

Το κλίμα αυτό της αβεβαιότητας οφείλεται σε παράγοντες που επικρατούν τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η μείωση των εισοδημάτων έχει επιφέρει και μείωση στη ζήτηση της χρήσης των επιβατηγών πλοίων. Επιπλέον, η έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτοπλοΐας έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρείες και ειδικά τις εταιρείες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών διότι παρουσιάζουν συνεχώς ζημίες.

Ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα με τις ζημίες να μεγεθύνονται από το 2009 και μετά. Συγκεκριμένα, για το έτος 2009 οι ζημίες για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο άγγιζαν τα 215.000.000€ ενώ το 2010 εκτοξεύτηκαν στα 345.000.000€. Το 2009 και το 2010 καταγράφηκαν ως τα χειρότερα οικονομικά έτη που έχει βιώσει η ελληνική ακτοπλοΐα. Τρεις εταιρείες οδηγήθηκαν σε έξοδο από τον κλάδο λόγω των ζημιολογών ισολογισμών της τελευταίας τριετίας και του ισχυρού ανταγωνισμού. Οι δύο απ' αυτές η SAOS FERRIES και η G.A. FERRIES, με ένα σύνολο 22 πλοίων έχουν σταματήσει τη δραστηριότητα τους για σειρά λόγων όπως τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού, η έλλειψη αντανάκλαστικών στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος αλλά και η ιδιαίτερη προσήλωση στις άγονες γραμμές. Η αλλαγή των διαδικασιών πληρωμής των επιδοτήσεων από πλευράς του κράτους είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην καταβολή των δεδουλευμένων στις εταιρείες οδηγώντας σε μείωση ρευστότητας απαραίτητης για τη λειτουργία τους. Επίσης και η KALLISTI FERRIES έπαυσε να δραστηριοποιείται για τους ίδιους λόγους. Η παύση της λειτουργίας αυτών των εταιρειών έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση του στόλου και κατά συνέπεια η εξυπηρέτηση νησιών που είναι πιο απομακρυσμένα να γίνεται πιο δύσκολα.

Ακόμα και η Αδριατική που τα προηγούμενα χρόνια λειτουργούσε ως αντίβαρο στις κακές περιόδους της εγχώριας αγοράς, πλέον λειτούργησε αρνητικά στα ήδη

ελλειμματικά έσοδα όλων των εταιρειών που βλέπουν το μεταφορικό έργο και τα έσοδα τους κάθε χρόνο να έχουν πτωτική τάση.

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τα τελευταία χρόνια τις ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι η άνοδος της τιμής των καυσίμων (η τιμή του πετρελαίου που κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα συμμετέχοντας σε ποσοστά άνω του 45% στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων), καθώς και ο συναλλαγματικός κίνδυνος, κίνδυνος βέβαια από τις συνεχείς απότομες μεταβολές των συναλλαγματικών ισοτιμιών (υποτίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου). Όπως και η σημαντική μείωση των τιμών των μετοχών των εισηγμένων στο Χ.Α.Α εταιριών αποτελεί ένδειξη του βαθμού που έχει επηρεαστεί ο κλάδος παρά την οριακή αύξηση στον κύκλο εργασιών κάποιων γραμμών. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσπαθούν να ανταπεξέλθουν σε αυτούς τους κινδύνους καταγράφοντας αρκετές φορές ζημίες. Με τους ρυθμούς ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας να αναθεωρούνται συνεχώς προς τα κάτω, με τις τελευταίες εκτιμήσεις να αναφέρουν αρνητική ανάπτυξη για το 2010 της τάξεως του -4%, οι εταιρείες προσπαθούν να χαράξουν στρατηγικές είτε συνεργασιών είτε συγχωνεύσεων ώστε να έχουν κέρδη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στρατηγικής συνεργασίας αποτελεί η ανακοίνωση συνεργασίας μεταξύ ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ και ΑΝΕΚ LINES στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσδοκούν πλέον μια αύξηση των εισοδημάτων τους κυρίως από την εποχική επιβατική κίνηση του καλοκαιριού καθώς και από την εξέλιξη της κίνησης των εμπορευμάτων τόσο στην εγχώρια όσο και στην Ευρωπαϊκή αγορά. Έμφαση δίνεται στην επιβατική κίνηση μέσω της ανάλυσης της τουριστικής κίνησης (εγχώριας και εξωτερικής) όπως και την αντίστοιχη κίνηση των εμπορευμάτων καθώς αυτά τα δύο είδη ζήτησης αποτελούν τις κύριες πηγές εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Σημαντική βέβαια εξέλιξη στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας αποτελεί η απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για μείωση της τιμής των ναύλων έως και 8,5%. Οι μειώσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επήλθαν μετά την ψήφιση της τροπολογίας που κατέθεσε στη Βουλή ο Υπουργός Ναυτιλίας και σύμφωνα με την οποία καταργήθηκαν κάποιοι φόροι υπέρ τρίτων που επιβάρυναν τις τιμές των εισιτηρίων. Η συνεισφορά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε αυτή τη θετική εξέλιξη κρίνεται πολύ σημαντική.

Βιβλιογραφία 2^{ου} κεφαλαίου

- Βούρδα Μ., «Χρηματοοικονομική ανάλυση των εισηγμένων στο Χ.Α.Α εταιρειών του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας», Πειραιάς 2007

- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Β' Έκδοση, εκδόσεις Τζέϊ και Τζέϊ, Ελλάς – Πειραιάς 2003
- Γνωμοδότηση Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής – Ε.Ε αριθ. 96/C97/05.31.01.1996
- Γουλιέλμος Αλ. – Σαμπράκος Ε., «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002
- Γραμματικόπουλος Σ., «Ανάλυση του υποκλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας», Πειραιάς 2008
- Εθνική Τράπεζα, κλαδική μελέτη «Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα», Αθήνα 2009
- Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (www.shortsea.gr)
- Ετήσια έκθεση του Lloyd's Register – Fairplay, 2012
- Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., «Δίκαιο της Θάλασσας», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2000
- Κρασανάκη Α.Γ, «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Αθήνα 2008
- Κυριακόπουλος Σ., «Αρχές τουρισμού και τουριστική πολιτική», Πειραιάς 2011
- Λιβανός Νικόλαος, «Παρουσίαση και κοστολογική ανάλυση πληροφοριακών συστημάτων στην ναυτιλία», Πειραιάς 2009
- Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973)
- Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001)
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (τελευταία επισκεψιμότητα:25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (τελευταία επισκεψιμότητα:25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (τελευταία επισκεψιμότητα:25/2/2013)

- Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (τελευταία επισκεψιμότητα:25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (τελευταία επισκεψιμότητα:25/2/2013)
- Σαμπράκος Ε., «Μεταφορές και Τουρισμός 3^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών», επιμέλεια έκδοσης Σαμπράκος Ε., Πειραιάς 1999
- Σαμπράκος Ε., «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008
- Σταματέλος Α, «Οι επιπτώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα από την άρση του cabotage και το ζήτημα των άγονων γραμμών», Πειραιάς 2009
- Στατιστικά στοιχεία από Τράπεζα της Ελλάδος
- Τσιώσης Γεώργιος – Σπύρος, «Η Κοινή Πολιτική Θαλάσσιων Μεταφορών: Ελληνικές Θέσεις, Αντιδράσεις και Εξελίξεις στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (τελευταία επισκεψιμότητα:2/2/2013)
- Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 «Τροποποίηση - Συμπλήρωση της υπ' αριθμ.3323.1/01/05/ 26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 718)». (ΦΕΚ Β' 556/4.5.2006)
- Χαρλαύτη Τζελίνα, «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} αιώνας», εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001
- Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο/ Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Όνειρο Δεμένο στο Μουράγιο, 2006
- Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries
- Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport

- Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport
- Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades
- Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)
- Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships
- Greek Shipping Cooperation Committee Lloyd's Register of Shipping - Fairplay, 2011
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2010
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2008
- Lagoudis Ioannis N. – Theotokas Ioannis, «The competitive advantage in the greek shipping industry», 2007
- Lekakou Maria B., «The eternal conundrum of Greek coastal shipping», 2007
- Polemis Spyros M., «The History of Greek Shipping»
- Sturmey S.G. – Panagakos G. – Psaraftis H., «Institutional and Socieconomic Issues in Greek Ferry Services», Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens 1994
- Wikipedia.org (τελευταία επισκεψιμότητα:19/3/2013)
- Xrtc Business Consultants, Annual Report on the Greek Ferry Industry “Opportunities and Contrasts stemming from a global crisis”, 2009

Κεφάλαιο 3

Ανάλυση ζήτησης υπηρεσιών της ελληνικής ακτοπλοΐας

3.1 Η έννοια της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών

Στην οικονομική θεωρία με τον όρο ζήτηση εννοείται η ποσότητα του αγαθού ή της υπηρεσίας που είναι διατεθειμένος να αγοράσει ο καταναλωτής για κάθε διαφορετική τιμή και κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου. Η ζήτηση εννοείται

πάντοτε σε συνδυασμό με κάποια συγκεκριμένη τιμή. Μια μεταβολή στην τιμή τείνει να προκαλεί μεταβολή στο μέγεθος της ζήτησης. Η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών και ειδικότερα η ζήτηση χωρητικότητας εκφράζεται με την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί ή με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να διακινηθούν.

Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες είναι ότι αποτελεί παράγωγο ζήτηση, δηλαδή η ζήτηση για τη μεταφορά προϊόντων από ένα σημείο σε ένα άλλο υπάρχει γιατί τα αγαθά αυτά είναι απαραίτητα στην παραγωγική ή καταναλωτική διαδικασία του σημείου προορισμού. Το ίδιο ισχύει και για τη μεταφορά των επιβατών που πραγματοποιείται για οποιουσδήποτε λόγους, όπως επιχειρηματικούς, επιστημονικούς, πολιτιστικούς ή τουριστικούς. Κατά συνέπεια, η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες εξαρτάται σχεδόν πάντοτε από τη ζήτηση των άλλων κλάδων της οικονομίας. Όμως το γεγονός ότι η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος και όχι άμεση ζήτηση δεν μειώνει καθόλου τη σημασία της για την οικονομία.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες αποτελεί και ο συλλογικός της χαρακτήρας. Η ζήτηση για κάποιο προϊόν ή μια ομάδα προϊόντων αφορά όχι μόνο ένα αλλά πολύ περισσότερα ομοειδή φορτία κάτω από οποιαδήποτε μορφή (στερεά, συσκευασμένα, χύδην, κλπ). Παρόμοια είναι η κατάσταση και για τις επιβατικές μεταφορές. Η εκτίμηση της αύξησης ή της πτώσης της ζήτησης ενός προϊόντος ή μιας ομάδας επιβατών από ένα γεωγραφικό σημείο σε ένα άλλο μας εξαναγκάζει στην υποχρεωτική ταξινόμηση των προϊόντων ή των κατηγοριών των επιβατών σε αντίστοιχες ομάδες, όπως λιθάνθρακες, σιτηρά, υγρά φορτία, μικρά δέματα κλπ. για τις εμπορευματικές μεταφορές, και συνταξιούχοι επιβάτες, επιχειρηματίες, μαθητές κλπ. για τις επιβατικές μεταφορές (Σαμπράκος, 2001).

3.2 Γενικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής ζήτησης

Η Ελλάδα ως χερσόνησος είναι περιζωμένη από θάλασσα. Το βασικό γνώρισμα της είναι ο πλούσιος διαμελισμός των παραλίων της και τα νησιά της. Τα πιο πολλά νησιά βρίσκονται στο Αιγαίο Πέλαγος (Ρόδος, Κως, Χίος, Σάμος). Συνολικά, υπάρχουν 151 νησιά, που κατοικούνται. Πολλά, άλλα μικρά ξερονήσια είναι ακατοίκητα και έχουν έκταση 348 τ.χλμ. Τα μεγαλύτερα νησιά είναι η Κρήτη, η Εύβοια και η Ρόδος. Το μήκος των ακτών της Ελλάδας, το οποίο εκτείνεται στα 15.000 χιλιόμετρα, καθώς και το σημαντικό νησιωτικό σύμπλεγμα το οποίο περιλαμβάνει 3.000-3.500 μικρά, μεσαία και μεγάλα νησιά, ευνοούν την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας.

Η ανάγκη σύνδεσης της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα οδήγησε και στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Βασικό χαρακτηριστικό της ακτοπλοΐας είναι η δυνατότητα που έχει να προσφέρει υπηρεσίες τόσο στην επιβατική όσο και στη εμπορευματική κίνηση, οι οποίες διαθέτουν εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η σωστή κατανόηση της ζήτησης και στις δυο κατηγορίες αποτελεί βασικό κριτήριο για την βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών.

Η επιβατική κίνηση ουσιαστικά τροφοδοτείται από τους εγχώριους αλλά και από τους κατοίκους ξένων χωρών. Οι δύο αυτές κατηγορίες βέβαια διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά με τους εγχώριους επιβάτες να κάνουν πιο συχνή χρήση σε σχέση με τους ξένους καθώς αρκετοί από αυτούς χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις όχι μόνο για λόγους αναψυχής αλλά και για επαγγελματικούς λόγους και λόγους υγείας ιδιαίτερα σε περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος σύνδεσης όπως είναι το αεροπλάνο.

Οι διεθνείς τουρίστες δείχνουν μια ιδιαίτερη προτίμηση σε ορισμένες χώρες. Από τη δεκαετία του 1960 έγινε μόδα ο Ευρωπαϊκός Νότος, όπως η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα. Οι διεθνείς τουρίστες προτιμούν κυρίως τις θερμές χώρες και τις ηλιόλουστες παραλίες, δηλαδή τις χώρες εκείνες που διαθέτουν τα 3S (sea, sun, sands). Η χώρα μας κατατάσσεται στην 17^η θέση παγκοσμίως σε αφίξεις ξένων τουριστών. Όσον, όμως, αφορά τις συναλλαγματικές εισπράξεις της χώρας μας από τον τουρισμό βρίσκεται στην 20^η θέση πέφτοντας βαθμιαία κατά την τελευταία πενταετία από την 12^η θέση. (UNWTO)

Πίνακας 3.1 : Εξέλιξη του διεθνούς τουρισμού παγκοσμίως

	2008	2009	2010	2011
Διεθνείς αφίξεις τουριστών(εκατομμύρια)	916,7	882,0	940,0	983,0
Τουριστικές εισπράξεις (εκατομμύρια ευρώ)	11.635,90	10.400,20	9.611,30	10.504,70
Μέση κατά κεφαλή δαπάνη (σε ευρώ)	730	697	640	639

πηγή:UNWTO

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι οι αφίξεις των τουριστών σε όλες τις χώρες του κόσμου ξεπερνάει τα 900 εκατομμύρια το 2008. Μια κάμψη (-3,8%) σημειώθηκε το 2009, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η οποία έγινε αισθητή στον τουρισμό, από το τέλος του 2008. Η κάμψη όμως αυτή αντισταθμίστηκε άμεσα από την σημαντική αύξηση που σημειώθηκε το 2010 (+6,6%) καθώς και το 2011. Την ίδια περίπτωση πορεία έχουν ακολουθήσει και οι εισπράξεις από τον τουρισμό. Οι εισπράξεις αυτές είχαν μια σημαντική κάμψη το 2009 και το 2010. Το 2011 όμως ανήλθαν σε 10.504,70 εκατομμύρια ευρώ. Η μέση κατά κεφαλή δαπάνη κατά τα έτη 2010 και 2011 κινείται σταθερά στο ποσό των 640 ευρώ. Όμως, οι μειωμένοι ρυθμοί ανάπτυξης παγκοσμίως σε συνδυασμό με την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση του εισοδήματος και της αγοραστικής δύναμης των πολιτών των αναπτυσσόμενων χωρών αναμένεται ότι θα συρρικνώσει ακόμα περισσότερο τη μέση τουριστική δαπάνη.

Πίνακας 3.2 : Εξέλιξη του ελληνικού τουρισμού

ΈΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	%ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
2008	15.938.806	-1,4
2009	14.914.534	-6,4
2010	15.007.490	0,6
2011	16.427.247	9,5

πηγή:UNWTO

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε την εξέλιξη του ελληνικού τουρισμού. Παρατηρούμε ότι τα τελευταία χρόνια έχει σημειώσει μια μικρή πτώση δεδομένου βέβαια της οικονομικής κρίσης. Οι μηδενικοί ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ σε συνδυασμό με την αύξηση της ανεργίας αλλά και με το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μία σταθεροποιητική έως οριακή μείωση τα τελευταία δύο έτη δυστυχώς δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας.

Πίνακας 3.3: Αφίξεις τουριστών κατά μέσο μεταφοράς και ποσοστιαία κατανομή ανά μέσο 2001-2010

	2001	%	2010	%
Αεροπορικώς	10.841.059	77,12%	10.637.307	70,88%
Οδικώς	2.322.037	16,52%	3.284.513	21,89%
Θαλασσίως	808.165	5,75%	1.031.509	6,87%
Σιδηροδρομικώς	86.070	0,61%	54.161	0,36%
Σύνολο	14.057.331	100%	15.007.490	100%

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, οι συνολικές αφίξεις τουριστών από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς πραγματοποιήθηκαν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους αεροπορικώς. Το ποσοστό αυτό διαχρονικά μειώνεται υπέρ των αφίξεων οδικώς. Οι αφίξεις δια θαλάσσης είναι πολύ μικρές, οι δε σιδηροδρομικές ελάχιστες.

Η ζήτηση του κλάδου μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολύπλευρη. Εκτός από τις πάγιες ανάγκες μεταφοράς των μόνιμων κατοίκων των νησιών και της μεταφοράς προϊόντων, η επιβατηγός ναυτιλία αποτελεί μέρος του δικτύου επιχειρήσεων που συνδέονται με την τουριστική κίνηση. Η δομή της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών συνίσταται στις ακόλουθες αγορές:

- επιβάτες Αιγαίου, με δύο υπό-αγορές: δρομολόγια υψηλής και χαμηλής επιβατικής κίνησης (άγονες γραμμές),
- επιβάτες Αδριατικής,
- φορτηγά Αιγαίου και
- φορτηγά Αδριατικής.

Στις ακτοπλοϊκές γραμμές παρατηρείται αραιή χρήση από τους επιβάτες αναψυχής και τακτική χρήση από τους επιβάτες για επαγγελματικούς σκοπούς. Ένας επιβάτης θα ταξιδέψει με πλοίο για αναψυχή από μια έως τρεις φορές το χρόνο ενώ αντίθετα, οι επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους χρησιμοποιούν το πλοίο αρκετές φορές το χρόνο. Βέβαια, σημαντικό ποσοστό της επιβατικής κίνησης για επαγγελματικούς λόγους προτιμά την αεροπορική μεταφορά στον προορισμό τους διότι αυτό αποτελεί τον ταχύτερο τρόπο μεταφοράς. Ιδιαίτερα αυτό είναι εμφανές για τα απομακρυσμένα νησιά του Βόρειου, Ανατολικού και Νοτιοανατολικού Αιγαίου, εκεί όπου ο χρόνος διαδρομής και η μικρή συχνότητα των δρομολογίων αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα αυτής της κατηγορίας των μετακινήσεων. Ταυτόχρονα, παρατηρείται μια έντονη εποχικότητα με αιχμή τους καλοκαιρινούς μήνες. Το φαινόμενο αυτό βέβαια είναι εντονότερο στις ελληνικές συνθήκες σε σχέση με τα

άλλα κέντρο-ευρωπαϊκά κράτη όπου παρατηρείται πολύ σημαντική αύξηση της τουριστικής κίνησης στην τουριστική περίοδο. Επιπλέον, μεγάλο μέρος των κρατήσεων θέσεων πραγματοποιείται αρκετές μέρες πριν την ημέρα αναχώρησης. Οι επιβάτες προτιμούν να εξασφαλίσουν το εισιτήριο τους πριν την αναχώρησή τους. Οι επιβάτες εξασφαλίζουν εγκαίρως το εισιτήριο τους κυρίως όταν πρόκειται να ταξιδέψουν μαζί με το αυτοκίνητό τους, ενώ οι επιβάτες χωρίς όχημα εξασφαλίζουν εγκαίρως το εισιτήριο τους μόνο κατά τις περιόδους αιχμής. Ακόμη, τονίζεται ότι οι επιβάτες των ιπτάμενων δελφινιών προμηθεύονται συνήθως το εισιτήριο τους λίγο πριν την αναχώρησή τους. Πρόκειται όμως για μια αγορά που ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της είναι οι σχετικά μικρές αποστάσεις που εστιάζονται κυρίως στον Αργοσαρωνικό και τον Βόρειο Ευβοϊκό των οποίων η διάρκεια του ταξιδιού είναι σχετικά μικρή και η βεβαιότητα αναχώρησης εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες ιδιαίτερα κατά την περίοδο του χειμώνα. (Γκόλιας, Σαμπράκος, Γιαννής)

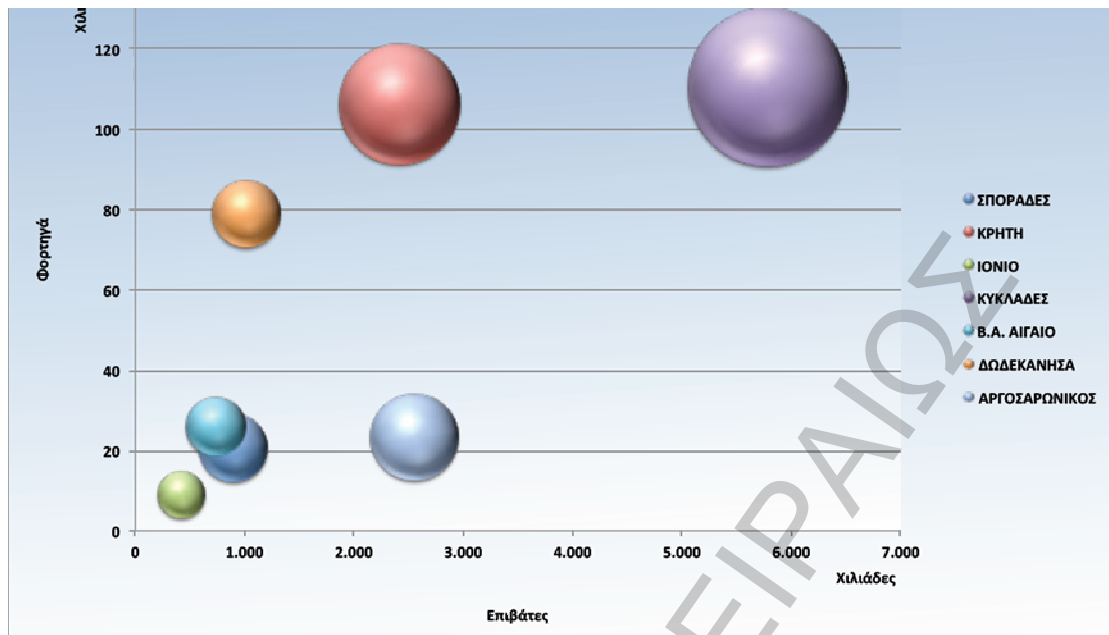
Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη χώρα μας χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες.

- την έντονη εποχικότητα, λόγω της εξάρτησης του κλάδου της ακτοπλοΐας από την τουριστική κίνηση. Ο τουρισμός είναι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας στη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών και ιδιαίτερα θαλάσσιων, οι ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, και επηρεάζουν την εξέλιξη του κλάδου. Όπως είναι ευνόητο, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου, η οποία εμφανίζει υψηλό βαθμό εποχικότητας. Η διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων, παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και τις εορταστικές περιόδους, ενώ αντίθετα η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- το υψηλό σταθερό, σε σχέση με το μεταβλητό, κόστος λειτουργίας
- την παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονα κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους (το ¼ των γραμμών είναι άγονες). (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

3.2.1 Χαρακτηριστικά επιβατικής ζήτησης

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από επιβάτες στηρίζεται τόσο στον εγχώριο όσο και στον ξένο τουρισμό. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας, η ακτοπλοΐα προσφέρει σημαντικό έργο μεταφορικής σύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία καθώς και της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα. Ως εκ τούτου, ο κλάδος περιλαμβάνει δύο αγορές: το Αιγαίο και την Αδριατική, οι οποίες χαρακτηρίζονται από τελείως διαφορετικά μοντέλα λειτουργίας.

Αρχίζοντας από την αγορά του Αιγαίου, η οποία είναι πιο μεγάλη από εκείνη της Αδριατικής, παρατηρούμε ότι χαρακτηρίζεται από σημαντικές διαφορές επιπέδου ζήτησης ανάμεσα στις γραμμές. Επιχειρώντας μία βαθύτερη ανάλυση των κυριότερων περιοχών του εσωτερικού παρατηρούμε ότι η περιοχή των Κυκλάδων εμφανίζει την υψηλότερη κίνηση σε επίπεδο επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών (περίπου 6εκ.) όπως αυτή παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα (διάγραμμα 3.1). Πιο συγκεκριμένα, η Μύκονος και η Σαντορίνη βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των προτιμήσεων, όπως ισχύει παραδοσιακά, αλλά ζήτηση σημαντική εκδηλώνεται και προς νησιά, όπως η Πάρος, η Σύρος και η Τήνος. Παράλληλα, υψηλά επίπεδα διακίνησης επιβατών παρατηρούνται στις γραμμές του Αργοσαρωνικού και της Κρήτης. Στις τελευταίες θέσεις με τη μικρότερη κίνηση κατατάσσονται οι περιοχές του Β.Α. Αιγαίου, Σποράδων και Ιονίου. Πολλές από τις γραμμές που παρουσιάζουν χαμηλή ζήτηση δεν θα ήταν δυνατόν να εξυπηρετηθούν χωρίς κάποια επιδότηση από το κράτος. Η ανισορροπία αυτή οφείλεται σε διαφορές όσον αφορά την τουριστική κίνηση και το μόνιμο πληθυσμό των νησιών.



Διάγραμμα 3.1: Ανάλυση κίνησης κυριότερων περιοχών

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants, 2012

Η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες έχει αυξηθεί σημαντικά την τελευταία δεκαετία, με εξαίρεση βέβαια την τελευταία τριετία λόγω της παγκόσμια οικονομικής κρίσης που επικρατεί. Η αυξητική πορεία ζήτησης που έχει καταγράψει ο κλάδος τα τελευταία χρόνια οφείλεται αρχικά, στην αύξηση των μόνιμων κατοίκων των νησιών. Συγκεκριμένα, το ποσοστό του πληθυσμού των νησιών το 1981 ανερχόταν στις 930 χιλιάδες ενώ το 2007 στις 1.112 χιλιάδες. Αυτή η αύξηση σηματοδοτεί την αντιστροφή της τάσης αποχώρησης του πληθυσμού από τα νησιά που σημειώθηκε από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα έως τη δεκαετία του '80. Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε σημαντικά το ποσοστό των εκδιδόμενων αδειών στην περιφέρεια και τα νησιά του Αιγαίου σε σχέση με τις συνολικές άδειες. Το ποσοστό αυτό αυξήθηκε από 9,4% το 1997 σε 15,2% το 2007. Επίσης, οι αφίξεις του εγχώριου τουρισμού στα ξενοδοχειακά καταλύματα των νησιών αυξάνονται με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 3% την τελευταία 20ετία, με εξαίρεση βέβαια την τελευταία 3ετία που παρουσιάζεται μια μείωση. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ¼ του εγχώριου τουρισμού διακινείται ακτοπλοϊκώς. Τέλος, οι αφίξεις τουριστών από το εξωτερικό αυξάνονται διαρκώς και σχεδόν το 40% των τουριστών αυτών κατευθύνεται προς τα νησιά του

Αιγαίου και την Κρήτη, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα. (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

Πίνακας 3.4: Διανυκτερεύσεις τουριστών στα ξενοδοχεία κατά περιοχές (2009)

	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ				ΠΛΗΡΟ- ΤΗΤΑ%
	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	%	
ΚΡΗΤΗ	1.444.959	14.149.322	15.594.281	24,3%	61,4%
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ (ΝΟΜΟΣ)	1.023.143	11.649.584	12.672.727	19,7%	65,2%
ΑΤΤΙΚΗ	2.684.601	4.321.069	7.005.670	10,9%	42,8%
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	1.353.926	5.986.196	7.340.122	11,4%	63,2%
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΝΟΜΟΣ)	957.849	3.007.744	3.965.593	6,2%	57,9%
ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	7.464.478	39.113.915	46.578.393	72,4%	
ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	10.902.380	6.811.670	17.714.050	27,6%	
ΣΥΝΟΛΟ	18.366.858	45.925.585	64.292.443	100,0%	51,1%

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Στρέφουμε τώρα την προσοχή μας στην ανάλυση της ναυτιλιακής επιβατικής κίνησης της αγοράς της Αδριατικής. Η λειτουργία της αγοράς της Αδριατικής καθορίζεται από το νομοθετικό διάταγμα 285 της 8/11 9 1969, το οποίο αφορά στα ελληνικά επιβατικά πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και άλλων Μεσογειακών λιμένων. Σύμφωνα λοιπόν με αυτό το διάταγμα, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για την έναρξη των δρομολογίων και τα λιμάνια προέλευσης – προορισμού (30 μέρες πριν) αλλά και για τη απόσυρση πλοίου από μια γραμμή (10 μέρες πριν). Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει κανένα πλοιοκτήτη από τη δραστηριοποίηση του στην αγορά αυτή. Η αγορά της Αδριατικής είναι τελείως διαφορετική από αυτή της ελληνικής εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Πρόκειται για μια

πλήρως ανταγωνιστική αγορά με την ελεύθερη είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων σε αυτήν και ως επακόλουθου αυτού, οι πλοιοκτήτες μπορούν να μειώνουν τη διατιθέμενη χωρητικότητα την περίοδο όπου δεν υπάρχει υψηλή ζήτηση και αντίστοιχα να δρομολογούν περισσότερα πλοία την περίοδο αιχμής, προκειμένου να ικανοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση για μεταφορά.

Περίπου το 10% της συνολικής ναυτιλιακής επιβατικής κίνησης κινείται στις γραμμές της Αδριατικής. Η βασικότερη γραμμή, η οποία παρουσιάζει και την υψηλότερη επιβατική κίνηση, είναι αυτή που συνδέει το λιμάνι της Πάτρας με την Ανκόνα. Η αγορά αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής διότι, μπορεί μεν να παρουσιάζει χαμηλό ποσοστό διακίνησης επιβατών, ωστόσο λόγω της υψηλότερης τιμής του εισιτηρίου αυξάνει τα έσοδα των εταιρειών. (ΣΕΤΕ, 2008)

Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση στην Αδριατική σχεδόν τριπλασιάστηκε κατά την περίοδο 1980-2000. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια και αυτή η αγορά παρουσιάζει στοιχεία κορεσμού. Βασικές αιτίες της μεταστροφής αυτής αποτελούν, η ομαλοποίηση των συνθηκών στην περιοχή της Γιουγκοσλαβίας καθώς και η επιβράδυνση της ανάπτυξης του τουρισμού στην Ελλάδα (3,2% ετησίως την περίοδο 2001-2007 έναντι 5,2% ετησίως την περίοδο 1980-2000) σε συνδυασμό με τη στασιμότητα των τουριστικών αφίξεων στην Ιταλία τα τελευταία χρόνια (Εθνική Τράπεζα, 2009).

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η επιβατική κίνηση της αγοράς της Αδριατικής παρουσιάζει σημαντικά στοιχεία συρρίκνωσης. Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία που αφορούν στο πεντάμηνο του 2012, η μείωση που καταγράφεται στην επιβατική κίνηση στις τέσσερις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας από Πάτρα - Ηγουμενίτσα για Μπρίντιζι, Μπάρι-Ανκόνα και Βενετία και το αντίστροφο, κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η μείωση είναι στα επίπεδα του 30%, με τη μεγαλύτερη να καταγράφει η γραμμή του Μπρίντιζι 50%, πολύ υψηλά είναι τα ποσοστά και στη γραμμή της Ανκόνα 38% και

της Βενετίας 33%, ενώ το Μπάρι καταγράφει μικρή άνοδο της τάξης του 0,5%. Ανάλογη η εικόνα και στα Ι.Χ., όπου η μείωση της μεταφορικής κίνησης και στις τέσσερις γραμμές φθάνει το 30%, με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση να καταγράφει η γραμμή της Ανκόνα 37% και να ακολουθεί το Μπρίντζι με 36% και η Βενετία 31%, ενώ ανοδικά κινείται η γραμμή του Μπάρι 2,3%. (Ναυτεμπορική)

3.2.2 Χαρακτηριστικά εμπορευματικής ζήτησης

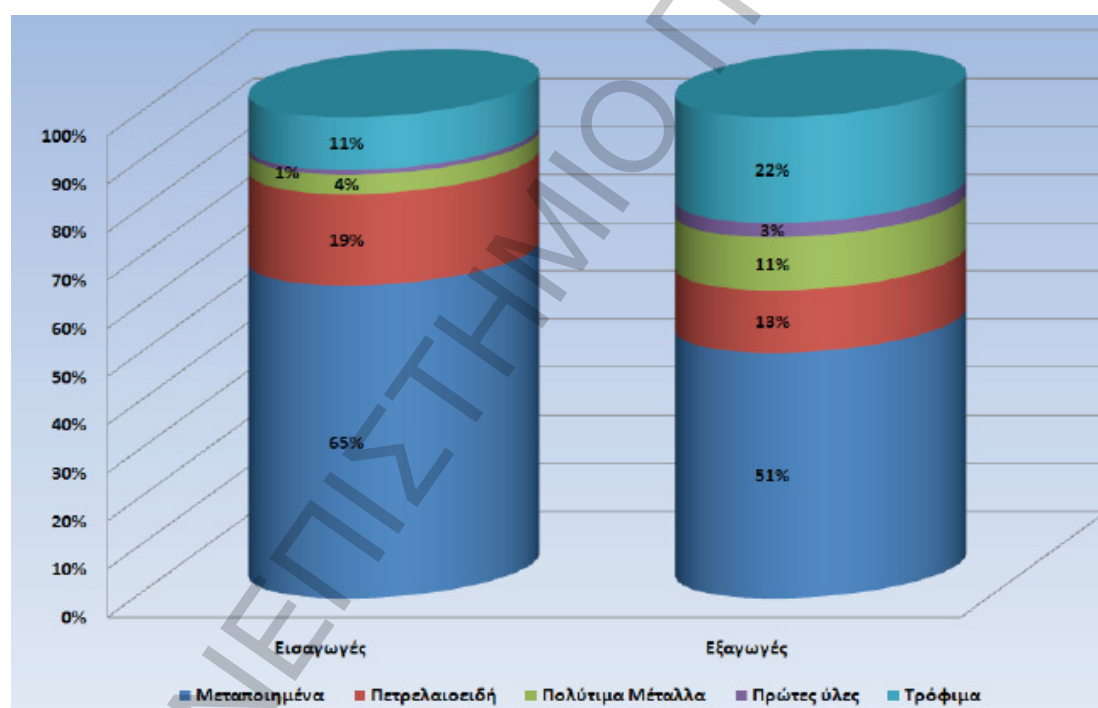
Το υψηλό επίπεδο εποχικότητας που επικρατεί τους θερινούς μήνες στην επιβατική κίνηση έρχεται να γεφυρώσει η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για μεταφορά φορτίων. Η εποχικότητα της ζήτησης για φορτηγά είναι σχεδόν ανύπαρκτη, καθώς υφίσταται μια σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η μεταφορά φορτίων μέσω επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων δεν έχει την εποχικότητα της επιβατικής κίνησης γιατί τα νησιά που εξυπηρετούνται έχουν σημαντική οικονομική ανάπτυξη τα τελευταία 35 χρόνια και ταυτόχρονα είχαν αύξηση του πληθυσμού τους κατά 10% το έτος 2007 σε σχέση με το 1980 (στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Η εμπορευματική ζήτηση σχετίζεται άμεσα με την οδική μεταφορά, η οποία με τη σειρά της συνδέεται με το μέγεθος των εισαγωγών και των εξαγωγών μιας χώρας ή μιας περιοχής. Η οδική μεταφορά λειτουργεί άλλες φορές ως συμπληρωματικό αγαθό για τη μεταφορά προϊόντων και άλλοτε ως ανταγωνιστικό αγαθό της ακτοπλοΐας, αυτό αποτελεί και μία βασική ιδιομορφία της οδικής μεταφοράς.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στηρίζουν μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην εμπορευματική ζήτηση. Η εμπορευματική ζήτηση τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού αποτελεί την κύρια πηγή εσόδων της ακτοπλοΐας, καθώς ο μεγάλος όγκος των εμπορευμάτων μεταφέρεται με φορτηγά. Η

δυναμική της ζήτησης εμπορευμάτων είναι εμφανής από την ανάπτυξη που παρουσιάζει την τελευταία δεκαετία τόσο στο κομμάτι των εισαγωγών όσο και σε αυτό των εξαγωγών. (Annual report on the Greek ferry industry, xrtc business consultants, 2009)

Τα είδη των προϊόντων που εξάγονται και εισάγονται στην Ελλάδα είναι κατά κύριο λόγο πετρέλαιο, πολύτιμα μέταλλα, πρώτες ύλες, μεταποιημένα προϊόντα καθώς και τρόφιμα. Στο παρακάτω διάγραμμα (διάγραμμα 3.2) παρατηρείται η συμμετοχή των προϊόντων τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές. Το μεγαλύτερο μερίδιο όπως μπορεί κανείς να παρατηρήσει ανήκει στα μεταποιημένα προϊόντα με ποσοστό 60% στις εισαγωγές και 51% στις εξαγωγές, ακολουθούν τα πετρελαιοειδή και τα τρόφιμα.



Διάγραμμα 3.2: Κυριότερα προϊόντα εισαγωγών και εξαγωγών

πηγή: Annual report on the Greek ferry industry "Opportunities and contras stemming from a global crisis", xrtc business consultants, 2009

Μεταξύ των περιπτώσεων αναζήτησης και δημιουργίας εμπορευματικής ζήτησης είναι η περιοχή της Αδριατικής όπου οι γεωπολιτικές εξελίξεις τη δεκαετία του 1990

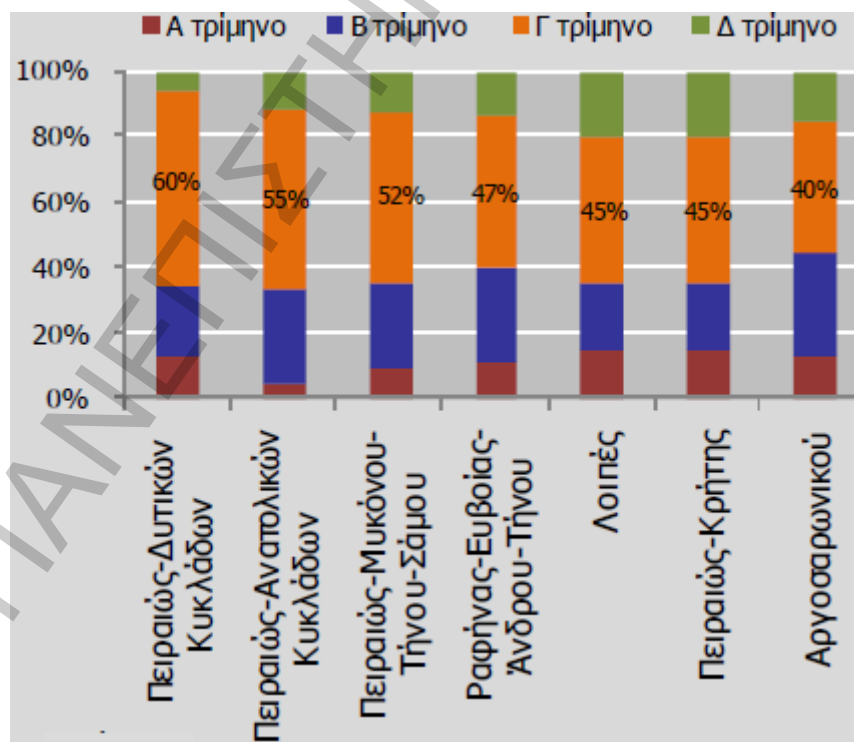
στην περιοχή των Βαλκανίων σε συνδυασμό με το γεγονός ότι την περίοδο εκείνη και μέχρι το 2007 δεν υπήρχε καμία χώρα στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας ενταγμένη στην Ε.Ε., οδήγησαν στην ανάπτυξη των νέων γραμμών μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για τη σύνδεση της πρώτης με την υπόλοιπη Ευρώπη. Η ζήτηση υπηρεσιών για μεταφορά φορτίων στην περιοχή της Αδριατικής έχει παρουσιάσει αυξητική πορεία την τελευταία 20ετία. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των φορτηγών που διακινήθηκαν έφτασε τα 400.000 φορτηγά ετησίως το 2000 από 25.000 το 1980. Τα τελευταία χρόνια η αγορά των φορτηγών στη γραμμή της Αδριατικής σταθεροποιείται στα 450.000 φορτηγά ετησίως. Η αγορά αυτή φαίνεται να παρουσιάζει σημάδια συρρίκνωσης καθώς επηρεάζεται από την ανταγωνιστικότητα του οδικού δικτύου στην περιοχή της Βαλκανικής χερσονήσου. Η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2007 είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή των δεδομένων του εμπορίου. Η δυνατότητα πλέον σύνδεσης με τη Κεντρική Ευρώπη μέσω των βαλκανικών χωρών επηρεάζει άμεσα τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για μεταφορά φορτηγών στην αγορά της Αδριατικής.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η εμπορευματική ζήτηση της αγοράς της Αδριατικής παρουσιάζει σημαντικά στοιχεία συρρίκνωσης. Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία που αφορούν στο πεντάμηνο του 2012, η μείωση που καταγράφεται στα φορτηγά φθάνει στο 17%, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι στη γραμμή του Μπρίντζι η μείωση είναι 60%. Στο Μπάρι, σημειώνεται μία αύξηση κατά 17%, ενώ στη γραμμή της Ανκόνα η μείωση είναι 22% και της Βενετίας 16%. Συνολικά, γύρω στα 30.000 φορτηγά λιγότερα διέσχισαν την Αδριατική το διάστημα Ιανουαρίου-Μαΐου 2012 σε σύγκριση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο. (Ναυτεμπορική, 2012)

3.3 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών

Η τουριστική κίνηση, το κόστος των ναύλων, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η υποδομή ενός λιμένα αποτελούν μερικούς από τους βασικούς παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Παρακάτω αναλύονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών:

- Τουριστική κίνηση: Αποτελεί και τον σημαντικότερο ίσως, παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης λόγω της έντονης εξάρτησης του κλάδου από την τουριστική κίνηση. Συνεπώς οποιαδήποτε μεταβολή στο μέγεθος της τουριστικής κίνησης στη χώρα (εισερχόμενος, εσωτερικός και εξερχόμενος τουρισμός), έχει άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου. Συγκεκριμένα, το ½ των επιβατών διακινείται κατά τη τουριστική περίοδο αιχμής (3^ο τρίμηνο). Όπως μπορεί κανείς να παρατηρήσει και στο παρακάτω γράφημα, ο βαθμός εποχικότητας είναι πιο έντονος στη γραμμή Πειραιάς-Δυτικές Κυκλάδες (60%) και λιγότερο έντονος στις γραμμές του Αργοσαρωνικού (40%), καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών στις γραμμές των Κυκλάδων είναι τουρίστες, ενώ στον Αργοσαρωνικό μόνιμοι κάτοικοι ή ιδιοκτήτες δεύτερης κατοικίας στα νησιά αυτά. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εσωτερικού για μεταφορά φορτηγών αποτελεί ένα αντίβαρο στην εποχικότητα της επιβατικής κίνησης. Ειδικότερα, το ¼ του κύκλου εργασιών του κλάδου στο Αιγαίο προκύπτει από τη μεταφορά φορτίων.



Διάγραμμα 3.3: Εποχικότητα επιβατικής κίνησης ανά ακτοπλοϊκή γραμμή

πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Δεδομένου των πτωτικών τάσεων που επικρατούν στον τουρισμό λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης όπως είπαμε και παραπάνω, μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι γραμμές που θα πληγούν περισσότερο και θα επιφέρουν ζημίες στις ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι οι γραμμές του εξωτερικού διότι ο Ελληνικός τουρισμός σε πολύ μεγάλο βαθμό στηρίζεται στην εγχώρια ζήτηση δεδομένου ότι το 88% των Ελλήνων προτιμούν εσωτερικούς προορισμούς για τις περισσότερες διανυκτερεύσεις τους (Eurostat, 2006). Αυτό συνδυάζεται με την τάση που υπάρχει τα τελευταία χρόνια και αποδεικνύεται και από τα στοιχεία ότι πλέον η προτίμηση είναι για όσο γίνεται πιο πολλά αλλά μικρότερης συχνότητας ταξίδια ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο. Το υψηλό επίπεδο εποχικότητας που χαρακτηρίζει τις μετακινήσεις των Ελλήνων αλλά και ξένων τουριστών παρουσιάζεται στο σύνολο των γραμμών τόσο του Αιγαίου όσο και του Ιονίου και της Αδριατικής. Με βάση στοιχεία ενδεικτικών γραμμών παρατηρείται ότι το τρίτο τρίμηνο του εκάστοτε ημερολογιακού έτους απαρτίζει το 40% έως και 46% της επιβατικής κίνησης και το 47% έως και 56% της κίνησης των ΙΧ (όπως αυτό φαίνεται στον πίνακα).

Πίνακας 3.5: Εποχικότητα επιβατικής κίνησης 3^{ου} τριμήνου

	Επιβάτες	Αυτοκίνητα
Πειραιάς-Κρήτη	40%	47%
Πειραιάς-Χίος	46%	56%
Πάτρα-Ιταλία	45%	55%

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants, 2012

- **Κόστος των ναύλων:** Η τιμή του ναύλου συσχετίζεται αρνητικά με τη μεταβολή της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες. Όσο αυξάνεται η τιμή του ναύλου τόσο παρουσιάζεται μείωση στη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών. Εάν η τιμή του εισιτηρίου για μια συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή διαδρομή αυξηθεί, τότε η αντίστοιχη ζήτηση θα μειωθεί, ειδικότερα όταν πρόκειται για ταξίδια αναψυχής όπου η ζήτηση είναι ελαστική.

Επιπλέον, λόγω του έντονου ανταγωνισμού που επικρατεί μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου αλλά και λόγω του ελέγχου των ναύλων από το κράτος μέσω της επιβολής πλαφόν, το κόστος των ναύλων στις γραμμές του εσωτερικού δε διαφοροποιείται σημαντικά από εταιρεία σε εταιρεία. Αντίθετα, στις διεθνείς γραμμές, η τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας καθορίζεται ελεύθερα από την ίδια, πράγμα που σημαίνει ότι οι τιμές των εισιτηρίων θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικές και ανάλογες της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει. (Μάνος, 2002)

- Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών: Η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελεί έναν άλλο παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών του κλάδου είναι πολύ υψηλός και συνεπώς το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρει η κάθε εταιρεία σε συνδυασμό με την τιμή του εισιτηρίου και τη διάρκεια του ταξιδιού αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα επιλογής της από το επιβατικό κοινό.

Μερικά από τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται για τη μεταφορά τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων είναι η ασφάλεια, η ταχύτητα, η συνέπεια, η ακρίβεια στην ώρα και η ευκινησία.

Η ποιότητα υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές εξαρτάται από:

- ✓ τις συνθήκες μεταφοράς(άνεση, εξυπηρέτηση, περιβάλλον)
- ✓ το χρόνο διαδρομής
- ✓ την αξιοπιστία (ώρα αναχώρησης-άφιξης)
- ✓ την ασφάλεια
- ✓ την ευκαμψία στην επιλογή της ώρας αναχώρησης-άφιξης.

Σε ό, τι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές η ποιότητα υπηρεσίας εξαρτάται από:

- ✓ την ταχύτητα παράδοσης
- ✓ το χαμηλό επίπεδο ζημιών και απωλειών
- ✓ τη συνέπεια και αξιοπιστία ως προς τη χρονική στιγμή παράδοσης
- ✓ την παροχή ειδικών υπηρεσιών (containers, Ro-Ro)

- ✓ την παροχή ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών που εκτός από καθαυτή μεταφορά περιλαμβάνουν και άλλες υπηρεσίες, όπως αποθήκευση κλπ.

Συνεπώς, όσο υψηλότερη είναι η ποιότητα που προσφέρει μια εταιρεία τόσο θα αυξάνεται η ζήτηση γι' αυτή.

- Η τιμή των υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών: Ένας άλλος παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ο ανταγωνισμός που υπάρχει μεταξύ της θαλάσσιας και της εναέριας μεταφοράς. Επιπλέον, στις περιπτώσεις μάλιστα που το αεροπλάνο αποτελεί ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, η σχέση διάρκειας – ποιότητας – τιμής, αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία. Οι αεροπορικές εταιρείες πολλές φορές προσφέρουν επίπεδα ναύλων αντίστοιχων με εκείνων της οικονομικής θέσης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Η ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι εταιρείες αερομεταφορών σίγουρα θα πρέπει να απασχολήσουν τις στρατηγικές των ακτοπλοϊκών εταιρειών.
- Η ύπαρξη άλλων διαθέσιμων μέσων μεταφοράς: Συνακόλουθα με τον προηγούμενο παράγοντα, η ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς μπορεί να προκαλέσει μεταβολές στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.
- Η υποδομή ενός λιμένα: Η υποδομή ενός λιμένα, η ευκολία πρόσβασης σε αυτόν, η συχνότητα και η διάρκεια των δρομολογίων καθώς και η προβολή της χώρας μας ως τουριστικός προορισμός αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου. (ICAP, 2010)
- Η κατάσταση του οδικού δικτύου: Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας επηρεασμού της ζήτησης αποτελεί η κατάσταση του οδικού δικτύου μιας περιοχής. Αυτό επηρεάζει κυρίως τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες των πορθμειακών γραμμών. Τα τελευταία κυρίως χρόνια, η συνεχής βελτίωση του οδικού δικτύου έχει επηρεάσει πτωτικά τη ζήτηση για τη συγκεκριμένη κατηγορία υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και η υποθαλάσσια σήραγγα Ακτίου – Πρέβεζας.
- Δημογραφική και οικονομικά ανάπτυξη των ελληνικών νησιών: Η ανάπτυξη των νησιών τόσο δημογραφικά όσο και οικονομικά, αποτελεί ένα εχέγγυο για την αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Η αύξηση του

πληθυσμού οδηγεί σε διεύρυνση του εν δυνάμει επιβατικού κοινού, ενώ σε οικονομικό επίπεδο, μια ανάπτυξη θα οδηγούσε αφενός σε αύξηση της τουριστικής κίνησης και αφετέρου σε αύξηση της εμπορικής κίνησης. (Μάνος, 2002)

- Καιρικές συνθήκες / αγροτική παραγωγή: Η κατάσταση της θάλασσας καθώς επίσης και ο όγκος της αγροτικής παραγωγής και κατ' επέκταση των μεταφερόμενων αγροτικών προϊόντων, επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου.
- Το διακριτικό εισόδημα των καταναλωτών: Ένας άλλος παράγοντας επηρεασμού της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών αποτελεί το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Η αύξηση του εισοδήματος των καταναλωτών αναμένεται να προκαλέσει αύξηση της μεταφορικής ζήτησης.
- Η ανάπτυξη και η προβολή της χώρας ως τουριστικού προορισμού: Ένας από τους παράγοντες υποκίνησης στον τουρισμό είναι η προβολή και η διαφήμιση που γίνεται με στόχο τον δυνητικό τουρίστα. Σε αρκετές περιπτώσεις η επιλογή ενός προορισμού γίνεται βάσει πληροφοριών που δίνονται από τις διαφημιστικές καταχωρίσεις στα ΜΜΕ, από τα τηλεοπτικά σποτ, τις αφίσες και γενικά από τις διαφημιστικές καμπάνιες των διαφόρων προορισμών. Το μάρκετινγκ λοιπόν συντελεί σημαντικά στην επιλογή και την ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών.
- Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί: Όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος που διαρκεί η μεταφορά, τόσο περισσότερα μεταφορικά μέσα χρειάζονται για την ικανοποίηση ενός ορισμένου μεγέθους ζήτησης. Η μέτρηση του μεταφορικού έργου δεν γίνεται σε μονάδες μέτρησης βάρους, αλλά σε συνδυασμό με τη διανυόμενη απόσταση σε μίλια ή χιλιόμετρα. Τα μεγέθη του μεταφορικού έργου εκφράζονται σε μιλιομετρικούς ή χιλιομετρικούς επιβάτες και μιλιομετρικούς ή χιλιομετρικούς τόνους φορτίου.
- Ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του: Όλα τα φορτία δεν έχουν ίσο όγκο κατά μονάδα βάρους. Τα φορτία στις θαλάσσιες μεταφορές κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες: τα βαριά και τα ελαφρά φορτία. Βαριά φορτία χαρακτηρίζονται αυτά που έχουν όγκο μέχρι 40 κυβικά πόδια κατά τόνο, ενώ ελαφρά τα ογκωδέστερα. Η διαφοροποίηση του όγκου του αγαθού που μεταφέρεται, δημιουργεί και αντίστοιχη διαφοροποίηση στο μέγεθος της

ζήτησης. αυτό συμβαίνει γιατί τα πλοία έχουν διαθέσιμο για παραλαβή φορτίο ένα δεδομένο από την κατασκευή τους χώρο σε κυβικά μέτρα.

3.4 Στοιχεία ναυτιλιακής κίνησης

Σε αυτό το υποκεφάλαιο παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία που αφορούν τη διακίνηση των επιβατών, των εμπορευμάτων και των οχημάτων τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού κατά τα έτη 2008 – 2011.

Όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς από τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εμφανίζει σημάδια κορεσμού τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού. Η επιβατική κίνηση από το 2008 βαίνει συνεχώς μειούμενη λόγω της οικονομικής κρίσης που επικρατεί τα τελευταία χρόνια τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Όπως φαίνεται τα επίπεδα της ζήτησης από το 2009 μειώθηκαν περαιτέρω, περιορίζοντας σημαντικά τα έσοδα των εταιρειών. Η επιβατική κίνηση στις γραμμές του εσωτερικού το 2011 σημείωσε μείωση 7% σε σχέση με αυτής του 2010. Συγκεκριμένα, οι επιβάτες που διακινήθηκαν στο εσωτερικό με όλα τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία άγγιξαν το 2011 τα 38 εκατομμύρια περίπου, παρουσιάζοντας σημαντική μείωση σε σχέση με το 2010. Μειωμένη παρουσιάζεται και η επιβατική κίνηση στη γραμμή Ελλάδα- Ιταλίας με τη συνολική κίνηση να διατηρείται σταθερά κοντά στα 2 εκατομμύρια επιβάτες. Το ποσοστό αυτής της μείωσης αγγίζει το 9%.

Πίνακας 3.6: Ναυτιλιακή επιβατική κίνηση στην Ελλάδα

	2008	2009	2010	2011
Α' Τρίμηνο				
Επιβάτες εσωτερικού	6.920.000	6.269.000	6.297.000	5.845.548
Επιβάτες εξωτερικού	268.337	253.078	274.149	228.895
Β' Τρίμηνο				
Επιβάτες εσωτερικού	11.958.000	11.416.000	10.605.691	9.772.489
Επιβάτες εξωτερικού	569.008	478.474	502.306	430.015
Γ' Τρίμηνο				
Επιβάτες εσωτερικού	18.117.000	17.927.000	17.296.088	16.615.174
Επιβάτες εξωτερικού	1.114.287	1.205.339	1.061.854	1.058.163
Δ' Τρίμηνο				
Επιβάτες εσωτερικού	7.262.000	7.121.000	6.956.566	6.129.699
Επιβάτες εξωτερικού	339.269	331.700	316.307	251.568
Σύνολο				
Επιβάτες εσωτερικού	44.257.000	42.733.000	41.115.345	38.362.910
Επιβάτες εξωτερικού	2.290.901	2.268.591	2.154.616	1.968.641

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά την επιβατική κίνηση στις γραμμές του εσωτερικού αυτή κατατάσσεται στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας και στις πορθμειακές γραμμές. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών που διακινήθηκε στις γραμμές της ακτοπλοΐας και στις πορθμειακές γραμμές αναλυτικά.

Πίνακας 3.7: Διακίνηση επιβατών στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας

	2009	2010	2011
Α' τρίμηνο	1.857.518	1.890.953	1.822.079
Β' τρίμηνο	4.905.662	4.300.575	3.860.752
Γ' τρίμηνο	8.424.929	8.072.308	7.527.645
Δ' τρίμηνο	2.254.012	2.323.204	1.861.229
Σύνολο	17.442.121	16.587.040	15.071.705

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Πίνακας 3.8: Διακίνηση επιβατών στις πορθμειακές γραμμές

	2009	2010	2011
Α' τρίμηνο	4.282.091	4.347.203	3.953.986
Β' τρίμηνο	6.414.135	6.233.713	5.821.543
Γ' τρίμηνο	9.402.670	9.114.898	8.949.538
Δ' τρίμηνο	4.799.612	4.573.032	4.202.332
Σύνολο	24.898.508	24.268.846	22.927.399

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας παρουσιάζοντας τη ναυτιλιακή κίνηση των εμπορευμάτων (σε τόνους). Όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς, η εμπορευματική κίνηση έχει παρουσιάσει πτώση από το 2008 έως το 2011. Ωστόσο όμως, το έτος

2011 φαίνεται να παρουσιάζει μια αύξηση της τάξης του 7% σε σχέση με το 2010 για τα εμπορεύματα του εσωτερικού και 5% για τα εμπορεύματα του εξωτερικού.

Πίνακας 3.9: Ναυτιλιακή εμπορευματική κίνηση στην Ελλάδα (σε τόνους)

	2008	2009	2010	2011
Α' Τρίμηνο				
Εμπορεύματα εσωτερικού	8.843.000	6.993.000	6.366.000	6.363.743
Εμπορεύματα εξωτερικού	18.950.000	18.954.000	16.335.000	17.195.956
Β' Τρίμηνο				
Εμπορεύματα εσωτερικού	9.935.000	8.740.773	6.936.365	6.74.593
Εμπορεύματα εξωτερικού	17.570.000	17.515.069	17.407.501	18.554.418
Γ' Τρίμηνο				
Εμπορεύματα εσωτερικού	9.980.000	9.756.000	7.073.000	8.925.758
Εμπορεύματα	19.458.000	16.709.000	18.081.000	20.080.477

εξωτερικού				
Δ' Τρίμηνο				
Εμπορεύματα εσωτερικού	7.994.000	7.033.000	6.094.000	6.455.066
Εμπορεύματα εξωτερικού	20.830.000	16.967.000	19.146.000	18.823.713
Σύνολο				
Εμπορεύματα εσωτερικού	36.752.000	32.522.773	26.469.365	28.486.160
Εμπορεύματα εξωτερικού	76.808.000	70.145.069	70.969.501	74.654.564

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Πτωτική πορεία ακολουθεί και η κίνηση των φορτηγών καθώς και των οχημάτων όπως αυτή παρουσιάζεται αναλυτικά στους παρακάτω πίνακες. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των φορτηγών μειώθηκε κατά 58.000 το 2010 σε σχέση με το 2009.

Πίνακας 3.10: Κίνηση φορτηγών

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Αριθμός φορτηγών	503.000	468.000	495.000	544.000	534.000	502.000	444.000

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας»

Παρακάτω παρατίθενται δύο πίνακες όπου παρουσιάζουν αναλυτικά τη διακίνηση των τροχοφόρων στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας και στις πορθμειακές γραμμές.

Πίνακας 3.11: Διακίνηση τροχοφόρων στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας

	2009	2010	2011
A' τρίμηνο	362.063	390.979	340.814
B' τρίμηνο	793.131	685.712	619.147
Γ' τρίμηνο	1.414.527	1.362.223	1.324.592
Δ' τρίμηνο	476.736	421.652	335.537
Σύνολο	3.046.457	2.860.566	2.620.090

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Πίνακας 3.12: Διακίνηση τροχοφόρων στις πορθμειακές γραμμές

	2009	2010	2011
A' τρίμηνο	1.603.118	1.610.062	1.430.553
B' τρίμηνο	2.352.379	2.120.140	1.978.041
Γ' τρίμηνο	3.193.418	3.010.067	3.001.039
Δ' τρίμηνο	1.787.512	1.669.843	1.492.656
Σύνολο	8.936.427	8/410.112	7.902.289

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Επιπλέον, η ναυτιλιακή κίνηση των τροχοφόρων παρουσιάζει μείωση το 2011 σε σχέση με το 2010. Αναλυτικότερα, η ναυτιλιακή κίνηση των τροχοφόρων του εσωτερικού παρουσιάζει μείωση της τάξης του 7% και του εξωτερικού της τάξης του 8%.

Πίνακας 3.13: Ναυτιλιακή κίνηση τροχοφόρων

	2008	2009	2010	2011
Α' Τρίμηνο				
Τροχοφόρα εσωτερικού	2.157.025	1.965.181	2.001.041	1.771.367
Τροχοφόρα Εξωτερικού	145.115	129.742	131.580	131.289
Β' Τρίμηνο				
Τροχοφόρα Εσωτερικού	3.205.037	3.145.510	2.805.852	2.597.188
Τροχοφόρα Εξωτερικού	234.440	188.853	198.859	186.492
Γ' Τρίμηνο				
Τροχοφόρα εσωτερικού	4.654.747	4.607.945	4.372.290	4.325.631
Τροχοφόρα εξωτερικού	369.781	373.334	360.128	352.652
Δ' Τρίμηνο				
Τροχοφόρα εσωτερικού	2.221.761	2.264.249	2.091.495	1.828.193
Τροχοφόρα εξωτερικού	170.861	180.160	176.503	134.589
Σύνολο				
Τροχοφόρα εσωτερικού	12.238.570	11.982.885	11.271.678	10.522.379
Τροχοφόρα εξωτερικού	920.197	872.089	867.070	805.022

πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Η δραματική μείωση τόσο της επιβατικής όσο και της εμπορευματικής ζήτησης οφείλεται στο υψηλό κόστος μετακίνησης και τη μείωση των εισοδημάτων, παράγοντες που σε συνδυασμό απειλούν τη βιωσιμότητα των νησιωτικών κοινοτήτων και των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Συνοψίζοντας, στην πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, συμβάλλει στη διόγκωση του προβλήματος της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησης των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Πολλές γραμμές που είναι βιώσιμες λόγω της εκμεταλλεύσεώς τους από μία ναυτιλιακή εταιρία στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου, μπορεί να μην καλύπτουν τα έξοδά τους για εκμετάλλευση στο οκτάμηνο Οκτωβρίου - Μαΐου. Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο για την ενίσχυση των προσπαθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου ή για ανάπτυξη άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση. Η έντονη εποχικότητα του μεταφορικού έργου, που εμφανίζει ο κλάδος οφείλεται κυρίως στην οικονομική κρίση που επηρεάζει σημαντικά το εισόδημα των νοικοκυριών το οποίο προορίζεται για διακοπές και μετακινήσεις. Η υψηλή τουριστική περίοδος έχει περιορισθεί αρκετά, με μερικά σημάδια ανάκαμψης το Πάσχα, τον Ιούνιο και το Σεπτέμβριο. Το τρίμηνο, συνολικά, αυτό που παρατηρούνται ικανοποιητικές πληρότητες δεν αρκεί για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ώστε να καλύψουν τις ζημιές του υπόλοιπου χρόνου. Δεδομένου, μάλιστα, πως τα καράβια δυο μήνες το χρόνο, λόγω της ετήσιας ακινησίας τους, δε παράγουν έσοδα αλλά έχουν μόνο έξοδα για το κόστος συντήρησής τους. Ο κλάδος αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της οικονομίας της χώρας μας, δεδομένου ότι: παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, αποτελεί μία σταθερή πηγή πλούτου για τη χώρα, και ενώνει τα λιμάνια της χώρας μας εξασφαλίζοντας έτσι την επικοινωνία με τα νησιά, έχοντας καταστεί βασικός συντελεστής ανάπτυξης και προόδου.

Βιβλιογραφία 3^{ου} κεφαλαίου

- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Β' Έκδοση, εκδόσεις Τζέϊ και Τζέϊ, Ελλάς – Πειραιάς 2003
- Γκόλιας Ι, Σαμπράκος Ε., Γιαννής Γ., «Το δυναμικό ενός συστήματος κρατήσεων στις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές γραμμές»

- Εθνική Τράπεζα, κλαδική μελέτη «Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα», Αθήνα 2009
- Ελληνική Στατιστική Αρχή
- Μάνος Α., «Εκτίμηση της Προσφοράς και της Ζήτησης Ναυτιλιακών Υπηρεσιών και Επιβατικών Οχηματαγωγών Πλοίων στην Ελλάδα», Χανιά 2002
- Ναυτεμπορική «Χάθηκαν 2,5εκτομ. επιβάτες από την ακτοπλοΐα», 2013
- Νομοθετικό Διάταγμα 285, 1969
- Σαμπράκος Ε, «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2001
- Σαμπράκος Ε., «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008
- ΣΕΤΕ, «Προτάσεις για βιώσιμη και ανταγωνιστική ελληνική ακτοπλοΐα», Πειραιάς 2008
- Eurostat (Statistical Office of the E.U)
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2010
- World Tourism Organization (UNWTO)
- Xrtc Business Consultants, annual report on the Greek Ferry Industry "Opportunities and Contrasts stemming from a global crisis", 2009
- Xrtc Business Consultants, ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», Αθήνα 2012

Κεφάλαιο 4

Ανάλυση προσφοράς υπηρεσιών της ελληνικής ακτοπλοΐας

4.1 Η έννοια της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών

Με τον όρο προσφορά εννοείται η ποσότητα του αγαθού ή της υπηρεσίας η οποία προσφέρεται προς πώληση στη μονάδα του χρόνου. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο όρος προσφορά αναφέρεται με τον όρο προσφορά χωρητικότητας και εννοείται το σύνολο των μεταφορικών υπηρεσιών που διατίθενται στη μονάδα του χρόνου, από το σύνολο των υπάρχοντων πλοίων. Το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας όλων των υπάρχοντων πλοίων μας δίνει τη χωρητικότητα, η οποία μπορεί σε δεδομένο χρόνο να προσφερθεί στην αγορά για την ικανοποίηση της εκάστοτε ζήτησης. Παρόλα αυτά, είναι πρακτικά αδύνατο όλα τα υπάρχοντα πλοία να είναι σε ενεργεία, σε μια χρονική περίοδο. Ένα μέρος της χωρητικότητας βρίσκεται κάθε στιγμή σε αδράνεια. Ένα πλοίο μπορεί να υποχρεωθεί σε αδράνεια λόγω επισκευών, συντήρησης, δικαστικής αιτίας καθώς και έλλειψης αντίστοιχης ζήτησης. Κατά συνέπεια θα πρέπει να γίνεται διάκριση της προσφοράς της ενεργούς χωρητικότητας από εκείνη της υφιστάμενης χωρητικότητας. Η διαφορά μεταξύ ενεργούς και υφιστάμενης χωρητικότητας αποτελεί ένα είδος αποθεματικού, από το οποίο αντλείται χωρητικότητα για την αντιμετώπιση έκτακτης ζήτησης.

Για να προσδιοριστεί όσο το δυνατόν ακριβέστερα το μέγεθος της πραγματικής προσφοράς υπάρχουν δύο επικρατέστεροι τρόποι υπολογισμού της μέτρησης της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Ο συνηθέστερος τρόπος αφορά την παραγωγική ικανότητα ενός πλοίου και υπολογίζεται από το γινόμενο: Μετρικοί τόνοι που μεταφέρθηκαν επί τη συνολική απόσταση σε ναυτικά μίλια και εκφράζεται σε τονομίλια. Ο άλλος τρόπος λαμβάνει υπόψη του την ταχύτητα. Σύμφωνα με αυτόν, σε μια δεδομένη βραχυπρόθεσμη χρονική περίοδο προκύπτει το γινόμενο: Καθαρή μεταφορική ικανότητα του πλοίου επί τη μέση υπηρεσιακή ταχύτητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. (Γεωργαντόπουλος, Βλάχος 2003)

4.2 Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς

Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας, η τιμή των συντελεστών παραγωγής, οι τιμές των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας καθώς και το επίπεδο της τεχνολογίας

είναι μερικοί από τους παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά της μεταφορικής υπηρεσίας. Παρακάτω αναλύονται οι προσδιοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά:

- Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας: Στην περίπτωση που ο τομέας της μεταφορικής υπηρεσίας λειτουργεί υπό καθεστώς ιδιωτικής επιχείρησης, σκοπός του επιχειρηματία είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους. Έτσι, γίνεται άμεσα αντιληπτό ότι η αύξηση της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας προκαλεί και αύξηση της προσφοράς. Το αντίθετο συμβαίνει στην περίπτωση μείωσης της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας. Αν όμως η επιχείρηση μεταφορών λειτουργεί υπό καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας, όπως είναι η περίπτωση των άγονων γραμμών, τότε ο ρόλος της τιμής είναι λιγότερο καθοριστικός. Έτσι, πολλές φορές διατηρείται μια ακτοπλοϊκή γραμμή η οποία επιδοτείται από το κράτος διότι κρίνεται αναγκαία για την κοινωνική ευημερία και την περιφερειακή ανάπτυξη.
- Η τιμή των συντελεστών παραγωγής: Η προσφορά μιας μεταφορικής υπηρεσίας επηρεάζεται σημαντικά από το επίπεδο των τιμών των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιεί (κεφάλαιο, εργασία, κλπ). Έτσι, η αύξηση της τιμής κάποιου από τους συντελεστές παραγωγής προκαλεί μείωση των προσδοκώμενων κερδών και συνεπώς μείωση της προσφοράς της μεταφορικής υπηρεσίας. Στον κλάδο της ναυτιλίας βασικός συντελεστής παραγωγής αποτελεί το πετρέλαιο διότι είναι απαραίτητο για την κίνηση του πλοίου, συνεπώς μια αύξηση της τιμής του πετρελαίου επηρεάζει αρνητικά την προσφερόμενη ποσότητα της μεταφορικής υπηρεσίας. Επιπλέον, ο μεταφορικός τομέας αποτελείται από επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει η τάση υποκατάστασης του εργατικού δυναμικού από κεφαλαιουχικό εξοπλισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αντικατάσταση των λιμενεργατών από γεραμούς φορτοεκφόρτωσης ή εμπορευματοκιβώτια καθώς και σημαντικός αριθμός ναυτεργατών έχει αντικατασταθεί από σύγχρονα αυτοματοποιημένα μέσα.
- Οι τιμές των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας: Σημασία δεν έχει μόνο η τιμή αυτής καθαυτής της μεταφορικής υπηρεσίας αλλά εξίσου σημαντικό ρόλο παίζουν και η ύπαρξη ή όχι υποκατάστατων αλλά και συμπληρωματικών μέσων της υπηρεσίας αυτής και ιδιαίτερα στην τιμή την οποία προσφέρονται.

- Το επίπεδο της τεχνολογίας: Η πρόοδος της τεχνολογίας συντείνει σημαντικά στη αύξηση της προσφοράς τεχνολογικών υπηρεσιών. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του μεταφορικού τομέα ευνοεί την υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών, που συντελούν στη μείωση του κόστους και την αύξηση της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας. Επίσης, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών στοχεύει στην αύξηση της ασφάλειας μεταφοράς, στη μείωση των χρόνων διαδρομής, καθώς και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών. Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και των νέων ανακαλύψεων οδηγεί σε σύντομη σχετικά αντικατάσταση των νέων τεχνολογιών. Παρ' όλα αυτά όμως, τα πλεονεκτήματα που παρέχουν τα τελειότερα τεχνολογικά συστήματα, μπορεί να συντείνουν στην αύξηση του σταθερού κόστους των μεταφορικών επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα για την επιβατηγό ναυτιλία, το κόστος της ανανέωσης του στόλου είναι εξαιρετικά υψηλό. (Σαμπράκος, 2001)

4.3 Διάρθρωση του κλάδου

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά παρουσιάζει χαρακτηριστικά που οδηγούν στην ύπαρξη ολιγοπωλίου. (Lekakou, Papandreou, Stergiopoulos, 2002) Συγκεκριμένα υπάρχει:

- Μικρός αριθμός πωλητών (ακτοπλοϊκές εταιρείες): Υπάρχουν υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης σε έναν μικρό αριθμό εταιρειών. Συνήθως, υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ των κύριων γραμμών, δηλαδή ένας αριθμός εταιρειών ειδικεύεται σε συγκεκριμένα δρομολόγια. Ένας μικρός αριθμός εταιρειών, συγκεκριμένα οι πέντε μεγαλύτερες του κλάδου (Minoan Lines, Blue Star Ferries, ANEK Lines, NEL Lines, Hellenic Seaways) δεσπόζουν στην ακτοπλοϊκή βιομηχανία καλύπτοντας τις ανάγκες μετακίνησης μεταξύ των νησιών.
- Μεγάλος αριθμός καταναλωτών: Στην ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός από καταναλωτές, όπως οι ανεξάρτητοι επιβάτες, οι επιχειρήσεις μεταφορών και τα τουριστικά γραφεία, με μια έντονα μεταβαλλόμενη εποχική ζήτηση, η οποία αυξάνεται με την πάροδο των χρόνων.

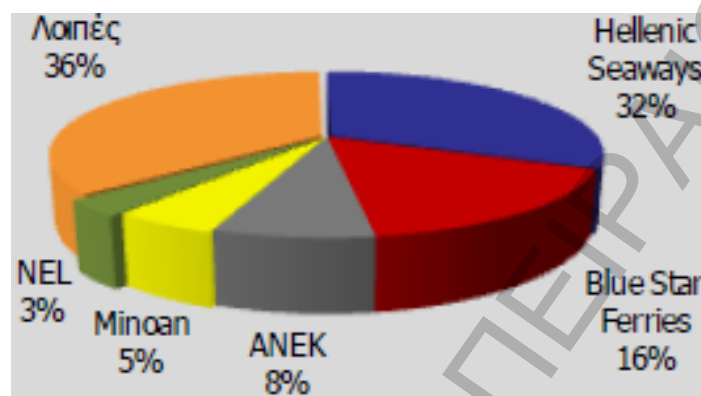
- Χαμηλό επίπεδο γνώσης και πληροφόρησης: Υπάρχει έλλειψη γνώσης από την πλευρά των καταναλωτών και ασυμμετρία πληροφοριών για λογαριασμό των εμπλεκόμενων φορέων (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές αρχές, κεντρική διοίκηση) με αντικρουόμενους στόχους. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στοχεύουν στη μεγιστοποίηση του κέρδους και τη διατήρηση του μεριδίου τους στην αγορά ενώ, οι καταναλωτές χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις για διάφορους λόγους όπως για αναψυχή, επαγγελματικούς, κοινωνικούς, κ.λπ.
- Διαφοροποιημένη υπηρεσία: Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρέχουν διαφοροποιημένες υπηρεσίες ώστε να μπορούν να είναι ανταγωνιστικές για να καταφέρουν να επιβιώσουν στον κλάδο. Πολλές ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών με τον Πειραιά εξυπηρετούνται με περισσότερες από μια εταιρείες και με περισσότερους τύπους πλοίων ώστε ο καταναλωτής/ επιβάτης να έχει περισσότερες επιλογές για τη μετακίνηση του. Οι επιλογές αυτές αφορούν το χρόνο του ταξιδιού, την ποιότητα των υπηρεσιών και το εξειδικευμένο προσωπικό. Στις συνθήκες μιας ολιγοπωλιακής αγοράς αποφεύγεται ο ανταγωνισμός στην τιμή και βασικό κριτήριο ανταγωνισμού αποτελούν οι διαφοροποιημένες υπηρεσίες. (Lekakou, 2007)

Από πλευράς ιδιοκτησιακού καθεστώτος, σήμερα οι εταιρείες της ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται:

- Στις μεγάλες επιχειρήσεις, οι μετοχές των οποίων είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο και οι οποίες ανήκουν σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους.
- Σε εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, καθώς η πλειονότητα των μετόχων προέρχονται από τη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή
- Τέλος, στις ολιγομετοχικές εταιρείες, στις οποίες η πλειονότητα των μετοχών ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες. (ICAP,2010).

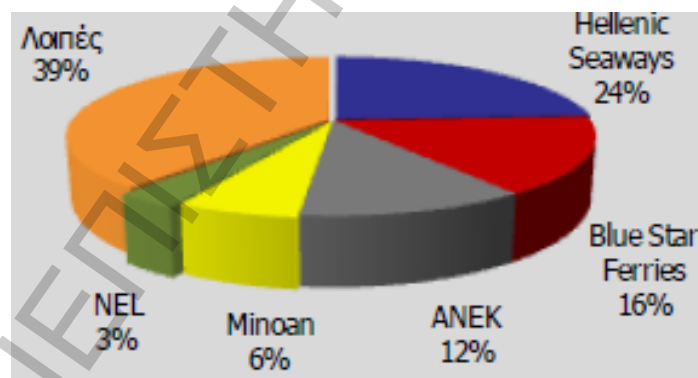
Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι παρόλο που ο κλάδος ελέγχεται από λίγες εταιρείες ωστόσο διαφαίνεται έντονα ανταγωνιστικός. Παρόλο που πολλές φορές το υψηλό ποσοστό συγκέντρωσης αναφέρεται ως έλλειψη ανταγωνιστικότητας ωστόσο για την ακτοπλοϊκή αγορά κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να υφίσταται καθώς η διακίνηση τόσο των επιβατών όσο και των οχημάτων πραγματοποιείται κυρίως από τρεις εταιρείες σε ποσοστό 50%. Παρακάτω παρατίθενται δυο διαγράμματα

(διαγράμματα 4.1 και 4.2) που απεικονίζουν την διακίνηση των επιβατών και των οχημάτων ανά εταιρεία.



Διάγραμμα 4.1: Διακίνηση επιβατών ανά εταιρεία

πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2009



Διάγραμμα 4.2: Διακίνηση οχημάτων ανά εταιρεία

πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2009

4.4 Οι κυριότερες επιχειρήσεις του κλάδου

Στο υποκεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται πληροφορίες για ορισμένες εκ των κυριότερων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας.

Σχετικά με τη νομική μορφή των εταιρειών, πέραν των επιχειρήσεων εκείνων που λειτουργούν ως Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες και Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης, αρκετές είναι οι Ναυτικές Εταιρείες οι οποίες λειτουργούν υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 βάσει του οποίου οι νόμιμα ιδρυθείσες σαν ναυτικές, ελληνικές εταιρείες, έχουν το δικαίωμα στην εκμετάλλευση και διαχείριση ελληνικών πλοίων.

Aegean Speed Lines

Η ακτοπλοϊκή εταιρεία Aegean Speed Lines δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το 2005. Η Aegean Speed Lines πραγματοποιεί δρομολόγια από το λιμάνι του Πειραιά προς τα νησιά των Κυκλάδων, Σέριφο, Σίφνο, Μήλο. Η εταιρεία χρησιμοποιεί τρία υπερσύγχρονα ταχύπλοα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, τα: SPEEDRUNNER II, SPEEDRUNNER III, SPEEDRUNNER IV τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις άνεσης, ποιότητας και ασφάλειας.

Τον Δεκέμβριο του 2009, η εταιρεία μόλις 5 έτη από την ίδρυσή της έλαβε την τιμητική διάκριση από τους Lloyd's List, χαρακτηριζόμενη ως «καλύτερη ακτοπλοϊκής εταιρείας της χρονιάς για την δέσμευση, την προσήλωση και την αφοσίωση στην παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας».

Alpha Ferries N.E

Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2001 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τη γραμμή Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Νάξος. Το επιβατηγό πλοίο που διαθέτει η εταιρεία είναι το Aqua Jewel.

Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε

Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1993 αρχικά υπό την επωνυμία Στρίντζη Γραμμές Γραφεία Ταξιδιών ΑΕ την οποία και άλλαξε στη σημερινή το 2000, χρονιά από την οποία ασχολείται με το σημερινό αντικείμενο εργασιών. Πρόκειται για θυγατρική της Blue Star Ναυτιλιακή ΑΕ. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών(Χ.Α.Α) και ανήκει στον όμιλο της Attica Group. Τα πλοία της εταιρείας είναι τα ακόλουθα και ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της είναι τα 11 έτη:

Blue Star Patmos, Blue Star Delos, Blue Star 1, Blue Star 2, Blue Star Paros, Blue Star Naxos, Blue Star Ithaki, Διαγόρας, Blue Horizon

και δραστηριοποιούνται στα ακόλουθα δρομολόγια:

Πειραιάς- Ηράκλειο

Πειραιάς-Σύρος-Τήνος- Μύκονος

Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ίος-Σαντορίνη

Πειραιάς-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη και Αμοργός (Κατάπολα και Αιγιάλη)-
Ηρακλεία-Σχοινούσα-Κουφονήσια-Δονούσα-Αστυπάλαια

Πειραιάς-Πάτμος-Λέρος-Κως-Ρόδος και Σύρος

Πειραιάς-Κάλυμνος-Κως-Ρόδος και Αστυπάλαια-Πάτμος-Λειψοί-Λέρος-Νίσυρος-
Τήλος-Σύμη-Καστελλόριζο

Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη

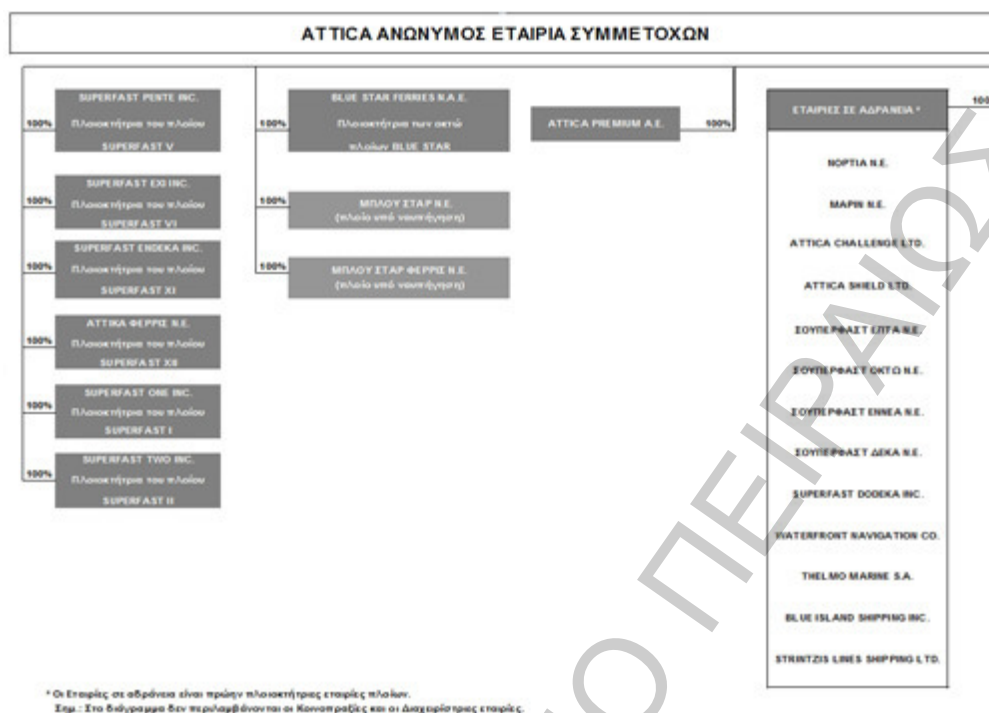
Η γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας εξυπηρετείται από την Superfast Ferries, μέλος του Ομίλου Attica, η οποία δραστηριοποιείται στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι. Επίσης, δραστηριοποιείται στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα σε συνεργασία με την ANEK Lines.

Το 2012 και για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά η εταιρεία έλαβε την τιμητική διάκριση στα ναυτιλιακά βραβεία της Lloyd's List, χαρακτηριζόμενη ως «Η καλύτερη εταιρεία της χρονιάς για την επιβατηγό ναυτιλία».

Στο σημείο αυτό θα γίνει μια σύντομη ανάλυση του Ομίλου Attica Group στον οποίο ανήκει η Blue Star Ferries καθώς και η Superfast Ferries η οποία αναλύεται παρακάτω. Η Attica Group είναι η μητρική εταιρεία των Superfast Ferries και Blue Star Ferries. Τα πλοία του Ομίλου είναι δρομολογημένα σε γραμμές στην Ελλάδα και το εξωτερικό, μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα και στις γραμμές του εσωτερικού τα πλοία του Ομίλου συνδέουν τον Πειραιά και την Ραφήνα με τις Κυκλάδες, και τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη.

Η μητρική εταιρεία Attica Group ιδρύθηκε το 1918 με την επωνυμία «Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος» και είχε έδρα τον Πειραιά, σήμερα η

εταιρική και διοικητική έδρα της εταιρείας είναι στη Βούλα, Αττικής. Η διάρθρωση του Ομίλου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 4.3: Διάρθρωση του Ομίλου Attica Group

πηγή: Ετήσιο Οικονομικό Δελτίο του Ομίλου Attica Group, 2011

C- Link Ferries NE

Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2002 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 και πρόκειται για θυγατρική της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου Α.Ε. Τα πλοία της εταιρείας είναι τα: Παναγία Θαλασσινή, Παναγία Τήνου, Παναγία Χοζοβιώτισσα και Παναγία Πάρου.

Hellenic Seaways ANE

Ιδρύθηκε το 1984 στον Πειραιά αρχικά υπό την επωνυμία Σέρρες Ελληνικά Ναυτιλιακά Επιχειρήσεις ΑΕ. Το 2001 η επωνυμία της άλλαξε σε Minoan Flying Dolphins ANE και στη συνέχεια σε Ελλάς Φλάινγκ Ντόλφινς ANE. Από το 2005 χρησιμοποιεί τη σημερινή της επωνυμία. Πρόκειται για πολυμετοχική εταιρεία και μέχρι το 1998 ασχολείτο με την πρακτόρευση πλοίων.

Στον όμιλο Hellenic Seaways A.N.E. πέραν της Μητρικής περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες ελέγχονται καθ' ολοκληρία (ποσοστό συμμετοχής 100 %) από τη Μητρική:

Πίνακας 4.1: Θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου Hellenic Seaways

Επωνυμία	Ποσοστό Συμμετοχής Μητρικής	Έδρα
Hellenic Seaways Cargo N.E.	100%	Ελλάδα
Hellenic Seaways Management S.A.	100%	Λιβερία
Trailer Shipping Company Ltd *	100%	Κύπρος
Easy Cruise Ltd 100%	100%	Λιβερία
Helcat Lines S.A.	100%	Νήσοι Marshall
Alpha Ferries Ltd**	100%	Λιβερία
Betta Ferries Ltd**	100%	Λιβερία
Vertino Shipping Company Limited **	100%	Κύπρος

* Εταιρείες σε εκκαθάριση

**Εταιρείες σε αδράνεια.

πηγή: Ετήσιο Οικονομικό Δελτίο του Ομίλου Hellenic Seaways, 2011

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, παρέχοντας υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Η μητρική Εταιρεία Hellenic Seaways A.N.E. δραστηριοποιείται στην ελληνική ακτοπλοΐα με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία, ενώ η θυγατρική Hellenic Seaways Cargo N.E. δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση ιδιόκτητων φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων τύπου Ro - Ro με ελληνική σημαία στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας. Η αλλοδαπή εταιρεία Trailer Shipping Company LTD συστήθηκε για την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία και μετά την πώληση των πλοίων αυτών είναι σήμερα σε διαδικασία εκκαθάρισης. Η αλλοδαπή Εταιρεία Hellenic Seaways Management S.A που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα βάσει του Α.Ν. 89/1967 ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων του Ομίλου, που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Η εταιρεία EasyCruise Ltd αποκτήθηκε στις 13 Ιουλίου 2009. Η εταιρεία Helcat Lines

S.A. ιδρύθηκε την 17η Αυγούστου 2009. Οι εταιρείες Alpha Ferries Ltd και Beta Ferries Ltd ιδρύθηκαν στις 10 Ιουνίου 2010.

Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το Φεβρουάριο του 1999. Πρόκειται για την μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, η οποία με τα 30 πλοία της εξυπηρετεί περισσότερα από 35 λιμάνια στις Κυκλάδες, το Β.Α. Αιγαίο, το Ν.Α Αιγαίο, την Κρήτη, τον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες. Από το έτος 2005, η εταιρεία ξεκίνησε μια νέα πορεία ανάπτυξης, μέσω της υλοποίησης ενός σημαντικού επενδυτικού σχεδίου ένταξης νέων πλοίων και αναδιάταξης του στόλου της.

Το 2005 προστέθηκαν στο στόλο της Hellenic Seaways πέντε νέα πλοία: το νεότευκτο HIGHSPEED 5 (ταχύπλοο πλοίο), το ταχύτερο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο στο Αιγαίο, με μέγιστη ταχύτητα 41 κόμβων και υπηρεσιακή 38 κόμβων, το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, τα FLYINGCAT 5 και FLYINGCAT 6 (Catamaran πλοία), τα οποία αντικατέστησαν έξι υδροπτέρυγα και το Hellenic Voyager (Ro-Ro) που εξυπηρετεί τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων.

Το 2007 η εταιρεία παρέλαβε 4 νέα πλοία: το νεότευκτο πλοίο Ε/Γ-Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο επίσης κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ και δύο πλοία τύπου Ro-Ro, τα Celtic Sun και Hellenic Master.

Ο συνολικός στόλος της εταιρείας σήμερα αποτελείται από 30 πλοία (14 συμβατικά και 16 ταχύπλοα) και ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της είναι τα 20 έτη. Συγκεκριμένα:

- Highspeed (Highspeed 4, Highspeed 5, Highspeed 6, Hellenic Wind)
- Flyingcat (Flyingcat 1, Flyingcat 3, Flyingcat 4, Flyingcat 5, Flyingcat 6)
- Συμβατικά πλοία (Νήσος Χίος, Νήσος Μύκονος, Αριάδνη, Νήσος Ρόδος, Εξπρές Σαντορίνη, Εξπρές Πήγασος, Εξπρές Σκιάθος, Ποσειδών Ελλάς, Άρτεμις, Απόλλων Ελλάς)
- Flying Dolphins
- Ro-Ro (Hellenic Trader, Hellenic Master)

Στα ναυτιλιακά βραβεία “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2007”, η Hellenic Seaways ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2007 για την Επιβατηγό Ναυτιλία» και στο νεότευκτο επιβατηγό - οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίο της εταιρείας

ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, απονεμήθηκε το βραβείο του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς 2007».

Superfast Ferries

Τα πλοία της Superfast Ferries δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στην Αδριατική Θάλασσα και ειδικότερα στις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Αγκόνα και Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι. Η Superfast Ferries είναι θυγατρική της Attica Group. Επιπλέον, ο όμιλος Attica Group συνεργάζεται και με την ANEK Lines για τα δρομολόγια τόσο στην Αδριατική όσο και στην Κρήτη που πραγματοποιούν τα πλοία της Superfast Ferries. Ο στόλος της Superfast Ferries αποτελείται από πέντε σύγχρονα πλοία και ο μέσος όρος των πλοίων της είναι τα 7 έτη. Τα Superfast I, Superfast II, Superfast VI, Superfast XI τα οποία δραστηριοποιούνται στην Αδριατική και το Superfast XII το οποίο δραστηριοποιείται στη γραμμή Πειραιάς- Ηράκλειο.

A.N.E.M A.E

Η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Μαστιχαρίου ιδρύθηκε το 1986 στην Κω. Κύριος μέτοχος είναι ο δήμος Ηρακλειδών. Εξυπηρετεί τη γραμμή Μαστιχάρι-Κάλυμνος. Η εταιρεία διαθέτει τρία πλοία, το Olympios Apollon, το Olympios Zeus και το Olympios Express.

A.N.E.Σ A.E

Η Α.Ν.Ε.Σ. είναι μια εταιρεία λαϊκής βάσης με 1300 περίπου μέτοχους που στην συντριπτική πλειοψηφία τους είναι μόνιμοι κάτοικοι της Σύμης και της Ρόδου. Ιδρύθηκε το 1979 με σκοπό να βγάλει το νησί από την απομόνωση και να τονώσει την εμπορευματική, επιβατική και τουριστική κίνηση, επιτρέποντας έτσι στους Συμιακούς να παραμένουν στο νησί και όχι να γίνονται θερινοί επισκέπτες. Καλύπτει την τακτική γραμμή Ρόδος-Σύμη καθώς και τις άγονες επιδοτούμενες γραμμές Ρόδος-Σύμη-Τήλος-Νίσυρος-Κως και Ρόδος-Καστελόριζο. Η εταιρεία διαθέτει τα ακόλουθα πλοία: το καταμαράν Σύμη II, το υδροπτέρυγο Αίγλη και τα επιβατικά πλοία Πρωτεύς και Αγ. Νεκτάριος Αίγινας.

Αγιορείτικες Γραμμές Ν.Ε

Ιδρύθηκε στην Ουρανούπολη το 2001 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79. Εξυπηρετεί την άγονη επιδοτούμενη γραμμή Ιερισσός-Άγιον Όρος. Στο δυναμικό του στόλου της ανήκουν τα ακόλουθα πλοία: Άξιον Εστί, Ευαγγελίστρια, Άγιος Αθανάσιος, Άγιος Παντελεήμων.

ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε

Η εταιρεία ΑΝΕΝΔΥΚ συστάθηκε το έτος 1983 με την συνένωση ναυτιλιακών εταιρειών που προσέφεραν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς στα παράλια της Νοτιοδυτικής Κρήτης. Σήμερα η ΑΝΕΝΔΥΚ εξυπηρετεί θαλάσσιες συγκοινωνίες στα έξι κύρια λιμάνια της Νοτιοδυτικής Κρήτης (Σφακιά, Λουτρό, Αγία Ρούμελη, Σούγια, Παλαιόχωρα, Ν. Γαύδος) που αφορούν σε αντίστοιχες κατοικημένες και τουριστικές περιοχές. Ο στόλος της ΑΝΕΝΔΥΚ αποτελείται από δυο F/B πλοία, το F/B Δασκαλογιάννης και το F/B Σαμαριά Ι.

Γραμμαί Επτανήσου Ν.Ε (Strintzis Ferries)

Η ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ Ν.Ε. ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2003, υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79, από μέλη της οικογένειας Στρίντζη. Εξυπηρετεί τις γραμμές Πάτρα-Κεφαλονιά-Ιθάκη και Κυλλήνη-Κεφαλονιά. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από δυο F/B πλοία, το F/B Επτάνησος και το F/B Κεφαλονιά.

Champion Jets Ν.Ε (πρώην Ιάσων Jets)

Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2003 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τη γραμμή Πειραιάς-Κυκλάδες. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από το Super Jet.

Ιόνιον Π. Ναυτιλιακή Εταιρεία

Ιδρύθηκε στην Κεφαλονιά το 2003 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τις γραμμές Κεφαλονιά-Ζάκυνθος και Κεφαλονιά-Ιθάκη-Αστακός. Στο δυναμικό της εταιρείας ανήκει το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Ιόνιον Πέλαγος.

Λασιθιωτική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Α.Ε (LANE)

Ιδρύθηκε το 1993 στον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου και πρόκειται για θυγατρική εταιρεία της ANEK Lines. Εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τη γραμμή Πειραιά-Μήλος-Σαντορίνη-Ηράκλειο-Σητεία-Κάσος-Κάρπαθος-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος και κατά τη θερινή περίοδο τις άγονες – επιδοτούμενες γραμμές Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Σάμος-Χίος-Λέσβος-Λήμνος-Αλεξανδρούπολη, Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Σάμος-Θεσσαλονίκη και Σητεία-Ρόδος-Σητεία. Στο δυναμικό του στόλου της βρίσκεται το πλοίο Βισσέντζος Κορνάρος.

Minoan Lines A.N.E

Ιδρύθηκε στο Ηράκλειο Κρήτης το 1972 και οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α. Ανήκει στον όμιλο Grimaldi και δραστηριοποιείται στις γραμμές της Κρήτης (Πειραιάς - Ηράκλειο) καθώς και στην Αδριατική (Πάτρα – Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκόνα - Τεργέστη). Στο στόλο της εταιρείας ανήκουν τα παρακάτω επτά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, με μέσο όρο ηλικίας τα 9 έτη: Cruise Olympia, Cruise Europa, Olympia Palace, Europa Palace, Knossos Palace, Festos Palace, Ikarus Palace.

Στην εταιρεία Minoan Lines A.N.E ανήκουν οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες:

Πίνακας 4.2: Θυγατρικές εταιρείες της Minoan Lines

Επωνυμία	Έδρα	Ποσοστό Συμμετοχής Μητρικής
Κρητική Φιλοξενία Α.Ε	Ηράκλειο Κρήτης	100%
Αθηνά Α.Β.Ε.Ε	Ηράκλειο Κρήτης	100%
Minoan Italia S.p.A	Παλέρμο Ιταλίας	100%
Mediterranean Ferries S.r.l	Γένοβα Ιταλίας	50%

πηγή: Ετήσιο Οικονομικό Δελτίο της Minoan Lines, 2011

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου Α.Ε (Α.Ν.Ε.Θ.)

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου ιδρύθηκε το έτος 1974 από Θάσιους κυρίως μετόχους. Η ίδρυσή της αποσκοπούσε στην καλύτερη εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιακών αναγκών του νησιού με τρόπο επαρκή και επ' ωφελεία των κατοίκων του νησιού. Σήμερα διαθέτει τέσσερα νεότευκτα πλοία που είναι τα Επιβατικά-Οχηματαγωγά ανοικτού τύπου ΘΑΣΟΣ Ι και ΘΑΣΟΣ ΙΙ, το Επιβατικό-Οχηματαγωγό ανοικτού τύπου ΘΑΣΟΣ VII και το Επιβατικό-Οχηματαγωγό κλειστού τύπου ΘΑΣΟΣ VI. Εξυπηρετεί τα δρομολόγια Κεραμωτή-Θάσος και Καβάλα-Πρίνος.

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Καλύμνου Α.Ε

Ιδρύθηκε στην Κάλυμνο το 1987 και κύριος μέτοχος είναι ο δήμος Καλύμνου. Εξυπηρετεί τις γραμμές Κάλυμνος-Μαστιχάρι και Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αγαθονήσι-Σάμος. Στο δυναμικό της εταιρείας ανήκουν δυο πλοία, τα Νήσος Κάλυμνος και Kalymnos Star.

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε (ANEK Lines)

Η μητρική εταιρεία ιδρύθηκε το 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES», με μετόχους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου και δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Έδρα της εταιρείας είναι η πόλη των Χανίων. Η εταιρεία από το 1998 είναι εισηγμένη στο Χ.Α.Α. Το Δεκέμβριο του 2008, στο πλαίσιο της ετήσιας απονομής των «5th Greek Shipping Awards» που διοργάνωσε η Lloyd's List, η ANEK βραβεύτηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία». Πραγματοποιεί δρομολόγια στις γραμμές της Κρήτης (Πειραιάς- Χανιά, Πειραιάς- Ηράκλειο), καθώς και στις Κυκλάδες (Μήλος, Σαντορίνη, Ανάφη) και στα Δωδεκάνησα (Ρόδος, Κάρπαθος, Χάλκη, Διαφάνι, Κάσος). Επιπλέον, σε συνεργασία με την Superfast Ferries πραγματοποιεί δρομολόγια στην Ιταλία (Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Ανκόνα και Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Βενετία). Στον Όμιλο εκτός από τη

μητρική εταιρεία περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες με τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής (πίνακας 4.3):

Πίνακας 4.3: Θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου ANEK Lines

Εταιρεία	Ποσοστό Ομίλου	Έδρα	Δραστηριότητα
Λασιθιωτική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΛΑΝΕ)	50,11%	Αγ. Νικόλαος Λασιθίου	Επιβατηγός Ναυτιλία
Αιγαίον Πέλαγος Θαλάσσιες Γραμμές Ν.Ε	100%	Ελ. Βενιζέλος Χανίων	Ναυτική Εταιρεία Ν.959/79
Εταιρεία Ανάπτυξης Επαρχίας Αποκορώνα Α.Ε	47,85%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού
Λευκά Όρη Α.Β.Ε.Ε	60,37%	Στύλος Χανίων	Παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας
ΑΝΕΚ Τουριστική- Ξενοδοχειακή- Συμμετοχών Ανώνυμη Εταιρεία	99,48%	Ελ. Βενιζέλος Χανίων	Τουρισμός- συμμετοχή σε άλλες εταιρείες- Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών
ΤΙ.ΣΙ.ΣΕΪΛΙΝΓΚ Ναυτική Εταιρεία	97,5%	Ελ. Βενιζέλος Χανίων	Ναυτική Εταιρεία Ν.959/79
ΑΝΕΚ Lines ITALIA srl	49%	Αncona Ιταλίας	Πρακτόρευση και αντιπροσώπευση ναυτιλιακών εταιρειών

πηγή: Ετήσιο Οικονομικό Δελτίο της ANEK Lines, 2011

Η ANEK Lines, παραμένει δυναμικά πρωτοπόρα στους θαλάσσιους δρόμους της Ελλάδας και της Αδριατικής, μεταφέροντας με αξιοπιστία επιβάτες και οχήματα, διαθέτοντας 12 σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία.

Ο σύγχρονος και υψηλών προδιαγραφών στόλος της ANEK Lines είναι πιστοποιημένος με τα Συστήματα Ποιότητας, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001: 2008 και το Σύστημα Διαχείρισης Υγιεινής και Ασφάλειας παρασκευαζόμενων και παρεχόμενων γευμάτων HACCP, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22000, διασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Το στόλο της εταιρείας απαρτίζουν 12 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 23 έτη:

- Highspeed (Olympic Champion, Hellenic Spirit)
- Ferry Boat (Έλυρος, Ελ. Βενιζέλος, Λευκά Όρη, Σοφοκλής Β., Κρήτη Ι, Κρήτη ΙΙ, Λατώ, Πρέβελης)
- Ro-Ro Pax (Coraggio, Forza)

Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου Α.Ε (NEL Lines)

Ιδρύθηκε στη Μυτιλήνη το 1972 και από το 2006 κατέχει το 100% των μετοχών της εταιρείας C-Link Ferries NE. Οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α. Ως όμιλος, δραστηριοποιείται στη γραμμή του Βορειοανατολικού Αιγαίου (Πειραιάς - Χίος- Μυτιλήνη - Λήμνος- Θεσσαλονίκη και Πειραιάς – Χίος - Μυτιλήνη), στις Κυκλάδες (Λαύριο – Σύρος – Πάρος - Νάξος, Λαύριο – Πάρος – Νάξος - Αμοργός, Λαύριο - Κύθνος και Πειραιάς – Πάρος - Νάξος), στη γραμμή Πειραιάς - Ρέθυμνο, ενώ εκτελεί και επιδοτούμενες άγονες γραμμές στις Ανατολικές και Δυτικές Κυκλάδες. Στον στόλο του ομίλου ανήκουν τα παρακάτω πλοία:

- Ταχύπλοα: Αίολος Κεντέρης, Αίολος Κεντέρης Ι, Αίολος Κεντέρης ΙΙ, Παναγιά Θαλασσινή, Παναγιά Πάρου
- Επιβατηγά- Οχηματαγωγά: Μυτιλήνη, Θεόφιλος, Ταξίαρχης, Κωνσταντίνος Γ., European Express, Aqua Hercules, Aqua Jewel, Olympus, Aqua Maria, Aqua Spirit
- Φορτηγά- Οχηματαγωγά: Μύκονος

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου Α.Ε ίδρυσε τις ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες:

α) Την ναυτιλιακή εταιρεία με την επωνυμία “ PANTHEON MARINE LTD”, (ημερομηνία ίδρυσης 04/01/2011) που είναι εγκατεστημένη στα νησιά MARSHALL. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας ανέρχεται σε 100%.

β) Την ναυτιλιακή εταιρεία 'INTERNEL LTD', (ημερομηνία ίδρυσης 21/01/2011) που είναι εγκατεστημένη στην Κύπρο. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας είναι 100%.

γ) Η εταιρεία 'SILVER FIN SHIPPING LTD' είναι ναυτιλιακή εταιρεία, έχει ιδρυθεί την 9.7.2008 και είναι εγκατεστημένη στην Μάλτα. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας είναι 100%.

δ) Η εταιρεία 'WAVES SHIPPING S.A' είναι ναυτιλιακή εταιρεία. Η απόκτησή της έγινε την 28.11.2008 και είναι εγκατεστημένη στον Παναμά. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας είναι 100%.

ε) Η εταιρεία 'RAINBOW MARITIME LTD' είναι ναυτιλιακή εταιρεία, έχει ιδρυθεί την 12.1.2010 και είναι εγκατεστημένη στην Μάλτα. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας είναι 100%.

στ) Η 'ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΝΕΛ' είναι εγκατεστημένη στο Δήμο Μυτιλήνης της Νήσου Λέσβου. Αντικείμενο της κοινοπραξίας είναι η από κοινού εκμετάλλευση συγκοινωνιακών γραμμών προκειμένου να διευκολύνονται οι πωλήσεις δια της υπάρξεως ενιαίου δικτύου πρακτόρων και δια της εκδόσεως ενιαίου εισιτηρίου. Το ποσοστό συμμετοχής (άμεσης και έμμεσης) της μητρικής εταιρείας είναι 100%.

ζ) Η εταιρεία 'ΣΙ ΛΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ ΝΕ' είναι ναυτική εταιρεία και είναι εγκατεστημένη στον Πειραιά. Το ποσοστό συμμετοχής της μητρικής εταιρείας είναι 100%. Η εταιρεία ιδρύθηκε την 1.7.2002.

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου Α.Ε (ZANTE Ferries)

Ιδρύθηκε στη Ζάκυνθο το 1991 και εξυπηρετεί τα δρομολόγια Κυλλήνη- Ζάκυνθος, Κυλλήνη- Κεφαλονιά και κατά τη θερινή περίοδο Πειραιάς- Κύθνος- Σέριφος- Σίφνος- Μήλος- Κίμωλος. Στο δυναμικό του στόλου της εταιρείας ανήκουν τα πλοία Αδαμάντιος Κοραής, Διονύσιος Σολωμός και Ανδρέας Κάλβος.

Πλόες Αιγαίου Ν.Ε

Ιδρύθηκε στη Σάμο το 2003 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79. Εξυπηρετεί τη επιδοτούμενη γραμμή Σάμος- Καρλόβασι- Άγιος Κύρυκος- Θύμαινα- Φούρνοι. Η εταιρεία έχει στη διάθεση της το πλοίο Σάμος Spirit.

Sea Jets Ναυτική Εταιρεία

Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2006 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79. Η εταιρεία έχει δρομολογήσει τρία καταμαράν το MEGAJET, το SUPERJET και το SEAJET 2 και εκτελεί τακτικά δρομολόγια από Πειραιά και Ραφήνα προς τις Κυκλάδες και την Κρήτη.

Feax Express Lines Ναυτική Εταιρεία

Ιδρύθηκε στην Κέρκυρα το 1994 αρχικά με την επωνυμία Άγιος Σπυρίδων Ναυτική Εταιρεία την οποία άλλαξε στη σημερινή της το 2003. Λειτουργεί υπό της διατάξεις του Νόμου 959/79 και εξυπηρετεί τη γραμμή Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα. Η εταιρεία έχει στη διάθεσή της το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Παντοκράτωρ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

Βιβλιογραφία 4^{ου} κεφαλαίου

- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Β' Έκδοση, εκδόσεις Τζέϊ και Τζέϊ, Ελλάς – Πειραιάς 2003
- Σαμπράκος Ε., «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2001
- Τράπεζα της Ελλάδος, Στατιστικά στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων, 2009
- ICAP, «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία», Κλαδική μελέτη, Αθήνα 2010
- Lekakou Maria, Papandreou Nicholas, Stergiopoulos George, «Setting Foundations For Coastal Shipping Policy: The Case of Greece», 2002
- Lekakou Maria B., «The eternal conundrum of Greek coastal shipping», 2007
- <http://www.aegeanspeedlines.gr>
- <http://www.ferries.gr>
- <http://www.bluestarferries.gr>
- <http://www.attica-group.com>
- <http://www.milostravel.gr/anaxoriseis/C%20LINK%20FERRIES.htm>
- <http://www.hellenicseaways.gr>
- <http://www.superfast.com>
- <http://www.anemferries.gr>
- <http://www.anes.gr>
- <http://www.agioreitikes-grammes.com/>

- <http://www.anendyk.gr>
- <http://www.strintziferries.gr>
- <http://www.lane-kithira.com/>
- <http://www.minoan.gr>
- <http://www.anethferries.gr/>
- <http://www.anekalymnou.gr/>
- <http://www.anek.gr/>
- <http://www.nel.gr>
- <http://www.zanteferries.gr/>
- <http://www.seajets.gr/>

Κεφάλαιο 5

Χρηματοοικονομική Ανάλυση των κυριότερων εταιρειών του κλάδου

5.1 Γενικά

Αντικειμενικός σκοπός της ανάλυσης λογιστικών καταστάσεων είναι η αποτύπωση της παρούσας οικονομικής κατάστασης μια εταιρείας. Η ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων μπορεί να γίνει με την χρησιμοποίηση διαφόρων δεικτών οι οποίοι μετρούν την ρευστότητα, την αποδοτικότητα, τη δανειακή επιβάρυνση μιας εταιρείας και ενημερώνουν τους stakeholders για την πορεία της. Στην παρούσα εργασία αναλύονται οι παρακάτω αριθμοδείκτες:

Χρηματοοικονομικοί δείκτες: Οι κατηγορίες αριθμοδεικτών οι οποίοι αναλύονται είναι:

1) Αριθμοδείκτες ρευστότητας, με τους οποίους προσδιορίζεται η βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση της εταιρείας και η ικανότητά της να ανταποκριθεί στις

βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Σε μια εταιρεία η ύπαρξη ρευστότητας έχει επίδραση στα κέρδη της, διότι αν τα κυκλοφοριακά της στοιχεία δεν μετατρέπονται εύκολα σε μετρητά ή αν δεν υπάρχουν επαρκή ρευστά διαθέσιμα, τότε η εταιρεία δεν θα είναι σε θέση να πληρώσει τις υποχρεώσεις της. Έτσι, η μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της εμπιστοσύνης των συναλλασσομένων με αυτή και πιθανώς την κήρυξή της σε κατάσταση πτώχευσης. Για τον παραπάνω λόγο οι περισσότερες εταιρείες φροντίζουν να διατηρούν πλεόνασμα κυκλοφοριακών στοιχείων ανάλογο προς τις τρέχουσες υποχρεώσεις τους, ώστε να μπορούν να τις εξοφλούν κανονικά. Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας είναι:

α) Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας. Ο αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας δείχνει το μέτρο ρευστότητας μιας οικονομικής μονάδας καθώς επίσης και το περιθώριο ασφαλείας που διατηρεί η διοίκησή της, προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει μια τυχόν ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή κεφαλαίων κίνησης. Επίσης, δείχνει την τρέχουσα ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στην πληρωμή των καθημερινών υποχρεώσεων της.

Υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Εάν η τιμή του δείκτη είναι μεγαλύτερη από τη μονάδα η αξία του κυκλοφορούντος ενεργητικού είναι μεγαλύτερη από τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και επομένως η εταιρεία έχει βραχυπρόθεσμη ρευστότητα. Όσο μεγαλύτερη από τη μονάδα είναι η τιμή του αριθμοδείκτη, τόσο μεγαλύτερο είναι το περιθώριο ασφαλείας για την ικανοποίηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Εάν η τιμή του δείκτη είναι μικρότερη από τη μονάδα τότε η εταιρεία ίσως δυσκολεύεται να καλύψει τις υποχρεώσεις της βραχυχρόνια.

β) Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας. Μια εταιρεία της οποίας το κυκλοφορούν ενεργητικό αποτελείται κυρίως από μετρητά και απαιτήσεις έχει μεγαλύτερη ρευστότητα σε σχέση με μια άλλη της οποίας το κυκλοφορούν ενεργητικό αποτελείται από αποθέματα. Ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας χρησιμοποιείται για να περιλάβει όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία μετατρέπονται εύκολα και γρήγορα σε

ρευστά και αγνοεί τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού τα οποία δεν μετατρέπονται εύκολα σε μετρητά.

Υπολογίζεται από τον τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό - Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

Εάν ο αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας είναι κοντά στη μονάδα θεωρείται ικανοποιητικός. Εάν ο αριθμοδείκτης είναι μικρότερος της μονάδας εκφράζει την ανεπάρκεια σε αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία για την κάλυψη των τρεχουσών υποχρεώσεων.

2) Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας, όπου μετράται η αποδοτικότητα της εταιρείας, η δυναμικότητα των κερδών της και η ικανότητα διοίκησης της. Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν τον βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας της εταιρείας σε δεδομένη χρονική στιγμή ή αλλιώς την ικανότητα της να πραγματοποιεί κέρδη. Οι κυριότεροι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας είναι οι εξής:

α) Αριθμοδείκτης μικτού περιθωρίου ή μικτού κέρδους. Ο αριθμοδείκτης αυτός εκφράζει τα συνολικά κέρδη που πραγματοποιεί μια εταιρεία ως ποσοστό των πωλήσεων της. Παράλληλα εκφράζει την ποσοστιαία συμβολή του μικτού αποτελέσματος στην κάλυψη των εξόδων διοίκησης, διάθεσης και λοιπών εξόδων μέχρι να προκύψει το καθαρό κέρδος της χρήσεως. Επίσης, αποτελεί μια πρώτη ένδειξη για την αποδοτικότητα μιας εταιρείας αφού ένα μικρό ποσοστό μικτού κέρδους δεν δημιουργεί περιθώρια για την κάλυψη των εξόδων και τη δημιουργία καθαρού κέρδους. Ένας υψηλός αριθμοδείκτης μικτού κέρδους δείχνει την ικανότητα της διοίκησης μιας επιχείρησης να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πωλεί σε υψηλές τιμές. Αντίθετα, ένας χαμηλός αριθμοδείκτης μικτού κέρδους δείχνει μία όχι καλή πολιτική της διοίκησης στον τομέα αγορών και πωλήσεων. Αυτό οδηγεί σε στασιμότητα των πωλήσεων με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιούνται αγορές σε μεγάλες ποσότητες, οι οποίες θα μπορούσαν να επιτευχθούν με χαμηλές τιμές.

Υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Μικτού} = \frac{\text{Συνολικά Κέρδη}}{\text{Μικτού}} \times 100$$

Κέρδους

Συνολικές Πωλήσεις

β)Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου ή καθαρού κέρδους. Ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει μια εταιρεία από τις πωλήσεις της, δηλαδή δείχνει το κέρδος από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Με άλλα λόγια ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό κέρδους, που μένει στην εταιρεία μετά την αφαίρεση από τις καθαρές πωλήσεις του κόστους πωληθέντων και των λοιπών εξόδων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης καθαρού κέρδους, τόσο πιο επικερδής είναι η εταιρεία.

Υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Συνολικές Πωλήσεις}} \times 100$$

γ)Αριθμοδείκτης συνολικής αποδοτικότητας. Ο αριθμοδείκτης συνολικής αποδοτικότητας μετρά την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης, καθώς και των επιμέρους τμημάτων αυτής και αποτελεί ένα είδος αξιολόγησης και ελέγχου της διοίκησής της. Ο αριθμοδείκτης αυτός ενδιαφέρει άμεσα α) τη διοίκηση της εταιρείας, αφού εκφράζει την αποτελεσματικότητα και την επιτυχία των αποφάσεων της, β) τους μετόχους, καθώς η πραγματοποίηση κερδών συνεπάγεται αύξηση του πλούτου της αλλά και γ) τους πιστωτές γιατί είναι το μέτρο απόφασης χορήγησης πιστώσεων. Ο υπολογισμός του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας του ενεργητικού της εταιρείας επιτρέπει συγκρίνουμε την αποδοτικότητα της εταιρείας με την αποδοτικότητα άλλων μορφών επενδύσεων, καθώς και με την αποδοτικότητα άλλων εταιρειών του ίδιου περιόδου βαθμού κινδύνου. Συγκεκριμένα δείχνει:

- Την ικανότητα της εταιρείας να πραγματοποιεί κέρδη
- Εάν τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας είναι αποδοτικά
- Βελτιώνεται με την αύξηση του περιθωρίου κέρδους και με τη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ταχύτητα.

Υπολογίζεται με τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Συνολικής Αποδοτικότητας} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Συνολικές Αποδοτικότητας}} = \dots\dots\dots$$

Σύνολο Ενεργητικού

δ) Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων. Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο επιτεύχθηκε ο στόχος πραγματοποίησης ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος την χρήση κεφαλαίων του μετόχου. Μετρά δηλαδή την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Με άλλα λόγια, ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τα καθαρά κέρδη της και δείχνει πόσες χρηματικές μονάδες κερδίζει η επιχείρηση για κάθε χρηματική μονάδα που οι ιδιοκτήτες της έχουν θέσει στη διάθεσή της. Ένας υψηλός αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων αποτελεί ένδειξη ότι η επιχείρηση ευημερεί και αυτό ανάλογα μπορεί να οφείλεται στην επιτυχημένη διοίκησή της, στην εύστοχη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων της κλπ. Τέλος ένας χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της (ανεπαρκής διοίκηση, χαμηλή παραγωγικότητα, υπερεπένδυση κεφαλαίων τα οποία δεν απασχολούνται πλήρως παραγωγικά, δυσμενείς οικονομικές συνθήκες κλπ).

Υπολογίζεται από τον τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{Ιδίων Κεφαλαίων} \times \text{Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων}}$$

3) Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης ή Χρέους ή Μόχλευσης. Αυτή η ομάδα αριθμοδεικτών είναι περισσότερο ενδεικτική για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα μιας εταιρείας, αφού εξετάζει την ορθότητα της χρήσης και των επιλογών των κεφαλαίων που κάνει μια εταιρεία. Η μόχλευση είναι η χρησιμοποίηση δανειακών κεφαλαίων με σκοπό την αύξηση της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων. Είναι γενικά παραδεκτό ότι η χρησιμοποίηση δανειακών κεφαλαίων αυξάνει την αναμενόμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων μιας εταιρείας. Οι δείκτες χρέους δείχνουν τον τρόπο τον οποίο μια εταιρεία χρηματοδοτεί τις συνολικές της επενδύσεις (δηλαδή το ενεργητικό της). Ειδικότερα, οι δείκτες αυτοί απεικονίζουν, πρώτον, την έκταση στην οποία μια εταιρεία χρηματοδοτεί τις επενδύσεις της με δανειακά κεφάλαια και, δεύτερον, την πιθανότητα να αθετήσει τις δανειακές της υποχρεώσεις. Οι κυριότεροι αριθμοδείκτες σε αυτή την κατηγορία είναι:

α) Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακή Διάρθρωση. Ο αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης είναι αποτελεσματικός όταν κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει διευκόλυνση στην εξωτερική χρηματοδότηση και πως το μεγαλύτερο μέρος των κερδών παραμένει στους κοινούς μετόχους. Αντίθετα ένας υψηλός δείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης παρουσιάζει πιθανότητα δυσκολιών στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές αναμένουν τους κοινούς μετόχους να χρηματοδοτήσουν πρώτοι.

Υπολογίζεται από τον τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Κεφαλαιακής Διάρθρωσης} = \frac{\text{Πάγιο Ενεργητικό}}{\text{Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

β) Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης. Ο αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης χρησιμοποιείται για να διαπιστωθεί εάν υπάρχει ή όχι υπερδανεισμός σε μία εταιρεία και εκφράζει τη σχέση μεταξύ των δανειακών κεφαλαίων προς το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων. Επιπλέον ο δείκτης αυτός δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η εταιρεία στους δανειστές της. Ένας δείκτης μικρότερος της μονάδας μας φανερώνει ότι οι φορείς της εταιρείας συμμετέχουν σ' αυτή με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Όσο μικρότερη είναι αυτή η σχέση τόσο μικρότερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές της εταιρείας. Αντίθετα ένας δείκτης μεγαλύτερος της μονάδας δείχνει πως υπάρχει υψηλή εξασφάλιση από τους πιστωτές της εταιρείας.

Υπολογίζεται από τον τύπο:

$$\text{Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ξένα Κεφάλαια}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$$

Στη συγκεκριμένη ενότητα θα γίνει χρηματοοικονομική ανάλυση των εισηγμένων εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α) του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας- ακτοπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα, οι εταιρείες που αναλύονται είναι οι: Attica Group (Blue Star Ferries και Superfast Ferries), Minoan Lines, ANEK Lines, NEL Lines καθώς και η μη εισηγμένη αλλά μεγάλης οικονομικής σημασίας εταιρεία Hellenic Seaways.

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η ακτοπλοΐα επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κρίση, γεγονός το οποίο αποτυπώνεται τόσο από τη μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής ζήτησης, όσο και από τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών του κλάδου. Οι ζημίες των κυριότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών για τη χρήση του 2010 ξεπέρασαν τα 250 εκατ. €, σύμφωνα με τα επίσημα οικονομικά στοιχεία των κυριότερων εταιρειών του κλάδου. Το 2011, η μείωση της κίνησης σε συνδυασμό με τη μεγάλη αύξηση των τιμών των καυσίμων δημιούργησαν μια ιδιαίτερα κρίσιμη κατάσταση στον κλάδο.

5.2 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «ANEK Lines»

Η διοίκηση του Ομίλου ANEK Lines στην προσπάθεια της να καταφέρει να ανταπεξέλθει από αυτή τη δυσμενή οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η χώρα και να επιβιώσει στον κλάδο της ναυτιλίας προχώρησε σε ορισμένες στρατηγικές κινήσεις κατά τη διάρκεια του 2011. Έτσι, προκειμένου ο Όμιλος να βελτιώσει τα οικονομικά της αποτελέσματα και να εξοικονομήσει πόρους είτε μέσω της εισροής χρημάτων, είτε μέσω της μείωσης του λειτουργικού κόστους προχώρησε σε έκτακτες ναυλώσεις πλοίων, αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου, πώληση του πλοίου «Λίσσος» το οποίο δραστηριοποιούνταν στη γραμμή του Βορειοανατολικού Αιγαίου, σύσταση κοινοπραξίας με τον Όμιλο Attica Group για τις γραμμές του Ηρακλείου και την Ανκόνας. Όμως, παρά τις προσπάθειες αυτές η μειωμένη κίνηση και η αύξηση των καυσίμων έχουν δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα ρευστότητας.

Συνολικά για το 2011, σε όλες τις γραμμές ο Όμιλος ANEK διακίνησε:

Πίνακας 5.1: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «ANEK Lines»

	2010	2011	%
Επιβάτες	2.700.000	2.400.000	-20%
Ι.Χ Οχήματα	447.000	380.000	-15%
Φορτηγά	255.000	193.000	-25%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση του Ομίλου.

Πίνακας 5.2: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «ANEK Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	263.100.000€	243.600.000€
Μικτά Κέρδη	22.400.000€	36.700.000€
EBITDA	(11.400.000€)	12.300.000€
Καθαρά Αποτελέσματα	(89.700.000€)	(22.900.000€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	235.500.000€	227.200.000€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	98.000.000€	137.700.000€

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

Η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων στη χρήση του 2011 οφείλεται όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στις έκτακτες ναυλώσεις πλοίων και στη μείωση του κόστους λόγω οικονομιών κλίμακας που επιτεύχθηκαν από τη λειτουργία της κοινοπραξίας.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση του Ομίλου ANEK Lines:

- **Κύκλος εργασιών:** Ο κύκλος εργασιών για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθε στα 243,6εκατομ. € παρουσιάζοντας μείωση 7,4% σε σχέση με το 2010. Συγκεκριμένα, τα έσοδα από τις γραμμές του εσωτερικού διαμορφώθηκαν σε 122,1εκατομ. €, τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 110,6εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 11,2εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 198χιλ. €, παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το οικονομικό έτος 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 137,1εκατομ. €, τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 123,5εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 13,4εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 198χιλ. €. Τα έσοδα από τις γραμμές του εξωτερικού διαμορφώθηκαν σε 116,2εκατομ. € τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 104,6εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 11,4εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 194χιλ. €, παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 121,0εκατομ. € και τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 106,3εκατομ.

€, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 14,5εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 174χιλ. €. Τέλος, τα έσοδα από τις λοιπές δραστηριότητες του Ομίλου ανήλθαν σε 5,3εκατομ. € έναντι 4,9εκατομ. €.

- Μικτά κέρδη: Τα μικτά κέρδη για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθαν στα 36,7εκατομ. € παρουσιάζοντας αύξηση 6% σε σχέση με τη χρήση του 2010. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αύξηση του μικτού κέρδους παρά την μείωση του κύκλου εργασιών και την αύξηση των τιμών των καυσίμων. Η αύξηση αυτή οφείλεται στη μείωση του λειτουργικού κόστους καθώς ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε με δύο πλοία λιγότερα λόγω της κοινοπραξίας με τον Όμιλο Attica Group για τις γραμμές του Ηρακλείου και της Ανκόνας. Επίσης, στη μείωση του κόστους συνέβαλε και η πώληση του Επιβατηγού/Οχηματαγωγού πλοίου «Λίσσος», το οποίο δεν δρομολογήθηκε κατά το 2011.
- EBITDA: Ο Όμιλος για το 2011 παρουσίασε κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων 12,3εκατομ. € έναντι ζημιών 11,4εκατομ. € για το 2010. Η βελτίωση του EBITDA οφείλεται στην αύξηση των μικτών κερδών αλλά και στη μείωση των εξόδων διοίκησης και διάθεσης τα οποία για το έτος 2011 διαμορφώθηκαν στα 33,7εκατομ. € έναντι 37,4εκατομ.€ για το 2010.
- Καθαρά Αποτελέσματα: Τα καθαρά κέρδη του Ομίλου για το οικονομικό έτος 2011 διαμορφώθηκαν σε ζημίες 22,9εκατομ. € έναντι ζημιών 89,7εκατομ. € για το 2010.
- Μετοχικό Κεφάλαιο: Μετά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που ολοκληρώθηκε το 2011 το μετοχικό κεφάλαιο της Μητρικής Εταιρείας ανέρχεται σε 56.596.497,60€ διαιρούμενο σε 185.373.016 κοινές και 3.281.876 προνομιούχες μετοχές ονομαστικής αξίας 0,30€ η κάθε μια.
- Μακροπρόθεσμες και Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις: Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις το 2011 ανήλθαν σε 235,5εκατομ. € έναντι 227,2εκατομ. € για το 2010. Η μεταβολή οφείλεται στη μεταφορά βραχυπρόθεσμων πληρωτέων δόσεων του κοινοπρακτικού δανείου της Μητρικής σε μεταγενέστερο χρόνο. Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν σε 98,0εκατομ. € παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οι οποίες ανέρχονταν σε 137,7εκατομ. € λόγω αποπληρωμής βραχυπρόθεσμων δανείων.

5.2.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «ANEK Lines»

5.2.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Πίνακας 5.3: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας

	2010	2011
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	89.207.000€	69.633.000€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	137.715.000€	97.963.000€
Αποθέματα	9.333.000€	7.869.000€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	0,65	0,71
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	0,58	0,63

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,71 έναντι 0,65 το 2010. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,63 έναντι 0,58 το 2010. Οι δείκτες ρευστότητας μετρούν την ικανότητα της εταιρείας να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Όσο υψηλότερη είναι η αξία των δεικτών τόσο μεγαλύτερο το περιθώριο της ασφάλειας που η εταιρεία κατέχει για να καλύψει τα βραχυπρόθεσμα χρέη. Οι δείκτες ρευστότητας βρίσκονται κάτω από τη μονάδα και μας δείχνουν ότι ο Όμιλος δεν είναι σε καλή οικονομική θέση και ότι δεν θα μπορεί να ανταπεξέλθει μακροχρόνια στις υποχρεώσεις του, δε σημαίνει βέβαια ότι θα χρεοκοπήσει. Οι δείκτες ρευστότητας είναι σαφώς βελτιωμένοι σε σχέση με το 2010.

5.2.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητα

Πίνακας 5.4: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητα

	2010	2011
Μικτά Κέρδη	22.356.000€	36.713.000€
Καθαρά Κέρδη	(88.872.000€)	(23.027.000€)
Κύκλος Εργασιών	263.125.000€	243.595.000€
Σύνολο Ενεργητικού	479.066.000€	440.580.000€
Ίδια Κεφάλαια	114.167.000€	107.074.000€
Μικτό Περιθώριο Κέδρους	0,08	0,15
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,33	-0,09
Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού	-0,18	-0,05
Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων	-0,77	-0,21

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

- Περιθώριο Μικτού Κέρδους (Μικτά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε 15% έναντι 8% της προηγούμενης χρήσης. Το περιθώριο κέρδους μπορεί να βελτιωθεί είτε με την αύξηση των πωλήσεων, είτε με τη μείωση του κόστους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η βελτίωση οφείλεται στη μείωση του λειτουργικού κόστους.

- Περιθώριο Καθαρού Κέρδους (Καθαρά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,09 έναντι -0,33 της χρήσης του 2010. Ο δείκτης αυτός δείχνει ότι ο Όμιλος παρουσιάζει ζημία σε σχέση με τις πωλήσεις. Συγκρίνοντας τις τιμές του αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους με αυτές του μικτού κέρδους, παρατηρούμε ότι ο Όμιλος, έχει μεγαλύτερο μικτό κέρδος, από ότι καθαρό, κάτι το οποίο σημαίνει ότι έχει υψηλότερα λειτουργικά έξοδα.

- Αποδοτικότητα Ενεργητικού (Καθαρά Κέρδη/ Σύνολο Ενεργητικού)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,05. Ο δείκτης αυτός για τον Όμιλο ANEK Lines δείχνει ότι έχει χαμηλή απόδοση ενεργητικού, δηλαδή δεν αποδίδει καλά το ενεργητικό του Ομίλου.

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (Καθαρά Κέρδη/ Ίδια Κεφάλαια)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για τον Όμιλο τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,21 γεγονός το οποίο δείχνει ότι δεν έχει ιδιαίτερη αποδοτικότητα. Ο χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της.

5.2.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Πίνακας 5.5: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης

	2010	2011
Ίδια Κεφάλαια	114.167.000€	107.074.000€
Ξένα κεφάλαια	364.899.000€	333.506.000€
Πάγιο Ενεργητικό	389.859.000€	370.947.000€
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	227.184.000€	235.543.000€
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	1,72	1,57
Δανειακή Επιβάρυνση	3,20	3,11

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

- Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης (Ξένα Κεφάλαια/ Ίδια Κεφάλαια)
 Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης διαμορφώθηκε σε 3,11 το 2011 έναντι 3,20 το 2010. Ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει το βαθμό εξάρτησης από τα ξένα κεφάλαια (υποχρεώσεις). Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 3,11 σχετικά στα ίδια επίπεδα με τη χρήση του 2010. Ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι οι πιστωτές του Ομίλου συμμετέχουν σε αυτόν με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι κοινοί μέτοχοι του Ομίλου. Κατά συνέπεια, ο Όμιλος παρουσιάζει υψηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια.
- Κεφαλαιακή Διάρθρωση (Πάγιο Ενεργητικό/ Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Η κεφαλαιακή διάρθρωση για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 1,57 έναντι 1,72 της προηγούμενης χρήσης. Πρόκειται για έναν σχετικά υψηλό δείκτη. Ο Όμιλος παρουσιάζει δυσκολίες στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές φαίνεται να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία των όποιων κερδών/ ζημιών προκύπτουν για τον Όμιλο.

Όλα τα παραπάνω αφορούν τον Όμιλο ANEK Lines. Σε επίπεδο Εταιρείας τώρα, ο κύκλος εργασιών για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθε στα 202,6εκατομ. € παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το 2010 οποίο ανερχόταν στα 232,1εκατομ. €. Συγκεκριμένα, τα έσοδα από τις γραμμές του εσωτερικού διαμορφώθηκαν σε 86,4εκατομ. €, τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 75,2εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 11,1εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 171χιλ. €, παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το οικονομικό έτος 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 111,1εκατομ. €, τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 97,8εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 13,1εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 160χιλ. €. Τα έσοδα από τις γραμμές του εξωτερικού διαμορφώθηκαν σε 116,2εκατομ. € τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 104,6εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 11,4εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 194χιλ. €, παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το 2010 τα οποία ανέρχονταν στα 121,0εκατομ. € και τα οποία αναλύονται σε έσοδα από ναύλους 106,3εκατομ. €, σε έσοδα επί των πωλήσεων επί των πλοίων 14,5εκατομ. € και σε λοιπά έσοδα 174χιλ. €.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται σύντομα η οικονομική κατάσταση της Εταιρείας.

Πίνακας 5.6 Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «ANEK Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	232.147.000€	202.624.000€
Μικτά Κέρδη	15.000.000€	32.000.000€
EBITDA	(27.980.000€)	2.000.000€
Καθαρά Αποτελέσματα	(90.878.000€)	(21.911.000€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	223.900.000€	231.800.000€
Βραχυπρόθεσμες	121.800.000€	86.400.000€

Υποχρεώσεις		
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	0,60	0,68
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	0,54	0,60
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	0,06	0,15
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,39	-0,10
Αποδοτικότητα Ενεργητικού	-0,20	-0,05
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	-0,87	-0,22
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	1,53	1,67
Δανειακή Επιβάρυνση	3,26	3,34

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο ANEK Lines

Όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα και σε επίπεδο Εταιρείας τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα δεν διαφέρουν από εκείνα του Ομίλου.

Συνοψίζοντας, τόσο ο Όμιλος όσο και η Εταιρεία βρίσκονται σε δυσμενή θέση αφού για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά εμφανίζουν αρνητικά καθαρά αποτελέσματα. Τα θετικά αποτελέσματα EBITDA που παρουσίασε ο Όμιλος και η Εταιρεία δεν κατάφεραν να αντισταθμίσουν τα καθαρά αποτελέσματα. Η χειροτέρευση αυτών των αποτελεσμάτων οφείλεται σε μια σειρά από παράγοντες όπως η πτώση της ζήτησης και η συμπίεση των τιμών των εισιτηρίων. Όσον αφορά τις δανειακές υποχρεώσεις του Ομίλου, αυτές μειώθηκαν ελαφρώς σε σχέση με το 2010 λόγω της κεφαλαιοποίησης χρέους του Ομίλου από την Τράπεζα Πειραιώς. Όμως, ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης εξακολουθεί να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα παρά τις προσπάθειες του Ομίλου για αναδιάρθρωση των δανείων. Τέλος, σημαντική στρατηγική κίνηση του Ομίλου για να ανταπεξέλθει στο σύγχρονο μεταβαλλόμενο περιβάλλον αποτελεί η συνεργασία με τον Όμιλο Attica Group στις γραμμές Πειραιάς- Ηράκλειο και Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Ανκόνα, με σκοπό τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την προσπάθεια επιβίωσης στον κλάδο.

5.3 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Attica Group»

Στον Όμιλο Attica Group, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο υποκεφάλαιο, ανήκουν οι εταιρείες Blue Star Ferries και Superfast Ferries. Ο Όμιλος Attica δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πειραιάς-Κυκλάδες, Πειραιάς- Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Ηράκλειο και Πειραιάς – Χανιά. Βάσει των στοιχείων του Ομίλου στη χρήση 2011 εκτελέστηκαν 28% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με τη χρήση 2010 που οφείλεται κυρίως στη πώληση του Superferry II. Επίσης, ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές της Αδριατικής, ειδικότερα στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα – Μπάρι με ενδιάμεση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας.

Ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του έτους 2011 με δεκατέσσερα ιδιόκτητα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία εκ των οποίων τα τέσσερα δραστηριοποιήθηκαν στην Αδριατική θάλασσα και τα δέκα στην ελληνική ακτοπλοΐα. Όπως όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έτσι και ο Όμιλος Attica Group στην προσπάθεια του να καταφέρει να επιβιώσει στον κλάδο προέβη σε ορισμένες στρατηγικές κινήσεις. Έτσι, προκειμένου ο Όμιλος να βελτιώσει τα οικονομικά της αποτελέσματα και να εξοικονομήσει πόρους είτε μέσω της εισροής χρημάτων, είτε μέσω της μείωσης του λειτουργικού κόστους προχώρησε στην πώληση του Superferry II στις αρχές Μαρτίου 2011 που δραστηριοποιούνταν στην ελληνική ακτοπλοΐα, στην δρομολόγηση στις γραμμές των Κυκλάδων στις 14.11.2011 του νεότευκτου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Blue Star Delos, στην πώληση του πλοίου Superfast V το οποίο δραστηριοποιήθηκε τους δύο πρώτους μήνες του 2010 στην Αδριατική, στη μείωση των δρομολογίων των πλοίων σε ποσοστό 6,9% στην αγορά της Αδριατικής θάλασσας και σε ποσοστό 28% στις γραμμές του εσωτερικού και τέλος τη σύσταση κοινοπραξίας με την ANEK Lines για την από κοινού εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές Πειραιά – Ηράκλειο και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκόνα με σκοπό τη μείωση του λειτουργικού κόστους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ομίλου για το 2011, στις γραμμές της Αδριατικής διακινήθηκαν:

Πίνακας 5.7: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Attica Group»

	2010	2011	%
Επιβάτες	593.994	550.985	-8%

Ι.Χ Οχήματα	135.019	128.788	-5%
Φορτηγά	116.932	113.191	-4%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

Σε σύγκριση με τη χρήση 2010, εκτελέστηκαν 6,9% λιγότερα δρομολόγια και το μεταφορικό έργο μειώθηκε κατά 7,2% στους επιβάτες, 4,6% στα Ι.Χ. οχήματα και 3,2% στα φορτηγά οχήματα.

Στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας ο Όμιλος διακίνησε συνολικά:

Πίνακας 5.8: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου στην ελληνική ακτοπλοΐα

	2010	2011	%
Επιβάτες	3.863.827	2.988.538	-22,7%
Ι.Χ Οχήματα	533.096	369.442	-30,7%
Φορτηγά	150.645	130.145	-13,6%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση του Ομίλου.

Πίνακας 5.9: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Attica Group»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	271.521.000€	246.790.000€
Μικτά Κέρδη	23.924.000€	10.094.000€
EBITDA	(29.476.000€)	(36.195.000€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(49.326.000€)	(86.503.000€)
Μακροπρόθεσμες	299.008.000€	3.248.000€

Υποχρεώσεις		
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	86.284.000€	385.368.000€

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση του Ομίλου Attica Group:

- Κύκλος εργασιών: Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου, στη χρήση 2011 ανήλθε σε 246,79εκατομ. € έναντι κύκλου εργασιών 271,52εκατομ. € στη χρήση 2010. Αναλυτικότερα για τη χρήση 2011, ο κύκλος εργασιών προέρχεται από τις γραμμές του εσωτερικού σε ποσοστό 56,5% και από την Αδριατική σε ποσοστό 43,5% ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά στη χρήση 2010 ήταν για τις γραμμές του εσωτερικού 59,1% και για την Αδριατική 40,9%. Στην ελληνική αγορά ο κύκλος εργασιών του Ομίλου στη χρήση 2011 ανήλθε σε 139,30εκατομ. € έναντι 160,45εκατομ. € στη χρήση 2010, σημειώνοντας μείωση σε ποσοστό 13,2% ενώ τα δρομολόγια των πλοίων μειώθηκαν σε 28% έναντι της χρήσης 2010. Στον προαναφερόμενο κύκλο εργασιών συμπεριλαμβάνονται αποζημιώσεις για εκτέλεση δρομολογίων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας του αρμόδιου Υπουργείου συνολικού ύψους 10,04εκατομ. € έναντι 10,80εκατομ. € στη χρήση 2010. Στην Αδριατική, ο κύκλος εργασιών του Ομίλου στη χρήση 2011 ανήλθε σε 107,49εκατομ. € έναντι 111,0εκατομ. € στη χρήση 2010, σημειώνοντας μείωση σε ποσοστό 3,2% ενώ τα δρομολόγια των πλοίων μειώθηκαν κατά 6,9% έναντι της χρήσης 2010.
- Μικτά κέρδη: Τα μικτά κέρδη για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθαν στα 10,09εκατομ. € παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με τη χρήση του 2010. Η μείωση του μικτού κέρδους είναι αναμενόμενη λόγω της συρρίκνωσης του κύκλου εργασιών τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές της Αδριατικής.
- EBITDA: Τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων μειώθηκαν σε 127,26εκατομ. € έναντι 143,75εκατομ. € στη χρήση 2010 χωρίς όμως η μείωση αυτή να μπορέσει να αντισταθμίσει πλήρως τη μείωση του κύκλου εργασιών λόγω κυρίως της μεγάλης αύξησης στις τιμές των καυσίμων. Ως αποτέλεσμα των προαναφερόμενων τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) στην ελληνική

ακτοπλοΐα μειώθηκαν σε 1,50εκατομ. € από 2,14εκατομ. € στη χρήση 2010. Στις γραμμές της Αδριατικής τώρα, παρά τη μείωση των δρομολογίων των πλοίων τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων αυξήθηκαν σε 109,12εκατομ. € έναντι 103,83εκατομ. € λόγω κυρίως της μεγάλης αύξησης στις τιμές των καυσίμων με αποτέλεσμα οι ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) στην Αδριατική να ανέλθουν σε 6,97εκατομ. € έναντι ζημιών 0,66εκατομ. € στη χρήση 2010. Στο σύνολο του Ομίλου οι ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων ανήλθαν σε 36,19εκατομ. € έναντι ζημιών 29,47εκατομ. € της προηγούμενης χρήσης.

- Καθαρά Αποτελέσματα: Τα καθαρά κέρδη του Ομίλου για το οικονομικό έτος 2011 διαμορφώθηκαν σε ζημίες 86,50εκατομ. €, περιλαμβανομένης της ζημίας που προέκυψε από την απομείωση των στοιχείων του ενεργητικού (πλοίων) ύψους 20,66εκατομ. € έναντι ζημιών 49,32εκατομ. € για το 2010.
- Μετοχικό Κεφάλαιο: Το μετοχικό κεφάλαιο του Ομίλου για τη χρήση του 2011 ανέρχεται σε 57.498.096 € διαιρούμενο σε 191.660.320 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 0,30€ η κάθε μία.
- Μακροπρόθεσμες και Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις: Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις το 2011 ανήλθαν σε 3,24εκατομ. € έναντι 299,00εκατομ. € για το 2010. Η μεταβολή οφείλεται στο ότι με τη λήξη της χρήσης του 2011 ο όμιλος είχε αρνητικό κεφάλαιο κίνησης καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ήταν μεγαλύτερες από τα κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού. Ο Όμιλος προχώρησε στην αναταξινόμηση δανείων ύψους €268 εκατομμυρίων από τις Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις στις Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις, δεδομένου ότι δεν πληρούνταν οι χρηματοοικονομικοί όροι που ρυθμίζουν τις σχετικές τραπεζικές υποχρεώσεις. Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν σε 385,36εκατομ. € παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οι οποίες ανέρχονταν σε 86,28εκατομ. € λόγω της αναταξινόμησης των δανείων .

5.3.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Attica Group»

5.3.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Πίνακας 5.10: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας

	2010	2011
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	112.237.000€	77.357.000€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	86.008.000€	385.368.000€
Αποθέματα	11.381.000€	8.129.000€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,30	0,20
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	1,16	0,17

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,20 έναντι 1,30 το 2010. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,17 έναντι 1,16 το 2010. Οι δείκτες ρευστότητας μετρούν την ικανότητα της εταιρείας να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Οι δείκτες ρευστότητας για τη χρήση του 2011 βρίσκονται πολύ κάτω της μονάδας και κατά συνέπεια, το περιθώριο ασφαλείας για την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι αρκετά μικρό. Ο Όμιλος δεν είναι σε καλή οικονομική θέση και ότι δεν θα μπορεί να ανταπεξέλθει μακροχρόνια στις υποχρεώσεις του, δε σημαίνει βέβαια ότι θα χρεοκοπήσει. Η χειροτέρευση των δεικτών σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οφείλεται στη δραματική αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

5.3.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητα

Πίνακας 5.11: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητα

	2010	2011
Μικτά Κέρδη	23.924.000€	10.094.000€
Καθαρά Κέρδη	(49.326.000€)	(86.503.000€)

Κύκλος Εργασιών	271.521.000€	246.790.000€
Σύνολο Ενεργητικού	858.263.000€	797.831.000€
Ίδια Κεφάλαια	471.041.000€	406.215.000€
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	0,08	0,04
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,18	-0,35
Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού	-0,05	-0,10
Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων	-0,10	-0,21

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

- Περιθώριο Μικτού Κέρδους (Μικτά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε 4% έναντι 8% της προηγούμενης χρήσης. Το μικτό περιθώριο κέρδους μπορεί να μειώθηκε λόγω της συρρίκνωσης του κύκλου εργασιών και τη σημαντικά αύξηση του λειτουργικού κόστους.

- Περιθώριο Καθαρού Κέρδους (Καθαρά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -35% έναντι -18% της χρήσης του 2010. Ο δείκτης αυτός δείχνει ότι ο Όμιλος παρουσιάζει ζημία σε σχέση με τις πωλήσεις. Συγκρίνοντας τις τιμές του αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους με αυτές του μικτού κέρδους, παρατηρούμε ότι ο Όμιλος, έχει μεγαλύτερο μικτό κέρδος, από ότι καθαρό, κάτι το οποίο σημαίνει ότι έχει υψηλότερα λειτουργικά έξοδα.

- Αποδοτικότητα Ενεργητικού (Καθαρά Κέρδη/ Σύνολο Ενεργητικού)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,10 έναντι -0,05 της προηγούμενης χρήσης. Ο δείκτης αυτός για τον Όμιλο δείχνει ότι έχει χαμηλή απόδοση ενεργητικού, δηλαδή δεν αποδίδει καλά το ενεργητικό του Ομίλου.

- Αποδοτικότητα Ίδιων Κεφαλαίων (Καθαρά Κέρδη/ Ίδια Κεφάλαια)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για τον Όμιλο τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,21 γεγονός το οποίο δείχνει ότι δεν έχει ιδιαίτερη αποδοτικότητα. Ο χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της.

5.3.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Πίνακας 5.12: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης

	2010	2011
Ίδια Κεφάλαια	471.041.000€	406.215.000€
Ξένα κεφάλαια	387.222.000€	388.616.000€
Πάγιο Ενεργητικό	745.344.000€	717.474.000€
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	299.008.000€	3.248.000€
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	2,49	220,89
Δανειακή Επιβάρυνση	0,82	0,95

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Attica Group

- Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης (Ξένα Κεφάλαια/ Ίδια Κεφάλαια)

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης διαμορφώθηκε σε 0,95 το 2011 έναντι 0,82 το 2010. Ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει το βαθμό εξάρτησης από τα ξένα κεφάλαια (υποχρεώσεις). Ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι οι πιστωτές του Ομίλου συμμετέχουν σε αυτόν με λιγότερα κεφάλαια από ότι οι κοινοί μέτοχοι του Ομίλου. Κατά συνέπεια, ο Όμιλος δεν παρουσιάζει υψηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια.

- Κεφαλαιακή Διάρθρωση (Πάγιο Ενεργητικό/ Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Η κεφαλαιακή διάρθρωση για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 220,89 έναντι 2,49 της προηγούμενης χρήσης. Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις μειώθηκαν σημαντικά σε σχέση με τη χρήση του 2010 λόγω της αναδιάρθρωσης του τραπεζικού δανεισμού. Πρόκειται για έναν σχετικά υψηλό

δείκτη. Ο Όμιλος παρουσιάζει δυσκολίες στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές φαίνεται να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία των όποιων κερδών/ ζημιών προκύπτουν για τον Όμιλο.

Συνοψίζοντας, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι ο Όμιλος βρίσκεται σε δυσμενή οικονομική θέση για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά. Τα καθαρά αποτελέσματα και EBITDA εμφανίζουν επιδείνωση σε σχέση με το 2010 λόγω της μείωσης του κύκλου εργασιών αλλά και της σημαντικής αύξησης του λειτουργικού κόστους και κυρίως του κόστους καυσίμων. Σημαντική αρνητική επίδραση στα έσοδα του Ομίλου έχει η συνεχιζόμενη διεθνής οικονομική ύφεση, η οποία επιδεινώνει τη ρευστότητα του Ομίλου. Τέλος, σημαντική στρατηγική κίνηση του Ομίλου για να ανταπεξέλθει στο σύγχρονο μεταβαλλόμενο περιβάλλον αποτελεί η συνεργασία με τον Όμιλο ANEK Lines στις γραμμές Πειραιάς-Ηράκλειο και Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Ανκόνα, με σκοπό τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την προσπάθεια επιβίωσης στον κλάδο.

5.4 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Minoan Lines»

Η Εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα και Βενετία) κατά το 2011 παρά την αρνητική οικονομική συγκυρία και τον υψηλό ανταγωνισμό παρουσίασε αύξηση σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου. Παρουσιάστηκε αύξηση στην κατηγορία των επιβατών κατά 8,2%, σημαντική μεταβολή κατά 13,0% στα Ι.Χ. αυτοκίνητα και βελτίωση στα φορτηγά αυτοκίνητα κατά 4,9%. Πιο αναλυτικά:

Πίνακας 5.13: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Minoan Lines»

	2010	2011	%
Επιβάτες	592.000	640.000	8%
Ι.Χ Οχήματα	146.000	165.000	13%
Φορτηγά	84.000	87.000	3%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

Στη γραμμή «Ηράκλειο – Πειραιάς» η Εταιρεία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην εν λόγω γραμμή και αύξησε κατά ένα σημαντικό ποσοστό το μερίδιο αγοράς σε όλες τις κατηγορίες. Πιο αναλυτικά:

Πίνακας 5.14: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου στην ελληνική ακτοπλοΐα

	2010	2011	%
Επιβάτες	889.000	917.000	3%
Ι.Χ Οχήματα	112.000	121.000	8%
Φορτηγά	56.000	51.000	-9%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση του Ομίλου.

Πίνακας 5.15: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Minoan Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	169.374.834€	193.323.740€
Μικτά Κέρδη	(321.884€)	2.698.689€
EBITDA	(35.984.929€)	(28.377.433€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(43.387.366€)	(39.765.075€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	266.592.530€	249.454.136€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	80.912.025€	116.166.225€

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση του Ομίλου Minoan Lines:

- Κύκλος εργασιών: Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου, στη χρήση 2011 ανήλθε σε 193,32εκατομ. € έναντι κύκλου εργασιών 169,37εκατομ. € στη χρήση 2010. Ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει αύξηση λόγω της αυξητικής πορείας

της ζήτησης τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού που παρουσίασε ο Όμιλος.

- Μικτά κέρδη: Τα μικτά κέρδη για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθαν στα 2,69εκατομ. € παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με τη χρήση του 2010. Η αύξηση του μικτού κέρδους είναι αναμενόμενη λόγω της αύξησης του κύκλου εργασιών τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές της Αδριατικής.
- EBITDA: Ο Όμιλος για το 2011 παρουσίασε ζημίες προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων 28,37εκατομ. € έναντι ζημιών 35,98εκατομ. € για το 2010. Η βελτίωση του EBITDA οφείλεται στην αύξηση των μικτών κερδών αλλά και στη μείωση των εξόδων διοίκησης και διάθεσης τα οποία για το έτος 2011 διαμορφώθηκαν στα 26,79εκατομ. € έναντι 27,03εκατομ.€ για το 2010.
- Καθαρά Αποτελέσματα: Τα καθαρά κέρδη του Ομίλου για το οικονομικό έτος 2011 διαμορφώθηκαν σε ζημίες 39,76εκατομ. € έναντι ζημιών 43,38εκατομ. € για το 2010. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων της χρήσης έπαιξε η μεγάλη αύξηση του κόστους καυσίμων.
- Μετοχικό Κεφάλαιο: Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σε 159.583.500€ και διαιρείται σε 70.926.000 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας 2,25 € η κάθε μία.
- Μακροπρόθεσμες και Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις: Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις το 2011 ανήλθαν σε 249,45εκατομ. € έναντι 266,59εκατομ. € για το 2010. Το μεγαλύτερο μέρος των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων ανήκει στον τραπεζικό δανεισμό ο οποίος ανέρχεται στο ποσό των 242.795.584€. Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν σε 116,16εκατομ. € παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οι οποίες ανέρχονταν σε 80,91εκατομ. € λόγω της αναταξινόμησης των δανείων .

5.4.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Minoan Lines»

5.4.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Πίνακας 5.16: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας

	2010	2011
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	104.367.260€	96.844.484€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	80.912.025€	116.166.225€
Αποθέματα	9.249.047€	9.934.785€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,28	0,83
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	1,17	0,74

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,83 έναντι 1,28 το 2010. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,74 έναντι 1,17 το 2010. Οι δείκτες ρευστότητας μετρούν την ικανότητα του Ομίλου να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Οι δείκτες ρευστότητας για τη χρήση του 2011 βρίσκονται κάτω της μονάδας και κατά συνέπεια, το περιθώριο ασφαλείας για την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι μικρό. Ο Όμιλος δεν είναι σε καλή οικονομική θέση και ότι θα μπορεί να ανταπεξέλθει μακροχρόνια στις υποχρεώσεις του, δε σημαίνει βέβαια ότι θα χρεοκοπήσει. Η χειροτέρευση των δεικτών σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οφείλεται τόσο στη μείωση του κυκλοφορούντος ενεργητικού όσο και στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

5.4.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Πίνακας 5.17: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας

	2010	2011
Μικτά Κέρδη	(321.884€)	2.698.689€
Καθαρά Κέρδη	(43.387.366€)	(39.765.075€)
Κύκλος Εργασιών	169.374.834€	193.323.740€
Σύνολο Ενεργητικού	614.900.808€	593.274.029€
Ίδια Κεφάλαια	267.396.252€	227.653.667€
Μικτό Περιθώριο Κέδρους	-0,001	0,01
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,25	-0,20
Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού	-0,07	-0,06
Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων	-0,16	-0,17

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

- Περιθώριο Μικτού Κέρδους (Μικτά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε 1%. Το μικτό περιθώριο κέρδους αυξήθηκε λόγω της αύξησης του κύκλου εργασιών.

- Περιθώριο Καθαρού Κέρδους (Καθαρά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -20% έναντι -25% της χρήσης του 2010. Ο δείκτης αυτός δείχνει ότι ο Όμιλος παρουσιάζει ζημία σε σχέση με τις πωλήσεις. Συγκρίνοντας τις τιμές του αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους με αυτές του μικτού κέρδους, παρατηρούμε

ότι ο Όμιλος, έχει μεγαλύτερο μικτό κέρδος, από ότι καθαρό, κάτι το οποίο σημαίνει ότι έχει υψηλότερα λειτουργικά έξοδα.

- Αποδοτικότητα Ενεργητικού (Καθαρά Κέρδη/ Σύνολο Ενεργητικού)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,06 έναντι -0,07 της προηγούμενης χρήσης. Ο δείκτης αυτός για τον Όμιλο δείχνει ότι έχει χαμηλή απόδοση ενεργητικού, δηλαδή δεν αποδίδει καλά το ενεργητικό του Ομίλου.

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (Καθαρά Κέρδη/ Ίδια Κεφάλαια)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για τον Όμιλο τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,17 γεγονός το οποίο δείχνει ότι δεν έχει ιδιαίτερη αποδοτικότητα. Ο χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της.

5.4.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Πίνακας 5.18: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης

	2010	2011
Ίδια Κεφάλαια	267.396.252€	227.653.667€
Ξένα κεφάλαια	347.504.555€	365.620.361€
Πάγιο Ενεργητικό	614.900.808€	593.274.029€
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	266.592.530€	249.454.136€
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	2,30	2,37
Δανειακή Επιβάρυνση	1,29	1,60

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

- Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης (Ξένα Κεφάλαια/ Ίδια Κεφάλαια)

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης διαμορφώθηκε σε 1,60 το 2011 έναντι 1,29 το 2010. Ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει το βαθμό εξάρτησης από τα ξένα κεφάλαια (υποχρεώσεις). Ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι οι πιστωτές του Ομίλου συμμετέχουν σε αυτόν με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι κοινοί μέτοχοι του Ομίλου. Κατά συνέπεια, ο Όμιλος παρουσιάζει υψηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια.

- Κεφαλαιακή Διάρθρωση (Πάγιο Ενεργητικό/ Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Η κεφαλαιακή διάρθρωση για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 2,37 έναντι 2,30 της προηγούμενης χρήσης. Πρόκειται για έναν σχετικά υψηλό δείκτη. Ο Όμιλος παρουσιάζει δυσκολίες στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές φαίνεται να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία των όποιων κερδών/ ζημιών προκύπτουν για τον Όμιλο.

Όλα τα παραπάνω αφορούν τον Όμιλο Minoan Lines. Σε επίπεδο Εταιρείας τώρα, ο κύκλος εργασιών για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθε στα 193,22εκατομ. € παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με το 2010 ο οποίος ανερχόταν στα 169,23εκατομ. €.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται σύντομα η οικονομική κατάσταση της Εταιρείας.

Πίνακας 5.19: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «Minoan Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	169.232.340€	193.223.605€
Μικτά Κέρδη	(428.689€)	2.598.555€
EBITDA	(35.898.955€)	(37.770.907€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(43.079.674€)	(39.366.767€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	265.988.706€	249.079.614€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	80.877.827€	116.132.877€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,22	0,79

Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	1,10	0,70
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	-0,002	0,01
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,25	-0,20
Αποδοτικότητα Ενεργητικού	-0,07	-0,06
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	-0,16	-0,17
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	2,30	2,37
Δανειακή Επιβάρυνση	1,30	1,61

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Minoan Lines

Όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα και σε επίπεδο Εταιρείας τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα δεν διαφέρουν από εκείνα του Ομίλου.

Συνοψίζοντας, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι ο Όμιλος βρίσκεται σε δυσμενή οικονομική θέση για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά. η εταιρεία παρουσιάζει μία μικρή μείωση ως προς το μεταφορικό της έργο σε φορτηγά (-3%) αλλά σημαντική αύξηση σε επιβάτες(3%) και αυτοκίνητα(10%). Παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 14% σε σχέση με το 2010 τόσο τα καθαρά αποτελέσματα όσο και τα αποτελέσματα EBITDA εμφανίζονται μειωμένα λόγω της αύξησης λειτουργικού κόστους κατά 12% τα οποία πιέζονται σημαντικά από το κόστος καυσίμων (15%).

5.5 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «NEL Lines»

Όπως οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες έτσι και ο Όμιλος της NEL Lines στην προσπάθειά του να ανταπεξέλθει από αυτό το κλίμα αβεβαιότητας που επικρατεί στην ελληνική ακτοπλοΐα προέβη σε ορισμένες στρατηγικές κινήσεις, οι οποίες θα του επιτρέψουν την επιβίωση του στον κλάδο. Σημαντικότερες ενέργειες είναι οι ακόλουθες:

- Τροποποίηση των πιστωτικών όρων με τους κύριους προμηθευτές του Ομίλου και ειδικότερα τους προμηθευτές καυσίμων, με σκοπό την σύγκλιση

του χρόνου αποπληρωμής των εμπορικών του υποχρεώσεων και την είσπραξη των εμπορικών του απαιτήσεων.

- Την πιθανή αποεπένδυση παγίων περιουσιακών στοιχείων. Συγκεκριμένα την πώληση πλοίων αναπόσβεστης αξίας 36.000.000 €, περίπου, γεγονός που θα συμβάλει στην βελτίωση των λειτουργικών αποτελεσμάτων κατά ποσό 6.000,00 € περίπου.
- Συρρίκνωση της δραστηριότητας της εταιρείας, δεδομένου ότι η επέκταση των δραστηριοτήτων της, τους προηγούμενους μήνες δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα εξαιτίας της μη αναμενόμενης ανατροπής των γενικών οικονομικών συνθηκών της χώρας, όσο και της μεγάλης αύξησης των τιμών των καυσίμων, τα οποία αποτελούν σημαντικό μέρος του λειτουργικού κόστους του Ομίλου. Έτσι επανακαθορίστηκε η χρήση των πλοίων του Ομίλου και η γενικότερη αναδιάρθρωση των λειτουργιών της επιχείρησης. Ο Όμιλος αποφάσισε τη διακοπή συμβάσεων ναυλώσεων συγκεκριμένων πλοίων, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης των οποίων, είναι ζημιογόνο, και επανεξέτασε τις συμβάσεις πρακτορεύσεως καθώς και τη μείωση αποδοχών του προσωπικού. Επιπλέον, η εταιρεία διέκοψε την χρονονάυλωση έξι πλοίων λόγω των αρνητικών λειτουργικών αποτελεσμάτων.

Συνολικά για το 2011 ο Όμιλος σε όλες τις γραμμές διακίνησε:

Πίνακας 5.20: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «NEL Lines»

	2010	2011	%
Επιβάτες	711.488	877.616	23%
Ι.Χ Οχήματα	130.746	161.733	24%
Φορτηγά	37.436	37.884	1%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση του Ομίλου.

Πίνακας 5.21: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «NEL Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	56.444.981€	83.547.196€
Μικτά Κέρδη	56.635.132€	86.221.458€
EBITDA	(34.767.582€)	(56.110.689€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(43.365.848€)	(61.015.202€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	116.135.851€	112.541.038€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	31.600.706€	65.225.093€

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση του Ομίλου:

- **Κύκλος εργασιών:** Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου της «Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου Α.Ε.» κατά τη χρήση του 2011 ανήλθε σε ποσό 83.547.196 €, έναντι ποσού 56.544.981 € την χρήση του 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 48,02%, η οποία οφείλεται στα έσοδα από μισθωμένα πλοία κατά την χρήση 1.1.2011 – 31.12.2011, καθώς και στην δραστηριοποίηση του ομίλου σε νέες γραμμές.
- **Μικτά κέρδη:** Τα μικτά κέρδη διαμορφώθηκαν σε 86,22εκατομ. € κατά τη χρήση του 2011, παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με τη χρήση του 2010 λόγω της αύξησης του κύκλου εργασιών.
- **EBITDA:** Οι λειτουργικές ζημιές προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου ανήλθαν σε ποσό 56,11εκατομ. € κατά τη χρήση του 2011, έναντι ζημιών ποσού 34,76εκατομ. € στην προηγούμενη χρήση του 2010. Οι λειτουργικές ζημιές προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων αυξήθηκαν λόγω της αύξησης της τιμής των καυσίμων και κατά συνέπεια της αύξησης του λειτουργικού κόστους.
- **Καθαρά Αποτελέσματα:** Τα καθαρά αποτελέσματα του Ομίλου κατά τη χρήση 2011 ανήλθαν σε ζημιά ποσού 61.015.202 €, έναντι ζημιάς ποσού 43.365.848 € στη χρήση του 2010. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων

της χρήσης έπαιξε η μεγάλη αύξηση του κόστους καυσίμων σε σχέση με την προηγούμενη χρήση του 2010.

- **Μετοχικό Κεφάλαιο:** Έπειτα από αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε κατά το 2011 εισήχθηκαν 326.4420.600 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές. Το μετοχικό κεφάλαιο του Ομίλου ανέρχεται σε 102.183.840 € διαιρούμενο σε 340.612.800 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 0,30 € η κάθε μια.
- **Μακροπρόθεσμες και Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις:** Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις για τη χρήση του 2011 ανήλθαν στο ποσό των 112,54εκατομ. € παρουσιάζοντας μια μικρή πτώση σε σχέση με την προηγούμενη χρήση λόγω επανακαθορισμού των τραπεζικών δανείων. Αντίθετα, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξήθηκαν σε σχέση με τη χρήση του 2010. Συγκεκριμένα ανήλθαν στο ποσό των 65,22εκατομ.€ λόγω της αύξησης των υποχρεώσεων προς τους προμηθευτές, των βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων και των υποχρεώσεων σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις.

5.5.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «NEL Lines»

5.5.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Πίνακας 5.22: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας

	2010	2011
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	53.825.579€	33.607.147€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	31.600.706€	65.225.093€
Αποθέματα	2.004.800€	1.280.696€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	1,70	0,51
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	1,63	0,49

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,51 έναντι 1,70 το 2010. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,49 έναντι 1,63 το 2010. Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του Ομίλου διπλασιάστηκαν και γι' αυτό η ρευστότητα του Ομίλου φαίνεται να είναι σε δυσμενή θέση σε σχέση με τη χρήση του 2010. Οι δείκτες ρευστότητας για τη χρήση του 2010 βρίσκονται πάνω από τη μονάδα και δείχνουν ότι τα κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία υπερκαλύπτουν το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων του Ομίλου. Αντίθετα, οι δείκτες ρευστότητας για τη χρήση του 2011 βρίσκονται κάτω από τη μονάδα και δείχνουν ότι ο Όμιλος δεν είναι σε καλή οικονομική θέση και ότι δεν θα μπορεί να ανταπεξέλθει μακροχρόνια στις υποχρεώσεις του, δε σημαίνει βέβαια ότι θα χρεοκοπήσει.

5.5.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Πίνακας 5.23: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας

	2010	2011
Μικτά Κέρδη	56.635.132€	86.221.458€
Καθαρά Κέρδη	(43.365.848€)	(61.015.202€)
Κύκλος Εργασιών	56.444.981€	83.547.196€
Σύνολο Ενεργητικού	220.856.095€	189.870.466€
Ίδια Κεφάλαια	73.119.538€	12.104.335€
Μικτό Περιθώριο Κέδρους	1,00	1,03
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,76	-0,73
Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού	-0,19	-0,32

Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων	-0,59	-5,04
---	-------	-------

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

- Περιθώριο Μικτού Κέρδους (Μικτά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε στα ίδια επίπεδα με τη χρήση του 2010, δηλαδή στο 1%.

- Περιθώριο Καθαρού Κέρδους (Καθαρά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,73 έναντι -0,76 της χρήσης του 2010. Ο δείκτης αυτός δείχνει ότι ο Όμιλος παρουσιάζει ζημία σε σχέση με τις πωλήσεις. Συγκρίνοντας τις τιμές του αριθμοδείκτη καθαρού κέρδους με αυτές του μικτού κέρδους, παρατηρούμε ότι ο Όμιλος, έχει μεγαλύτερο μικτό κέρδος, από ότι καθαρό, κάτι το οποίο σημαίνει ότι έχει υψηλότερα λειτουργικά έξοδα.

- Αποδοτικότητα Ενεργητικού (Καθαρά Κέρδη/ Σύνολο Ενεργητικού)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,32. Ο δείκτης αυτός για τον Όμιλο NEL Lines δείχνει ότι έχει χαμηλή απόδοση ενεργητικού, δηλαδή δεν αποδίδει καλά το ενεργητικό του Ομίλου.

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (Καθαρά Κέρδη/ Ίδια Κεφάλαια)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για τον Όμιλο τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -5,04 γεγονός το οποίο δείχνει ότι δεν έχει ιδιαίτερη αποδοτικότητα. Ο χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της. Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι σαφώς χειρότερη από τη χρήση του 2010 διότι το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων για τη χρήση του 2011 μειώθηκε αρκετά σε σχέση με τη χρήση του 2010.

5.5.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Πίνακας 5.24: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης

	2010	2011
Ίδια Κεφάλαια	73.119.538€	12.104.335€
Ξένα κεφάλαια	147.736.557€	177.766.131€
Πάγιο Ενεργητικό	167.030.516€	156.263.317€
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	116.135.851€	112.541.038€
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	1,43	1,38
Δανειακή Επιβάρυνση	2,02	14,68

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

- Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης (Ξένα Κεφάλαια/ Ίδια Κεφάλαια)

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης διαμορφώθηκε σε 14,68 το 2011 έναντι 2,02 το 2010. Ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει το βαθμό εξάρτησης από τα ξένα κεφάλαια (υποχρεώσεις). Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε πολύ υψηλά επίπεδα έναντι της χρήσης του 2010. Ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι οι πιστωτές του Ομίλου συμμετέχουν σε αυτόν με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι κοινοί μέτοχοι του Ομίλου. Κατά συνέπεια, ο Όμιλος παρουσιάζει πολύ υψηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια.

- Κεφαλαιακή Διάρθρωση (Πάγιο Ενεργητικό/ Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Η κεφαλαιακή διάρθρωση για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 1,38 έναντι 1,43 της προηγούμενης χρήσης. Πρόκειται για έναν σχετικά υψηλό δείκτη. Ο Όμιλος παρουσιάζει δυσκολίες στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές φαίνεται να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία των όποιων κερδών/ ζημιών προκύπτουν για τον Όμιλο.

Όλα τα παραπάνω αφορούν τον Όμιλο NEL Lines. Σε επίπεδο Εταιρείας τώρα, ο κύκλος εργασιών για το οικονομικό έτος 2011 ανήλθε στα 67,79εκατομ. € παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση σε σχέση με το 2010 ο οποίος ανερχόταν στα 44,83εκατομ. €. Η αύξηση του κύκλου εργασιών οφείλεται στα έσοδα από μισθωμένα πλοία κατά την χρήση 1.1.2011 – 31.12.2011, καθώς και στη δραστηριοποίηση της εταιρείας σε νέες γραμμές. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται σύντομα η οικονομική κατάσταση της Εταιρείας.

Πίνακας 5.25: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «NEL Lines»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	44.837.413€	67.793.750€
Μικτά Κέρδη	45.022.515€	69.864.936€
EBITDA	(30.190.516€)	(48.962.146€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(36.725.958€)	(52.972.110€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	82.503.539€	89.616.554€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	28.872.278€	65.831.525€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	2,40	1,07
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	2,34	1,06
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	1,00	1,03
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,81	-0,78
Αποδοτικότητα Ενεργητικού	-0,17	-0,27
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	-0,39	-1,31
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	1,63	1,39
Δανειακή Επιβάρυνση	1,19	3,86

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο NEL Lines

Όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα και σε επίπεδο Εταιρείας τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα δεν διαφέρουν από εκείνα του Ομίλου.

Συνοψίζοντας, τόσο ο Όμιλος όσο και η Εταιρεία εξακολουθούν να βρίσκονται υπό πίεση για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά παρά την εντυπωσιακή αύξηση που παρουσιάζουν οι αριθμοί της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων. Τα καθαρά αποτελέσματα και EBITDA εμφανίζουν επιδείνωση σε σχέση με το 2010 παρά την αύξηση του κύκλου εργασιών, λόγω της σημαντικής αύξησης του λειτουργικού κόστους και κυρίως λόγω του κόστους καυσίμων. Σημαντική αρνητική επίδραση στα έσοδα του Ομίλου έχει η συνεχιζόμενη διεθνής οικονομική ύφεση. Η οικονομική ύφεση επιδεινώνει και την ταμειακή ρευστότητα του Ομίλου, δεδομένου ότι αφενός

μειώνονται οι άμεσες καταβολές από τους πελάτες του Ομίλου και αφετέρου αυξάνονται οι καταβολές του Ομίλου προς δημόσιους φορείς λόγω αυξημένων υποχρεώσεων ΦΠΑ και άλλων τελών. Επιπλέον, σημαντικό κομμάτι των πωλήσεων του Ομίλου προέρχεται από δρομολόγια σε άγονες γραμμές, βάσει συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Τα ποσά των επιδοτήσεων που δικαιούται ο Όμιλος, δεν τα εισπράττει άμεσα από το Δημόσιο αλλά μετά την παρέλευση τουλάχιστον δύο μηνών και αφού πρώτα ο Όμιλος έχει καταβάλει όλες τις σχετιζόμενες με το Δημόσιο υποχρεώσεις του που αφορούν ΦΠΑ επί των πωλήσεων και των ποσών των επιδοτήσεων, λιμενικά τέλη και τέλη ελλιμενισμού (κυρίως προς ΟΛΠ), κρατήσεις επί εισιτηρίων (επίναυλος) και εισφορές ναυτολογίων υπέρ NAT.

Τα οικονομικά αποτελέσματα όπως αυτά παρουσιάστηκαν παραπάνω, υποδηλώνουν την ύπαρξη αβεβαιότητας σχετικά με τη δυνατότητα ομαλής συνέχισης της δραστηριότητας του Ομίλου. Ο Όμιλος θα πρέπει να λάβει αποτελεσματικές αποφάσεις ώστε να καταφέρει να επιβιώσει στον κλάδο. Η σημαντικότερη πηγή εσόδων του Ομίλου προέρχεται από τις επιδοτήσεις αγόνων γραμμών. Τούτο αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα, καθώς η οικονομία βρίσκεται σε ύφεση και αναμένεται συρρίκνωση της κατανάλωσης. Προτεραιότητα για τον Όμιλο θα πρέπει να αποτελέσει η ανανέωση του στόλου με σκοπό την μείωση του λειτουργικού κόστους και ιδιαίτερα του κόστους των καυσίμων.

5.6 Οικονομική κατάσταση του Ομίλου «Hellenic Seaways»

Το 2011 η Hellenic Seaways δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, των Σποράδων και του Σαρωνικού, ενώ εκτός από την ακτοπλοΐα, συνέχισε την παρουσία της, μέσω της θυγατρικής HELLENIC SEAWAYS CARGO N.E., στη γραμμή Κορίνθου – Βενετίας (μεταφορά ασυνόδευτων φορτηγών με πλοία Ro-Ro). Τα συνολικά στοιχεία της μεταφορικής κίνησης του Ομίλου για το 2011 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 5.26: Ναυτιλιακή κίνηση του Ομίλου «Hellenic Seaways»

	2010	2011	%
Επιβάτες	3.911.899	3.688.379	-5,7%
Ι.Χ Οχήματα	419.337	390.897	-6,8%
Φορτηγά	71.427	61.121	-14,4%

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

Η διοίκηση της Εταιρείας προκειμένου να αντιμετωπίσει το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον και να επιβιώσει στον κλάδο προχώρησε σε ορισμένες στρατηγικές κινήσεις κατά τη διάρκεια του 2011. Συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο του 2011 η Εταιρεία αποδρομολόγησε από τα Δωδεκάνησα το πλοίο «Νήσος Ρόδος», καθώς οι συνθήκες της αγοράς κατέστησαν μη βιώσιμη τη συγκεκριμένη γραμμή, αλλά το 2012 το πλοίο ναυλώθηκε ξανά με σκοπό να συνεισφέρει στα έσοδα της Εταιρείας. Επιπλέον, η εταιρεία προέβη στην πώληση του πλοίου «Highspeed 1» το οποίο δεν εντασσόταν πλέον στον επιχειρησιακό σχεδιασμό της. Τα έσοδα της πώλησης συνέβαλαν στη μείωση του τραπεζικού δανεισμού. Ακόμη, έγιναν σημαντικές περικοπές δρομολογίων ώστε να αντιμετωπιστεί η μείωση της μεταφορικής κίνησης.

Παρόλα αυτά, οι συνέπειες αυτού του δυσμενούς κλίματος είχαν άμεσο αντίκτυπο και στα οικονομικά αποτελέσματα της Hellenic Seaways. Συγκεκριμένα:

Πίνακας 5.27: Οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου «Hellenic Seaways»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	153.300.000€	144.300.000€
Μικτά Κέρδη	4.200.000€	5.500.000€
EBITDA	(1.200.000€)	5.600.000€
Καθαρά Αποτελέσματα	(29.100.000€)	(29.520.000€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	1113.230.000€	114.830.000€

Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	82.000.000€	90.400.000€
-------------------------------	-------------	-------------

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

Πιο αναλυτικά σύμφωνα με την Ετήσια Οικονομική Έκθεση του Ομίλου Hellenic Seaways:

- **Κύκλος Εργασιών:** Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου διαμορφώθηκε στα 144,3εκατομ. € σημειώνοντας μείωση κατά 5,9% σε σχέση με τη χρήση του 2010, τόσο λόγω της συρρίκνωσης των συνολικών μεγεθών του κλάδου, όσο και λόγω της μείωσης του αριθμού των δρομολογημένων πλοίων όσο και του αριθμού των εκτελεσθέντων δρομολογίων.
- **Μικτά Κέρδη:** Τα μικτά κέρδη ανήλθαν για τη χρήση του 2011 σε 5,5εκατομ. € παρουσιάζοντας μια μικρή βελτίωση σε σχέση με τη χρήση του 2010, παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών. Η βελτίωση αυτή οφείλεται στη μείωση του κόστους πωληθέντων καθώς και στην αναδιάρθρωση του στόλου για γραμμές που καθιστούσαν μη βιώσιμη τη λειτουργία του Ομίλου.
- **EBITDA:** Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού 5,6εκατομ. € έναντι ζημιών 1,2εκατομ. € το 2010. Η βελτίωση των αποτελεσμάτων οφείλεται τόσο στην αύξηση των μικτών κερδών, όσο και στον περιορισμό των εξόδων διάθεσης, διοίκησης και ερευνών/ανάπτυξης που ανήλθαν σε 19,9εκατομ. € έναντι 22,7εκατομ. € το 2010.
- **Καθαρά Αποτελέσματα:** Τα καθαρά αποτελέσματα του Ομίλου διαμορφώθηκαν σε ζημίες ύψους 29,52εκατομ. € έναντι ζημιών 29,1εκατομ. € το 2010 και έχουν επιβαρυνθεί :
 - α) με έκτακτες ζημιές 4,0εκατομ. € που προήλθαν από την πώληση των Highspeed 1 και τεσσάρων Flyingdolphins (III, IV, XV και XXI).
 - β) με την απομείωση της αξίας Παγίων Στοιχείων κατά 3,0εκατομ. €, λόγω των οικονομικών συνεπειών στην ακτοπλοΐα από την συνεχιζόμενη χρηματοοικονομική κρίση.

- Μετοχικό Κεφάλαιο: Το μετοχικό κεφάλαιο της Μητρικής ανέρχεται σε 194.038χιλ. € διαιρούμενο σε 77.615.000 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας 2,50 € η κάθε μία.
- Μακροπρόθεσμες και Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις: Οι Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις για τη χρήση του 2011 ανήλθαν στο ποσό των 113,23εκατομ. € έναντι 114,83εκατομ. € το 2010. Οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις ανήλθαν σε 82,0εκατομ. € έναντι 90,4εκατομ. € το 2010. Ο τραπεζικός δανεισμός για τον Όμιλο κυμάνθηκε στα ίδια επίπεδα με το 2010 δηλαδή στα 154,9εκατομ. €

5.6.1 Χρηματοοικονομική ανάλυση του Ομίλου «Hellenic Seaways»

5.6.1.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Πίνακας 5.28: Τιμές αριθμοδεικτών ρευστότητας

	2010	2011
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	41.113.000€	31.064.000€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	90.385.000€	82.051.000€
Αποθέματα	1.904.000€	3.009.000€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	0,45	0,37
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	0,43	0,34

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

Ο δείκτης γενικής ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,37 έναντι 0,45 το 2010. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις) ανήλθε σε 0,34 έναντι 0,43 το 2010. Οι δείκτες ρευστότητας μετρούν την ικανότητα της εταιρείας να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Όσο υψηλότερη είναι η αξία των δεικτών τόσο μεγαλύτερο το περιθώριο της ασφάλειας που η εταιρεία κατέχει για να καλύψει τα βραχυπρόθεσμα χρέη. Οι δείκτες ρευστότητας βρίσκονται κάτω από τη μονάδα και μας δείχνουν ότι ο Όμιλος δεν είναι σε καλή οικονομική

θέση και ότι δεν θα μπορεί να ανταπεξέλθει μακροχρόνια στις υποχρεώσεις του, δε σημαίνει βέβαια ότι θα χρεοκοπήσει.

Ο κίνδυνος ρευστότητας λόγω της υποχώρησης των οικονομικών μεγεθών αλλά και της σοβαρής περιστολής των δανειακών περιθωρίων των τραπεζών, έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Για την αποφυγή του ενδεχομένου δημιουργίας ελλείψεων επαρκούς ρευστότητας, η Διοίκηση φροντίζει να υπάρχουν διαθέσιμες τραπεζικές πιστώσεις για την κάλυψη εκτάκτων αναγκών σε περιόδους χαμηλής ρευστότητας.

5.6.1.2 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Πίνακας 5.29: Τιμές αριθμοδεικτών αποδοτικότητας

	2010	2011
Μικτά Κέρδη	4.245.000€	5.490.000€
Καθαρά Κέρδη	(29.066.000€)	(29.523.000€)
Κύκλος Εργασιών	153.394.000€	144.318.000€
Σύνολο Ενεργητικού	408.146.000€	368.692.000€
Ίδια Κεφάλαια	202.928.000€	173.405.000€
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	0,03	0,04
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,18	-0,20
Δείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού	-0,07	-0,08
Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων	-0,14	-0,17

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

- Περιθώριο Μικτού Κέρδους (Μικτά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε 4% έναντι 3% της προηγούμενης χρήσης. Το περιθώριο κέρδους μπορεί να βελτιωθεί είτε με την αύξηση των πωλήσεων, είτε με τη μείωση του κόστους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το μικτό περιθώριο κέρδους κυμάνθηκε σχεδόν

στα ίδια επίπεδα με την προηγούμενη χρήση. Η μικρή βελτίωση του περιθωρίου οφείλεται στο γεγονός πως η μείωση του κύκλου εργασιών ήταν μικρότερη από τη μείωση του κόστους πωληθέντων.

- Περιθώριο Καθαρού Κέρδους (Καθαρά Κέρδη/ Κύκλος Εργασιών)

Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,20 έναντι -0,18 της χρήσης του 2010. Ο δείκτης αυτός δείχνει ότι ο Όμιλος παρουσιάζει ζημία σε σχέση με τις πωλήσεις.

- Αποδοτικότητα Ενεργητικού (Καθαρά Κέρδη/ Σύνολο Ενεργητικού)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ενεργητικού για τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,08. Ο δείκτης αυτός για τον Όμιλο Hellenic Seaways δείχνει ότι έχει χαμηλή απόδοση ενεργητικού, δηλαδή δεν αποδίδει καλά το ενεργητικό του Ομίλου.

- Αποδοτι
κότητα Ιδίων Κεφαλαίων (Καθαρά Κέρδη/ Ίδια Κεφάλαια)

Η τιμή του αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων για τον Όμιλο τη χρήση του 2011 διαμορφώθηκε σε -0,17 γεγονός το οποίο δείχνει ότι δεν έχει ιδιαίτερη αποδοτικότητα. Ο χαμηλός αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων είναι ενδεικτικός του ότι η επιχείρηση πάσχει σε κάποιο τομέα της.

5.6.1.3 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης

Πίνακας 5.30: Τιμές αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης

	2010	2011
Ίδια Κεφάλαια	202.928.000€	173.405.000€
Ξένα κεφάλαια	205.218.000€	195.287.000€
Πάγιο Ενεργητικό	367.033.000€	337.628.000€
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	114.833.000€	113.236.000€
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	3,19	3,00

Δανειακή Επιβάρυνση	1,01	1,12
---------------------	------	------

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

- Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης (Ξένα Κεφάλαια/ Ίδια Κεφάλαια)

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης διαμορφώθηκε σε 1,12 το 2011 έναντι 1,01 το 2010. Ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης δείχνει το βαθμό εξάρτησης από τα ξένα κεφάλαια (υποχρεώσεις). Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 1,12 σχετικά στα ίδια επίπεδα με τη χρήση του 2010. Ο δείκτης είναι ελάχιστα μεγαλύτερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι ο Όμιλος δεν παρουσιάζει πολύ υψηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια.

- Κεφαλαιακή Διάρθρωση (Πάγιο Ενεργητικό/ Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Η κεφαλαιακή διάρθρωση για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 3,00 έναντι 3,19 της προηγούμενης χρήσης. Πρόκειται για έναν σχετικά υψηλό δείκτη. Ο Όμιλος παρουσιάζει δυσκολίες στην επιπλέον εξωτερική χρηματοδότηση και οι εξωτερικοί επενδυτές φαίνεται να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία των όποιων κερδών/ ζημιών προκύπτουν για τον Όμιλο.

Όλα τα παραπάνω αφορούν τον Όμιλο Hellenic Seaways. Σε επίπεδο Εταιρείας τώρα, δεν προκύπτουν σημαντικές οικονομικές διαφορές από εκείνες του Ομίλου. Ο κύκλος εργασιών για τη χρήση του 2011 ανήλθε σε 129,04εκατομ. €. Τα καθαρά αποτελέσματα για την εταιρεία ανήλθαν σε ζημίες 21,8εκατομ. €

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται σύντομα η οικονομική κατάσταση της Εταιρείας.

Πίνακας 5.31: Οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας «Hellenic Seaways»

	2010	2011
Κύκλος Εργασιών	134.837.000€	129.046.000€
Μικτά Κέρδη	10.789.000€	14.840.000€
EBITDA	(8.219.000€)	(1.307.000€)
Καθαρά Αποτελέσματα	(18.501.000€)	(21.819.000€)
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	114.752.000€	113.140.000€
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	84.171.000€	76.071.000€
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	0,44	0,45
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	0,42	0,43
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	0,08	0,11
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-0,13	-0,17
Αποδοτικότητα Ενεργητικού	-0,04	-0,06
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	-0,08	-0,11
Κεφαλαιακή Διάρθρωση	3,25	3,05
Δανειακή Επιβάρυνση	0,93	0,99

πηγή: Ετήσιο οικονομικό δελτίο Hellenic Seaways

Συνοψίζοντας, η Hellenic Seaways, παρόλο που είναι μια από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, αφού κατέχει τον μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο, ωστόσο φαίνεται τα οικονομικά της αποτελέσματα να επιδεινώθηκαν από τη δυσμενή

οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει ο κλάδος της ναυτιλίας και γενικότερα η χώρα.

Η Hellenic Seaways είναι μόνη εταιρεία που παρουσιάζει θετικά αποτελέσματα EBITDA και μάλιστα βελτιωμένα σχέση με ένα χρόνο πριν παρά τη σημαντική μείωση της κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών η οποία έχει επιφέρει μείωση του κύκλου εργασιών σε σχέση με τη χρήση του 2010. Η μείωση των εσόδων σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους καυσίμων παρά τη συνολική μείωση των λειτουργικών εξόδων οδήγησαν στην υποχώρηση των αποτελεσμάτων χρήσης σε σχέση με το 2010.

5.7 Συγκριτική Ανάλυση

Στην ενότητα που ακολουθεί θα γίνει συγκριτική ανάλυση των ακτοπλοϊκών εταιρειών που αναλύθηκαν παραπάνω. Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Κόστος καυσίμων,
- Κύκλος εργασιών,
- EBITDA,
- Καθαρά αποτελέσματα,
- Τραπεζικός δανεισμός και
- Χρηματοοικονομική ανάλυση.

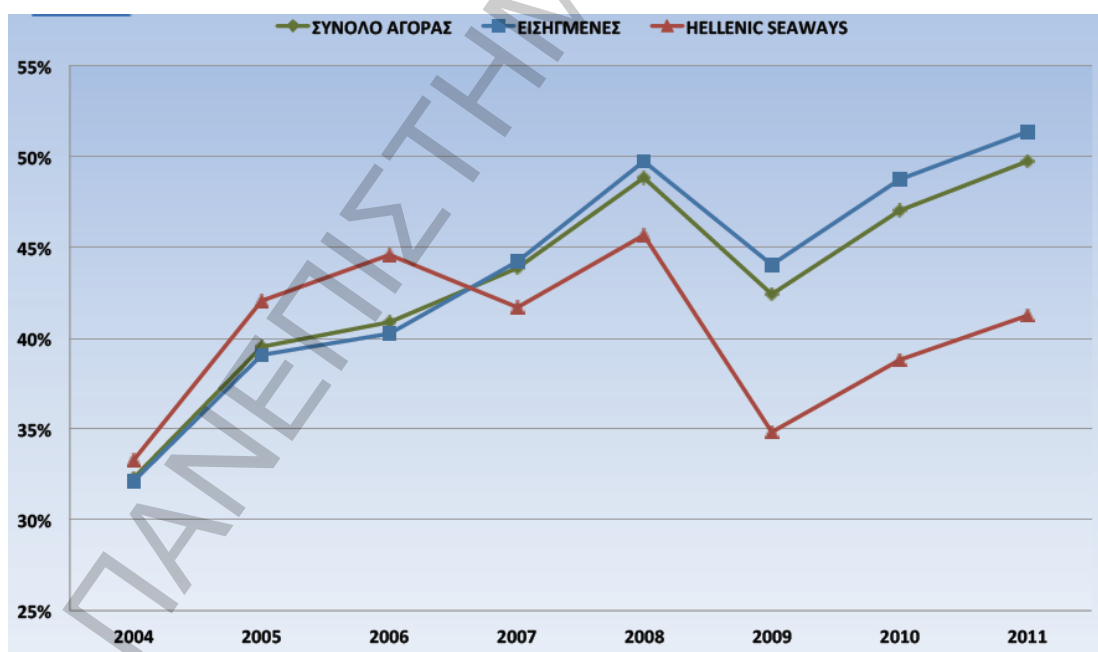
5.7.1 Κόστος καυσίμων

Το κόστος των καυσίμων για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες καταλαμβάνει σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους και έχει άμεση επίδραση στο λειτουργικό κόστος των εταιρειών και κατά συνέπεια αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της κερδοφορίας του κλάδου. Η αύξηση της τιμής των καυσίμων αποτελεί την κύρια απειλή για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Η συμμετοχή των καυσίμων στο συνολικό κόστος των εταιρειών για τη χρήση του 2011 έχει ξεπεράσει το 50%. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει

τις εταιρείες στο να αξιολογούν και να λαμβάνουν σειρά στρατηγικών αποφάσεων σε λειτουργικό επίπεδο όπως:

- η μείωση των δρομολογίων η οποία επιτρέπει την αύξηση της πληρότητας
- η μείωση του στόλου
- η μείωση της ταχύτητας
- οι στρατηγικές συνεννόησης και συνεργασιών των ίδιων των εταιριών όπως αυτή της ANEK Lines με την Attica Group

Οι εταιρείες που φαίνεται να έχουν πληγεί περισσότερο από αυτή την αύξηση των καυσίμων είναι η ANEK Lines, η Minoan Lines, η NEL Lines και η Attica Group. Αντίθετα, η Hellenic Seaways λόγω της αναδιάρθρωσης του στόλου για γραμμές που καθιστούσαν μη βιώσιμη τη λειτουργία του Ομίλου, φαίνεται να έχει καταφέρει να περιορίσει σημαντικά το κόστος λειτουργίας της. Αυτό φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, όπου παρουσιάζεται η συμμετοχή των καυσίμων στο συνολικό κόστος των ακτοπλοϊκών εταιρειών.



Διάγραμμα 5.1: Συμμετοχή καυσίμων στο συνολικό κόστος

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants 2012

5.7.2 Κύκλος εργασιών

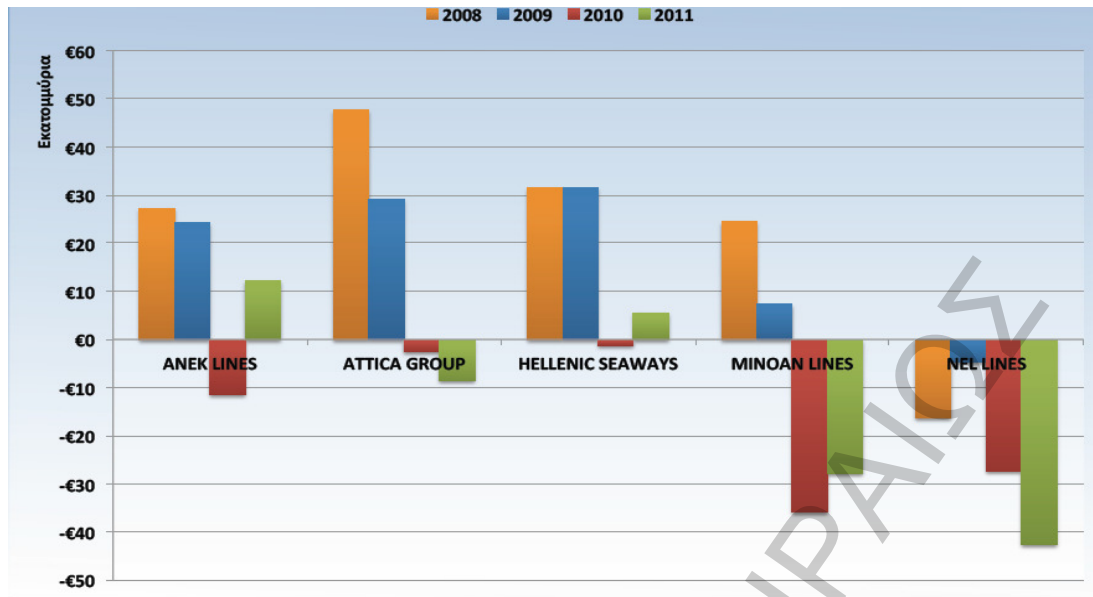
Ο κύκλος εργασιών τα τελευταία τέσσερα χρόνια για το σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών συνεχίζει την καθοδική του πορεία. Εξαίρεση παρουσίασαν μόνο η Minoan Lines και η NEL Lines, οι οποίες κατάφεραν το 2011 να αυξήσουν τον κύκλο εργασιών τους, η μεν πρώτη λόγω της αύξησης του μεριδίου αγοράς της επιβατικής κίνησης και η δε δεύτερη λόγω της δρομολόγησης πλοίων σε νέες γραμμές.

Η πτώση αυτή του κύκλου εργασιών στο σύνολο του κλάδου οφείλεται κατά κύριο λόγο στην οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών και κατά συνέπεια τη μείωση της ακτοπλοϊκής ζήτησης. Επιπλέον, η πτώση της ζήτησης, η αύξηση των καυσίμων αλλά και τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού που παρατηρούνται στον κλάδο, οδήγησαν τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στη μείωση του αριθμού των δρομολογημένων πλοίων τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και της Αδριατικής.

5.7.3 EBITDA

Τα αποτελέσματα προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) παραμένουν για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά σε αρνητικό έδαφος για το σύνολο του κλάδου, ωστόσο είναι ελάχιστα βελτιωμένα περίπου 22% σε σχέση με το 2010.

Με εξαίρεση την ANEK Lines και την Hellenic Seaways οι οποίες παρουσίασαν θετικά αποτελέσματα EBITDA σε σχέση με το 2010 οι υπόλοιπες εταιρείες συνεχίζουν να κινούνται σε αρνητικό έδαφος με τις Minoan Lines και Attica Group για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά και τη NEL Lines για τέταρτη, όπως παρατηρείται και στο παρακάτω διάγραμμα. Η χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιρειών οφείλεται σε μία σειρά παραγόντων βασικότεροι των οποίων είναι η μείωση της ζήτησης, η επιθετική τιμολογιακή πολιτική που ακολούθησαν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στις γραμμές με υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού με προσφορές πολύ κοντά στο λειτουργικό τους κόστος και η καθυστέρηση πληρωμών από πλευράς της πολιτείας που αφορούν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών.



Διάγραμμα 5.2: Ανάλυση EBITDA ανά εταιρεία

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants 2012

5.7.4 Καθαρά αποτελέσματα

Τα καθαρά αποτελέσματα είναι επόμενο να ακολουθούν την τάση των αποτελεσμάτων των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA). Οι εταιρείες στο σύνολό τους εμφανίζουν αρνητικά καθαρά αποτελέσματα με την ANEK Lines, Attica Group, NEL Lines, Minoan Lines και Hellenic Seaways να δηλώνουν -22,9εκατομ.€, -86,50εκατομ.€, -61,01εκατομ.€, -39,76εκατομ.€, -29,52εκατομ.€ αντίστοιχα. Η συμπίεση των καθαρών αποτελεσμάτων οφείλεται στο συνδυασμό υψηλού κόστους καυσίμων και χαμηλών τιμών εισιτηρίων σε γραμμές με υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού.

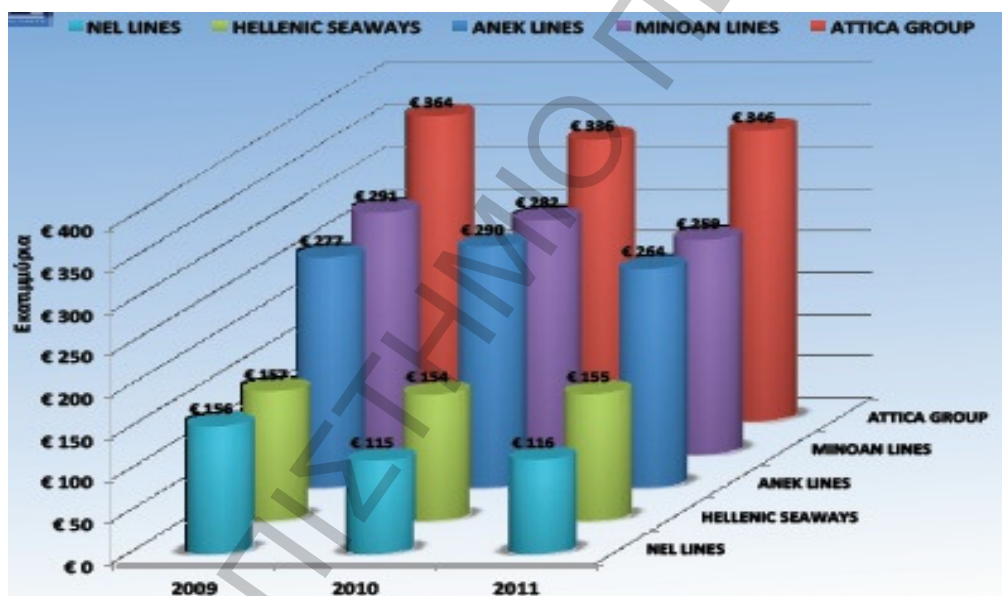
5.7.5 Τραπεζικός δανεισμός

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ο τραπεζικός δανεισμός και οι σχέσεις τους με τους χρηματοδότες. Τα τελευταία χρόνια σχεδόν όλες οι εταιρείες χρειάστηκαν τις αναδιαρθρώσεις του τραπεζικού τους δανεισμού για διάφορους λόγους. Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στις αναδιαρθρώσεις ήταν η κατακόρυφη πτώση των αξιών των πλοίων αλλά και η διαφοροποίηση του λόγου κάλυψης τόκων λόγω της μειωμένης κερδοφορίας που υπέστησαν οι εταιρείες.

Οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν ελαφρώς σε σχέση με το 2010. Από το 2008 εμφανίζεται μια σχετική σταθεροποίηση του επιπέδου δανεισμού των εταιρειών με ελαφρά μείωση λόγω:

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

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η εξέλιξη του τραπεζικού δανεισμού τα τελευταία τρία χρόνια στις υπό εξέταση εταιρείες του κλάδου. Πρωτοπόρος του τραπεζικού δανεισμού φαίνεται πως είναι ο Όμιλος Attica Group και με την Minoan Lines να ακολουθεί.



Διάγραμμα 5.3: Τραπεζικός δανεισμός ανά εταιρεία

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants 2012

Η εξάρτηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών από τον τραπεζικό δανεισμό είναι αρκετά υψηλή. Συνολικά, ο τραπεζικός δανεισμός για τις πέντε εταιρείες του αναλύονται ξεπερνά το 1δισ €.

5.7.6 Χρηματοοικονομική ανάλυση

Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πέντε μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι η έλλειψη ρευστότητας. Ο δείκτης τόσο της γενικής όσο και της άμεσης ρευστότητας κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα με αποτέλεσμα να κρίνεται σε μεγάλο βαθμό η βιωσιμότητα του κλάδου από τη χρηματοδότηση των τραπεζών.

Επιπλέον, η κερδοφορία του κλάδου έχει δεχθεί σημαντικό πλήγμα από τη ραγδαία αύξηση της τιμής των καυσίμων, με αποτέλεσμα στο σύνολο των υπό εξέταση εταιρειών να εμφανίζουν για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά ζημίες και να περιορίζεται έτσι σημαντικά την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων (ROE) και γενικότερα την αποδοτικότητα του κλάδου.

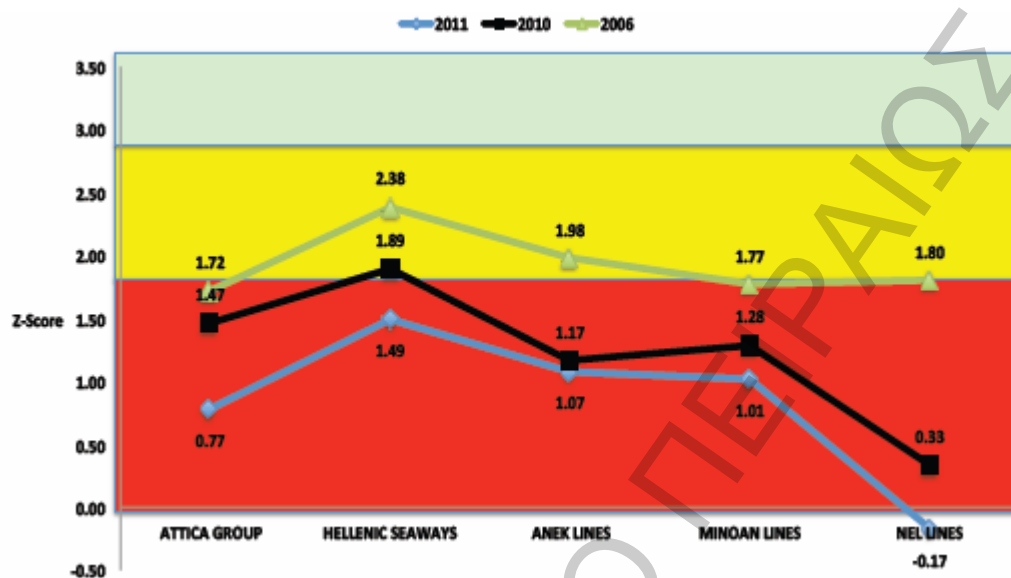
Όσον αφορά την κεφαλαιακή διάρθρωση, ο κλάδος παρουσιάζει σχετικά υψηλή μόχλευση. Ο δείκτης ξένα κεφάλαια/ίδια κεφάλαια κινείται σε υψηλά επίπεδα. Παρά τις προσπάθειες αναδιάρθρωσης των δανείων ο δείκτης παρουσιάζει μια επιδείνωση. Η επιδείνωση αυτή οφείλεται όχι τόσο στην αύξηση των υποχρεώσεων όσο στη μείωση της αξίας της θέσης των μετόχων των εταιρειών.

Η άσχημη κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του παρακάτω διαγράμματος (διάγραμμα 5.4), όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα (z) χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών συγκρίνοντας τα έτη 2006, 2010 και 2011 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Σύμφωνα με τον Altman μία εταιρεία βρίσκεται σε καλή κατάσταση όταν το αποτέλεσμα του z είναι μεγαλύτερο από 2,99, σε ανησυχητική κατάσταση όταν το z είναι μεταξύ 2,99 και 1,81 και σε μεγάλη πιθανότητα χρεοκοπίας τα επόμενα δύο χρόνια όταν το z είναι κάτω από το 1,81.

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

Όπως φαίνεται το σύνολο των εταιρειών βρίσκεται στην κόκκινη ζώνη τόσο το 2010 όσο και το 2011, καθώς η επίδοσή τους είναι μικρότερη από το 1,81. Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας του ακτοπλοϊκού κλάδου

φαίνεται από το γεγονός ότι ακόμα και το 2006 οπότε και εμφανίζονται τα μεγαλύτερα κέρδη της πενταετίας καμία εταιρεία δεν επιτυγχάνει τιμή άνω του 2,99 όπου αποτυπώνεται η καλή κατάσταση που μπορεί να βρίσκεται μία εταιρεία.



Διάγραμμα 5.4: Οικονομική κατάσταση ακτοπλοϊκών εταιρειών

πηγή: Ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας «Γενναίες Αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», xrtc business consultants 2012

5.8 Ανάλυση μετοχικής σύνθεσης από το 2005 – 2012

Οι αλλαγές που συντελέστηκαν στη μετοχική σύνθεση των εταιρειών είναι ιδιαίτερα σημαντικές προκειμένου να καταφέρει να επιβιώσει ο κλάδος από τη δυσμενή οικονομική συγκυρία που έχει επέλθει τα τελευταία χρόνια. Παρακάτω πραγματοποιείται μια σύντομη ανάλυση στην εξέλιξη των εταιρικών σχημάτων από το 2005 έως σήμερα.

Το 2005 ο Π. Λασκαρίδης γνωστός πλοιοκτήτης της ποντοπόρου ναυτιλίας αγόρασε το 5,2% των Μινωικών Γραμμών και το 16,5% της Hellenic Seaways. Ο κ. Αρβανίτης αγόρασε το 21% της NEL Lines. Η έλευση του Λασκαρίδη και του Αρβανίτη σηματοδοτούν μια νέα εποχή για τον κλάδο αφού ιδιωτικά συμφέροντα αρχίζουν να τον εκλαμβάνουν ως επικερδή και όχι μόνο ως κοινωνικό λειτουργό.

Το 2006 ο Λασκαρίδης αυξάνει τη συμμετοχή του στη μετοχική σύνθεση της Hellenic Seaways φτάνοντας το 34,7%. Επιπλέον, η παράλληλη πώληση της συνολικής θέσης της Hellenic Seaways από την Attica Group και η εξαγορά του συνόλου της C-LINK από τη NEL Lines αποτελούν σημαντικές κινήσεις που έλαβαν χώρα μέσα στο 2006.

Το 2007 ο Π. Λασκαρίδης εξαγόρασε από τον κ. Παναγόπουλο το σύνολο της θέσης της Attica Group στις Μινωικές κατέχοντας πλέον το 27,0% των Μινωικών και ο Όμιλος Grimaldi αγόρασε το 14,23% της ANEK Lines κατά τη διάρκεια της αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου. Η είσοδος νέων επενδυτών στο χώρο οφείλετε στην απελευθέρωση του κλάδου και στην θετική πορεία των τελευταίων ετών από όλες τις εταιρείες στους τομείς οργάνωσης και διαχείρισης αυτών. Επιπλέον, η πώληση των μετοχικών πακέτων του κ. Π. Λασκαρίδη σε Hellenic Seaways και Minoan Lines στην εταιρεία Sea Star Capital (συμφερόντων κ. Ι. Βαρδινογιάννη) στην εταιρεία Atlantica Di Navigazione (συμφερόντων κ. E. Grimaldi) καθώς και η εξαγορά της Attica Group από την Marfin Investment Group με την παράλληλη έξοδο του κ Π. Παναγόπουλου από την αγορά, αποτελούν τα κύρια γεγονότα του 2007. Επίσης η εισαγωγή της SAOS FERRIES στο χρηματιστήριο μέσω της εταιρείας Νίκος Γκάλης αλλά και η επιδίωξη της Hellenic Seaways για ένταξη της στην ελληνική χρηματιστηριακή αγορά αποτελούν σημαντικές ενδείξεις τάσεων συστηματικής οργάνωσης που διακατέχει τον κλάδο.

Το 2008, πραγματοποιούνται διαπραγματεύσεις μεταξύ Ι. Βαρδινογιάννη και E. Grimaldi. Επιπλέον, ο Ι. Βαρδινογιάννη συμμετέχει στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας NEL LINES.

Το 2009 συνεχίζονται οι έντονες μετοχικές αλλαγές. Πραγματοποιείται συγχώνευση των εταιρειών Superfast και Blue Star Ferries υπό την Attica Group, καθώς και η ανταλλαγή μετοχικών πακέτων Minoan Lines και ANEL Lines μεταξύ των E. Grimaldi και Ι. Βαρδινογιάννη. Επίσης, η πώληση του μετοχικού πακέτου (33,35%) που κατείχε ο E. Grimaldi μέσω της Minoan Lines στην ANEK Lines. Ουσιαστικά πλέον στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν πέντε σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την καταρχήν επιβίωση και στη συνέχεια λειτουργία της αγοράς. Τα σχήματα αυτά είναι τα ακόλουθα:

- η Marfin Investment Group (MIG) η οποία ελέγχει μέσω της Attica Group τις Superfast Ferries και Blue Star Ferries,

- η Sea Star Capital (συμφερόντων Ι. Βαρδινογιάννη και Β. Ρέστη) η οποία ελέγχει τις ANEK Lines, ANEN Lines και Hellenic Seaways,
- η Atlantica Di Navigazione (συμφερόντων κ. E. Grimaldi) που ελέγχει τη Minoan Lines
- η NEL Lines
- η Saos Ferries.

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε ένα από τα προαναφερθέντα σχήματα.

Πίνακας 5.32: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2009)

Εταιρικό σχήμα	Στόλος
Sea Star Capital	47
Marfin Investment Group	13
Atlantica Di Navigazione	5
NEL Lines	7
Saos Ferries	11

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Η εξέλιξη των μετοχικών σχημάτων των εταιρειών συνεχίζεται και το 2010. Σημαντικά γεγονότα στην εξέλιξη αυτή αποτελούν η συμμετοχή της Τράπεζας Πειραιώς με ποσοστό 11% στην ANEK Lines, η αύξηση της μετοχής της Atlantica Di Navigazione στο 90% στη Minoan Lines, η έξοδος του κ. Βεντούρη από τη NEL LINES με την πώληση του μετοχικού του πακέτου στην εταιρεία ANTELOPE SHIPPING INC συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ και η επαναδραστηριοποίησή του στην εταιρεία με την εκπροσώπηση του 5% περίπου μέσω της CERBERUS & PARTNERS . Επιπλέον, σημαντικό γεγονός για το 2010 αποτελεί και η έξοδος από τον κλάδο της SAOS Ferries. Η εταιρεία λόγω οικονομικών προβλημάτων από αντιμετώπιζε έκανε αίτηση για ένταξη στο άρθρο 99 του νόμου 3.588/2007. Ουσιαστικά πλέον στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν τέσσερα κύρια σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την καταρχήν επιβίωση και στη συνέχεια λειτουργία της αγοράς. Τα σχήματα είναι τα ακόλουθα:

- η Sea Star Capital (συμφερόντων Ι. Βαρδινογιάννη και Β. Ρέστη) η οποία ελέγχει τις ANEK Lines, ANEN Lines και Hellenic Seaways,
- η Marfin Investment Group (MIG) η οποία ελέγχει μέσω της Attica Group τις Superfast Ferries και Blue Star Ferries
- η Atlantica Di Navigazione (συμφερόντων κ. E. Grimaldi) που ελέγχει τη Minoan Lines
- η NEL Lines

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε εταιρικό σχήμα.

Πίνακας 5.33: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2010)

Εταιρικό σχήμα	Στόλος
Sea Star Capital	41
Marfin Investment Group	14
Atlantica Di Navigazione	7
NEL Lines	7

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Το 2011 δύο είναι τα γεγονότα που ξεχωρίζουν στην ανάλυση των μετοχικών σχημάτων. Το πρώτο αφορά την ακύρωση της πώλησης μετοχικού πακέτου που κατέχει η Minoan Lines στην Hellenic Seaways. Όπου το 2009 κρίσιμο ήταν το θέμα της ανακοίνωσης της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης (ANEK Lines) και των Μινωικών Γραμμών (Minoan Lines) για την πώληση στην ANEK του ποσοστού 33,35 % των μετοχών της Hellenic Seaways που κατέχουν οι Μινωικές. Θα επρόκειτο για το μεγαλύτερο ναυτιλιακό deal, όπως χαρακτηρίζεται από τους ναυτιλιακούς κύκλους, το οποίο θα σηματοδοτούσε νέα δεδομένα στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Όμως, το έντονο αυτό κλίμα της αβεβαιότητας που επικρατεί στην ελληνική ακτοπλοΐα οδήγησε στην ακύρωση της πώλησης του μετοχικού πακέτου που κατέχει η Minoan Lines στην Hellenic Seaways λόγω αδυναμίας της ANEK Lines να ανταπεξέλθει στην καταβολή της δόσης το Νοέμβριο του 2010. Το δεύτερο αφορά την NEL Lines, όπου μετά την ενεργό συμμετοχή του κ.Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ η μετοχική σύνθεση της εταιρείας έχει αλλάξει σημαντικά με

τέσσερα εταιρικά σχήματα να κατέχουν το 97% της εταιρείας. Ουσιαστικά πλέον στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν πέντε κύρια σχήματα η δημιουργία των οποίων ήταν απαραίτητη για την επιβίωση και τη λειτουργία της αγοράς. Τα σχήματα είναι τα ακόλουθα:

- ANEK Lines
- Attica Group
- Minoan Lines
- NEL Lines
- Hellenic Seaways

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε εταιρικό σχήμα.

Πίνακας 5.34: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2011)

Εταιρικό σχήμα	Στόλος
ANEK Lines	14
Attica Group	13
Minoan Lines	7
NEL Lines	22
Hellenic Seaways	33

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Το 2012 δεν παρατηρήθηκε κάποια σημαντική εξέλιξη στις μετοχικές συνθέσεις του κλάδου. Στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται τα πέντε παραπάνω εταιρικά σχήματα. Συγκεκριμένα:

- ANEK Lines
- Attica Group
- Minoan Lines
- NEL Lines
- Hellenic Seaways

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζεται το κάθε εταιρικό σχήμα.

Πίνακας 5.35: Στόλος ανά εταιρικό σχήμα (2012)

Εταιρικό σχήμα	Στόλος
ANEK Lines	13
Attica Group	14
Minoan Lines	7
NEL Lines	18
Hellenic Seaways	29

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Βιβλιογραφία 5^{ου} κεφαλαίου

- Αρτίκης Γεώργιος, «Χρηματοοικονομική Διοίκηση Ανάλυση και Προγραμματισμός», εκδόσεις Interbooks, Β' έκδοση, Αθήνα 2002
- Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα «Επείγον: Γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», XRTC Business Consultants, 2011-2012
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Hellenic Seaways
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) ANEK Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Attica Group
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Minoan Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) NEL Lines
- Νιάρχου Νικήτα Α., «Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων», εκδόσεις Α. Σταμούλης, Ε' έκδοση, Αθήνα- Πειραιάς 1997

Κεφάλαιο 6

Μερίδια Αγοράς των κυριότερων εταιρειών του κλάδου

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς ορισμένων εκ των κυριότερων επιχειρήσεων με δραστηριότητα στην ακτοπλοΐα και στις γραμμές της Αδριατικής. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς βάσει του αριθμού των διακινηθέντων επιβατών, οχημάτων και φορτηγών για το 2010 και το 2011, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία επιβατικής κίνησης όπως αυτά τα έχει επεξεργαστεί η Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

6.1 Μερίδια αγοράς ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς ορισμένων εκ των κυριότερων εταιρειών με δραστηριότητα στην ελληνική ακτοπλοΐα. Με βάση τον αριθμό των διακινηθέντων επιβατών η Hellenic Seaways κατέχει την πρώτη θέση καταλαμβάνοντας μερίδιο 24,4% επί του συνόλου της συγκεκριμένης αγοράς (15.071.705 επιβάτες) και το οποίο ελαφρώς αυξήθηκε σε σχέση με το 2010, όπου το αντίστοιχο μερίδιο αγοράς ήταν 23,5% και οι διακινηθέντες επιβάτες για το 2010 ήταν 16.587.040. Όσον αφορά το μερίδιο αγοράς με βάση τον αριθμό των διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική ακτοπλοΐα την πρώτη θέση κατέχει η ANEK Lines καταλαμβάνοντας μερίδιο 21,8% επί του συνόλου της συγκεκριμένης αγοράς (2.620.090 οχήματα) και το οποίο μειώθηκε σε σχέση με το 2010.

Πίνακας 6.1: Μέγεθος αγοράς ελληνικής ακτοπλοΐας

	2009	2010	2011
Επιβάτες	17.442.121	16.587.040	15.071.705
Οχήματα και Φορτηγά	3.046.457	2.860.566	2.620.090

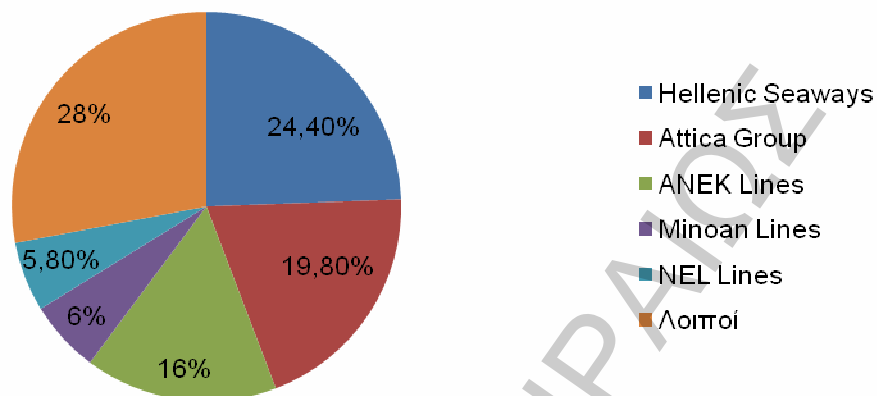
πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Πίνακας 6.2: Μερίδια αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα βάσει διακινηθέντων επιβατών

Εταιρεία/Όμιλος	2010	2011
Hellenic Seaways	23,5%	24,4%
Attica Group	23,2%	19,8%
ANEK Lines	16,2%	16%
Minoan Lines	5,3%	6%
NEL Lines	4,2%	5,8%
Λοιποί	27,6%	28%

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Μερίδια αγοράς βάσει διακινηθέντων επιβατών στην ακτοπλοΐα



Διάγραμμα 6.1: Μερίδια αγοράς των εταιρειών βάσει διακινηθέντων επιβατών στην ελληνική ακτοπλοΐα

Όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα οι πέντε μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες μετέφεραν το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών στους διάφορους προορισμούς. Οι πέντε ακτοπλοϊκές εταιρείες συγκέντρωσαν από κοινού το 72% της αντίστοιχης συνολικής αγοράς το 2011, πρόκειται για ένα αρκετά υψηλό ποσοστό, το οποίο υποδεικνύει ότι ο κλάδος είναι έντονα ανταγωνιστικός.

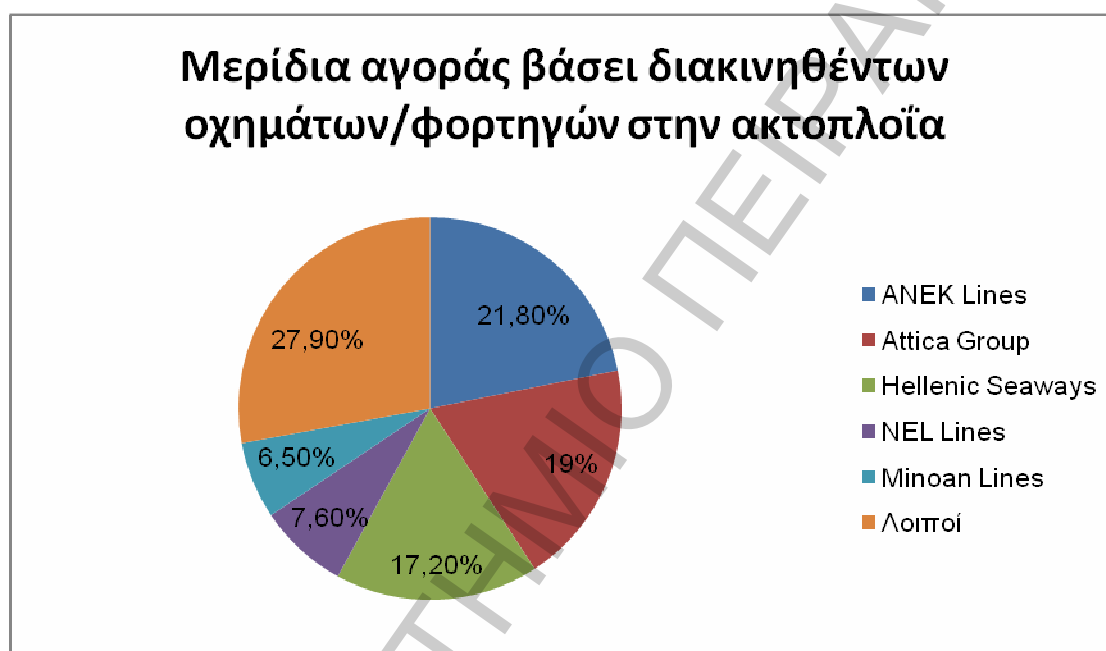
Πίνακας 6.3: Μερίδια αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα βάσει διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών

Εταιρεία/Όμιλος	2010	2011
ANEK Lines	24,5%	21,8%
Attica Group	24%	19%
Hellenic Seaways	17,1%	17,2%
NEL Lines	5,8%	7,6%
Minoan Lines	5,8%	6,5%
Λοιποί	22,8%	27,9%

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Οι πέντε ακτοπλοϊκές εταιρείες συγκέντρωσαν από κοινού το 72,1% της αντίστοιχης συνολικής αγοράς οχημάτων και φορτηγών το 2011, ποσοστό αρκετά υψηλό.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται τα μερίδια αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει των διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική ακτοπλοΐα.



Διάγραμμα 6.2: Μερίδια αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική ακτοπλοΐα

6.2 Μερίδια αγοράς ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς ορισμένων εκ των κυριότερων εταιρειών με δραστηριότητα στις γραμμές της Αδριατικής. Με βάση τον αριθμό των διακινηθέντων επιβατών η Minoan Lines κατέχει την πρώτη θέση καταλαμβάνοντας μερίδιο 32,5% επί του συνόλου της συγκεκριμένης αγοράς (1.968.641 επιβάτες) και το οποίο αυξήθηκε σε σχέση με το 2010, όπου το αντίστοιχο

μερίδιο αγοράς ήταν 27,4% και οι διακινηθέντες επιβάτες για το 2010 ήταν 16.587.040. Τη δεύτερη θέση κατέχει ο Όμιλος Attica Group σε συνεργασία μέσω της κοινοπραξίας με τον Όμιλο ANEK Lines για τις γραμμές της Αδριατικής. Όσον αφορά το μερίδιο αγοράς με βάση τον αριθμό των διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην Αδριατική την πρώτη θέση κατέχει και πάλι η Minoan Lines καταλαμβάνοντας μερίδιο 31,3% επί του συνόλου της συγκεκριμένης αγοράς (805.022 οχήματα) και το οποίο αυξήθηκε σημαντικά σε σχέση με το 2010.

Πίνακας 6.4: Μέγεθος αγοράς στις γραμμές της Αδριατικής

	2009	2010	2011
Επιβάτες	2.268.591	2.154.616	1.968.641
Οχήματα και Φορτηγά	872.089	867.070	805.022

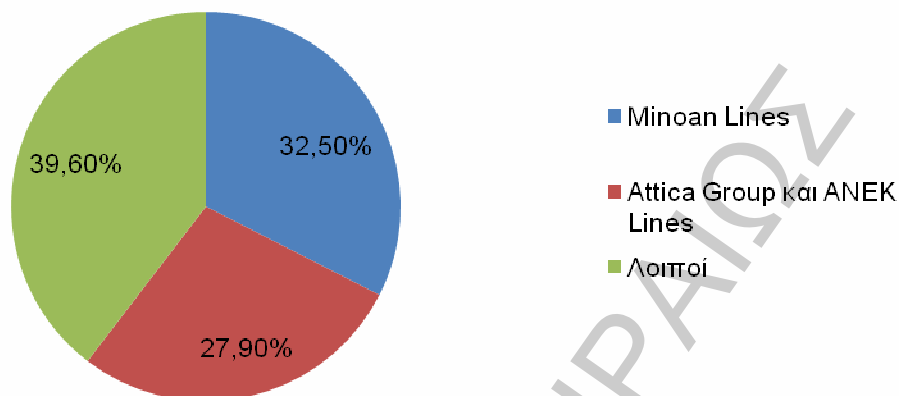
πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (Ελ.Στατ)

Πίνακας 6.5: Μεριδία αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική βάσει διακινηθέντων επιβατών

Εταιρεία/Όμιλος	2010	2011
Minoan Lines	27,4%	32,5%
Attica Group και ANEK Lines	27,5%	27,9%
Λοιποί	45,1%	39,6%

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Μερίδια αγοράς βάσει διακινηθέντων επιβατών στην Αδριατική



Διάγραμμα 6.3: Μερίδια αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων επιβατών στην Αδριατική

Όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα οι τρεις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες μετέφεραν το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών στους διάφορους προορισμούς στις γραμμές της Αδριατικής. Οι τρεις ακτοπλοϊκές εταιρείες συγκέντρωσαν από κοινού το 60,4% της αντίστοιχης συνολικής αγοράς το 2011, πρόκειται για ένα αρκετά υψηλό ποσοστό, το οποίο υποδεικνύει ότι ο κλάδος είναι έντονα ανταγωνιστικός.

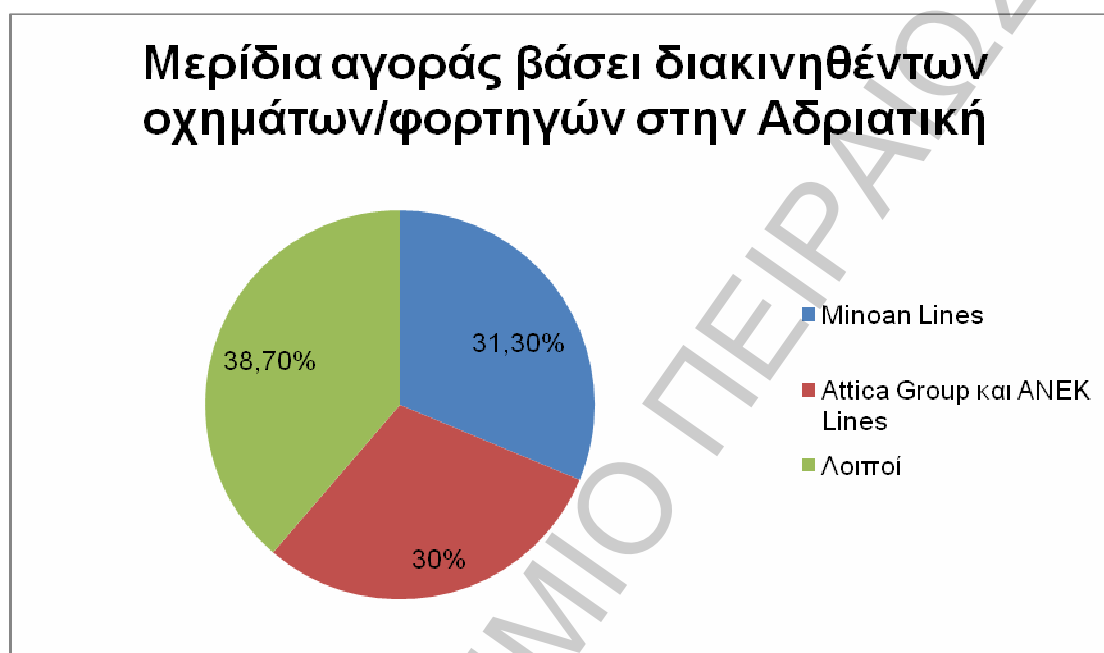
Πίνακας 6.6: Μερίδια αγοράς εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική βάσει διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών

Εταιρεία/Όμιλος	2010	2011
Minoan Lines	26,5%	31,3%
Attica Group και ANEK Lines	29%	30%
Λοιποί	44,5%	38,7%

πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των εταιρειών

Οι τρεις ακτοπλοϊκές εταιρείες συγκέντρωσαν από κοινού το 61,3% της αντίστοιχης συνολικής αγοράς οχημάτων και φορτηγών το 2011, ποσοστό αρκετά υψηλό.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται τα μερίδια αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει των διακινηθέντων οχημάτων και φορτηγών στην Αδριατική.



Διάγραμμα 6.4: Μερίδιο αγοράς των ακτοπλοϊκών εταιρειών βάσει διακινηθέντων οχημάτων/ φορτηγών στην Αδριατική

Βιβλιογραφία 6^{ου} κεφαλαίου

- Ελληνική Στατιστική Αρχή
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) ANEK Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Attica Group
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Hellenic Seaways
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Minoan Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) NEL Lines

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

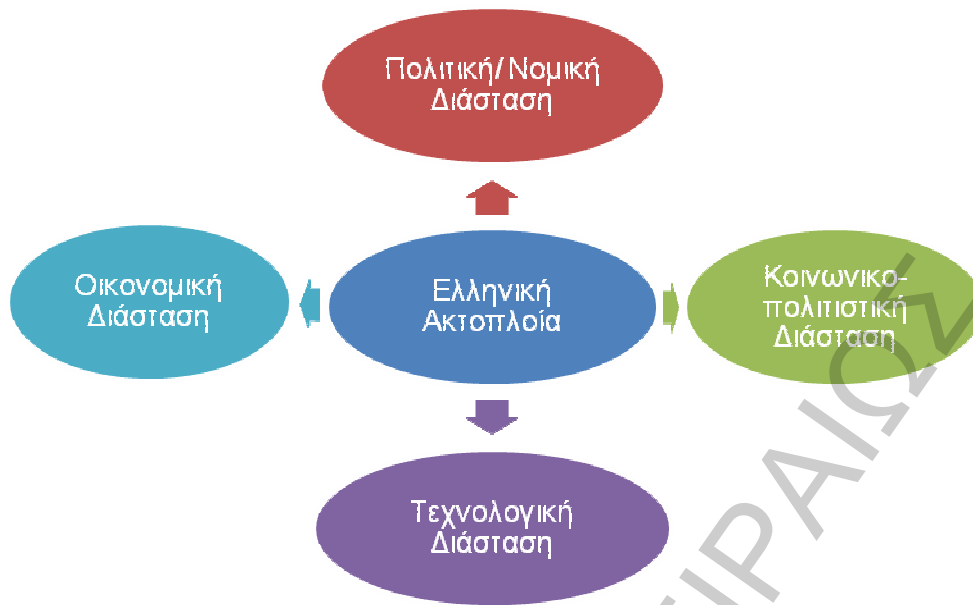
Κεφάλαιο 7

Συμπεράσματα- Προτάσεις

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται τα βασικά συμπεράσματα που εξάγονται από την ανάλυση που προηγήθηκε για τον κλάδο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας. Τα βασικά συμπεράσματα λοιπόν της μελέτης παρουσιάζονται με την βοήθεια της ανάλυσης του εξωτερικού περιβάλλοντος (PEST Analysis) και του υποδείγματος των πέντε δυνάμεων του Porter.

Ανάλυση εξωτερικού περιβάλλοντος με τη βοήθεια της ανάλυσης PEST

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια ανάλυση του γενικού (μάκρο) εξωτερικού περιβάλλοντος της ελληνικής ακτοπλοΐας, όπου η διοίκηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο θα πρέπει να αναζητήσει ευκαιρίες και απειλές. Η ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος πραγματοποιείται μέσω της ανάλυσης PEST, η οποία χωρίζεται σε τέσσερις επιμέρους διαστάσεις: την πολιτική/ νομική διάσταση, την οικονομική διάσταση, την κοινωνικό-πολιτιστική διάσταση και την τεχνολογική διάσταση.



Πολιτική/ Νομική Διάσταση

Το νομικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ακτοπλοΐα αποτελείται από διάφορους Κανονισμούς και Νόμους που έχουν τεθεί από μια πλειάδα εμπλεκόμενων φορέων κυρίως της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ελληνικού κράτους και διαδραματίζει τον πλέον σημαντικό ρόλο για την ομαλή λειτουργία του κλάδου. Η αλλαγή που επήλθε στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία επηρέασε με πολλούς τρόπους τον κλάδο της ακτοπλοΐας παρουσιάζοντας σημαντικές επιπτώσεις στην παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα καθώς και οι αλλαγές που έχει υποστεί έχουν αναλυθεί διεξοδικά σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλέπε Κεφάλαιο 2.8 Θεσμικό- Νομοθετικό Πλαίσιο).

Οικονομική Διάσταση

Η ελληνική οικονομία επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις διεθνείς εξελίξεις. Η ακτοπλοΐα, ως κλάδος της ναυτιλίας, είναι ευάλωτη στις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, στις διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου καθώς και στην ισοτιμία ευρώ- δολαρίου, αφού αποτελούν βασικούς παράγοντες που καθορίζουν την πορεία της και έχουν άμεση επίπτωση στο λειτουργικό κόστος των πλοίων. Πιο αναλυτικά, η επιβατηγός ναυτιλία, όπως ήταν φυσικό, επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κρίση, κάτι που αποτυπώνεται τόσο στη μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, όσο και στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών του

κλάδου. Πολλές εταιρείες κλείνουν, αφού δυστυχώς δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Το κόστος των καυσίμων έχει άμεση επίδραση στο λειτουργικό κόστος των εταιρειών. Η αύξηση της τιμής των καυσίμων είναι η σημαντικότερη απειλή που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Κατά τη διάρκεια του 2011 η ανοδική πορεία των τιμών του πετρελαίου επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τα λειτουργικά κόστη των εταιρειών. Η μέση τιμή των καυσίμων το 2011 αυξήθηκε κατά 28% περίπου σε σχέση με το 2010. Επιπλέον, παρόλο που οι τιμές των καυσίμων διακανονίζονται σε ευρώ, ωστόσο επηρεάζονται έμμεσα και από την ισοτιμία ευρώ / δολαρίου στη βάση της οποίας διαμορφώνονται οι διεθνείς τιμές *platts*.

Κοινωνικό- πολιτιστική Διάσταση

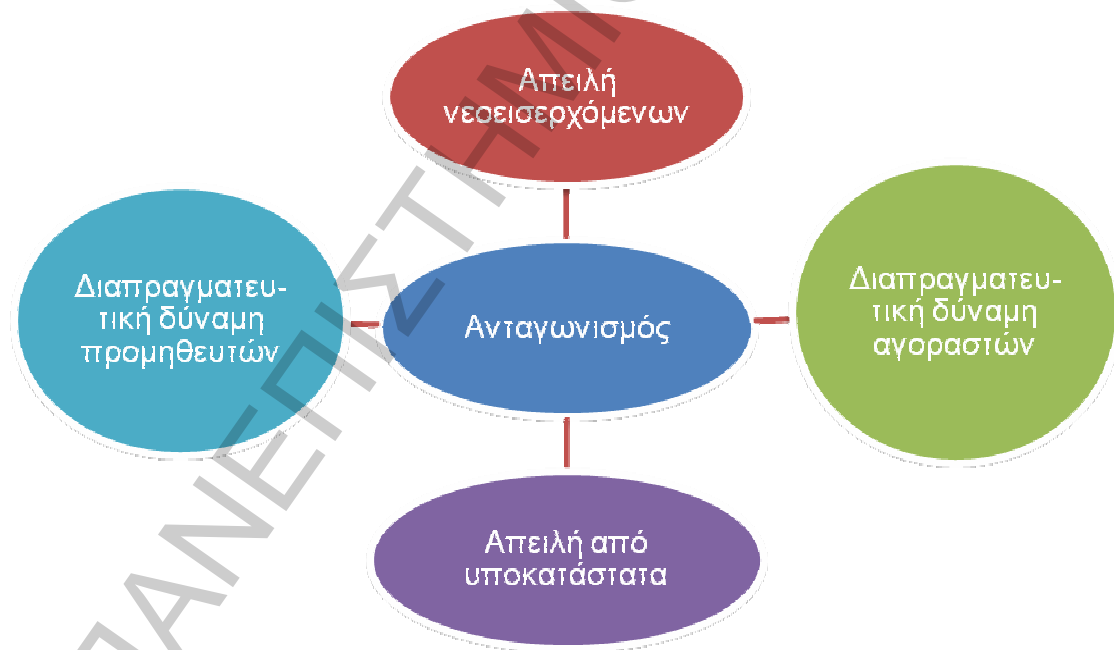
Ο τομέας της ναυτιλίας διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην κοινωνικοπολιτιστική ζωή μιας χώρας. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας αποτελεί μοναδικό φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατ' επέκταση δημιουργεί την υποχρέωση στην πολιτεία για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες. Ο μεγάλος αριθμός κατοικημένων νησιών και η ανάγκη τακτικής διασύνδεσης των νησιών τόσο με την ηπειρωτική χώρα όσο και μεταξύ τους οδήγησαν την πολιτεία να παρέμβει στη ρύθμιση όλων των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τεχνολογική Διάσταση

Η ανάγκη εξυπηρέτησης του εκτεταμένου νησιωτικού συμπλέγματος οδήγησε στη μορφή των σημερινών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που είναι δημιούργημα των τελευταίων 40 ετών. Τα επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου αντικαταστάθηκαν σταδιακά με τα επιβατηγά οχηματαγωγά, μικρά και μεγάλα που συνδύαζαν τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Από το 1975 στα επιβατηγά οχηματαγωγά προστέθηκαν και τα υδροπτέρυγα και γενικότερα τα ταχύπλοα, μια νέα κατηγορία πλοίων με τα οποία συντομεύτηκε ο χρόνος του ταξιδιού και δόθηκε η δυνατότητα αύξησης των διακινούμενων επιβατών. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, προστέθηκαν στον ακτοπλοϊκό στόλο ταχύπλοα πλοία νέας τεχνολογίας με τα οποία καλύφθηκαν και συνέχιζαν να καλύπτονται μέχρι και μερικά χρόνια πριν, πλήρως οι

ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών στη χώρα μας. Τα τελευταία χρόνια, με την προοπτική της απελευθέρωσης της αγοράς, ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας άρχισε να ανανεώνεται ριζικά. Η εξυπηρέτηση της ελληνικής ακτοπλοΐας άρχισε να πραγματοποιείται όχι μόνο με συμβατικά πλοία αλλά και με πλοία νέας τεχνολογίας. Τα πλοία νέας τεχνολογίας είναι σχεδιασμένα να έχουν μειωμένη αντίσταση και υψηλή ταχύτητα σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

Ανάλυση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος (Οι πέντε δυνάμεις του Porter)



Απειλή νεοεισερχόμενων

Αναφορικά με την απειλή των νεοεισερχόμενων στον κλάδο αξίζει να τονιστεί πως υπάρχει σχετικά μικρός βαθμός δυσκολίας εισόδου στον κλάδο. Οποιαδήποτε

εταιρεία με έδρα την Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να δρομολογήσει πλοία στις ελληνικές θάλασσες μετά την άρση του cabotage αρκεί να διαθέτει το απαιτούμενο κεφάλαιο. Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για απελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών, οδήγησε τις μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες να προβούν σε διαρθρωτικές κινήσεις οι οποίες θα τους εξασφάλιζαν σε μεγάλο ποσοστό την οικονομική τους βιωσιμότητα. Έτσι λοιπόν προχώρησαν, στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν επάξια οποιαδήποτε ξένη εταιρεία αποφασίσει να δραστηριοποιηθεί στις ελληνικές θάλασσες.

Απειλή από τα υποκατάστατα

Ως υποκατάστατες υπηρεσίες στον κλάδο της ακτοπλοΐας μπορούν να λειτουργήσουν οι αεροπορικές, κυρίως, μεταφορές. Οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες (Olympic Air, Aegean Airlines) εξυπηρετούν σχεδόν όλους τους νησιωτικούς προορισμούς που διαθέτουν αεροδρόμιο. Όσον αφορά τον εισερχόμενο τουρισμό στην Ελλάδα, πάνω από το μισό των τουριστών που φτάνουν στη χώρα μας κάθε χρόνο έρχονται με ιδιωτικές πτήσεις charter. Επιπλέον, ως ένα βαθμό υποκατάστατες υπηρεσίες μπορεί να θεωρηθούν και οι οδικές μεταφορές. Αυτές επηρεάζουν κυρίως τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες των πορθμειακών γραμμών. Τα τελευταία κυρίως χρόνια, η συνεχής βελτίωση του οδικού δικτύου έχει επηρεάσει πτωτικά τη ζήτηση για τη συγκεκριμένη κατηγορία υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η υψηλή γέφυρα Χαλκίδας και η υποθαλάσσια σήραγγα Ακτίου – Πρέβεζας.

Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών

Στους προμηθευτές των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εντάσσονται οι επιχειρήσεις εμπορίας καυσίμων και οι επιχειρήσεις παραγωγής / εμπορίας τροφίμων και ποτών. Την ισχυρότερη διαπραγματευτική δύναμη κατέχουν οι επιχειρήσεις εμπορίας καυσίμων, οι οποίες προμηθεύουν στις ναυτιλιακές εταιρείες καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο στην εκάστοτε χαμηλή δυνατή τιμή. Όσον αφορά τη διαπραγματευτική δύναμη των επιχειρήσεων παραγωγής / εμπορίας τροφίμων και ποτών είναι σχετικά μικρή, αφού τα τελευταία χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο του outsourcing, δηλαδή της εκχώρησης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων μιας

επιχείρησης σε τρίτους, με αποτέλεσμα την επέκταση των δικτύων γνωστών αλυσίδων εστιατορίων γρήγορης εστίασης στις αγορές των πλοίων όπως για παράδειγμα τα Everest και τα Goody's. Σύμφωνα μάλιστα με μελέτη της ICAP για της αλυσίδες γρήγορης εστίασης, η αλυσίδα Everest διατηρεί 73 σημεία πώλησης σε 22 πλοία της ακτοπλοΐας.

Διαπραγματευτική δύναμη αγοραστών

Στους αγοραστές των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ανήκουν πέραν από τους μεμονωμένους χρήστες/ιδιώτες, οι οποίοι ουσιαστικά διαθέτουν πολύ μικρή διαπραγματευτική δύναμη, τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι μεταφορικές εταιρείες. Όσον αφορά, τα ταξιδιωτικά γραφεία η διαπραγματευτική τους δύναμη περιορίζεται στο επίπεδο της συμφωνηθείσας προμήθειας με τον συνεργαζόμενο ναυτικό πράκτορα. Οι μεταφορικές εταιρείες τώρα, εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες καθώς στις νησιωτικές περιοχές της χώρας δεν υπάρχει εναλλακτική επιλογή όσον αφορά τη μεταφορά κάθε είδους εμπορευμάτων. Η διαπραγματευτική δύναμη μιας μεταφορικής εταιρείας είναι ανάλογη του μεταφορικού της έργου. Συνεπώς, οι διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι σχετικά μικρή.

Ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών του κλάδου

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των υφιστάμενων ομοειδών εταιρειών του κλάδου, ο οποίος επικεντρώνεται στη μείωση του χρόνου του ταξιδιού, στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, στην ασφάλεια και στη συχνότητα των δρομολογίων αξίζει να σημειωθεί πως είναι σχετικά έντονος και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Επίσης, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις που πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια έχουν στόχο ως ένα βαθμό την απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς.

Προτάσεις

Η επικρατούσα κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα κρίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη, μετά από την ανάλυση που προηγήθηκε. Τόσο οι ακτοπλοίοι όσο και η πολιτεία βρίσκονται σε δεινή κατάσταση. Οι μεν ακτοπλοίοι αντιμετωπίζουν μια σειρά διλημάτων που

σχετίζονται με τη βιωσιμότητα των εταιρειών τους, η δε πολιτεία είναι ιδιαίτερα προβληματισμένη καθώς η ακτοπλοΐα διαδραματίζει έναν ιδιαίτερα σημαντικό κοινωνικό και αναπτυξιακό ρόλο για τη νησιωτική Ελλάδα.

Η επιδείνωση του κλίματος της ελληνικής ακτοπλοΐας οφείλεται σε μια σειρά εξωγενών παραγόντων που επικρατούν τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τη χώρα μας έχει δημιουργήσει μια σειρά από προβλήματα, μερικά από τα οποία είναι: α) η μείωση της ζήτησης, η οποία είναι αποτέλεσμα της περιορισμένης εισοδηματικής πολιτικής που έχει επιφέρει μείωση των εισοδημάτων των νοικοκυριών, β) η καθυστέρηση πληρωμής από μεριά της πολιτείας των επιδοτήσεων για τις άγονες γραμμές, γ) ο πιστωτικός κίνδυνος που προέρχεται από τις απαιτήσεις προς τους πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αρκετοί από τους οποίους αντιμετωπίζουν δυσκολίες λόγω των οικονομικών συνθηκών.

Επιπλέον, άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά τον κλάδο είναι η αύξηση της τιμής των καυσίμων, η οποία έχει άμεση επίδραση στα λειτουργικά έξοδα των ακτοπλοϊκών εταιρειών καθώς και ο κίνδυνος διακύμανσης των επιτοκίων, κυρίως μετά την απόφαση της ΕΚΤ για αύξηση του βασικού επιτοκίου. Εάν συνεχιστεί αυτή η ανοδική πορεία θα επιβαρυνθεί σε σημαντικό βαθμό ο τραπεζικός δανεισμός. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στην προσπάθεια τους να ανταπεξέλθουν και να επιβιώσουν από αυτό το κλίμα αβεβαιότητας που έχει επέλθει ο κλάδος ακολουθούν αμυντικές πολιτικές με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητας τους και τη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της αμυντικής στρατηγικής αποτελεί η συνεργασία μεταξύ της Attica Group και της ANEK Lines στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής.

Σε επίπεδο εταιρειών του κλάδου τώρα και μελετώντας τις ακτοπλοϊκές εταιρείες του κλάδου διαπιστώνεται σε πρώτο επίπεδο η σημαντική ανανέωση του στόλου και η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τα τελευταία χρόνια δρομολογήθηκαν τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού σύγχρονα, άνετα, ασφαλή, γρήγορα και νέα σε ηλικία πλοία με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του χρόνου του ταξιδιού, καθιστώντας την ακτοπλοΐα περισσότερο ανταγωνιστική. Επιπλέον, η συμβολή του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς αποτέλεσε πηγή άντλησης κεφαλαίων για όλες ανεξαιρέτως τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες. Μεγάλο μέρος των αντληθέντων αυτών κεφαλαίων κάλυψε την ανανέωση του στόλου.

Από την άλλη μεριά, μια από τις βασικότερες αδυναμίες που αντιμετωπίζουν όλες σχεδόν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι συνεχόμενες ζημιές τόσο στα καθαρά αποτελέσματά τους όσο και σε επίπεδο EBITDA. Επιπλέον, δεδομένης της έλλειψης ρευστότητας και της αδυναμίας αρκετών εταιρειών να ανταποκριθούν στις δανειακές και όχι μόνο υποχρεώσεις τους η πιθανότητα πτώχευσης κάποιας εκ των εταιρειών εξακολουθεί να υπάρχει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αδυναμίας στην οποία βρίσκονται οι εταιρείες είναι ο δείκτης γενικής ρευστότητας ο οποίος είναι πολύ κάτω της μονάδας για το σύνολο του κλάδου.

Η κρισιμότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο κλάδος είναι εμφανής και απαιτεί συντονισμένη προσπάθεια όλων των φορέων προκειμένου να καταφέρει να ανακάμψει. Συγκεκριμένα:

- Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει να προβούν σε στρατηγικές κινήσεις, όπως η γεωγραφική διασπορά του στόλου είτε μέσω της ενοικίασης των πλοίων σε άλλες εταιρείες (ανταγωνίστριες ή μη), είτε μέσω της εισόδου των εταιρειών σε νέες αναδυόμενες αγορές προκειμένου να καταφέρουν να επιβιώσουν στον κλάδο και να επιτύχουν με την πάροδο του χρόνου θετικά καθαρά αποτελέσματα.
- Ο ρόλος της πολιτείας στον ακτοπλοϊκό κλάδο είναι πολύ σημαντικός. Το κράτος θα πρέπει να δημιουργήσει τις συνθήκες που θα διασφαλίσουν την ομαλή λειτουργία του κλάδου. Ο κύριος στόχος του κράτους είναι και παραμένει η μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Σημαντική κίνηση αποτελεί η κατάργηση σειράς κρατήσεων υπέρ τρίτων που επιβάρυναν τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Όμως, όσον αφορά τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος θα πρέπει να λάβει καινοτόμες αποφάσεις, διότι η καθυστέρηση πληρωμών των επιδοτήσεων οδήγησαν τις περισσότερες εταιρείες του κλάδου σε σημαντική έλλειψη ρευστότητας, οι οποίες αρκετές φορές αναγκάζονται να κάνουν περικοπές στα δρομολόγια τους. Οι περικοπές των δρομολογίων αυτών επηρεάζουν άμεσα τη βιωσιμότητα των κατοίκων των νησιών που βρίσκονται στις άγονες γραμμές. Συνεπώς, η πολιτεία θα πρέπει να αναλάβει ενεργό δράση και να δημιουργήσει έναν ελκυστικό σχεδιασμό του δικτύου των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ακτοπλόων και στις γραμμές αυτές ώστε να εξασφαλίσει την ανάπτυξη και την ευημερία αυτών των νησιών.

- Ο τραπεζικός κλάδος αποτελεί τη βασική πηγή χρηματοδότησης για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες την τελευταία τριετία. Όμως, η γενικότερη πορεία του ελληνικού τραπεζικού κλάδου βρίσκεται και αυτή υπό πίεση με αποτέλεσμα ο δανεισμός στις ακτοπλοϊκές εταιρείες να μειώνεται συνεχώς και να χρηματοδοτεί μόνο τους μεγάλους πλοιοκτήτες του κλάδου και οι μικρές εταιρείες να οδηγούνται σε έξοδο από αυτόν. Οι τράπεζες τηρούν αυστηρή στάση τόσο απέναντι στους νέους πελάτες όσο και στους υφιστάμενους λόγω της ανησυχίας τους για χρεοκοπία πολλών εταιρειών, αφού οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν ανύπαρκτη σχεδόν ρευστότητα. Πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν προχωρήσει σε εκτεταμένες αναδιρθρώσεις των δανείων τους προκειμένου να καταφέρουν να ανταπεξέλθουν από αυτή τη δυσμενή οικονομική κατάσταση. Συνεπώς, μέσω της άριστης συνεργασίας μεταξύ του τραπεζικού κλάδου και των ακτοπλοϊκών εταιρειών θα επιτευχθεί η απαραίτητη ρευστότητα στον ακτοπλοϊκό κλάδο και θα συνεχιστεί η ομαλή λειτουργία των εταιρειών.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

A. Βιβλία – Άρθρα

- Αρτίκης Γεώργιος, «Χρηματοοικονομική Διοίκηση Ανάλυση και Προγραμματισμός», εκδόσεις Interbooks, Β' έκδοση, Αθήνα 2002
- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Β' Έκδοση, εκδόσεις Τζέϊ και Τζέϊ, Ελλάς – Πειραιάς 2003
- Γκόλιας Ι, Σαμπράκος Ε., Γιαννής Γ., «Το δυναμικό ενός συστήματος κρατήσεων στις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές γραμμές»
- Γνωμοδότηση Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής – Ε.Ε αριθ. 96/C97/05.31.01.1996

- Γουλιέλμος Αλ. – Σαμπράκος Ε., «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002
- Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., «Δίκαιο της Θάλασσας», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2000
- Καρβούνης Σ., «Οικονομοτεχνικές Μελέτες: Μεθοδολογία – Τεχνικές - Θεωρία», εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002
- Κρασανάκη Α.Γ., «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Αθήνα 2008
- Κυριακόπουλος Σ., «Αρχές τουρισμού και τουριστική πολιτική», Πειραιάς 2011
- Λιβανός Νικόλαος, «Παρουσίαση και κοστολογική ανάλυση πληροφοριακών συστημάτων στην ναυτιλία», Πειραιάς 2009
- Νιάρχου Νικήτα Α., «Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων», εκδόσεις Α. Σταμούλης, Ε' έκδοση, Αθήνα- Πειραιάς 1997
- Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973)
- Νομοθετικό Διάταγμα 285, 1969
- Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001)
- Σαμπράκος Ε., «Μεταφορές και Τουρισμός 3^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών», επιμέλεια έκδοσης Σαμπράκος Ε., Πειραιάς 1999
- Σαμπράκος Ε., «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2001
- Σαμπράκος Ε., «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008

- Τσιώσης Γεώργιος – Σπύρος, «Η Κοινή Πολιτική Θαλάσσιων Μεταφορών: Ελληνικές Θέσεις, Αντιδράσεις και Εξελίξεις στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 «Τροποποίηση - Συμπλήρωση της υπ' αριθμ.3323.1/01/05/ 26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 718)». (ΦΕΚ Β' 556/4.5.2006)
- Χαρλαύτη Τζελίνα, «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} αιώνας», εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001

Β. Μελέτες – Εκθέσεις

- Εθνική Τράπεζα, κλαδική μελέτη «Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα», Αθήνα 2009
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) ANEK Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Attica Group
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Hellenic Seaways
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) Minoan Lines
- Ετήσια Οικονομική Έκθεση (2011) NEL Lines
- ΣΕΤΕ, «Προτάσεις για βιώσιμη και ανταγωνιστική ελληνική ακτοπλοΐα», Πειραιάς 2008
- Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο/ Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Όνειρο Δεμένο στο Μουράγιο, 2006
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2010
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2008
- XRTC Business Consultants, ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα «Επείγον: Γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της ελληνικής ακτοπλοΐας», 2011-2012

Γ. Διπλωματικές Εργασίες

- Βούρδα Μ., «Χρηματοοικονομική ανάλυση των εισηγμένων στο Χ.Α.Α εταιρειών του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας – ακτοπλοΐας», Πειραιάς 2007
- Γραμματικόπουλος Σ., «Ανάλυση του υποκλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας», Πειραιάς 2008
- Μάνος Α., «Εκτίμηση της Προσφοράς και της Ζήτησης Ναυτιλιακών Υπηρεσιών και Επιβατικών Οχηματαγωγών Πλοίων στην Ελλάδα», Χανιά 2002
- Σταματέλος Α, «Οι επιπτώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα από την άρση του cabotage και το ζήτημα των άγονων γραμμών», Πειραιάς 2009

Δ. Πηγές από διαδίκτυο

- Ελληνική Στατιστική Αρχή
- Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (www.shortsea.gr)
- Ναυτεμπορική «Χάθηκαν 2,5εκατομ. επιβάτες από την ακτοπλοΐα» (τελευταία επισκεψιμότητα site:23/01/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (τελευταία επισκεψιμότητα site: 25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (τελευταία επισκεψιμότητα site: 25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (τελευταία επισκεψιμότητα site: 25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (τελευταία επισκεψιμότητα site: 25/2/2013)
- Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (τελευταία επισκεψιμότητα site: 25/2/2013)
- Τράπεζα της Ελλάδος, Στατιστικά στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων, 2009
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (τελευταία επισκεψιμότητα site: 2/2/2013)
- Wikipedia.org (τελευταία επισκεψιμότητα site: 19/3/2013)

- Επίσημες ιστοσελίδες των ακτοπλοϊκών εταιρειών (τελευταία επισκεψιμότητα των παρακάτω site 2/2/2013):

- ✓ <http://www.aegeanspeedlines.gr>
- ✓ <http://www.ferries.gr>
- ✓ <http://www.bluestarferries.gr>
- ✓ <http://www.attica-group.com>
- ✓ <http://www.milostravel.gr/>
- ✓ <http://www.hellenicseaways.gr>
- ✓ <http://www.superfast.com>
- ✓ <http://www.anemferries.gr>
- ✓ <http://www.anes.gr>
- ✓ <http://www.agioreitikes-grammes.com/>
- ✓ <http://www.anendyk.gr>
- ✓ <http://www.strintziferries.gr>
- ✓ <http://www.lane-kithira.com/>
- ✓ <http://www.minoan.gr>
- ✓ <http://www.anethferries.gr/>
- ✓ <http://www.anekalymnou.gr/>
- ✓ <http://www.anek.gr/>
- ✓ <http://www.nel.gr>
- ✓ <http://www.zanterferries.gr/>
- ✓ <http://www.seajets.gr/>

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

A. Βιβλία – Άρθρα

- Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries
- Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport
- Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport
- Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades
- Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)
- Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships
- Greek Shipping Cooperation Committee Lloyd's Register of Shipping - Fairplay, 2011
- Lagoudis Ioannis N. – Theotokas Ioannis, «The competitive advantage in the greek shipping industry», 2007
- Lekakou Maria B., «The eternal conundrum of Greek coastal shipping», 2007
- Lekakou Maria, Papandreou Nicholas, Stergiopoulos George, «Setting Foundations For Coastal Shipping Policy: The Case of Greece», 2002
- Polemis Spyros M., «The History of Greek Shipping»
- Sturmeijer S.G. – Panagakos G. – Psaraftis H., «Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services», Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens 1994

Β. Μελέτες – Εκθέσεις

- Ετήσια έκθεση του Lloyd's Register – Fairplay, 2012
- Xrtc Business Consultants, Annual Report on the Greek Ferry Industry «Opportunities and Contrasts stemming from a global crisis», 2009

Γ. Πηγές από διαδίκτυο

- Eurostat (Statistical Office of the E.U)
- World Tourism Organization (UNWTO)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ