



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διπλωματική Εργασία

« ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ &
ΔΙΕΘΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007 - 2017 »

της

ΑΡΒΑΝΙΤΗ ΜΑΡΙΑΣ – ΑΝΝΑΣ

Επιβλέπων Καθηγητής : Πελαγίδης Θεόδωρος

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στη
Ναυτιλία

Οκτώβριος 2017

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός του παρόντος εκπονήματος, είναι η διαχρονική ανάλυση των προβλημάτων των θαλάσσιων μεταφορών και υποδομών , δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, στο διάστημα πριν και μετά την οικονομική κρίση (2007 – 2017), σε εθνικό , αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Στην παρούσα μελέτη θα παρατεθεί εκτενής αναφορά στη θεσμοθετημένη προσπάθεια , τόσο από την πλευρά του κράτους όσο και από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης , στο ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο και όλα αυτά υπό το πρίσμα μιας παγκοσμιοποιημένης αγοράς.

Η ανάδειξη των χρονιζόντων προβλημάτων στον ακτοπλοϊκό κλάδο θα πραγματοποιηθεί ύστερα από την παράθεση ερευνητικών στοιχείων , καθώς και στατιστικών αναλύσεων , δημοσιευμένων κειμένων και αποσπασμάτων, με απώτερο σκοπό να καλλιεργηθεί ένας γενικότερος προβληματισμός , ώστε να προκληθεί η αφύπνιση των άμεσα εμπλεκόμενων. Επιπλέον, επιτυγχάνεται η παραδοχή ριζοσπαστικών λύσεων , οι οποίες είναι ανεξάρτητες από τα ιδιοτελή συμφέροντα του κεφαλαιοκρατισμού , αλλά και των απαρχαιωμένων πρακτικών.

Πάνω στο θεσμικό υπόβαθρο , στο οποίο δραστηριοποιούνται άτομα και εταιρίες του κλάδου, αποσκοπώντας εν μέρει στη διαμόρφωσή τους , αλλά εν γένει καταλήγουν στην αυτενέργεια, παρατηρούνται πρακτικές , οι οποίες το αλλοιώνουν και το υπερβαίνουν.

Μέσω αυτής της διπλωματικής εργασίας , λοιπόν, επιδιώκεται να φωτιστούν όλα τα ιδιόμορφα στοιχεία της ελληνικής επιχειρηματικότητας (ευελιξία – εμπορικότητα), τα οποία μέχρι και σήμερα εμποδίζουν την ανάπτυξη , λόγω της λανθασμένης αξιοποίησής τους, ούτως ώστε να χτιστεί ένα καινούργιο πεδίο επιχειρηματικότητας , βασισμένο στις συνέργειες και στην κοινή νοοτροπία.

ABSTRACT

The purpose of this work is the longitudinal analysis of the problems of sea transport and infrastructure, with particular emphasis on Greek coastal shipping before and after the economic crisis (2007- 2017) at national and international level. The study will provide an extensive reference to the institutionalized effort both from the side of the state and from the European Union, the regulatory framework and all of them under the auspices of a global market.

The emergence of the emerging problems in the coastal sector will take place after the quoting of research data as well as statistical analyzes, published texts and excerpt, with a view to cultivating a more general reflection so as to take provoke the awakening of the directly involved. In addition, the assumption of radical solution, which are independent of the own interests of capitalism and obsolete practices, is attained.

On the institutional background, in which individuals and companies of the sector are active, aiming in part in their formation, but generally end up in self – energy. There are also practices that alter and exceed it.

Through this diplomatic work, is intended to illuminate all the specific elements of Greek entrepreneurship (flexibility and commerciality) which hitherto hinder development due to their erroneous exploitation, so as to build a new field of entrepreneurship, base on cooperations and common mentality.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	ii
Πίνακας Περιεχομένων.....	iv
Κατάλογος Πινάκων.....	vii
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	viii
1 . Εισαγωγή.....	1
1.1 Αντικειμενικός Σκοπός.....	1
1.2 Διάρθρωση Εργασίας.....	1
1.3 Σημασία των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών.....	3
1.4 Ευρωπαϊκή Πολιτική.....	4
1.5 Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο.....	5
2. Ανάλυση της Οικονομίας.....	6
2.1 Γενικά.....	6
2.2 Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας 2007 – 2017.....	8
2.2.1 Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία.....	13
2.2.2 Ανεργία.....	13
2.2.3 Πληθωρισμός.....	16
2.3 Ανάλυση της Παγκόσμιας Οικονομίας.....	19
2.3.1 Η παγκοσμιοποίηση της ανεργίας.....	24
2.4 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση.....	26
2.4.1 Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.....	27
3. Παρουσίαση του Κλάδου.....	28
3.1 Γενικά.....	28
3.2 Περιγραφή του Κλάδου.....	29
3.2.1 Κύρια Χαρακτηριστικά.....	30
3.2.2 Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοϊκής Αγοράς.....	31
3.2.3 Διάρθρωση του Κλάδου.....	36
3.2.4 Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και HellenicSeaways.....	39
3.2.5 Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων HellenicSeaways.....	45
3.3 Προβλήματα Κλάδου.....	48

3.4 Προοπτική του Κλάδου.....	50
4. Παρουσίαση και Ανάλυση των Ακτοπλοϊκών Εταιριών.....	53
Εταιρίες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο	
4.1 MINOAN LINES: Εταιρική Ταυτότητα.....	53
4.1.1 MINOAN LINES :Εταιρικός Στόλος.....	55
4.1.2 MINOANLINES : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα.....	56
4.2 ATTICAGROUP: Εταιρική Ταυτότητα & ο ρόλο της στην αγορά σήμερα.....	60
4.3 ANEK LINES : Εταιρική Ταυτότητα.....	63
4.3.1 ANEK LINE: Εταιρικός Στόλος.....	65
4.3.2 ANEKLINES: Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα.....	66
4.4 NEL LINES : Εταιρική Ταυτότητα.....	70
4.4.1 NELLINES: Εταιρικός Στόλος.....	71
4.4.2 NELLINES : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα.....	71
Εταιρίες μη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο	
4.5 BLUESTARFERRIES: Εταιρική Ταυτότητα.....	73
4.5.1 BLUESARFERRIES : Εταιρικός Στόλος.....	76
4.6 HELLENICSEAWAYS : Εταιρική Ταυτότητα.....	76
4.6.1 HELLENICSEAWAYS: Εταιρικός Στόλος.....	77
4.6.2 HELLENICSEAWAYS : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα.....	80
4.7 Άλλες εταιρίες μικρότερης μορφής.....	84
5. Χρηματοοικονομική Ανάλυση του Κλάδου.....	87
5.1 Η χρηματοοικονομική εξέλιξη του κλάδου (2007 – 2013).....	87
5.2 Η χρηματοοικονομική εξέλιξη του κλάδου (2013 – 2017).....	91
5.2.1 Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου.....	99
6. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στον Ευρωπαϊκό Χώρο.....	100
6.1 Θαλάσσιες Μεταφορές: Μια γενική προσέγγιση.....	100
6.2 Η κοινή πολιτική της Ε.Ε για τη ΝΜΑ.....	102
6.2.1 Ορισμό της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.....	102
6.2.2 Η ΝΜΑ και η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση.....	103
6.2.2.1 Η προώθηση της ΝΜΑ από την Ευρωπαϊκή Ένωση.....	104

6.2.2.2 Τα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ.....	105
6.3 Η πολιτική της Ε.Ε για τη ΝΜΑ.....	107
6.4 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	109
6.4.1 Communications.....	109
6.4.2 Η Λευκή και η Πράσινη Βίβλος.....	112
6.4.3 Η Λευκή Βίβλος του 2001.....	113
6.4.4 Η μελέτη των οκτώ διαδρόμων.....	114
6.4.5 Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας.....	115
6.5 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	117
6.6 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα.....	118
7. Συμπεράσματα & Προτάσεις.....	121
7.1 Τα συμπεράσματα και οι λύσεις στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας.....	121
Βιβλιογραφία.....	131

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.2.1 :Εγχώρια ζήτηση και καταγραφή του ελληνικού ΑΕΠ.....	9
Πίνακας 2.2.2: Καταγραφή του ΑΕΠ 2008 – 2014.....	10
Πίνακας 2.2.2.1: Καταγραφή ποσοστιαίας ανεργίας στην Ευροζώνη.....	14
Πίνακας 2.3.4 : Καταγραφή παγκόσμιου ΑΕΠ μέχρι και το 2016.....	23
Πίνακας 2.3.1.1: Καταγραφή ρυθμού απασχόλησης.....	25
Πίνακας 3.2.1: Καταγραφή επιβατικής κίνησης στη Μεσόγειο (Ελλάδα – Ιταλία)...	30
Πίνακας 3.2.5.1: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ&HSW.....	47
Πίνακας 3.4.1: Συνοπτική παρουσίαση λειτουργικότητας « HubandSpoke».....	53
Πίνακας 4.1.2.1: Καταγραφή οικονομικών αποτελεσμάτων (2012 – 2016).....	59
Πίνακας 4.3.2.1: Βασικοί δείκτες ANEKLINES (2012- 2016).....	67
Πίνακας 4.3.2.2: Καταγραφή βασικών οικονομικών μεγεθών (2012 – 2016).....	69
Πίνακας 4.5.1: Καταγραφή οικονομικών αποτελεσμάτων (2013 – 2014).....	74
Πίνακας 4.5.2: Καταγραφή οικονομικών μεγεθών (2012 – 2016).....	75
Πίνακας 4.6.2.1: Βασικοί δείκτες HELLENICSEAWAYS (2012 – 2016).....	82
Πίνακας 4.6.2.2: Βασικά οικονομικά μεγέθη HELLENICSEAWAYS (2012-16)...	84
Πίνακας 4.7.1: Μικρότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες.....	86
Πίνακας 5.1.1: Βασικά οικονομικά μεγέθη του κλάδου της ακτοπλοΐας (2007 – 2013).....	88
Πίνακας 5.1.2: Βασικοί αριθμοδείκτες της Ακτοπλοΐας (2007 – 2013).....	89
Πίνακας 5.2.1.1: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2016.....	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.2.3.1: Τιμές κατανάλωσης στις ΗΠΑ (1800- 2005).....	17
Διάγραμμα 2.2.3.2: Καταγραφή πληθωρισμού 2005 – 2019.....	18
Διάγραμμα 2.3.1: Καταγραφή παγκόσμιου ΑΕΠ 2005 – 2014.....	19
Διάγραμμα 2.3.2: Κλιμάκωση παγκόσμιου ΑΕΠ ανάμεσα σε χώρες της Ε.Ε και άλλες.....	20
Διάγραμμα 2.3.3: Κατάσταση τραπεζών στη βαθειά ύφεση της κρίσης.....	22
Διάγραμμα 3.2.1.1: Μετακίνηση επιβατών και καταγραφή του ΑΕΠ την περίοδο 2007-2015.....	31
Διάγραμμα 3.2.3.1: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων&HSW (2009- 2016)....	37
Διάγραμμα 3.2.3.2: Ετήσια εξέλιξη μεταφορικού έργου επιβατικών οχημάτων.....	37
Διάγραμμα 3.2.3.3: Ετήσια εξέλιξη μεταφορικού έργου φορτηγών.....	38
Διάγραμμα 3.2.3.4: Αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα(1996- 2016).....	39
Διάγραμμα 3.2.4.1: Μεταφορικό έργο επιβατών εισηγμένων &HSW (2009-2016)..	41
Διάγραμμα 3.2.4.2: Μεταφορικό έργο ανά εταιρία στην Αδριατική (2009-2016)....	41
Διάγραμμα 3.2.4.3: Μερίδια αγοράς κίνησης αυτοκινήτων εισηγμένων &HSW (2009-2016).....	43
Διάγραμμα 3.2.4.4: Ετήσια διακίνηση αυτοκινήτων ανά εταιρία στην Αδριατική (2009-2016).....	43
Διάγραμμα 3.2.4.5: Μερίδια αγοράς κίνησης φορτηγών εισηγμένων &HSW (2009-2016).....	44
Διάγραμμα 3.2.4.6: Ετήσια διακίνηση φορτηγών στην Αδριατική (2009-2016).....	45
Διάγραμμα 3.2.5.1: Εξέλιξη στόλου εισηγμένων &HSW(2000-2016).....	46
Διάγραμμα 3.2.5.2: Εξέλιξη στόλου ανά τύπο πλοίου (2000-2016).....	48
Διάγραμμα 4.1.1.1: Σύνολο στόλου MINOANLINES (2000-2016).....	56
Διάγραμμα 4.2.1: Καταγραφή συνολικού στόλου (2006-2016).....	63
Διάγραμμα 4.3.1.1: Καταγραφή στόλου (2006-2016).....	65
Διάγραμμα 4.6.1.1: Καταγραφή συνολικού στόλου (2006 – 2016).....	79
Διάγραμμα 5.2.1: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων (2013-2016).....	92
Διάγραμμα 5.2.2: Καταγραφή κόστους καυσίμων (2009-2016).....	93
Διάγραμμα 5.2.3: Εξέλιξη κύκλου εργασιών (2009-2016).....	95

Διάγραμμα 5.2.4: Καταγραφή συμμετοχής περιοχών στον κύκλο εργασιών (2009-2016).....	96
Διάγραμμα 5.2.5: Καταγραφή τραπεζικού δανεισμού (2009-2016).....	97

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

« ΕΙΣΑΓΩΓΗ »

1.1 Αντικειμενικός Σκοπός

Ο αντικειμενικός σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας , είναι η παρουσίαση και η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των ελληνικών εταιριών του κλάδου της ναυτιλίας , καθώς επίσης και οι συνέπειες που προκλήθηκαν εν γένει της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης , ήτοι κατά την περίοδο 2007 – 2017. Η μελέτη αυτή , λοιπόν, στοχεύει στη διερεύνηση και στην ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων των κάτωθι εταιριών , εισηγμένων στο Χ.Α. και μη, με σκοπό να διαπιστώσουμε την επίδραση της ευρύτερης οικονομικής κρίσης στα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου της ναυτιλίας. Οι υπό εξέταση εταιρίες είναι οι ακόλουθες:

- Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε (MINOAN LINES)
- Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε (Blue Star Ferries)
- Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου Α.Ε (NEL LINES)
- Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε (ANEK LINES)
- Hellenic Seaways
- ΑΤΤΙΚΑ GROUP
- Λ.Α.Ε

Σημειώνεται πως οι πέντε από τις επτά εταιρίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, σε αντίθεση με τη Hellenic Seaways και τις Λ.Α.Ε. , οι οποίες δεν είναι εισηγμένες. Συμπεριλήφθηκαν , ωστόσο, στη μελέτη μας, μιας και καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό στην προτίμηση του καταναλωτικού κοινού.

1.2 Διάρθρωση Εργασίας

Η παρούσα εργασία αποτελείται από επτά κεφάλαια , ενώ κατά την ολοκλήρωσή της παρατίθεται και η σχετική βιβλιογραφία.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο ,το οποίο αποτελεί και το πρώτο κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας , παρατίθεται η εισαγωγή στο βασικό θέμα αυτής και ο

κυρίαρχος σκοπός της, αλλά γίνεται και συνοπτική παρουσίαση του θεσμικού και κοινοτικού πλαισίου , μέσα στο οποίο γίνεται και η ανάλυση, αλλά και η συγγραφή της εν λόγω εργασίας.

Το δεύτερο κεφάλαιο , περιγράφει τη γενικότερη οικονομική κατάσταση που επικρατεί κατά την εξεταζόμενη αυτή δεκαετία τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια οικονομία, με κύριο σκοπό να κατανοήσουμε το εξωτερικό περιβάλλον, στο οποίο δραστηριοποιούνται η υπό μελέτη εταιρίες και να διαπιστώσουμε τις όποιες επιδράσεις μπορεί να επιφέρει το εξωτερικό οικονομικό περιβάλλον στη γενικότερη πορεία των εταιριών του κλάδου της ναυτιλίας. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην παρουσίαση της πορείας του εγχώριου και παγκόσμιου ΑΕΠ, του ποσοστού ανεργίας, αλλά και του πληθωρισμού, για τα οποία παρατίθενται σχετικοί πίνακες και διαγράμματα.

Στο τρίτο κεφάλαιο πραγματοποιείται ανάλυση του γενικότερου κλάδου της ακτοπλοΐας, από την πορεία του οποίου σαφώς και επηρεάζονται οι υπό εξέταση εταιρίες. το κεφάλαιο αρχικά παρουσιάζει τον κλάδο και τη σημασία αυτού στην ελληνική οικονομία. Εν συνεχεία, παρατίθενται τα κύρια χαρακτηριστικά του κλάδου, η διάρθρωση, αλλά και ο συσχετισμός του με την εγχώρια και παγκόσμια χωρητικότητα, προσφορά και ζήτηση.

Στο τέταρτο κεφάλαιο , πραγματοποιείται η παρουσίαση των υπό εξέταση έξι εταιριών , αλλά και των Λ.Α.Ε. Κατά την παρουσίαση των εταιριών αυτών, παρατίθενται τα βασικά τους χαρακτηριστικά, η διάρθρωση του ομίλου, ο στόλος τους, τυχόν βραβεύσεις , αλλά και ο ρόλος τους στη σημερινή αγορά και μελλοντικές βλέψεις αυτών.

Το πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τη θεωρητική προσέγγιση της ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Παρουσιάζεται μια χρηματοοικονομική ανάλυση , διαιρούμενη σε δυο χρονικές περιόδους (2007-2013) και (2013-2017), αποτελώντας ουσιαστικά μια αναδρομική κατάθεση συνεπειών , σκοπών και παραγόντων, τα οποία επηρέασαν σημαντικά τον ακτοπλοϊκό κλάδο , διαμορφώνοντας ανάλογα τις οικονομικές συνθήκες και για την κάθε εταιρία του κλάδου ξεχωριστά.

Το έκτο κεφάλαιο , αναφέρεται εκτενώς στο ρόλο και τη δράση της ΝΜΑ υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης. Καταγράφει το σκοπό και τις προϋποθέσεις

για την επιτυχημένη και αποδοτική λειτουργία της ΝΜΑ. Επιπλέον, παρατίθενται στοιχεία και πολιτικές πρακτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία λειτουργούν υποστηρικτικά και εξελικτικά τόσο για τη ναυτιλία γενικότερα όσο και για την ακτοπλοΐα ειδικότερα. Τέλος, γίνεται μια συγκριτική παρουσίαση της σημασίας της και της βιωσιμότητας της ακτοπλοΐας τόσο στην ελληνική οικονομία όσο και στην Ευρωπαϊκή.

Στο έβδομο κεφάλαιο, παρατίθενται τα συμπεράσματα, όπως αυτά απορρέουν από την πραγματοποιηθείσα ανάλυση, και αφορούν την πορεία των εξεταζόμενων εταιριών, αλλά και τη γενικότερη πορεία του κλάδου της ακτοπλοΐας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση της σχετικής βιβλιογραφίας, που χρησιμοποιήθηκε για την εύρεση του σχετικού υλικού, με σκοπό την όσο το δυνατόν καλύτερη ανάλυση και απόδοση του βασικού θέματος της εν λόγω εργασίας.

1.3 Σημασία των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών

Βασικές Έννοιες

Μεταφορές : Οι μεταφορές αποτελούν το σύνολο των διαφόρων τρόπων δια μετακίνησης προσώπων ή προϊόντων και αγαθών από τόπο σε τόπο. Οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική αξία. Από μόνες τους είναι συνυφασμένες με την ανθρώπινη ύπαρξη και διακρίνονται:

- Χερσαίες (οδικές – σιδηροδρομικές)
- Εναέριες
- Θαλάσσιες

Μεταφορικές Υποδομές: Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούνται από τις μόνιμες εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι αναγκαίο να υπάρχουν, ώστε να πραγματοποιούνται απρόσκοπτα και συνεχώς οι μεταφορές. Στις εν λόγω υποδομές ανήκουν, τα οδικά δίκτυα, σιδηρόδρομοι, αγωγοί, αεραγωγοί, αποθήκες, αποθήκες ανεφοδιασμού καυσίμων, θαλάσσιοι λιμένες, αεροδρόμια κ.α. Οι υποδομές συνιστούν αδιαμφισβήτητα ένα από τα κυρίαρχα μέσα της περιφερειακής πολιτικής με σταθερή αξία στην πορεία των δεκαετιών. Ειδικότερα, οι μεταφορικές υποδομές διαδραματίζουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην πορεία μια οικονομίας. Καθώς

επίσης, συντελούν και στην πρόοδο του ρυθμού και επιπέδου ανάπτυξης, ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζονται ως καταλυτικός παράγοντας στην αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων. Επομένως, είναι ξεκάθαρος ο λόγος για τον οποίο παραμένουν με συνέπεια στο επίκεντρο των δημόσιων αναπτυξιακών πολιτικών.

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων : Ναυτιλία μικρών αποστάσεων , είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή, η οποία περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη.

1.4 Ευρωπαϊκή Πολιτική

Η πολιτική της Ε.Ε. , έχει ως στόχο να ενδυναμώσει τα συστήματα και τις υποδομές μεταφορών ώστε να ανταπεξέλθουν και να ανταποκριθούν στις σύγχρονες προκλήσεις όπως:

- **Η κυκλοφοριακή συμφόρηση:** αφορά τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές.
- **Η εξάρτηση από το πετρέλαιο:** παρά τις βελτιώσεις αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση, ο τομέας των μεταφορών εξακολουθεί να καλύπτει σε συντριπτική πλειοψηφία τις ενεργειακές του ανάγκες από το πετρέλαιο.
- **Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου:** μέχρι και το 2050 η Ε.Ε. πρέπει να μειώσει δραστικά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών.
- **Οι υποδομές:** έχουν αναπτυχθεί άμεσα στην Ε.Ε.
- **Ο ανταγωνισμός:** ο τομέας των μεταφορών στην Ε.Ε αντιμετωπίζει ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές μεταφορών άλλων περιοχών του κόσμου.

Παρ' όλα αυτά και πέραν των παραπάνω προκλήσεων , έχει σημειωθεί πολύ σημαντική πρόοδος στον τομέα των μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Πιο συγκεκριμένα, οι μεταφορές γίνονται πλέον με μεγαλύτερη ασφάλεια και ευελιξία σε σχέση με το παρελθόν. Επιπλέον, η αξία τους έχει γίνει πιο προσιτή τόσο για τη μεταφορά προϊόντων όσο όμως και επιβατών. Το εύρος πλέον της αγοράς είναι τόσο μεγάλο , σύμφωνα με το οποίο οι επιλογές αποκτούν άλλη διάσταση και οι δυνατότητες που παρέχονται τόσο στο επιβατικό κοινό όσο και στις

επιχειρήσεις είναι αξιοσημείωτες. Τέλος, η τεχνολογία έχει διαγράψει τρομερή πρόοδο και εξέλιξη σε όλους τους τομείς της, με αποτέλεσμα οι μεταφορές να αρχίζουν να αποκτούν έναν ακόμη πιο ποιοτικό χαρακτήρα.

Σημαντικά οφέλη από το άνοιγμα των αγορών , ειδικά στις θαλάσσιες μεταφορές, θεωρείται η ανάπτυξη ενός κεντρικού δικτύου σταθμών ανεφοδιασμού σε υγροποιημένο φυσικό αέριο στους κυριότερους από τους λιμένες, οι οποίοι συντελούν το διευρωπαϊκό δίκτυο , αλλά και στην ηλεκτροδότησή τους από την ξηρά (Συμφωνία Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου 2014).

Επιπροσθέτως, η χάραξη νέας πολιτικής στον τομέα των μεταφορών από την Ε.Ε , υφίσταται ήδη από τον Ιανουάριο του 2014 , η οποία έχει απώτερο σκοπό την πλήρη διασύνδεση της Ευρωπαϊκής Ηπείρου. Η πολιτική αυτή που εκπονήθηκε, χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα « Συνδέοντας την Ευρώπη» με προϋπολογισμό 26 δις. ευρώ και έχει διάρκεια μέχρι και το 2020. Η χρηματοδότηση αυτή πηγαίνει παράλληλα και με το τριετές επενδυτικό σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ενθάρρυνση και πραγματοποίηση δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων ύψους 315 δις. ευρώ μέχρι και σήμερα. Σημαντικές παράμετροι για τον προσδιορισμό των εισπράξεων αυτών θεωρούνται τόσο η εξέλιξη των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές όσο και το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου.

1.5 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές κυβερνήσεις διατηρούν τη χώρα σε μια τροχιά εναρμόνισης και σύγκλισης της ελληνικής κείμενης νομοθεσίας, η οποία αφορά τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές , με την κοινοτική νομοθεσία.

Διαπιστώνουμε , δηλαδή, μια πρόοδο από πλευράς ελληνικής πολιτικής στην κατανόηση της σημασίας των μεταφορών , για την ανάπτυξη των περιφερειών και της χώρας συνολικά, γεγονός το οποίο αποδεικνύεται και από θεσμική σκοπιά.

Στον τομέα των μεταφορικών υποδομών , τα προγράμματα που τις αφορούν , έχουν προχωρήσει χάρη στην πρωτοβουλία και υπό την αιγίδα του δημοσίου τομέα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η υστέρηση που συνδέεται με τις παρατεταμένες , στην πορεία των ετών, δυσκολίες στη χρηματοδότηση για την κατασκευή τους, αλλά και με την πολυμορφία του γεωγραφικού ανάγλυφου της χώρας.

Αρκετά έχουν ειπωθεί γι τις τεράστιες δυνατότητες που έχει η Ελλάδα στον τομέα των μεταφορών. Μάλιστα, πολλοί θεωρούν πως λόγω της στρατηγικής της θέσης στην περιοχή της Ανατολής και της Μεσογείου, έπρεπε από καιρό να αποτελεί βασική πύλη εισόδου των εμπορευμάτων, τα οποία έρχονται από την Ασία και της Ευρώπη.

Παρά , όμως , των βημάτων προόδου που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια, η χώρα δεν έχει ακόμα καταφέρει να αξιοποιήσει στο έπακρον τα πλεονεκτήματά της. Το γεγονός αυτό , έχει ως αποτέλεσμα η Ελλάδα να συνεχίζει να παραμένει στην παγκόσμια κατανομή του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η απάντηση κορυφαίων στελεχών της αγοράς, στο πλαίσιο του συνεδρίου που διοργανώθηκε από το Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων με θέμα την ανασυγκρότηση της ελληνικής οικονομίας , ήταν ότι το σημαντικότερο απ' όλα είναι η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών , οι οποίες θα διευκολύνουν , αλλά και θα μειώσουν το κόστος στη διακίνηση των προϊόντων και εν συνεχεία θα ενισχύσουν την άρτια λειτουργία τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

« ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

2.1 Γενικά

Αδιαμφισβήτητα, ένα από τα κύρια στοιχεία που διέπουν τόσο την ελληνική όσο και την παγκόσμια οικονομία , τα τελευταία χρόνια , με κύρια τα τελευταία εννέα , είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση. Ως « οικονομική κρίση¹» ορίζεται το φαινόμενο, κατά το οποίο μια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια αισθητά διαρκή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας. Κάνοντας , λοιπόν , χρήση του όρου οικονομική δραστηριότητα, εννοούμε όλα τα μακροπρόθεσμα μεγέθη της οικονομίας , όπως το ακαθάριστο προϊόν , την απασχόληση , το εθνικό προϊόν , αλλά και τις επενδύσεις.

¹Κασιούρας Γ. Δ.,(2008) :« Οι οικονομικές κρίσεις εκδηλώνονται με την απόλυτη πτώση της παραγωγής , με υποαπασχόληση των παραγωγικών επιχειρήσεων , με την αύξηση της ανεργίας , με τη διασάλευση του χρηματικού, πιστωτικού και συναλλαγματικού συστήματος. Είναι η κύρια φάση του καπιταλιστικού κύκλου. Κύρια αιτία των οικονομικών κρίσεων είναι η βασική αντίθεση του καπιταλισμού». Σύντομο Κοινωνικοπολιτικό Λεξικό. Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή,

Αναφορικά , λοιπόν, με τη μελέτη μας πάνω στην οικονομική κρίση και σε τι βαθμό έχει επηρεάσει και ζημιώσει την ελληνική και όχι μόνο ακτοπλοΐα, θα ήταν σκόπιμο να ορίσουμε τα χρονικά όρια αυτής της κρίσης, πάνω στα οποία μάλιστα θα βασιστεί και η μελέτη μας. Η χρονική περίοδος της κρίσης , την οποία θα αναλύσουμε και θα δούμε εκτενέστερα στις επόμενες ενότητες, τι συνέπειες και αποτελέσματα είχε, εκτείνεται από το 2007 μέχρι και σήμερα. Η έναρξη της κρίσης αυτής , έλαβε χώρα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής² , έπειτα όμως επεκτάθηκε σε ολόκληρο τον κόσμο. Συνοπτικά, στις αγορές της Αμερικής παρατηρήθηκε πτώση των αξιών των κατοίκων, καθώς και δυσκολία αποπληρωμής των δανείων , με αποτέλεσμα να παρουσιαστεί έντονο πρόβλημα ρευστότητας στις τράπεζες. Αυτό το φαινόμενο , είχε ως αποτέλεσμα να στραφούν οι τράπεζες σε εκτεταμένο δανεισμό από τις αγορές χρήματος , ώστε να μπορέσουν να εξομαλύνουν την οικονομική κατάσταση της αγοράς, η οποία ήδη έδειχνε τα πρώτα δείγματα δυσχερούς κρίσης.

Κιόλας από τις αρχές του 2008 , το πρόβλημα είχε πάρει αρκετά μεγάλες διαστάσεις, με αποτέλεσμα να πλήττεται ανεπανόρθωτα τόσο ο τραπεζικός όσο και ο κατασκευαστικός κλάδος. Άρχισε να παρατηρείται παγκοσμίως έντονο πρόβλημα ρευστότητας, ραγδαία αύξηση της ανεργίας, καθώς επίσης και πτώση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Συνέπεια όλων αυτών των εξελίξεων , ήταν η έλλειψη χρηματοδότησης των πιστωτικών ιδρυμάτων , γεγονός που οδήγησε πολύ γρήγορα στην πτώχευση των τραπεζών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής , όσο βέβαια και των υπολοίπων τραπεζών και στον υπόλοιπο κόσμο.

Πολύ σύντομα η κρίση που είχε ξεσπάσει στο χρηματοπιστωτικό σύστημα , άρχισε να διακλαδώνεται και σε άλλους τομείς της οικονομίας, με αποτέλεσμα να είναι πιο αισθητό το φαινόμενο της μείωσης της απασχόλησης σε κάθε κλάδο της αγοράς.

Όλα τα κράτη – μέλη της Ευρωζώνης , αλλά και τα κράτη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, παρουσίασαν άμεση αντίδραση ως προς την εύρεση λύσεως για το εκτεταμένο αυτό φαινόμενο. Η λήψη μέτρων για την βελτίωση της ρευστότητας , αλλά και την κινητοποίηση των επενδύσεων , ήταν και παραμένουν ακόμα, κάποια από τα βήματα που έγιναν, ώστε να μπορέσει να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η όλη κατάσταση. Βασικός άξονας στους τρόπους αντιμετώπισης ήταν η εισαγωγή

² Βαρουφάκης Γ.&Πατώκος Τ. & Τσερκέζης Λ. & Κουτσοπέτρος Χ., (2011) «Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το 2011»

ρευστότητας στην οικονομία, με σκοπό την τόνωση της αγοράς, αλλά και η λήψη μέτρων για τη στήριξη των επιχειρήσεων.

2.2 Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας 2007 – 2017

Η Ελληνική Οικονομία όπως άλλωστε και η παγκόσμια είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη θετική ή την αρνητική εξέλιξη της παγκόσμιας αγοράς σε κάθε κλάδο. Το γεγονός αυτό, συνεπάγεται ότι κάθε τομέας της εγχώριας ή μη οικονομικής αγοράς, θα παρουσιάσει βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα τα αποτελέσματα ή τις ζημιές που ενδεχομένως να προκληθούν, από μια επερχόμενη οικονομική κρίση.

Πιο συγκεκριμένα και έχοντας ήδη οριοθετήσει το χρονικό διάστημα που μελετάμε σε αυτήν την εργασία, η ελληνική οικονομία από τα τέλη του 2006³ άρχισε να παρουσιάζει πολύ πιο άμεσα και εντατικά στοιχεία, που παρέπεμπαν σε μια επερχόμενη οικονομική κρίση. Όλοι οι τομείς και οι κλάδοι της Ελληνικής αγοράς, είχαν αρχίσει να πλήττονται από την κρίση, σε επίπεδο που τα αρνητικά αποτελέσματα άρχισαν γρήγορα να γίνονται αισθητά σε έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, όπως τη ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Η Ελληνική οικονομία συνεχίζει να βυθίζεται μέσα στην κρίση, η οποία εδραιώνεται στην Ελλάδα τα τελευταία 10 χρόνια. Το δεδομένο αυτό, μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτό, αν συγκρίνει κανείς τους σημερινούς δείκτες της αγοράς με τους αντίστοιχους πριν από μια δεκαετία. Στον κλάδο της ακτοπλοΐας, παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της συρρίκνωσης σε επίπεδο κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών, αλλά και στα συνολικά έσοδα από την εκμετάλλευση του στόλου. Το 2006 ήταν έτος «σταθμός» για τις εργασίες αυτού του κλάδου της οικονομίας, διότι υπερέβαινε τα 900 εκατ. ευρώ, ενώ σήμερα αγγίζει τα 700 εκατομμύρια, παρουσιάζοντας σημαντική μείωση της τάξεως του -22% μέσα σε μόνο μια δεκαετία. Η αλήθεια είναι, πως το συνολικό ΑΕΠ⁴ της χώρας, παρουσίαζε θετικό πρόσημο μόνο μέχρι και το έτος του 2007, κατά το οποίο ήταν ακόμα εμφανή τα αποτελέσματα του προηγούμενου απ' αυτό έτος.

³ Μουτσάτσου Ε., (2017) « Τα συμπεράσματα από την ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017». Ναυτικά Χρονικά

⁴ Αντωνίου Θ., (2017) . « Σε κρίση και η ακτοπλοΐα – Ανάγκη για το νέο δίκτυο στο Αιγαίο». Logistics Management

Πίνακας 2.2.1 : Εγχώρια ζήτηση και καταγραφή του ελληνικού ΑΕΠ

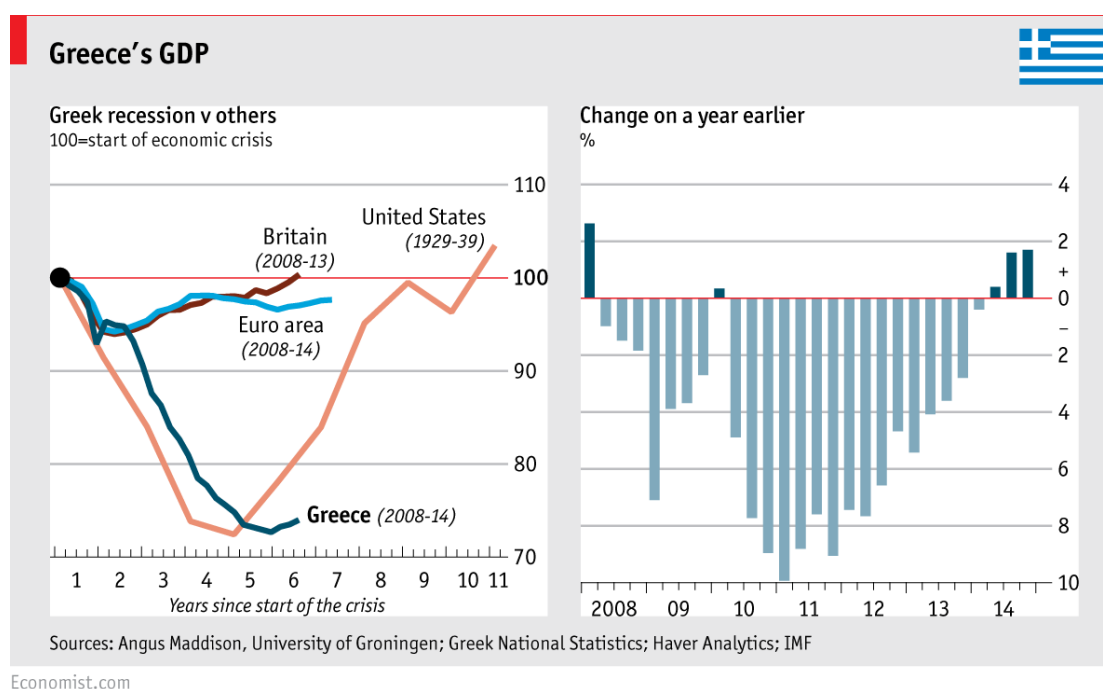
Εγχώρια ζήτηση και ΑΕΠ της Ελλάδας σε σταθερές τιμές (δισ ευρώ)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Ιδιωτική κατανάλωση	156,3	160,3	151,4	141,5	133,1	130,5	128,5	126,0
2. Δημόσια κατανάλωση	46,6	51,2	53,1	46,7	42,4	38,9	35,9	31,5
3. Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου	57,3	43,4	38,9	30,1	23,8	21,8	22,8	21,7
4. Εγχώρια τελική ζήτηση (=1+2+3)	260,2	254,9	243,4	218,3	199,3	191,2	187,2	179,2
5. Εξαγωγές	54,2	46,1	47,2	50,0	53,5	56,0	59,3	59,0
6. Εισαγωγές	82,5	69,4	66,1	62,9	60,9	62,1	64,9	61,3
ΑΕΠ (=4+(5-6))	231,9	231,6	224,5	205,4	191,9	185,1	181,6	176,9

Πηγή: (<http://www.minfin.gr/>)

Στα επόμενα δυο έτη 2008 – 2009 , τα αποτελέσματα της κρίσης γίνονται ακόμα πιο αισθητά, καθώς παρατηρείται σταδιακή μείωση του ΑΕΠ. Το οικονομικό περιβάλλον , μέσα στο οποίο η ελληνική ακτοπλοΐα έπρεπε να αναδιαρθρωθεί, ήταν ιδιαιτέρως ασθενές. Από τη μία πλευρά είχε να αντιμετωπίσει την εφαρμογή μέτρων που άρχιζαν να περιορίζουν την κίνηση κεφαλαίων, τη συνεχιζόμενη εσωτερική υποτίμηση, καθώς και την πολιτική ανασφάλεια. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη κρίση που επικρατούσε, η ελληνική οικονομία βαλλόταν από πολλές πλευρές. Τόσο οι γεωπολιτικές κρίσεις , οι οποίες αφορούσαν γειτονικές περιοχές , αλλά κυρίως η αδυναμία ρευστότητας στον Ευρωπαϊκό Τραπεζικό τομέα , έθεσαν πολύ συγκεκριμένα την ελληνική ναυτιλία στο στόχαστρο.

Πίνακας 2.2.2: Καταγραφή του ΑΕΠ 2008 – 2014



Πηγή: (<http://www.naftemporiki.gr/>)

Επιπλέον, η τετραετία που ακολούθησε 2010 – 2013 , χαρακτηρίστηκε από σωρευτική υποχώρηση του ΑΕΠ κατά 20,4%, συρρίκνωση που δεν είχε προηγούμενο , ούτε κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Οι παραπάνω συνιστώσες αποτελούσαν τεράστιο σκόπελο για την ελληνική ακτοπλοΐα. Το πολύ σημαντικό έργο των αναδιαρθρώσεων των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών όχι μόνο καθυστέρησε, αλλά επωμίστηκε και όλες τις αρνητικές συνέπειες της κρίσης. Οι εταιρείες, σε μια προσπάθεια εξορθολογισμού του λειτουργικού τους κόστους , αναγκάστηκαν να ανασχεδιάσουν το θαλάσσιο δίκτυο περιορίζοντας των αριθμό των δρομολογίων , την ταχύτητα μεταφοράς και εκποιώντας την περιττή χωρητικότητα, φέρνοντας νέο σημείο ισορροπίας στην αγορά. Μέσω αυτού του τρόπου διαχείρισης, η ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, πέτυχαν την τετραετία αυτή, να μην βουλιάξουν στον πάτο της κρίσης , λόγω της υπέρμετρης πτώσης επενδύσεων πάγιου κεφαλαίου, αλλά και της μείωσης των εισαγόμενων προϊόντων και αγαθών. Αντιθέτως, κινήθηκαν προσαρμοζόμενες στις συνθήκες και κατάφεραν το τελευταίο 18μηνο της τετραετίας, να σημειώσουν νέες επενδύσεις μικρού μεγέθους , οι οποίες σηματοδότησαν μια κάποια ανάκαμψη.

Παρ' όλα αυτά, η πολιτική αστάθεια συνέχιζε να παραμένει, δεδομένης της ακαταλληλότητας της φύσης της. Ήδη από το έτος του 2000 έως και το 2010, η ελληνική οικονομία χαρακτηριζόταν από αυξημένο έλλειμμα γενικής κυβερνήσεως, το οποίο σαφώς συνεπαγόταν με έλλειμμα στο ισοζύγιο συναλλαγών, πληθωρισμό⁵ μεγαλύτερο από εκείνων της ζώνης του ευρώ, καθώς και ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό ανεργίας. Είναι σημαντικό να σημειωθεί στη μελέτη αυτή, ότι οι ανισορροπίες που επικρατούσαν το διάστημα 2007 – 2010, είχαν ως αποτέλεσμα την υψηλή ιδιωτική κατανάλωση, το υψηλό ποσοστό επενδύσεων σε κατοικίες, την πολύ χαμηλή κάλυψη εισαγωγών και εξαγωγών και φυσικά τις πολύ χαμηλές αξιολογήσεις της ελληνικής οικονομίας, όσον αφορά τη διαρθρωτική της επάρκεια.

Ωστόσο, μετά το 2013, όπου και αναλύονται όλα τα παραπάνω δεδομένα, η ιδιωτική κατανάλωση είχε υποχωρήσει σε ποσοστό 23%, μελέτες αποδεικνύουν ότι οφείλεται στη δημοσιονομική προσαρμογή, η οποία επέφερε τη μείωση της μισθοδοσίας, την υπέρμετρη αύξηση της φορολογίας, τη μείωση των απασχολουμένων, αλλά και τη μείωση των αμοιβών για ολόκληρη την υπόλοιπη οικονομία. Το 2013 ήταν στην ιστορία της οικονομίας το έκτο κατά σειρά έτος της οικονομικής ύφεσης, κατά το οποίο όμως παρατηρήθηκε και μια καμπή. Το κυβερνητικό σκηνικό σε εκείνο το χρονικό σημείο, άφηνε ελπίδες για τερματισμό της ύφεσης κατά το έτος 2014. Οι παράγοντες που οδηγούσαν σε τέτοιου είδους συμπεράσματα, ήταν η τάση αποκατάστασης της ισορροπίας στο δημοσιονομικό έλλειμμα και στο έλλειμμα του εξωτερικού ισοζυγίου, καθώς και η σταθεροποίηση στον τραπεζικό τομέα και η επιβράδυνση στην αύξηση της ανεργίας.

Στο σημείο αυτό, είναι χρήσιμο να αναφέρουμε πως πολύ σημαντικό πλήγμα ανταγωνισμού που υφίσταντο οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι οι μεταφορές από αέρος. Η εξάπλωση και ενδυνάμωση του δικτύου αεροπορικών συγκοινωνιών μέσω ελληνικών και ξένων εταιρειών δημιουργούσε και συνεχίζει, βέβαια, να δημιουργεί έντονο ανταγωνισμό, αφού οι οικονομικά αδύναμες ακτοπλοϊκές εταιρείες, έχουν

⁵ Κασιούρας Δ.Γ., (2008). « Πληθωρισμός θεωρείται η υπερπλήρωση της σφαίρας κυκλοφορίας με χαρτονομίσματα εξαιτίας της υπερβολικής έκδοσής τους, κάτι το οποίο αποτελεί ιδιομορφία της καπιταλιστικής οικονομίας. Ο πληθωρισμός μπορεί να είναι και αποτέλεσμα περιορισμού της μάζας των εμπορευμάτων στην κυκλοφορία χωρίς να αλλάζει η ποσότητα των χαρτονομισμάτων που είχαν εκδοθεί. Εκφράζεται με την υποτίμηση των χρημάτων, συνοδεύεται από αύξηση των τιμών και την πτώση του πραγματικού ημερησίου μισθού. Ο πληθωρισμός σε καιρούς καπιταλιστικής κρίσης έχει μακροπρόθεσμο και διαρκή χαρακτήρα». Σύντομο Κοινωνικοπολιτικό Λεξικό. Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή

πλέον να ανταγωνιστούν τις οικονομικά ισχυρότερες αεροπορικές, οι οποίες δραστηριοποιούνται πλέον σε όλον τον κόσμο. Η είσοδος των αεροπορικών εταιρειών στη χώρα μας, οι οποίες προωθούν χαμηλού κόστους μεταφορές τόσο επιβατικού όσο και εμπορευματικού τύπου, έχουν ως αποτέλεσμα το περιορισμό των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε προορισμούς αυξημένου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, πρέπει να σημειωθεί και ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας που παρουσίασε μετά το 2015 έντονο πλήγμα στην εξέλιξη των ακτοπλοϊκών γραμμών και δεν είναι άλλος από τον ανεπαρκή και ελλιπή σχεδιασμό λιμενικών εγκαταστάσεων⁶, ο οποίος προσθέτει μειονεκτήματα στη χρήση του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι ο κίνδυνος του λιμανιού να χάσει σημαντικούς πελάτες, δεν απορρέει μόνο από τις δικές του αδυναμίες στην υποδομή, ανωδομή και γενικότερα στην παραγωγική του διαδικασία, αλλά και από τη δικτύωση των πελατών του λιμανιού και την είσοδό τους σε νέες συνεργασίες με παροχές πολύμορφων υπηρεσιών.

Επιπλέον, αξίζει να επισημανθεί πως η ισχυροποίηση των αεροπορικών εταιρειών δεν προέρχεται μόνο από τους παραπάνω λόγους, αλλά και η γενικότερη πτώση των καυσίμων, κάνει το αεροπλάνο πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με το πλοίο, διότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να προσφέρουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς ναύλους. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένος Πειραιά που συντελέστηκε το 2016, με την πώληση ολόκληρου του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ, δημιουργεί μια ελπίδα, η οποία προσδοκάται να φέρει νέες εκσυγχρονιστικά προηγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Αυτό θα αποτελέσει εφαλτήριο τόσο για τα υπόλοιπα μεγάλα λιμάνια της χώρας όσο και για τις παρεχόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Συμπερασματικά, λοιπόν, αντιλαμβανόμαστε πως η ελληνική οικονομία έχει υποστεί τεράστιο πλήγμα και ακόμα δεν έχει καταφέρει να εξυγιάνει την αγορά σε όλους τους τομείς. Επιπροσθέτως, η μελέτη που αποτυπώνεται σε αυτήν την εργασία, μας επιβεβαιώνει πως μόνο μέσα από την ανάληψη και υλοποίηση σωστών μέτρων, τα οποία θα έχουν στόχο τα μακροπρόθεσμα θετικά αποτελέσματα, θα μπορέσει να ανακάμψει η ελληνική οικονομία, αλλά και ο ίδιος ο ακτοπλοϊκός κλάδος.

⁶ Παρδάλη Ι.Α., (2007). «Ανταγωνισμός & Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία». Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων. Εκδόσεις Σταμούλη

2.2.1 Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία

Η Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία, έχει συντελέσει σημαντικά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα τόσο λόγω της ασφαλούς και έγκαιρης διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων όσο και λόγω του υποστηρικτικού της ρόλου στην ανάπτυξη άλλων κλάδων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο ή παρεμφερή τομέα, ειδικότερα μάλιστα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν σημαντικά ποσοστά διασύνδεσης με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας.

Οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες το 2013 εκτιμώνται σε περίπου στα 37 εκατ. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί περίπου στο 15% του συνολικού μισθολογικού κόστους. Τα τέλη υπέρ τρίτων (τα λιμενικά τέλη και ο επίνανλος) εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το ίδιο έτος, καθώς επίσης και τα έσοδα από το ΦΠΑ στους ακτοπλοϊκούς ναύλους εκτιμώνται περίπου στα 85 εκατ. ευρώ.

Σε όρους ΑΕΠ η συνεισφορά που υπήρξε το 2013 στην ελληνική οικονομία, από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και μεταφορές, εντός της χώρας, εκτιμάται στα 1,5 δις. ευρώ, ενώ σε όρους απασχόλησης διαμορφώνεται στις 21.4 χιλ. θέσεις εργασίας. Σημαντικά υψηλότερη ήταν η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενούς και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

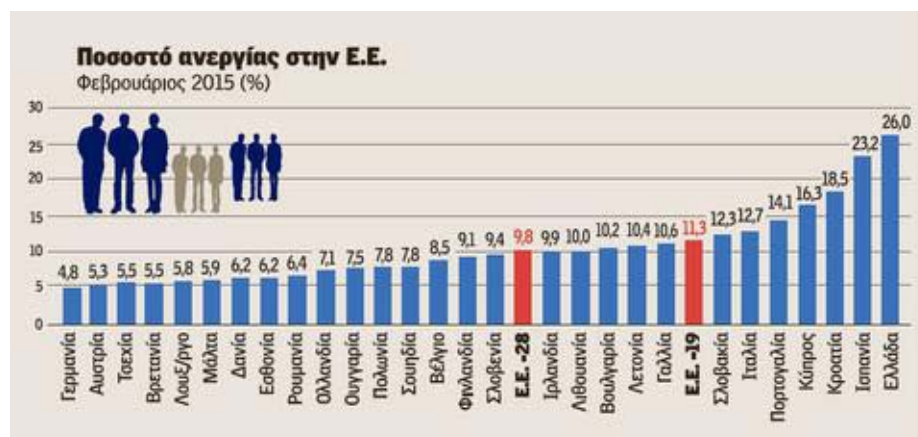
Συνεπώς, συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές του εσωτερικού, με τις καταλυτικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά των εγχώριων δραστηριοτήτων του κλάδου εκτιμάται ότι το 2013 σε όρους ΑΕΠ ήταν 11,8 δις. ευρώ ή περίπου 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Παράλληλα σε όρους απασχόλησης ανέρχεται στις 260 περίπου χιλ. θέσεων εργασίας είτε σε ποσοστιαία βάση περίπου το 7,2% της συνολικής απασχόλησης.

2.2.2 Ανεργία

Όπως ήταν αναμενόμενο, η οικονομική ύφεση, στην οποία η ελληνική οικονομία βρίσκεται βυθισμένη τα τελευταία περίπου δέκα χρόνια, είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας. Αυτό το γεγονός, του οποίου οι

συνέπειες είναι αισθητές και στο σήμερα, οδήγησε στην υπερβολική αύξηση του δείκτη ανεργίας σε σχέση πάντα με την μεταπολεμική ιστορία του τόπου, αλλά ταυτόχρονα και με όλα τα κράτη – μέλη της Ευρωζώνης.

Πίνακας 2.2.2.1: Καταγραφή ποσοστιαίας ανεργίας στην Ευρωζώνη



Πηγή: (<http://www.icap.gr>)

Σύμφωνα με τα λεγόμενα του William Safire⁷ : « Δύσκολα κανείς λέει μια καλή κουβέντα για την ύφεση στις μέρες μας, και κανείς δεν ευλογεί την ανεργία. Η κυβέρνηση Reagan και η Κεντρική Τράπεζα , αρνούμενες την ύφεση, την προσκαλούν [...]. Η διαθεσιμότητα της εργασίας κρατά το κόστος χαμηλά, και ο φόβος απώλειας της απασχόλησης βελτιώνει την παραγωγικότητα [...]. Η ύφεση καλά κρατεί. Αν υπήρχε ποτέ μια καλή εποχή για δύσκολους καιρούς, έχει κιάλας φτάσει», τα οποία και καταγράφει στο άρθρο ‘ Εγκωμιάζοντας την Ύφεση ’ που και δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα ‘The New York Times’, το Φεβρουάριο του 1982, συμπεραίνουμε ότι η ανεργία δεν είναι για όλους ένα ιδιαίτερα αρνητικό φαινόμενο.

Καθ’ όλη τη χρονική περίοδο που αναλύουμε στη μελέτη μας , αλλά πιο συγκεκριμένα την τελευταία τριετία, τα ποσοστά ανεργίας έχουν φτάσει σε πρωτοφανή επίπεδα. Η αντικειμενική πραγματικότητα, συνεπάγεται την ομαλή και ισορροπημένη κατανομή θέσεων εργασίας και κεφαλαίου, προκειμένου να επιτευχθεί ένα θετικά προσοδοφόρο αποτέλεσμα συνολικά από την αγορά. Αντιθέτως , τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έντονη υποβάθμιση των θέσεων εργασίας σε όλους τους τομείς της αγοράς, με αποτέλεσμα να δημιουργείται στασιμότητα και ανεπάρκεια λειτουργικότητας, κάτι το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στην προώθηση

⁷ Bowles S. & Edwards R., (2011). « Κατανοώντας τον Καπιταλισμό». Εκδόσεις Gutenberg

και την εξέλιξη των διαφόρων κλάδων της οικονομίας , καθώς και της ίδιας της ακτοπλοΐας. Τα αποτελέσματα αυτά , προκύπτουν σαφώς από την γενικότερη οικονομική δυσχέρεια που πλήττει όχι μόνο την Ελλάδα , αλλά και τον παγκόσμιο πληθυσμό. Ωστόσο , είναι άμεσο αποτέλεσμα και της ελληνικής κρατικής ανεπάρκειας , ως προς την άμεση απορρόφηση και την ανταποδοτικότητα που θεωρητικά θα έπρεπε να παρέχεται τουλάχιστον στο κομμάτι που αφορά την εργασία, ώστε να αποφεύγεται ο κορεσμός.

Διάφορες Πανελλήνιες Οργανώσεις , όπως και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, έχουν ήδη παρουσιάσει αρκετά διεκδικητικά πλαίσια , τα οποία αφορούν τόσο τη σωτηρία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ), αλλά και των υπόλοιπων ταμείων, όσο και την επαναφορά των οργανικών θέσεων, την αντιμετώπιση της ανεργίας στον κλάδο, αλλά και την απλήρωτη εργασία.

Αναφορικά με τα παραπάνω δεδομένα, αξίζει να σημειωθεί πως οι οργανικές συνθέσεις⁸ είναι ζήτημα καίριας σημασίας, διότι εάν καταργηθεί η ύπαρξή τους και κατ' επέκταση εφαρμοστεί το μοντέλο της Αδριατικής , αυτομάτως θα υπάρξει σημαντική απώλεια θέσεων εργασίας , αλλά θα προκύψουν και σοβαρά ζητήματα γύρω από την ασφάλεια των πλοίων.

Η αλλαγή όμως στις οργανικές συνθέσεις προβλέπεται από το μνημόνιο το οποίο και ψηφίστηκε το 2015, στο οποίο αναφέρεται ότι όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές η κυβέρνηση θα έπρεπε να προχωρήσει σε ευθυγράμμιση των απαιτήσεων επάνδρωσης των εγχώριων υπηρεσιών με εκείνες των διεθνών γραμμών, τηρώντας επακριβώς τις αρχές της ασφαλούς επάνδρωσης σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές, θεσπίζοντας νέες νομοθετικές αλλαγές. Παρ' όλα αυτά , το έντονα ασταθές πολιτικό σκηνικό , καθώς και τα πολλαπλά μετοχικά συμφέροντα δεν επιτρέπουν τη λήψη οποιασδήποτε ορθής απόφασης με στόχο την εξομάλυνση της ανεργίας.

Είναι φανερό πως η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα έχει υποστεί σοβαρά πλήγματα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ) , τα τελευταία χρόνια ο κλάδος της ακτοπλοΐας αιμορραγεί και αδυνατεί να καλύψει τον όποιο αριθμό θέσεων εργασίας. Το 2009 υπήρχαν περίπου 130 επιβατηγά πλοία, ενώ αυτός ο αριθμός σήμερα φτάνει μόλις τα 47 πλοία, μείωση

⁸ Πλιάκος Κ., (2015). « Η ακτοπλοΐα σε κρίση». <http://www.cnn.gr/focus/storv/3197/h-aktoploia-se-krisi>

που αγγίζει , δηλαδή, το 70%. Στην πράξη , αυτό το γεγονός συνεπάγεται ότι περίπου στους 2500 ναυτικούς έχασαν την εργασιακή τους ικανότητα , λόγω της συρρίκνωσης του ακτοπλοϊκού στόλου.

Επιλογικά , μια σύντομη καταγραφή μας βοηθά να αντιληφθούμε ότι από το έτος του 2009 έως και το 2013, η ακτοπλοϊκή ζώνη βίωσε μια συνεχή πτώχευση , η οποία και ήταν αντίστοιχη με την πορεία του ΑΕΠ της χώρας. Η συνολική αυτή πτώση κυμάνθηκε σε ποσοστά 18% για τους επιβάτες και 21% για τα οχήματα.

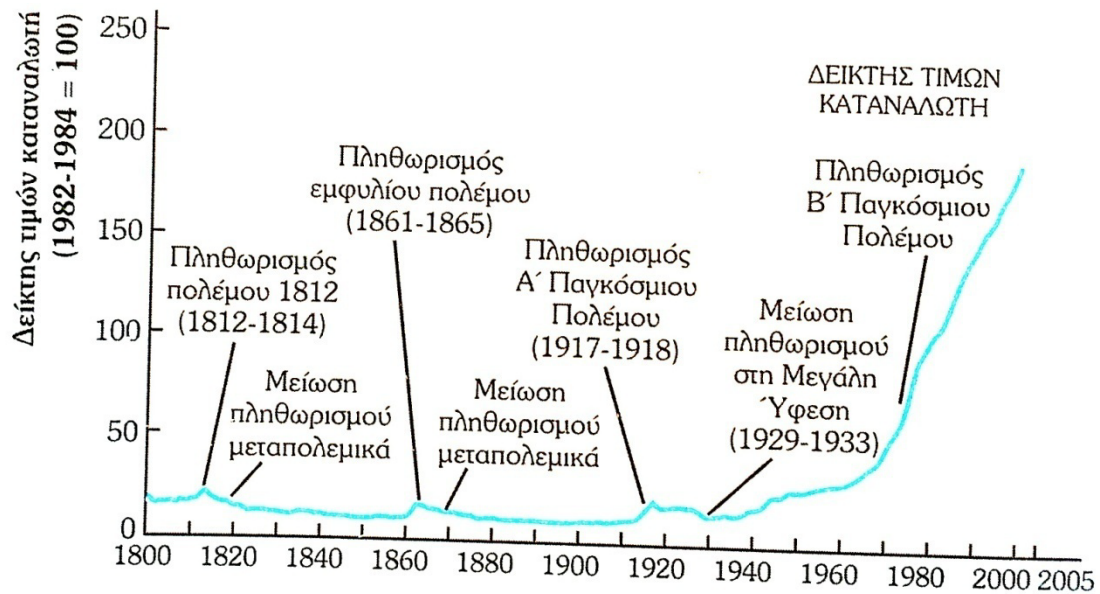
Τουλάχιστον, αξίζει να υπογραμμιστεί ότι ενθαρρυντικό αποτελεί το στοιχείο μερικής αύξησης που συντελέστηκε το 2014 στην κινητικότητα του κλάδου, λόγω της αύξησης κίνησης των ξένων επιβατών , η οποία όπως φαίνεται παρατηρήθηκε και το 2015 και τείνει να συνεχιστεί.

2.2.3 Πληθωρισμός

Όταν οι τιμές των περισσότερων αγαθών και υπηρεσιών αυξάνουν διαχρονικά , τότε στην οικονομία παρατηρείται πληθωρισμός. Στο παρακάτω Διάγραμμα 2.2.3.1, απεικονίζεται ένα μέτρο του μέσου επιπέδου τιμών καταναλωτή στις ΗΠΑ, μέσα στους δυο προηγούμενους αιώνες⁹.

⁹ Αυτό το μέτρο είναι ο δείκτης τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ). Ο ΔΤΚ θεωρητικά μετρά το κόστος αγοράς ενός δεδομένου συνδυασμού καταναλωτικών αγαθών. Ωστόσο, η κατασκευή του δείκτη τιμών για αυτούς τους δυο αιώνες ενέχει αρκετούς συμβιβασμούς. Για παράδειγμα, η αγορά αγαθών δεν είναι σταθερή, αλλά μεταβάλλεται διαχρονικά, ώστε να αντανακλά το διαφορετικό μίγμα αγαθών και υπηρεσιών που είναι διαθέσιμο σε διαφορετικές περιόδους.

Διάγραμμα 2.2.3.1: Τιμές καταναλωτή στις ΗΠΑ (1800 – 2005)



Πηγή: Historical Statistics of the United States & Colonial Times. (1970) « Δείκτης τιμών καταναλωτή, 1800-1946(1967=100) ».Federal Reserve Bank of St Louis Research.

Στο σημείο αυτό , βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι ο πληθωρισμός ήταν φαινόμενο που παρατηρούνταν μόνο σε πολεμικές περιόδους , όπως στον πόλεμο του 1812, το εμφύλιο και το Α.Π.Π..

Αναλύοντας το φαινόμενο του πληθωρισμού, πολύ γρήγορα μεταβαίνουμε και στην καταγραφή του πληθωρισμού της Ελλάδα , όπως αυτός εξελίσσεται κατά τα τελευταία δώδεκα χρόνια.

Διάγραμμα 2.2.3.2: Καταγραφή πληθωρισμού 2005 - 2019



Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ, ΤτΕ

Διαχρονικά ακολουθώντας την οικονομική καταγραφή που παρατηρείται από το 2005 και μετά , βλέπουμε ότι ο πληθωρισμός της Ελλάδας κυμάνθηκε κοντά στο 3-4%.

Κατά την επόμενη τριετία, υπήρχαν αυξήσεις και μειώσεις στο ποσοστό πληθωρισμού , το οποίο έλαβε τη μεγαλύτερη τιμή του το 2010, παρουσιάζοντας ιδιαίτερη αύξηση πάνω από 4% σε σχέση πάντα με το 2009, όπου ο πληθωρισμός είχε πέσει σε ποσοστό κάτω από 2%. Η έξαρση του πληθωρισμού το 2010, οφείλεται στη μεγάλη αύξηση της έμμεσης φορολογίας , καθώς και στην άνοδο της τιμής του αργού πετρελαίου στην παγκόσμια αγορά.

Τα χρόνια που ακολούθησαν 2011 - 2014, ο πληθωρισμός¹⁰ παρουσίασε πτωτική τάση, γεγονός που οφείλεται στη βαθιά ύφεση , στην οποία βρίσκεται η ελληνική οικονομία, καθώς επίσης και στη μεγάλη πτώση της εγχώριας ζήτησης. Το 2013, μάλιστα, φαίνεται να συντελείται και αποπληθωρισμός της τάξεως περίπου του -2%, γεγονός που οφειλόταν εν μέρει και στη μείωση του κόστους των καυσίμων , αλλά και στη μείωση των τιμών στον κλάδο των επικοινωνιών, της εκπαίδευσης , καθώς και της εστίασης.

Συνεχίζοντας , λοιπόν, παρατηρούμε ότι οι τιμές του πληθωρισμού έχουν αυξηθεί αρκετά μετά το έτος του 2015, σε ποσοστιαίο επίπεδο της τάξεως περίπου 9%. Η εξέλιξη αυτή, θα λέγαμε, πως αποτυπώνει διαχρονικά την ετήσια ποσοστιαία αύξηση του μέσου επιπέδου τιμών αποτελώντας νέο ρυθμό πληθωρισμού.

¹⁰Abel B.A.& Bernanke S.B.& Croushore D., (2010/20012). « Μακροοικονομική». Εκδόσεις Κριτική ΑΕ

Συνοψίζοντας , λοιπόν, συμπεραίνουμε ότι αν ο ρυθμός στις τιμές καταναλωτή είναι 10%, για παράδειγμα, τότε κατά μέσον όρο οι τιμές των αγαθών ή των υπηρεσιών που θα αγοράζουν οι καταναλωτές αυξάνεται κατά 10% το χρόνο. Έτσι , ο ρυθμός πληθωρισμού μπορεί να διαφέρει σημαντικά τόσο διαχρονικά , όσο και από χώρα σε χώρα.

2.3 Ανάλυση της Παγκόσμιας Οικονομίας

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο που μελετά αυτή η εργασία, η παγκόσμια οικονομία συνεχίζει να χαρακτηρίζεται από υποτονικότητα, κυρίως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανάπτυξης που παρουσιάζουν οι αναδυόμενες οικονομίες, καθώς και από τη μεγαλύτερη σε διάρκεια ύφεση στη ζώνη του ευρώ. Στο παρακάτω Διάγραμμα 2.3.1 καταγράφεται με μεγαλύτερη σαφήνεια πως εξελίσσεται το παγκόσμιο κατά κεφαλήν εισόδημα , σε ένα διάστημα ετών διόλου τυχαίο για την παγκόσμια οικονομία.

Διάγραμμα 2.3.1 : Καταγραφή παγκόσμιου ΑΕΠ 2005 - 2014

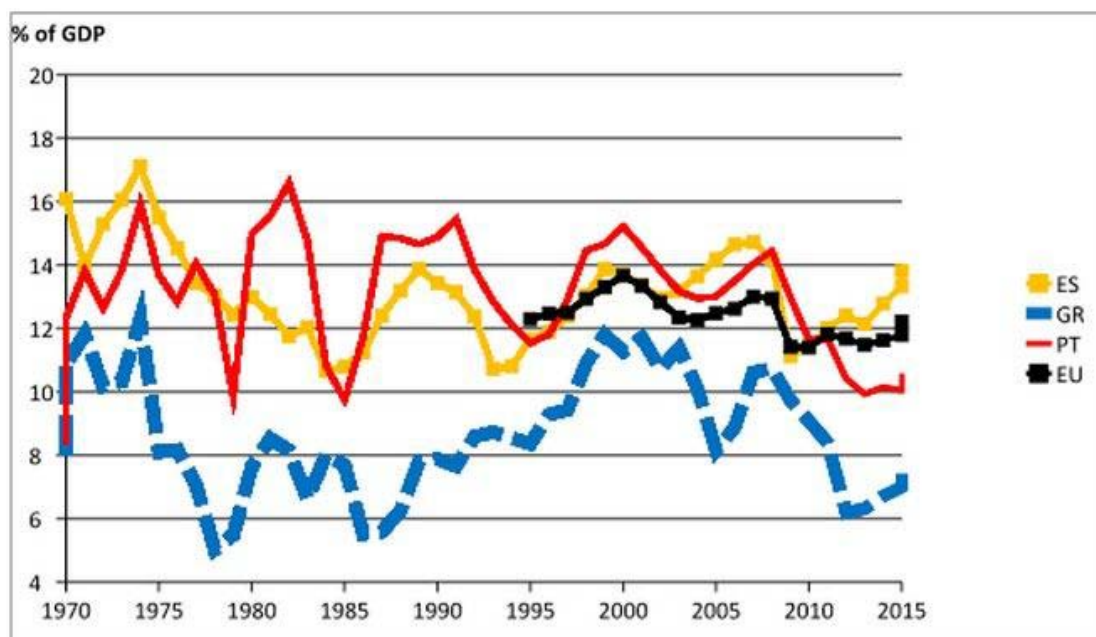


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Παρατηρούμε πως το παγκόσμιο ΑΕΠ συρρικνώνεται σταδιακά μετά το 2010, έτος κατά το οποίο τα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης ήταν πλέον έκδηλα στους περισσότερους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Η παγκόσμια οικονομία, έτυχε της

χειρότερης στατιστικά περιόδου, διότι βρέθηκε στη δίνη της δυσμενέστερης μεταπολεμικά οικονομικής συγκυρίας, έχοντας πλέον να αντιμετωπίσει διπλή κρίση. Αρχικά την παρακμή του χρηματοπιστωτικού συστήματος και εν συνεχεία την πραγματικά καθοδική πορεία της ίδιας της οικονομίας.

Διάγραμμα 2.3.2 : Κλιμάκωση του παγκόσμιου ΑΕΠ ανάμεσα σε χώρες της ΕΕ και άλλες



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Βασίζόμενοι στο Διάγραμμα 2.3.1, παρατηρούμε πως από το 2007 μέχρι και το 2009 το παγκόσμιο ΑΕΠ άρχισε να συρρικνώνεται, γεγονός που υποδεικνύει την επιδείνωση του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, λόγω της εξαιρετικά μεγάλης αύξησης των διεθνών τιμών των βασικών εμπορευμάτων, αλλά και λόγω της απροσδόκητης αύξησης της έντασης και της έκτασης της διεθνούς χρηματοπιστωτικής αναταραχής του δεύτερου οκταμήνου του 2008. Τα έτη που ακολούθησαν ο ρυθμός ανόδου του παγκόσμιου ΑΕΠ άρχισε να μειώνεται δραματικά, σε επίπεδα χαμηλότερα από το 2007.

Για το σύνολο του 2009, όπως παρατηρούμε και στο Διάγραμμα 2.3.2, η μεταβολή του ΑΕΠ που αφορούσε όχι μόνο την ελληνική οικονομία, που ήταν στα χειρίστα επίπεδα, αλλά και των προηγμένων παγκόσμιων οικονομιών, τα επίπεδα ήταν σαφώς

κατά το μέγιστο αρνητικά. Οι αναδύομενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες¹¹ επλήγησαν λιγότερο. Ωστόσο, κατέγραψαν σημαντική βραδύνουσα πορεία ως προς την άνοδο των δραστηριοτήτων τους, λόγω της ισχυρής εγχώριας ζήτησης και της συγκριτικά μικρότερης έκθεσης στα χρηματοπιστωτικά προβλήματα.

Μετά το πολύ δύσκολο έτος του 2009 , φαίνεται να συντελείται μια μικρή ανάκαμψη, γεγονός που παρουσιάζεται πιο έντονα στο Διάγραμμα 2.3.2. Παρ' όλα αυτά , όμως , μπορεί το 2010 να ήταν σταθμός για τη φαινομενική ανάκαμψη που ερχόταν, ωστόσο το 2011 η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα επιβαρύνθηκε αρκετά , λόγω της κρίσης χρέους στις προηγμένες οικονομίες , αλλά και της αναγκαστικής περιοριστικής δημοσιονομικής πολιτικής. Η εκτεινόμενη κρίση του δημοσίου χρέους στη ζώνη του ευρώ έπληξε ακόμα περισσότερο την κινητικότητα των τραπεζών , με αποτέλεσμα να βυθιστεί η παγκόσμια οικονομία ακόμα πιο πολύ στην κρίση.

¹¹ Μαγούλιος Ν.Γ., Καθηγητής Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής, (2015) . «Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν ρυθμό ανάπτυξης διπλάσιο περίπου από τις αναπτυσσόμενες χώρες και από το σύνολο του κόσμου. Ο μεγαλύτερος αυτός ρυθμός ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών εξηγείται κυρίως από το ότι η βάση εκκίνησης τους είναι πολύ χαμηλότερη από αυτή των αναπτυσσόμενων χωρών. Παρά τους μεγαλύτερους ρυθμούς μεταβολής του ΑΕΠ, η κατάσταση στο επίπεδο ευημερίας δεν μεταβάλλεται ουσιαστικά. Επιπλέον, όσον αφορά στη σύνθεση του παραγόμενου πλούτου των αναπτυσσόμενων χωρών, αυτός αφορά προϊόντα κυρίως του πρωτογενούς τομέα, εντάσεως εργασίας και χαμηλής προστιθέμενης αξίας. Για τους λόγους αυτούς δεν βελτιώνεται η κατάσταση των αναπτυσσόμενων χωρών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και δεν δημιουργούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις για την έξοδο από τον κύκλο της φτώχειας». Διδακτορική διατριβή ΤΕΙ Κεντρικής Μακεδονίας Σέρρες

Διάγραμμα 2.3.3 : Κατάσταση τραπεζών στη βαθιά ύφεση της κρίσης



Πηγή: Deutsche Bank AG¹²

Επιπλέον, ο ρυθμός του παγκόσμιου ΑΕΠ επιβαρύνθηκε ακόμα περισσότερο, με αποτέλεσμα η παγκόσμια οικονομία μέχρι και το 2016 να υποτονική διατηρώντας σταθερά βραδύνουσα πορεία στο δρόμο προς την ανάκαμψη.

¹² Η **Deutsche Bank AG** είναι μια παγκόσμια εταιρεία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών με έδρα τη Φρανκφούρτη. Το τμήμα επενδυτικής τράπεζας είναι στο Λονδίνο. Η τράπεζα απασχολεί περισσότερους από 100.000 ανθρώπους σε 74 χώρες. Με μερίδιο αγοράς 21 τοις εκατό, η Deutsche Bank είναι η μεγαλύτερη έμπορος συναλλάγματος στον κόσμο.

Πίνακας 2.3.4 : Καταγραφή παγκόσμιου ΑΕΠ μέχρι και το 2016

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (δισ ευρώ)					
Χώρες	1980	2000	2008	2015	2016
Ελλάς	40,8	143,4	242,1	174,5	173,2
Ιρλανδία	15,8	108,4	187,5	204,5	217,6
Πορτογαλία	23,8	128,5	178,9	178,8	184,3
Ισπανία	167,0	646,0	1.116,0	1.079,0	1.120,0
Αυστρία	58,9	213,2	294,6	336,3	346,2
Βέλγιο	91,8	258,2	365,1	410,0	419,6
Γερμανία	611,0	2.116,0	2.562,0	3.022,0	3.129,0
Γαλλία	507,0	1.485,0	1.996,0	2.175,0	2.225,0
Ιταλία	344,0	1240,0	1.633,0	1.635,0	1.675,0
Ολλανδία	138,8	448,1	6339,2	682,2	707,1
Δανία	51,2	178,0	241,1	265,3	274,5
Σουηδία	99,4	281,9	356,4	439,9	462,9
Φιλανδία	23,8	136,3	193,7	208,6	212,5
Ευρωζώνη	2.042,0	7.034,0	9.634,0	10.380,0	10.693,0
ΕΕ	2.599,0	9.562,0	12.996,0	14.611,0	15.065,0

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Ττε

Προχωρώντας σε μια σύγκριση των παραπάνω στατιστικών και διαγραμματικών στοιχείων , καταλαβαίνουμε πως οι ευρωπαϊκές τράπεζες παρ' όλο που επλήγησαν από την ύφεση της κρίσης , δεν έμειναν με σταυρωμένα τα χέρια. Ο τρόπος με τον οποίο προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν την κρίση και να εξυγιάνουν την οικονομική τους δραστηριότητα, καθώς και τα στατιστικά τους στοιχεία, ήταν να εκμεταλλευτούν ένα ποσοστό του δημόσιου χρέους , την ίδια στιγμή που τα ευρωπαϊκά κράτη προσπαθούσαν να διαχειριστούν τις ζημιές των τραπεζών, στοιχηματίζοντας ότι , αργά ή γρήγορα, οι πιέσεις στον δημόσιο τομέα θα οδηγούσαν ένα ή περισσότερα μέλη της ευρωζώνης στη χρεοκοπία.

Το γεγονός ότι η συμμετοχή στην Ευρωζώνη δεν επιτρέπει στις πιο χρεωμένες χώρες (Ελλάδα, Πορτογαλία, Ισπανία, Ιταλία, Ιρλανδία, Βέλγιο) να υποτιμήσουν το νόμισμά τους, σήμαινε ότι, κάποια στιγμή, ένας από τους αδύναμους κρίκους της Ευρωζώνης δεν μπορούσε παρά να «σπάσει» , να μην μπορεί, δηλαδή , να ανταπεξέλθει στα χρέη. Έτσι , ξεκίνησαν να στοιχηματίζουν μικρά ποσά , στο ότι ο πιο « αδύναμος κρίκος » σε αυτήν την αλυσίδα, δηλαδή η Ελλάδα, θα χρεοκοπούσε. Η εταιρείες του Λονδίνου, οι οποίες διαχειριζόντουσαν εκατομμύρια από στοιχήματα, άρχισαν να δυσκολεύοντα και έτσι οι τράπεζες στράφηκαν προς τα CDS (Credit

Default Swaps¹³). Με πολύ απλά λόγια , λοιπόν, ένα CDS δεν είναι τίποτα από ένα στοιχείο ότι ένας ιδιώτης – επιχείρηση, θα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Επομένως , οι τράπεζες που αγόρασαν τέτοια στοιχήματα τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο του 2009, έκαναν τεράστια κέρδη και έτσι οι τίτλοι του CDS, δεν άργησαν να εδραιωθούν.

Με λίγα λόγια, το ευρωπαϊκό σχέδιο διάσωσης των τραπεζών, έδωσε στο χρηματοπιστωτικό τομέα μια ευκαιρία να ξανά παράγει ιδιωτικό χρήμα, αλλά σε «βάρος της πραγματικής οικονομίας». Έτσι , λοιπόν, όπως το χρήμα που δημιουργήθηκε από τη Wall Street πριν από το 2008, το οποίο ήταν χωρίς αντίκρισμα και καταδικασμένο να απορριφθεί, έτσι και το χρήμα στην Ευρώπη είχε και αυτό την ίδια μοίρα. Επιλογικά , αξίζει να τονίσουμε ότι σε αυτήν την περίοδο της κρίσης που αναλύουμε, κάνουμε λόγο για κρίση δημοσίου χρέους , με τα πρώτα σημάδια να έχουν κάνει την εμφάνισή τους ήδη από το 2010.

2.3.1 Η παγκοσμιοποίηση της ανεργίας

Αναμφίβολα, η οικονομική αποσταθεροποίηση των περισσότερων κρατών από την παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία και ξέσπασε στα τέλη του 2007 και στιγμάτισε τη μετέπειτα πορεία της παγκόσμιας οικονομίας, έχει περιορίσει αισθητά τις θέσεις εργασίας σε ολόκληρο τον κόσμο, αυξάνοντας συνεχώς τον αριθμό των ανέργων.

¹³ Βαρουφάκης Γ. & Πατώκος Τ. & Τζερκέζης Λ. & Κουτσοπέτρος Χ., (2011). « Η Οικονομική Κρίση στην Ελλάδα και την Ευρωζώνη το 2011» :Ασφαλιστικά συμβόλαια, τα οποία πληρώνουν τον κάτοχό τους, αν κάποιος άλλος δεν μπορεί να καταβάλει πληρωμές που είχε δεσμευτεί να καταβάλει (π.χ. όταν ένας ιδιώτης δεν μπορεί να αποπληρώσει το στεγαστικό του δάνειο, όταν μια επιχείρηση αδυνατεί να αποπληρώσει τους δανειστές της ή όταν ένα κράτος αδυνατεί να αποδώσει την ονομαστική αξία ενός ομολόγου» « Η Οικονομική Κρίση στην Ελλάδα και την Ευρωζώνη το 2011.

Πίνακας 2.3.1.1 : Καταγραφή ρυθμού απασχόλησης

Real wages - least growth 2007-2015

	Real wage change (%)	Employment rate change (%)
Greece	-10.4	-9.0
UK	-10.4	0.6
Portugal	-3.7	-5.4
Italy	0.9	-2.3
Czech Republic	1.1	1.0
Ireland	1.6	-7.9
Spain	2.8	-8.5
Netherlands	3.4	-1.7
Denmark	4.0	-3.2
Lithuania	4.0	5.5

Source: TUC/OECD

Πηγή: TUC / OECD

Στον παραπάνω πίνακα αποτυπώνεται η πορεία της παγκόσμιας ανεργίας κατά την οκταετία 2007 έως και 2015. Παρατηρούμε πως από την πρώτη κιόλας χρονιά έναρξης της οικονομικής κρίσης, τα πρώτα σημάδια άρχισαν να διαφαίνονται στα υψηλά ποσοστά ανεργίας τόσο στην Ελλάδα όσο και στις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Στο διάστημα αυτό, παρατηρήθηκε κάποια περίοδο μια σταθερότητα, η οποία όμως πολύ γρήγορα αποσταθεροποιήθηκε, με αποτέλεσμα να υπάρξει και άλλη αναταραχή στο πεδίο της απασχόλησης. Υπολογίζεται πως η ποσοστιαία μεταβολή στην απασχόληση από το 2007 μέχρι και σήμερα μεταφράζεται σε πάνω από 28 εκατομμύρια χαμένες θέσεις εργασίας, αποτέλεσμα της γενικότερης οικονομικής ύφεσης που χαρακτηρίζει την παγκόσμια οικονομία.

Παρ' όλα αυτά, εκείνο που έχει ίσως και τη μεγαλύτερη σημασία και έχει δεχτεί και το πιο μεγάλο πλήγμα από την παγκόσμια οικονομική κρίση, είναι η ανεργία που υφίσταντο οι νέοι σε όλους τους τομείς εργασίας.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε πως η παγκόσμια οικονομία έχει επηρεάσει σημαντικά τους κλάδους απασχόλησης, μην αφήνοντας αμέτοχη και την παγκόσμια ναυτιλία, αλλά και την ακτοπλοΐα. Δυστυχώς, τα τελευταία έτη της κρίσης, παρ' όλη την ανοδική τάση του τουρισμού, η απασχόληση και σε αυτούς τους τομείς της οικονομίας μαστίζεται από ανεπαρκές ανθρώπινο δυναμικό και μείωση των θέσεων

εργασίας. Το γεγονός αυτό, συνεπάγεται τη μείωση της ανταποδοτικότητας των υπηρεσιών της θάλασσας τόσο προς το ήδη υπάρχον εργατικό δυναμικό όσο και προς την ίδια την αγορά, αλλά και την ενίσχυση μιας ήδη παγιωμένης αντίληψης περί « κλειστής οικονομικής αγοράς» τόσο για το ευρύτερο οικονομικό της περιβάλλον όσο και για τον ίδιο το ναυτιλιακό τομέα.

2.4 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση

Έχουν αναπτυχθεί διάφορα σενάρια όσον αφορά την εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας της ενοποίησης. Η βασική υπόθεση είναι ότι η Κοινή Ευρωπαϊκή Αγορά¹⁴ θα ενισχύσει την ανάπτυξη μεγάλων μεταφορικών ροών μεταξύ των Ευρωπαϊκών Χωρών. Αυτή η υπόθεση, στην πορεία των χρόνων απέδειξε εν μέρει την εφαρμοστικότητα της. Πράγματι η Ευρωπαϊκή ενοποίηση κατάφερε να αυξήσει σημαντικά τη μεταφορά τελικών προϊόντων μεγαλύτερης αξίας, αλλά και χύδην εμπορευμάτων.

Είναι αναμενόμενο ότι η ενοποιημένη αγορά και η απομάκρυνση των υφιστάμενων εμποδίων στο εμπόριο, έδωσαν άλλη ώθηση στο διακοινοτικό εμπόριο, όπου οι αποδοτικές μεταφορικές συνδέσεις διαδραμάτισαν έναν πολύ σημαντικό ρόλο. Οι αλλαγές στη ζήτηση και η επικράτηση της λογικής « just in time » μεταφοράς, υπογραμμίζουν την ιδιαίτερη σημασία του χρόνου, με αποτέλεσμα την ορθή επιλογή του μεταφορέα να εξαρτάται από το χρόνο παράδοσης του φορτίου και την απόδοσή του.

Στα πλαίσια της λογικής της ελευθέρως επιλογής μεταφορικών μέσων, η βασική έμφαση της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στηρίζεται στην παροχή βιώσιμης και ασφαλούς εναλλακτικής λύσης αφενός για τα προϊόντα και τις μεταφορικές μονάδες που μπορούν να μεταφερθούν και αφετέρου για την ίδια την εξέλιξη της ακτοπλοΐας. Αυτό είναι ιδιαιτέρως σημαντικό, καθώς όλα τα παραπάνω συμβάλλουν στην ανακούφιση από την πίεση και τη συμφόρηση του Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου, αλλά κυρίως του οδικού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μεταφορικό τομέα, ο οποίος συνδέει χώρες και περιοχές συμβάλλοντας και ενισχύοντας τη συνοχή. Συμβάλλει επίσης

¹⁴ Γουλιέλμος Μ.Α & Σαμπράκος Ε., (2002). « Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων » Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε

στην αναζωογόνηση των λιμανιών στην περιφέρεια. Επιπροσθέτως, οι υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, η ταχύτητα και η αποδοτικότητα στη εμπορική, αλλά και επιβατική μεταφορά, αποτελούν σημαντικά στοιχεία και συμβάλλουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της Ε.Ε. επιτρέποντάς τους να ανταγωνιστούν σε Ευρωπαϊκό, αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, η αναμενόμενη είσοδο των Ανατολικών χωρών στην Ε.Ε αναμένεται να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες, οι οποίες βέβαια εξαρτώνται από τις δραστηριότητες αναδιάρθρωσης και οικονομικής ανάπτυξης και ανάκαμψης των χωρών αυτών.

2.4.1 Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο

▪ Ελευθερία παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών (cabotage¹⁵)

Η ελευθερία παροχής θαλάσσιων διεθνών μεταφορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα, στηρίζεται στο άρθρο 1 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου EEC 4055/86. Η γενική αρχή της άρσης του cabotage, εφαρμόστηκε για πρώτη φορά την 1^η Ιανουαρίου 1993. Ο κανονισμός αυτός απομακρύνει όλους τους νομικούς περιορισμούς που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες στα κράτη μέλη της Ε.Ε.

Σύμφωνα με τον παραπάνω κανονισμό, ουσιαστικά εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους – μέλους για τους πλοιοκτήτες της κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα με σημαία του κράτους τους.

Ως θαλάσσιες υπηρεσίες ορίζονται:

- Οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή κύριου εδάφους κάποιου κράτους – μέλους
- Υπηρεσίες εφοδιασμού « off – shore »
- Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (επιβάτες – εμπορεύματα)

▪ Κοινοτικές τελωνειακές διατάξεις μεταφοράς

Το κοινοτικό πλαίσιο για τις τελωνειακές διατάξεις για τα μεταφερόμενα φορτία δια θαλάσσης άλλαξε την 1^η Ιουλίου 1998¹⁶. Η βασική αρχή είναι ότι τα αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης κρίνονται ως μη-κοινοτικά αγαθά και συνεπώς είναι

¹⁵ Council Regulation (EEC) No 4055/86 of December 1986

¹⁶ Commission Regulation (EC) No 75/98 of January 1998 amending Regulation (EEC) No 2454/93

αντικείμενο κοινοτικού ελέγχου. Αν , όμως , πρόκειται για κοινοτικά αγαθά, απόδειξη αυτού πρέπει να παρασχεθεί στις τελωνειακές αρχές και τότε αυτά μπορούν να μεταφερθούν ελεύθερα, σύμφωνα με τους κανονισμούς της ελεύθερης αγοράς. Ωστόσο, για τα πλοία που πηγαίνουν σε λιμάνια της Ε.Ε, και πραγματοποιούν τακτική θαλάσσια μεταφορά , μπορεί να υπάρξει παραχώρηση από τις τελωνειακές αρχές.

▪ **Η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε**

Η σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, είναι ιδιαίτερος σημαντική για την Ε.Ε. Ο λόγος οφείλεται στην ολοκλήρωση της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών με την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Η Ε.Ε φαίνεται να αναγνωρίζει τη συμβολή της ΝΜΑ στην αειφόρο ανάπτυξη και στην προστασία του περιβάλλοντος. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, λειτουργεί για την ευρωπαϊκή οικονομία με έναν πολύ αποτελεσματικό τρόπο, εξαιτίας της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος.

Συνεπώς, κρίνεται πολύ σημαντική η εύρεση πρακτικών λύσεων για την αντιμετώπιση υπαρχόντων και ενδεχόμενων προβλημάτων, που στέκονται σκόπελοι στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Σε αυτό , λοιπόν, το επίπεδο, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία σε συγκεκριμένους τομείς της ενέργειας, αλλά και της οικονομίας γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

«ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ»

3.1 Γενικά

Η ναυτιλία αποτελεί εδώ και δεκαετίες έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, σημειώνοντας τεράστια ανάπτυξη , ιδιαίτερα κατά την προηγούμενη δεκαετία. Πιο συγκεκριμένα, ο κλάδος της ακτοπλοΐας¹⁷ διαδραματίζει έναν αρκετά σημαντικό ρόλο στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, προσφέροντας τις υπηρεσίες της μέσω ενός ιδιαίτερος ανεπτυγμένου δικτύου

¹⁷ «Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές», (2014).
Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών.

διασύνδεσης της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα. Ο διαρκής εκσυγχρονισμός του στόλου έχει επιφέρει βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να έχει μειωθεί αισθητά ο χρόνος και η διάρκεια των δρομολογίων. Με αυτόν τον τρόπο, η επιβατηγός ακτοπλοΐα αλληλεπιδρά με την οικονομία της χώρας, τόσο μέσω των άμεσων υπηρεσιών που προσφέρει στη διακίνηση των επιβατών και εμπορευμάτων, όσο και μέσω ενός ευρύτερου «οικοσυστήματος» δραστηριοτήτων που συνδέεται με τη ζήτηση για τις υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος.

Η σπουδαιότητα της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης γίνεται περισσότερο αντιληπτή στις περιπτώσεις εκείνες, όπου η απουσία της επιβαρύνει με σημαντικό κόστος όχι μόνο τους ίδιους τους επιβάτες, αλλά και τους παραγωγούς προϊόντων. Ενδεικτικά παραδείγματα, αποτελούν η αδυναμία απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών, καθώς και η μείωση του αριθμού δρομολογίων σε ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Οι εταιρείες του κλάδου δραστηριοποιούνται τόσο με ιδιόκτητα όσο με και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές του εσωτερικού αλλά και της Αδριατικής. Τα δρομολόγια στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εκτελούνται είτε ξεχωριστά από κάθε εταιρεία, είτε (τα τελευταία χρόνια) με πραγματοποίηση συνδυασμένων δρομολογίων από πλοία που ενδεχομένως να ανήκουν σε δύο διαφορετικές εταιρείες (π.χ. των εταιρειών ANEK και SUPERFAST στη γραμμή «Πειραιάς – Ηράκλειο»).

3.2 Περιγραφή του κλάδου

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας υποδεικνύει την ανάγκη για επαρκείς και ποιοτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, δεδομένου ότι στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 120 κατοικημένα νησιά με τον πληθυσμό τους να ξεπερνά τα 1,3 εκατ. άτομα¹⁸. Ο ακτοπλοϊκός κλάδος, λοιπόν, αδιαμφισβήτητα επιτελεί σημαντικό έργο, συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τη νησιωτική Ελλάδα.

Η ελληνική ακτοπλοΐα αυτή τη στιγμή, κατέχοντας σημαντική παρακαταθήκη στο παρελθόν, υπάγεται στις μεγαλύτερες, ανάμεσα σε πολλές άλλες στην Ευρώπη. Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη – μέλη με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση¹⁹, καθώς η κάθε μία καλύπτει περίπου το 17-18% της συνολικής ακτοπλοϊκής

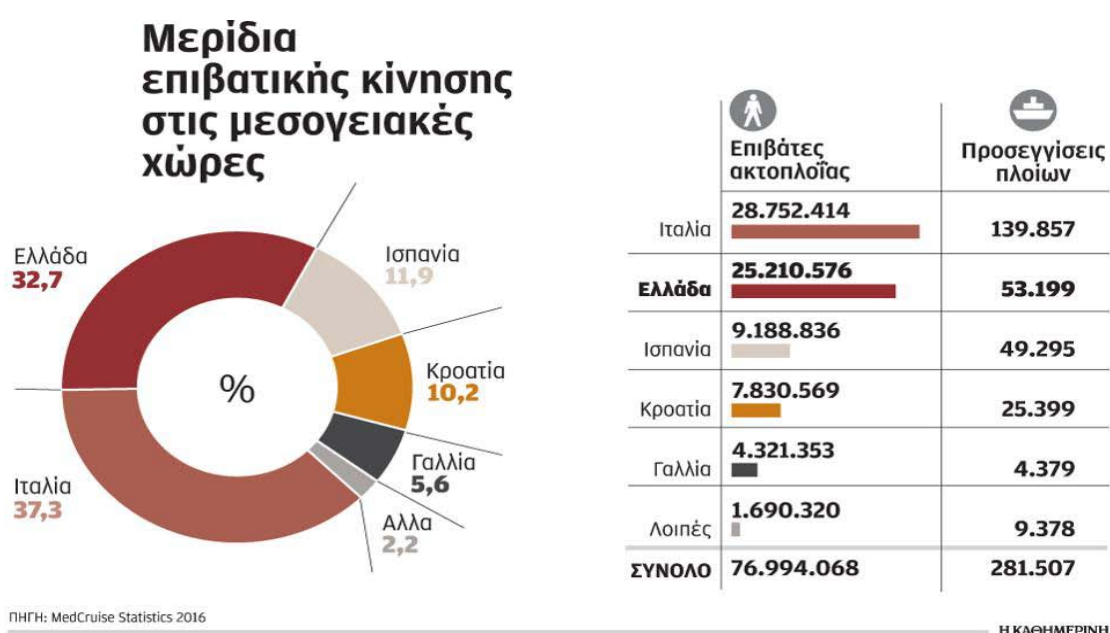
¹⁸ «Απογραφή πληθυσμού 2011». Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

¹⁹ «Το συνολικό μέγεθος αγοράς (σε αξία) της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας μειώθηκε κατά 32% το 2015 σε σχέση με το 2008. Ειδικότερα, το 2015 σε σχέση με το

διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη, αν και στην Ελλάδα, λόγω της πληθώρας νησιών στη χώρα, οι ακτοποϊκές γραμμές είναι σαφώς περισσότερες σε σχέση με την Ιταλία.

Οι εταιρείες του κλάδου δρομολογούν πλοία στο εσωτερικό της χώρας και στις γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία. Στο εσωτερικό δίκτυο οι κυριότερες γραμμές είναι εκείνες των Κυκλάδων , της Κρήτης , των Δωδεκανήσων, του Βορείου Αιγαίου , του Σαρωνικού , των Σποράδων και του Ιονίου. Στις γραμμές αυτές εντάσσονται επίσης τα δρομολόγια σε «άγονες γραμμές» βάσει συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Πίνακας 3.2.1: Καταγραφή επιβατικής κίνησης στη Μεσόγειο (Ελλάδα – Ιταλία)



Πηγή: Med cruise Statistics 2016 (Εφημερίδα « Καθημερινή »)

3.2.1 Κύρια Χαρακτηριστικά

Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του κλάδου αυτού , είναι η έντονη εποχικότητα²⁰ της ζήτησης. Το στοιχείο αυτό στην κλίμακα του χρόνου είναι διαχρονικά αμετάβλητο , μιας και η πορεία της ακτοποϊίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την πορεία του τουρισμού. Κάνοντας εκτενέστερη αυτήν την

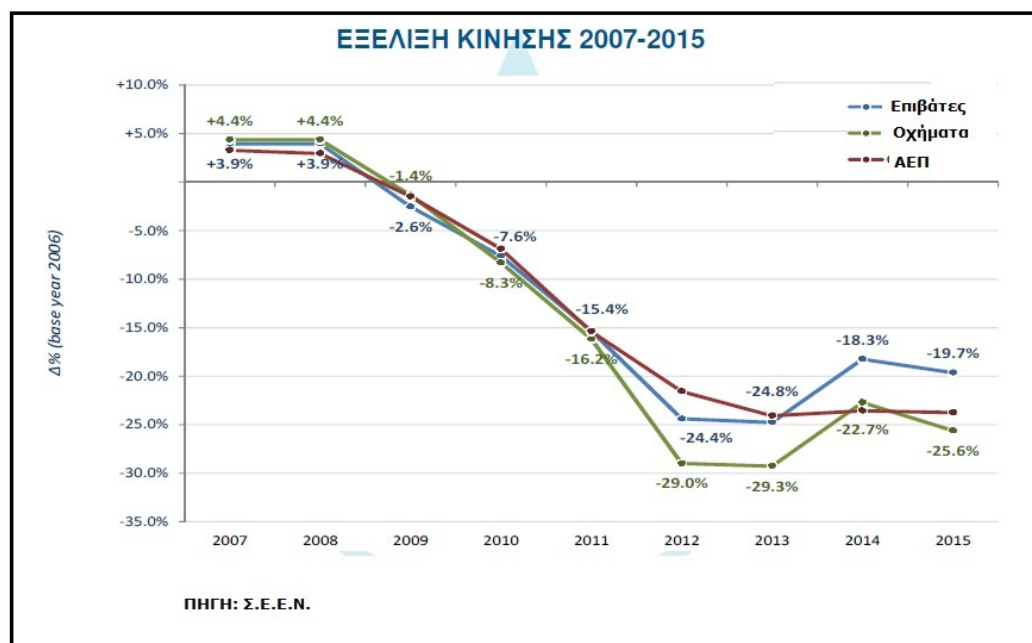
2014, **ελαφρά αύξηση** της τάξης του **1%** εκτιμάται ότι παρουσίασε η αγορά των πορθμειακών γραμμών, ενώ λίγο μεγαλύτερη ήταν η **αύξηση** της αγοράς των **γραμμών εσωτερικού** (περίπου **2%**). Αντίθετα, **μείωση** κατά **5%** περίπου εκτιμάται ότι εμφάνισε η αγορά των **γραμμών Ελλάδας – Ιταλίας** την ίδια περίοδο. Σχετικά με το **μερίδιο** της ακτοποϊίας εσωτερικού στο σύνολο της αξίας της αγοράς, αυτό διαμορφώθηκε σε **59,4%** το 2015, ενώ το μερίδιο των γραμμών της Αδριατικής σε **27,7%**. Το υπόλοιπο **12,9%** αντιστοιχεί στην αγορά των πορθμειακών γραμμών»,.

(2016)., Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών της ICAP Group AE

²⁰ «Κλαδική Μελέτη για τη Ναυτιλία», (2000). ICAP

αναφορά, παρατηρούμε ότι, εξαιτίας της εξάρτησης του κλάδου της ακτοπλοΐας με την ετήσια τουριστική κίνηση²¹, το ½ των επιβατών διακινείται κατά την τουριστική περίοδο αιχμής, ήτοι για την περίοδο μεταξύ Μαρτίου και Αυγούστου. Το παρακάτω διάγραμμα, θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε τη ροή της ζήτησης και μετακίνησης επιβατών σε μια περίοδο χρόνου από το 2007 έως και το 2015.

Διάγραμμα 3.2.1.1 : Μετακίνηση επιβατών και καταγραφή του ΑΕΠ την περίοδο 2007 – 2015



Πηγή: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν)

3.2.2 Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοϊκής Αγοράς²²

Η αγορά της ακτοπλοΐας²³ στην Ελλάδα του σήμερα είναι μερικώς απελευθερωμένη. Συγκεκριμένα, οι συντελούμενες διαρθρωτικές μεταβολές των τελευταίων ετών έχουν επιτύχει ένα περιβάλλον μιας σχετικά «ελεύθερης αγοράς» στους παρακάτω τομείς:

➤ **Απελευθέρωση δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών**

Σε εφαρμογή του νόμου 2932/2001, επιτράπηκε το Νοέμβριο του 2002 σε όλες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις

²¹ Παυλίδης, Ν. (2014). Χρηματοπιστωτική ανάλυση των εταιρειών του κλάδου της ναυτιλίας κατά την περίοδο της κρίσης. (Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστημίου Μακεδονίας).

²² Κόκκα, Κ. & Ζώταλη, Π., (2016). Η ελληνική ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης 2010 – 2013. (Διδακτορική διατριβή Σχολή διοίκησης και οικονομίας, ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας).

²³ Κλαδικές Μελέτες (2009). Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

δρομολόγησης πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές της επιλογής τους (Άρση Καμποτάζ). Το Υπουργείο Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝ) εξακολουθεί να ανακοινώνει το δίκτυο γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή κάθε έτους, ωστόσο αυτό το δίκτυο είναι πλέον ενδεικτικό, δηλαδή οι ακτοπλόοι έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν και άλλα δρομολόγια στις αιτήσεις τους. Επιπλέον , επιτρέπεται η τροποποίηση των δρομολογίων στη διάρκεια του έτους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Στις αποφάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝ) λαμβάνονται υπ' όψιν και οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), το οποίο έχει γνωμοδοτικό ρόλο σε θέματα όπως τα δρομολόγια των πλοίων, τις συμβάσεις δρομολόγησης , τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κ.α. στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) συμμετέχουν με δικαίωμα ψήφου και οι Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ακτοπλοϊκών εταιρειών, των ναυτεργατών και άλλων παραγόντων του κλάδου.

➤ Απελευθέρωση των ναύλων

Το Μάιο του 2006 πραγματοποιήθηκε η «απελευθέρωση των ναύλων» για τα δρομολόγια , στα οποία:

- i. 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, ή
- ii. Ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία και μόνο εταιρεία.

Επιπλέον, σε περίπτωση που κάποιο δρομολόγιο είναι μικτό (περιλαμβάνεται τμήμα που πληρεί τα άνω κριτήρια καθώς και τα λιμάνια, τα οποία παρουσιάζουν χαμηλή επιβατική κίνηση), η τιμή για την οικονομική θέση στο ρυθμιζόμενο κομμάτι του δρομολογίου , ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού (η οποία καθορίζεται από την εκάστοτε εταιρεία).

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τα περισσότερα λιμάνια να είναι πλέον απελευθερωμένα (σε ποσοστιαία μονάδα , σχεδόν το 95% της επιβατικής

κίνησης), ενώ το κράτος διατηρεί τον παρεμβατικό του χαρακτήρα για ορισμένα δρομολόγια, τα οποία ανήκουν στις άγονες ακτοπλοϊκές ζώνες.

➤ **Κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων**

Τα όρια ηλικίας των πλοίων , τα οποία και είχαν ισχύ μέχρι και το 2006 (προέβλεπαν την απόσυρση των πλοίων, τα οποία ήταν άνω των 30 ετών – ενώ μέχρι το 2002 το αντίστοιχο όριο ήταν 35 έτη), τέθηκαν προς αντικατάσταση, λόγω της αναγκαίας συμμόρφωσης με τα κριτήρια ασφάλειας που ορίστηκαν για πρώτη φορά στη Συνθήκη της Στοκχόλμης το (1996). Ειδικότερα, δίνεται η δυνατότητα σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες το επιθυμούν , να συνεχίσουν να κάνουν χρήση των πλοίων ακόμα και αν έχουν συμπληρώσει το 30ό έτος της ηλικίας τους , αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες προαπαιτούμενες μετατροπές. Δηλαδή:

- i. Τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου , για τη συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης
- ii. Διαρρύθμιση ειδικών χώρων , για άτομα με ειδικές ανάγκες
- iii. Εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για τυχόν καθυστερήσεις , αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου

Ωστόσο, παρόλη την προσπάθεια για τη διατήρηση της ασφάλειας και αξιοπιστίας των πλοίων στην Ελληνική ακτοπλοΐα, το κράτος συνεχίζει να κρατά έντονο τον παρεμβατικό του χαρακτήρα ,αποσκοπώντας σε αυτή τη δεδομένη στιγμή την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος. Πιο συγκεκριμένα:

• **Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας**

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνεχίζει να επιβάλλει στις ακτοπλοϊκές εταιρείες όρους σχετικά με:

- 1) Την υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων για 10 μήνες ετησίως (και 7 ½ μήνες για τα ταχύπλοα)
- 2) Τη συχνότητα των δρομολογίων

- 3) Τον αριθμό και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, στα οποία πρέπει να περιλαμβάνεται ένας ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και μελών πληρώματος.
- 4) Υποχρεωτική ελληνομάθεια για το σύνολο των μελών του πληρώματος των επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία.

Η συγκεκριμένη ρύθμιση έχει ως στόχο την επάνδρωση των πλοίων με κατεξοχήν ελληνικά πληρώματα – των οποίων οι μισθοί επρόκειτο να είναι σημαντικά υψηλότεροι (εν μέρει λόγω ασφαλιστικών και άλλων κρατήσεων).

Συνεπώς , παρά το γεγονός ότι η **άρση του καμποτάζ**²⁴ θεωρητικά επέτρεψε την ελεύθερη είσοδο ξένων ακτοπλόων στην αγορά, η διατήρηση της κρατικής παρέμβασης σε αρκετά ζητήματα, οδηγεί σε σημαντικές στρεβλώσεις, αποθαρρύνοντας ουσιαστικά την είσοδο τους στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Σε αντίθεση με την ελληνική ακτοπλοΐα, η αντίστοιχη αγορά της Αδριατικής είναι πλήρως απελευθερωμένη, καθώς παρέχεται ένα είδος ελευθερίας κινήσεων στους πλοιοκτήτες, ώστε να μπορούν να καθορίζουν οι ίδιοι το ακτοπλοϊκό δίκτυο (γραμμές δρομολόγησης), τη διάρκεια δρομολόγησης, τη συχνότητα εξυπηρέτησης κάθε γραμμής, καθώς και τις τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων.

Η μόνη τους υποχρέωση είναι μια δήλωση, την οποία και θα πρέπει να καταθέτουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (YEN) , με τα χαρακτηριστικά δρομολόγησης, ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας. Παρ' όλα αυτά, δεν εντοπίζονται φαινόμενα περιορισμού των δρομολογίων κατά τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης.

Σε αυτό συμβάλλει η εξάρτηση των εταιρειών από τα έσοδα διακίνησης φορτηγών, καθώς οι συμφωνίες με τις μεταφορικές εταιρείες καθιστούν αναγκαία την πραγματοποίηση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

²⁴ Ψαραύτης Ν.Χ., (χ.η.). «Προνόμιο Ακτοπλοΐας (Cabotage): Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΑΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως « ακτοπλοΐα» την μεταξύ Ελληνικών λιμένων, μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο το άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εγγραφή η αναγνώρισή τους ως ελληνικά. Επίσης, το 2004 το προνόμιο αυτό καταργείται από τον Κανονισμό 3577/1992 της ΕΕ για το cabotage.». Το 2004 στην άκρη του τούνελ

- Άγονες γραμμές²⁵

Το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών εκείνων, οι οποίες ουσιαστικά θα εξυπηρετούν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης. Το εγχείρημα αυτό επιτυγχάνεται αφενός μέσω του καθορισμού της επιδότησης που θα τους δοθεί και αφετέρου επιβάλλοντας μια σχετική συχνότητα δρομολόγησης. Επιπροσθέτως, οριοθετεί και τις ανώτατες τιμές ναύλων οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε τρία στάδια:

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (YEN) ανακοινώνει το ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που θα πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλουν τις σχετικές δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το υπουργείο ορίζει ελάχιστα προαπαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να περιλαμβάνουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές, για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης, οι οποίες και θα πρέπει να πληρούν τα προαπαιτούμενα κριτήρια, αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.
2. Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες ή αδυνατούν να καλυφθούν ακόμα και τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης, περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας. Σε αυτό το στάδιο εξέλιξης, προσφέρονται επιπλέον κίνητρα, ιδιαίτερος ελκυστικά, στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 ετών. Συνήθως σε αυτό το στάδιο, οι πλοιοκτήτες αποσύρονται από την εκδήλωση οποιασδήποτε μορφής ενδιαφέροντος..
3. Τέλος, εάν μετά τη λήξη του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα κάποιες γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές αναγνωρίζονται ως μη εμπορικές είτε αλλιώς με ευρέως αποδεκτούς

²⁵Καθηγητής Ντεμίρης Κ. « Η ελληνική ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης» (Μελέτη Έρευνας ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας ,)

όρους « άγονες γραμμές» , στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν.

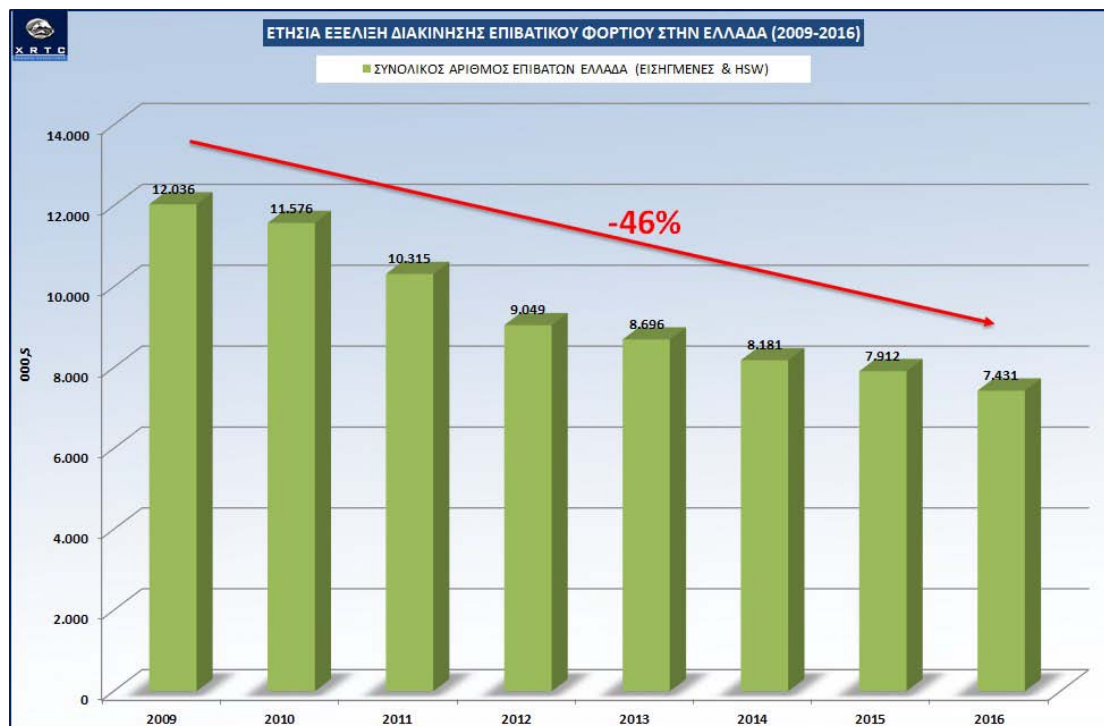
Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την άνωθεν διαδικασία, σειρά έχει ένας δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασισθεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων, καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα με την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά ζήτησης , καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί. Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα επιδιώξει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της εκάστοτε γραμμής.

3.2.3 Διάρθρωση του Κλάδου

Πιο συγκεκριμένα , αναφορικά με τα προαναφερθέντα στοιχεία, είναι σημαντική η οριοθέτηση της παρούσας μελέτης στο χρόνο, ώστε να μπορέσουμε να αποτιμήσουμε καλύτερα τα οφέλη , αλλά και τα κόστη που έχει η ελληνική ακτοπλοΐα κάτω από το οικονομικό πρίσμα της αγοράς και της οικονομίας της ναυτιλίας. Το κομβικότερο, στο χρόνο σημείο για την ελληνική οικονομία , ξεκινά από το 2009, καθώς είναι το έτος εκείνο , κατά το οποίο οι περισσότερες εταιρείες για πρώτη φορά εμφάνισαν ζημιές στα αποτελέσματα EBITDA²⁶ (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization). Παρόλη, τη σχετική κινητικότητα του κλάδου , που παρατηρείται κατά καιρούς , στην πραγματικότητα η διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα συνεχίζει να μειώνεται για 8^η συνεχόμενη χρονιά. Συνολικά τα τελευταία οκτώ έτη , η κίνηση των επιβατών έχει παρουσιάσει ουσιαστική μείωση της τάξεως του -46% , ποσοστό το οποίο είναι εξαιρετικά μεγάλο. Τη διαφορά , όμως , κάνει η διακίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών , μεταφορά η οποία παρουσίασε εμφανώς διαφοροποιημένη αύξηση σε σχέση με την επιβατηγό ακτοπλοΐα, ύψους 10% και 6% αντίστοιχα

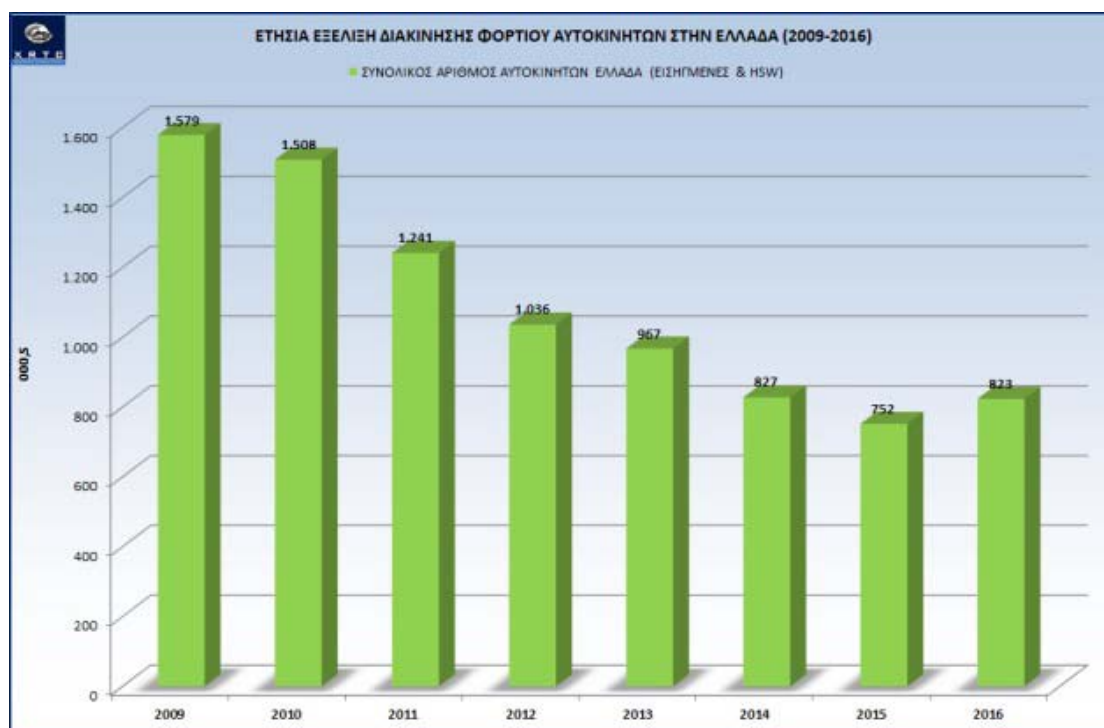
²⁶ Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών , επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων , είναι ένα μέτρο της απόδοσης της επιχείρησης. Το EBITDA υπολογίζεται με την προσθήκη των μη ταμειακών εξόδων απόσβεσης στα λειτουργικά έξοδα μιας επιχείρησης. Με την ελαχιστοποίηση των μη λειτουργικών επιπτώσεων , οι οποίες είναι μοναδικές για κάθε εταιρεία, το EBITDA επιτρέπει στους επενδυτές να επικεντρωθούν στη λειτουργική κερδοφορία ως μοναδικό μέτρο απόδοσης. Η ανάλυση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική κατά τη σύγκριση παρόμοιων εταιρειών σε ένα μόνο κλάδο ή σε εταιρείες που λειτουργούν σε διαφορετικές φορολογικές κλίμακες. (www.investinganswers.com)

Διάγραμμα 3.2.3.1: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων & ΗΣW (2009 – 2016)



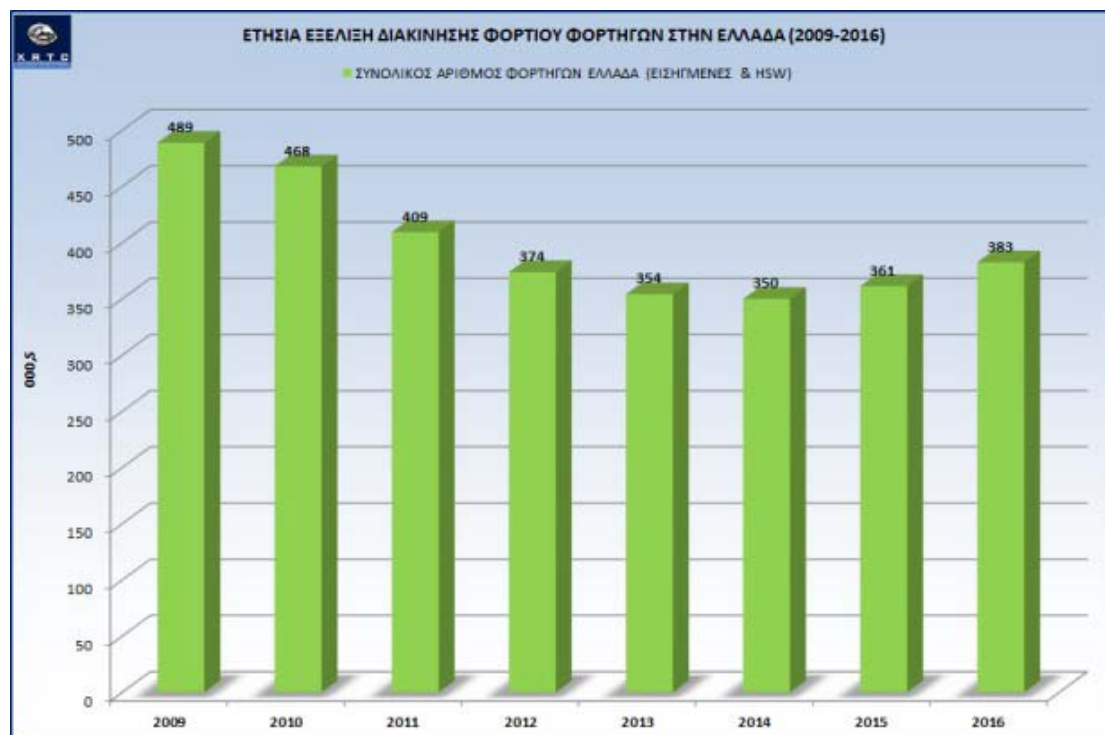
Πηγή : XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Διάγραμμα 3.2.3.2: Ετήσια εξέλιξη μεταφορικού έργου επιβατικών οχημάτων



Πηγή : XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Διάγραμμα 3.2.3.3: Ετήσια εξέλιξη μεταφορικού έργου φορτηγών.

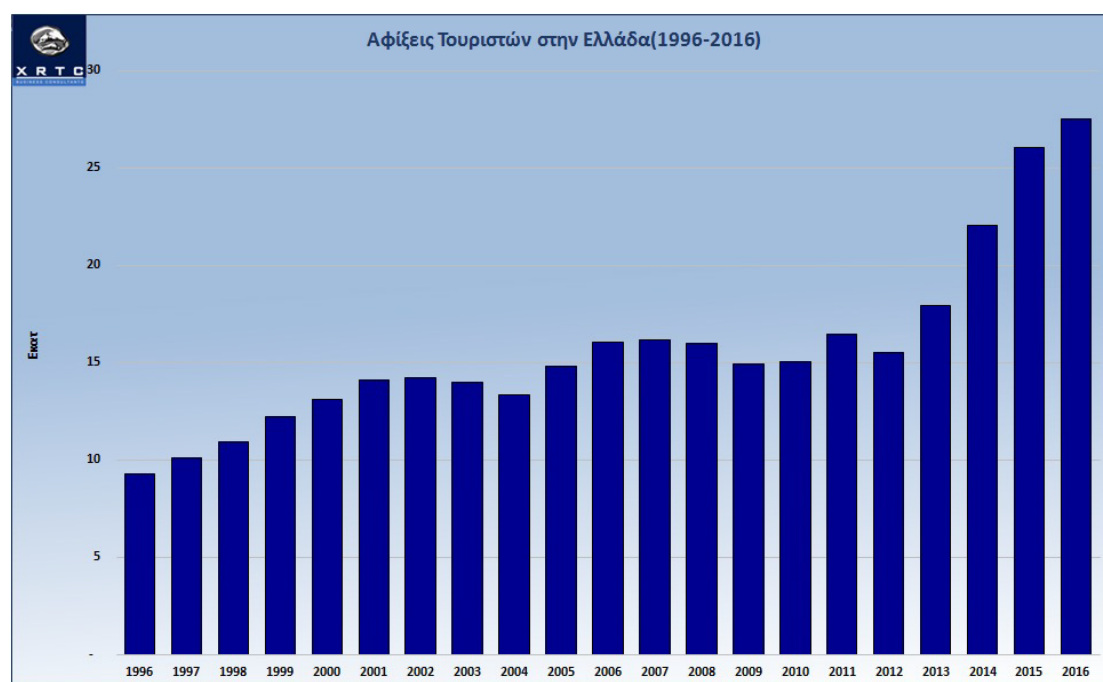


Πηγή : XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Συνεχίζοντας τη μελέτη μας γύρω από την εξέλιξη της δυναμικότητας της ελληνικής ακτοπλοΐας και στο πως αλληλεπιδρά με την ελληνική οικονομία, παρατηρείται μια αντίφαση. Στο παρακάτω διάγραμμα διαπιστώνεται, ότι ενώ το 2016 φαίνεται να συντελείται αύξηση στον ετήσιο τουρισμό²⁷ κατά 6%, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να προσελκύσουν τους τουρίστες αναφορικά με τη μεταφορά τους στα νησιά. Έτσι παρά το γεγονός, ότι τα τελευταία οκτώ χρόνια η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα έχει αυξηθεί κατά 67%, η διακίνηση των επιβατών μέσω των ακτοπλοϊκών εταιρειών, έχει μειωθεί δραματικά σε ποσοστό -46%, όπως άλλωστε διαφαίνεται και στο διάγραμμα.

²⁷ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

Διάγραμμα 3.2.3.4: Αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα (1996 – 2016)



Πηγή: XRTC βάση ΕΣΥΕ

3.2.4 Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Προσπαθώντας να αναλύσουμε το φαινόμενο της ακτοπλοΐας και πως αυτό επηρεάστηκε από την κρίση του 2009, σημαντικό είναι να μελετήσουμε και την πορεία που χάραξαν και συνεχίζουν να χαράζουν οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών καθώς και της Hellenic Seaways.

Η πτωτική τάση της αγοράς δεν φαίνεται να έχει εξυγιανθεί, μετρώντας αριθμητικά τον 8^ο κατά σειρά χρόνο. Αν και η μείωση για το 2016 είναι της τάξεως του 6%, αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2009 έως και το 2017 το μεταφορικό έργο των επιβατών, έχει μειωθεί συνολικά κατά -46%. Στην Ελληνική αγορά όλες οι εταιρείες²⁸ παρουσιάζουν μείωση στο μεταφορικό έργο των επιβατών, εκτός από την ANEK, η οποία φαίνεται να έχει ελαφρώς αυξημένη πορεία. Η ATTICA και η MINOAN LINES έχουν μείωση -8% ακολουθούμενες από τη HELLENIC SEAWAYS με -5%.

Στην αγορά της Αδριατικής όλες οι εταιρείες φαίνεται να παρουσιάζουν μικρή μείωση στη διακίνηση των επιβατών. Όπως φαίνεται, η Ελληνική σημαία έχει χάσει πλέον το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα τόσο η Hellenic Seaways

²⁸ «Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

όσο και οι Μινωικές γραμμές, να αποχωρήσουν τελικά από την αγορά της Αδριατικής. Η Hellenic Seaways έκανε την αποχώρησή της μέσα στο 2016, ενώ οι Μινωικές γραμμές θα προβούν στην αποχώρησή τους στις αρχές του 2017.

Αυτή η εξέλιξη αν και φαινομενικά μοιάζει να έρχεται σε κόντρα με τη δυναμικότητα που παρουσίασε η Αδριατική το 2013, ουσιαστικά είχαν αρχίσει να λανθάνουν κάποια σημεία αδυναμίας. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις γραμμές του εξωτερικού, εμφανίζει μεγάλη μεταβλητότητα την τελευταία δεκαετία, βάσει πιστοποιημένων στοιχείων για την κίνηση εξωτερικού από τον Οργανισμό Λιμένος Πάτρας (ΟΛΠΑ)²⁹ και τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ).

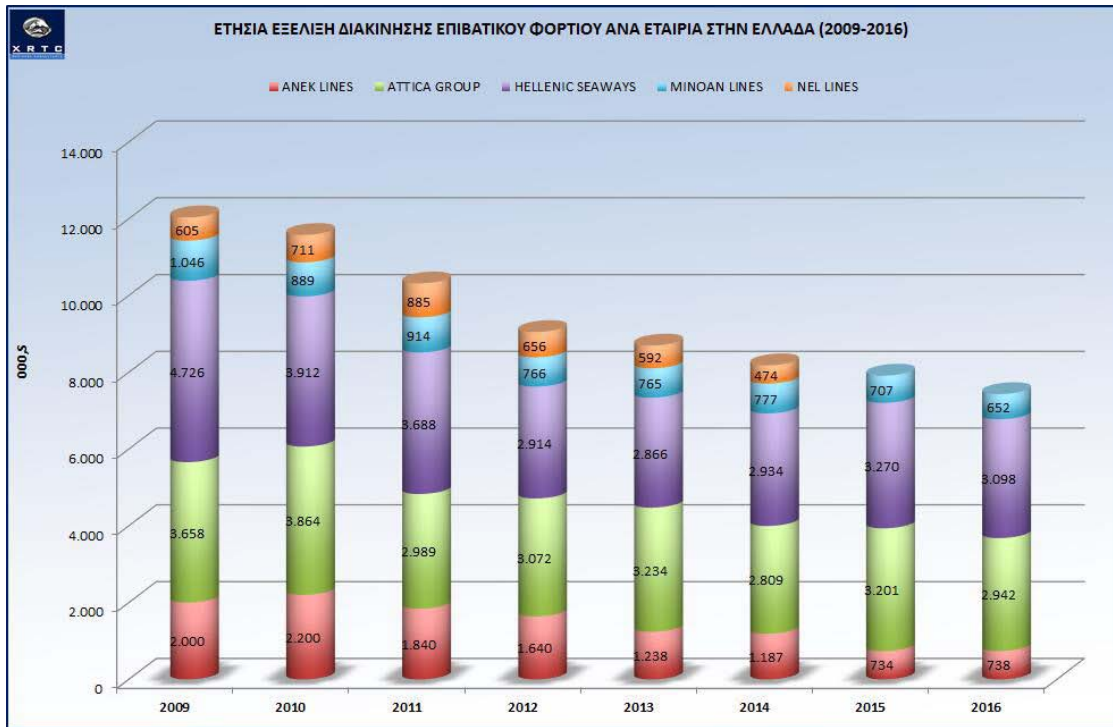
Ενδεικτικά και μόνο, το 2013 η συνολική κίνηση φορτηγών οχημάτων από και προς της Ιταλία από τα δύο λιμάνια, ανήλθε στις 322 χιλ. εμφανίζοντας άνοδο σε σχέση με το προηγούμενο έτος (2012) κατά 5%. Ωστόσο, έχει υποχωρήσει κατά 31% σε σχέση με το 2006, όταν και σημειώθηκε η υψηλότερη επίδοση της τελευταίας οκταετίας.

Πιο αναλυτικά, και λαμβάνοντας υπ' όψιν μας τα αποτελέσματα του παρόντος χρόνου που παρουσιάζουν οι διάφορες εταιρείες, αναφορικά με το μεταφορικό τους έργο και το αντίκρισμα που φαίνεται να έχουν στη σημερινή αγορά, παρατίθεται ως εξής:

- ANEK (-1%)
- ATTICA (-5%)
- MINOAN LINES (-4%)

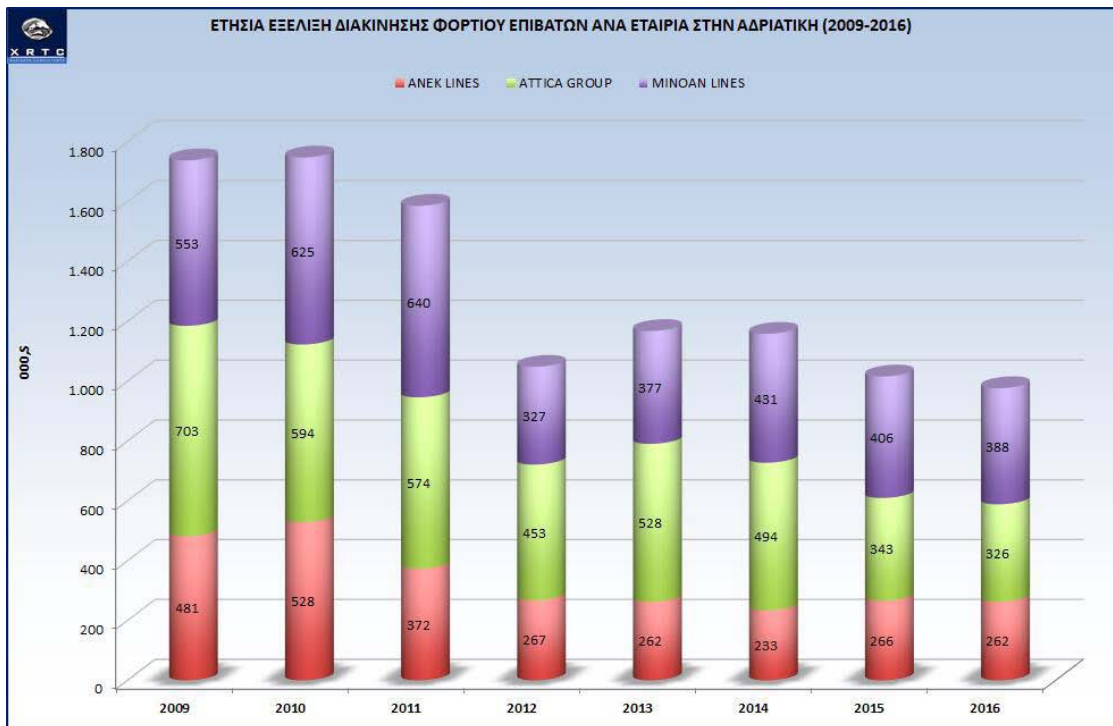
²⁹ Η κίνηση εξωτερικού από το λιμάνι της Πάτρας για τα έτη (2012 – 2016) ανέρχεται κατά μέσο όρο σε (509.158) επιβάτες και σε (90.796,2) φορτηγά – ασυνόδευτα. Αντίστοιχα, ο μέσος όρος κίνησης εσωτερικού από το λιμάνι της Πάτρας κυμαίνεται σε (177.815,75) επιβάτες και σε (1.942,25) φορτηγά – ασυνόδευτα. <http://www.patrasport.gr>. Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε

Διάγραμμα 3.2.4.1: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων & HSW (2009 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Διάγραμμα 3.2.4.2: Μεταφορικό έργο ανά εταιρεία στην Αδριατική (2009 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αύξηση του μεταφορικού έργου των αυτοκινήτων αποδεικνύει ότι η τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών έχει θετική ανταπόκριση από τους χρήστες των Ι.Χ. Η αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων κατά 10% , έρχεται σε αντίθεση με την κινητικότητα των επιβατών. Αυτό το φαινόμενο αποδεικνύει ότι πολλοί επιβάτες επιλέγουν διαφορετικό τρόπο για τη δική τους μεταφορά π.χ. αεροπλάνο και διαφορετικό τρόπο για το οχήματά τους π.χ. στέλνοντας τα ασυνόδευτα δια θαλάσσης.

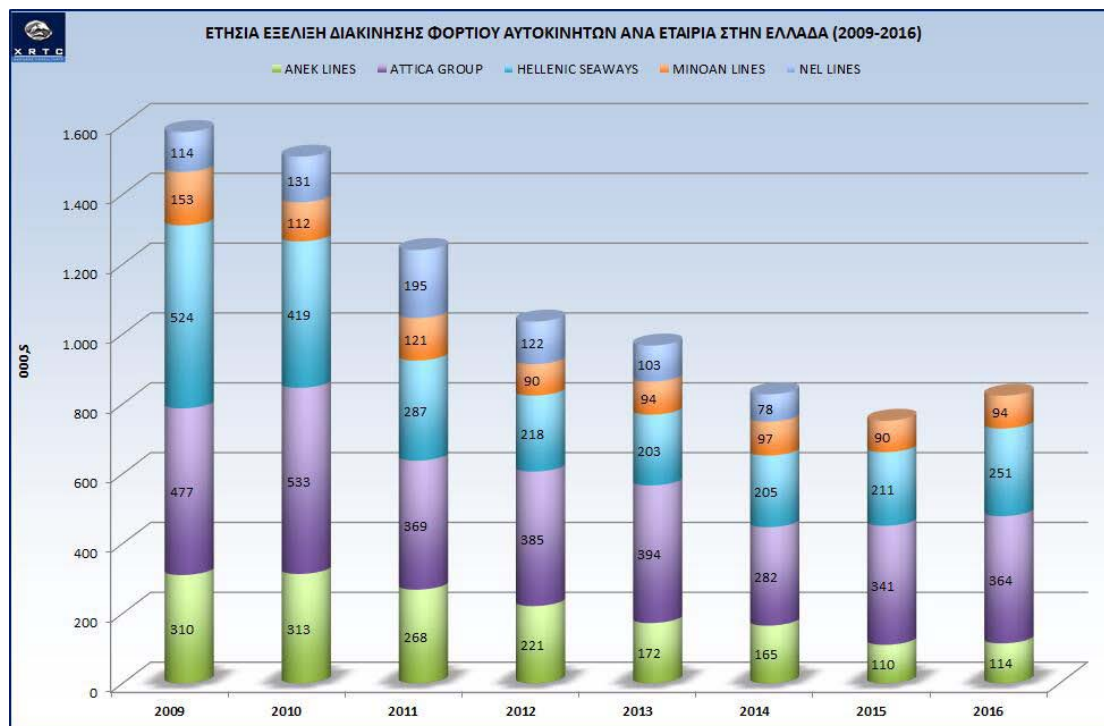
Πιο αναλυτικά όλα τα παραπάνω συνεπάγονται τα εξής ποσοστά:

- ΑΤΤΙCΑ (7%)
- ΑΝΕΚ (4%)
- ΗΕΛΛΕΝΙC SEAWAYS (19%)
- ΜΙΝΟΑΝ LINES (4%)

Με μικρές διαφορές έρχεται να συγκριθεί και το φαινόμενο της Αδριατικής. Συμπληρωματικά και σε αυτήν την περίπτωση , παρουσιάζεται αύξηση στη διακίνηση των αυτοκινήτων της τάξεως του 11%. Δηλαδή:

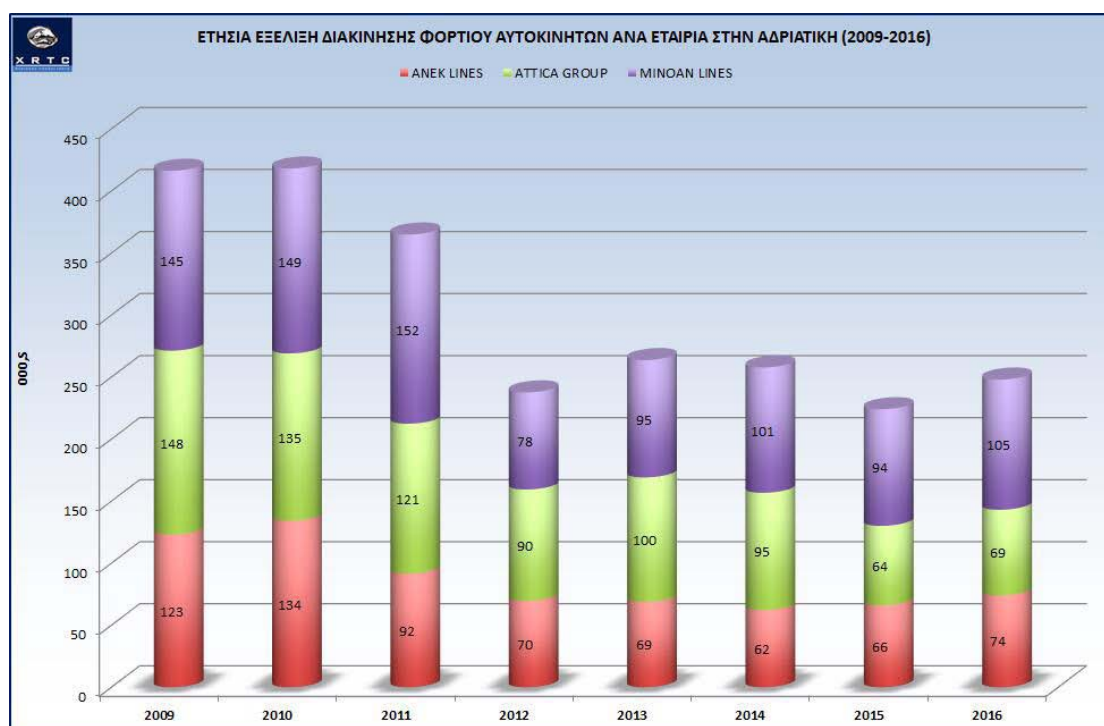
- ΑΤΤΙCΑ (8%)
- ΑΝΕΚ (12%)
- ΜΙΝΟΑΝ LINES (12%)

Διάγραμμα 3.2.4.3: Μέρη Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων & HSW (2009 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Διάγραμμα 3.2.4.4: Ετήσια Διακίνηση Αυτοκινήτων ανά εταιρεία στην Αδριατική (2009 – 2016)



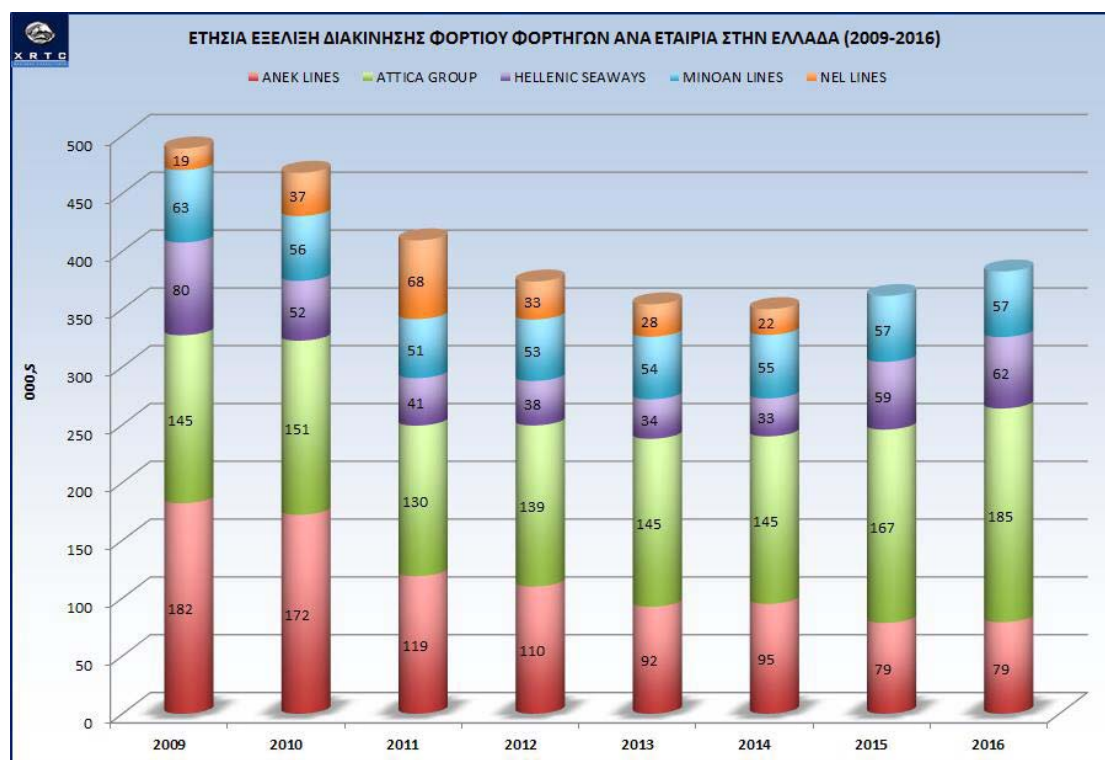
Πηγή : XRTC ΕΠΕ

Σε αυτό το σημείο , βέβαια, είναι σημαντικό να γίνει εξίσου μια ακόμα καταγραφή μεταφορικού έργου που να αποδεικνύει όμως καλύτερα την δυναμικότητα μεταφοράς φορτηγών , συγκριτικά με τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων.

Η εικόνα στην κίνηση του μεταφορικού έργου των φορτηγών παρουσιάζει εμφανή διαφορά από τις δυο παραπάνω κατηγορίες μεταφορικού έργου , για την περίοδο 2015- 2016. Η αύξηση αυτή , που παρουσιάζει η Ελληνική αγορά , έρχεται ως απόρροια της ανοδικής τουριστικής κίνησης, ενώ η μείωση που παρουσιάζεται στην Αδριατική αποτελεί απόδειξη της πτώσης των εξαγωγών.

Η Ελληνική αγορά φαίνεται να διατηρεί ακόμα σε υψηλά επίπεδα τη μεταφορική ικανότητα των φορτηγών , συνεχίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ανοδική πορεία του 2015 (6%).

Διάγραμμα 3.2.4.5: Μέρη Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων & HSW (2009 – 2016)



Πηγή : XRTC ΕΠΕ

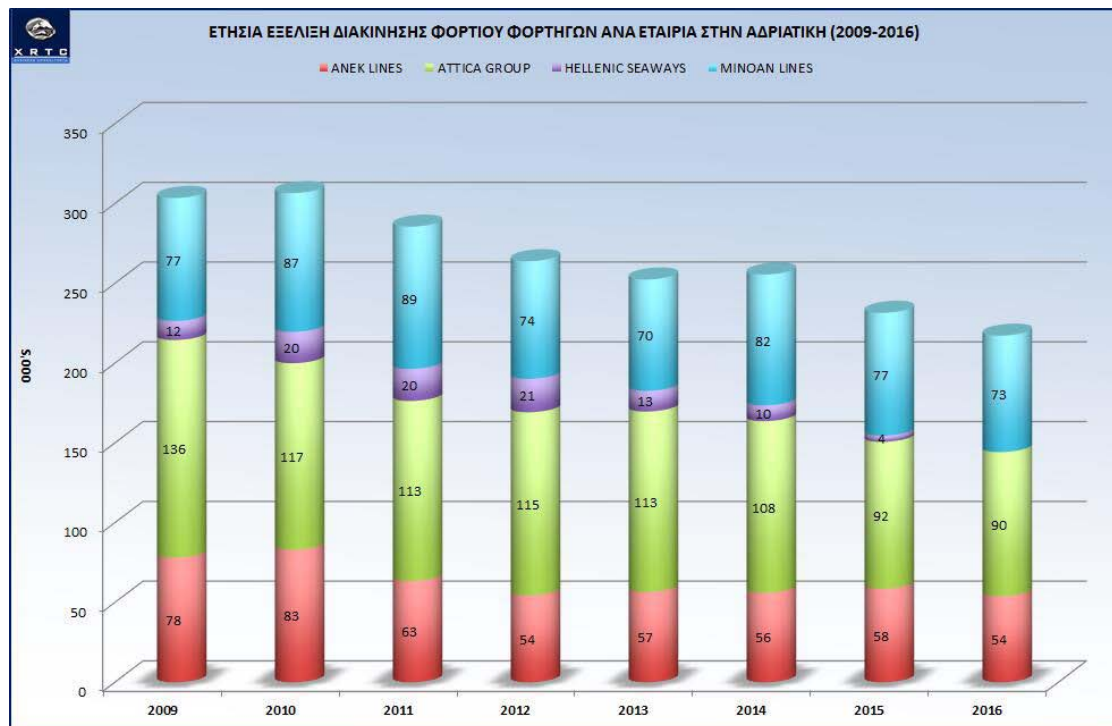
Αν εξετάσουμε με μεγαλύτερη λεπτομέρεια , τα επιμέρους μεγέθη των εταιρειών στην Ελλάδα, θα διαπιστώσουμε ότι η προσαύξηση που έχει συντελεσθεί ακολουθεί τα παρακάτω ποσοστά:

- ATTICA (11%)
- HELLENIC SEAWAYS (5%)
- ANEK (1%)
- MINOAN (1%)

Ενώ αντίθετα , η Αδριατική παρουσιάζει σημαντική διαφορά τάσης σε σχέση με την εγχώρια αγορά, αφού συνολικά παρουσιάζει μείωση της τάξεως του -6%. Πιο συγκεκριμένα , :

- MINOAN LINES (-5%)
- ANEK (-8%)
- ATTICA (-2%)

Διάγραμμα 3.2.4.6: Ετήσια Διακίνηση Φορτηγών στην Αδριατική (2009 – 2016)



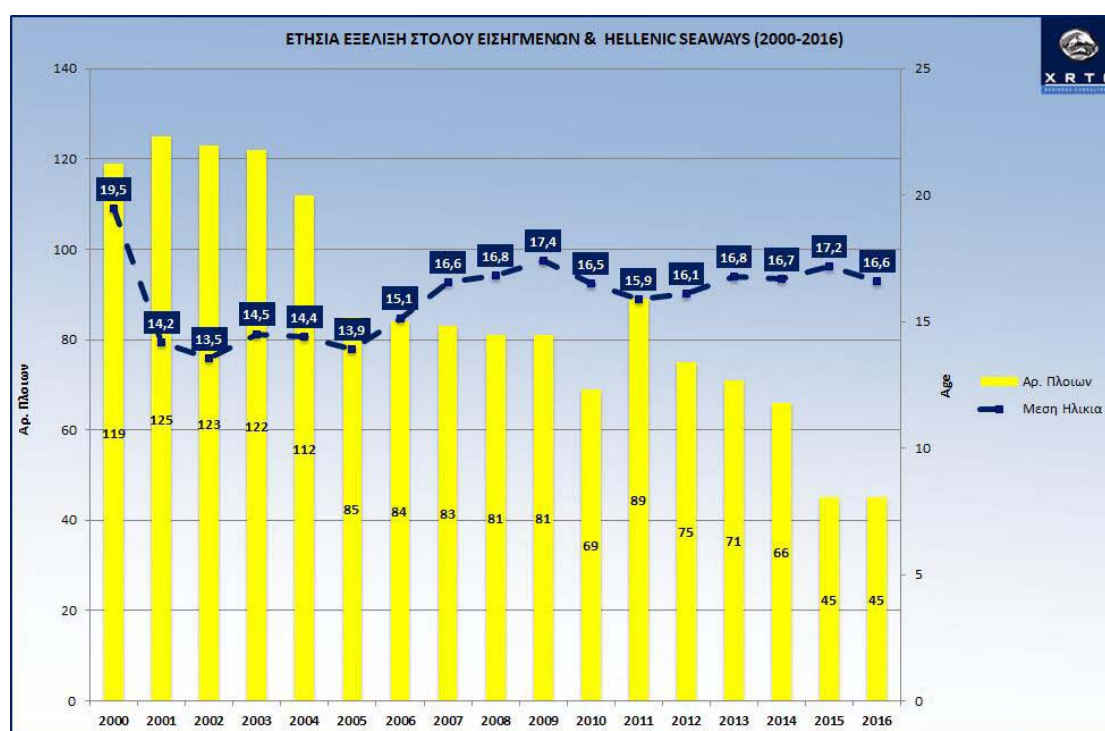
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2.5 Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Είναι σημαντικό, για να μπορέσουμε να μελετήσουμε το κλάδο της ακτοπλοΐας και κατά πόσο επηρεάστηκε από την κρίση, να δούμε πιο βαθιά στο κομμάτι της αγοράς.

Παρά το γεγονός ότι έγιναν κάποιες μεταβολές στο στόλο των εταιρειών , το σύνολο των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή αγορά , αλλά και στην Αδριατική από τις μεγάλες εταιρείες που μέχρι στιγμής αναλύουμε στη μελέτη μας , παραμένει το ίδιο. Φυσικά , δε θα μπορούσαμε να μην συμπεριλάβουμε και τα ποσοστά μικρότερων εταιρειών , οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο της ακτοπλοϊκής αγοράς, όπως μικρότερης κλίμακας και εμβέλειας εταιρείες ή ΛΑΕ³⁰. Τα πλοία αυτά στο σύνολο, όπως φαίνεται και παρακάτω , ανέρχονται στα 50 περίπου, εκτοξεύοντας τον ακτοπλοϊκό στόλο στα 95 περίπου πλοία.

Διάγραμμα 3.2.5.1: Εξέλιξη στόλου Εισηγμένων & HSW (2000 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εξέλιξη του στόλου των εισηγμένων εταιρειών και της Hellenic Seaways φαίνεται να έχει καθοδική πορεία. Το φαινόμενο αυτό, είναι συνέπεια μιας σειράς στρατηγικών εξορθολογισμού δρομολογίων , οι οποίες είχαν ως άπώτερο σκοπό την αποφυγή πρακτικών του παρελθόντος , οι οποίες οδήγησαν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και μείωση του στόλου των εταιρειών. Τα τελευταία πέντε χρόνια , ο εν λόγω στόλος μειώθηκε σημαντικά κατά 44 πλοία , δηλαδή περίπου στο -44%. Το

³⁰ Βαβούρα Σ.Ι. & Αρχοντάκη Σ.Κ., (1982). «Οι ΛΑΕ, όπως εμφανίστηκαν από το 1967 με την ίδρυση και λειτουργία της Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης (ANEK), αποτελούν την περίπτωση εφαρμογής του θεσμού των επιχειρήσεων ευρείας μετοχικής βάσης στον τομέα των υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών.[...]. Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες , Χρησιμότητα , Προβλήματα και Προτάσεις Πολιτικής . Εκδόσεις Παπαζήση

ποσοστό αυτό έρχεται σε πλήρη αντιστοιχία με τη μείωση της ζήτησης , η οποία όμως όπως προαναφέρθηκε έχει μειωθεί από το 2009 κατά -46%.

Είναι σημαντικό να μπορέσουμε να ορίσουμε με ακρίβεια τον συνολικό αριθμό του στόλου της εκάστοτε εισηγμένης ή μη εταιρείας, προκειμένου να μπορέσουμε να έχουμε μια πιο άμεση και ολοκληρωμένη εικόνα για το πώς ακριβώς εξελίσσεται ανοδικά ή καθοδικά το μεταφορικό έργο των εταιρειών στη σημερινή αγορά.

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας , στον οποίο ορίζονται κάποιες από τις μεγαλύτερες εισηγμένες και μη εταιρείες , καθώς και πώς κλιμακώνεται ο στόλος της κάθε μίας από το έτος του 2011 έως και το 2016.

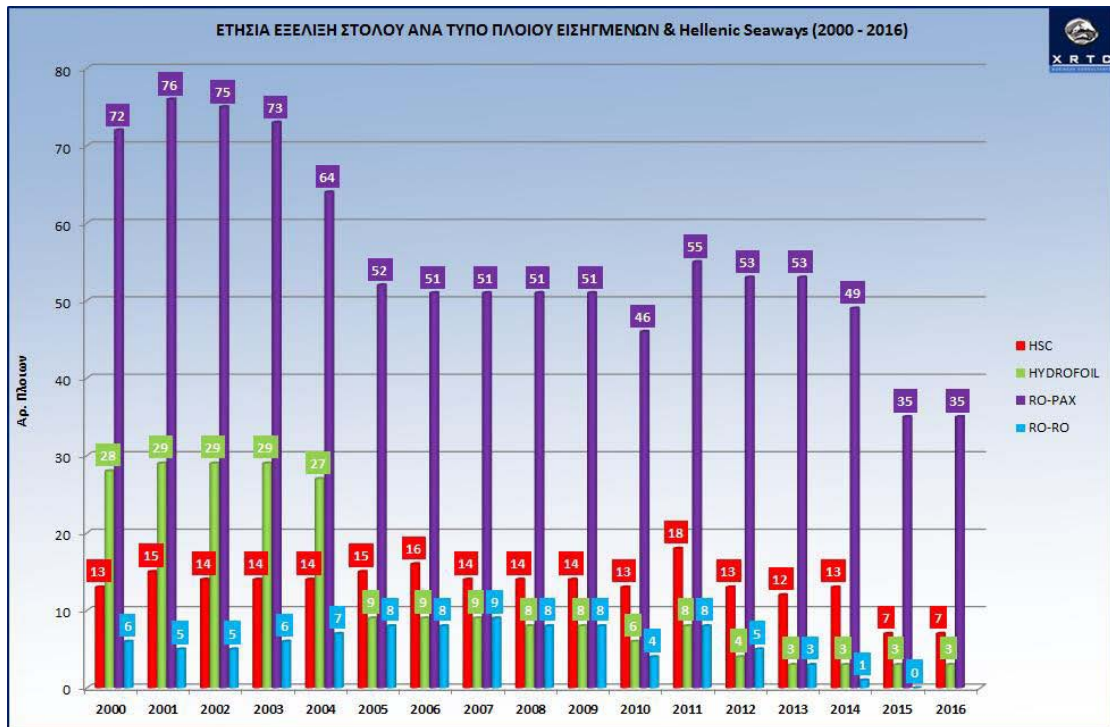
Πίνακας 3.2.5.1: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & ΗSW

Αριθμός πλοίων ανά εταιρικό σχήμα						
Εταιρεία	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ANEK	14	13	14	14	7	9
ATTICA	13	14	13	13	12	12
MINOAN	7	7	7	7	5	4
HELLENIC SEAWAYS	33	29	25	20	21	20
NEL	22	18	16	12	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	89	81	75	66	45	45

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ο προσφερόμενος στόλος από τις τέσσερις υπό εξέταση σε αυτή τη μελέτη εταιρείες, ουσιαστικά εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς. Η δυνατότητα του στόλου είναι πραγματικά μεγάλη, αν κρίνουμε τόσο από το χαμηλό μέσο όρο ηλικίας του , όσο και από το σύγχρονο σχεδιασμό του. Σίγουρο είναι , ότι εάν οι λιμενικές εγκαταστάσεις στη χώρα μας ήταν ανάλογες των χαρακτηριστικών του στόλου, η παραγωγικότητα των πλοίων και συνεπώς η εξυπηρέτηση των επιβατών , θα ήταν σαφώς πιο υψηλές.

Διάγραμμα 3.2.5.2: Εξέλιξη Στόλου ανά τύπο πλοίου (2000 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΙΠΕ

Στο σημείο αυτό, βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι η αγορά μειονεκτεί στην εύρεση κινήτρου για περεταίρω ανανέωση του στόλου, αφού η συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης δικαιολογεί αυτή τη συμπεριφορά. Ένας άλλος, επίσης, πολύ σοβαρός παράγοντας που ανακόπτει μια ενδεχόμενη εξέλιξη προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι η σοβαρή έλλειψη της τραπεζικής χρηματοδότησης, αφού οι ξένες τράπεζες έχουν πλέον αποσυρθεί από τον κλάδο, αφήνοντας μόνο τις Ελληνικές τράπεζες να αναλάβουν αυτό το ρόλο.

Βεβαίως, όμως, αυτό το εγχείρημα δεν έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα, αντιθέτως φαίνονται και εκείνες απρόθυμες να συντρέξουν αυτήν την κατάσταση που τείνει να ψυχорραγήσει τον κλάδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να συμπληρώνουν με τη σειρά τους τη ζοφερή εικόνα της ανανέωσης του στόλου.

3.3 Προβλήματα Κλάδου

Η σημερινή εποχή φέρει πολλούς κινδύνους και προβλήματα για την ελληνική ακτοπλοΐα, τα οποία μόνο αν ξεπεραστούν θα μπορέσει ο κλάδος να παραμείνει βιώσιμος.

Ένας από τους μεγαλύτερους σκοπέλους, είναι η αδυναμία ρευστότητας, λόγω της υποχώρησης των οικονομικών μεγεθών αλλά και της γενικότερης περιστολής των

δανειακών περιθωρίων. Η ανυπαρξία ρευστότητας , οφείλεται σε ένα μεγάλο ποσοστό παραγόντων , οι οποίοι ο καθένας με τη σειρά του έχει μικρότερο η μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης απέναντι στην ελληνική οικονομία. Τα μειωμένα και καθυστερημένα έσοδα, τα οποία προέρχονται από τις άγονες γραμμές , αλλά ιδιαίτερος από την ανυπαρξία ταμειακών ροών , είναι κάποια από τα σημαντικότερα και πλέον επικίνδυνα προβλήματα που διακινδυνεύουν τη βιωσιμότητα του κλάδου της ακτοπλοΐας. Το πρόβλημα της ρευστότητας που αντιμετωπίζουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της χώρας , είναι ακόμα ένας λόγος , ο οποίος καθιστά την κατάσταση ακόμα πιο σοβαρή, δεδομένου ότι στο παρελθόν θεωρούνταν πηγές κεφαλαίων και χρηματοδότησης. Σε όλον αυτόν τον όγκο εμποδίων έρχεται να προστεθεί και η ανικανότητα του κράτους να υποστηρίξει τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών, γεγονός που επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τον κλάδο , βυθίζοντάς τον σε βαθιά ύφεση.

Επιπροσθέτως , στον αντίποδα της ρευστότητας έρχεται να τοποθετηθεί και ένα άλλο εξίσου σημαντικό πρόβλημα , το οποίο αφορά τις συνεχείς διακυμάνσεις των τιμών και των καυσίμων. Η ολοένα αυξανόμενη τάση τιμολόγησης των καυσίμων λειτουργεί ανασταλτικά για τον κλάδο της ακτοπλοΐας , καθώς αυξάνει το ήδη αρκετά υψηλό κόστος λειτουργίας των εταιρειών, και αποτελώντας το πλέον σοβαρό πρόβλημα , το οποίο απειλεί το κλάδο αυτό της ναυτιλίας. Ενδεικτικό παράδειγμα αυτού του προβλήματος , παρατηρείται κατά την τετραετία 2009 – 2013.

Υπολογίζεται ότι η τιμή του πετρελαίου έχει διπλασιαστεί , παρουσιάζοντας μια αύξηση της τάξεως του 100%. Κατά συνέπεια , τα έξοδα του πετρελαίου αντιστοιχούν πλέον στο 58% της συνολικής τιμής του ναύλου.

Εκτός των ήδη αναφερόμενων προβλημάτων, υπάρχει και μια άλλη σειρά προβλημάτων που πλήττει το γενικότερο κλάδο της ακτοπλοΐας. Η επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων σε ορισμένες πληθυσμιακές ομάδες, πλέον δε συνοδεύεται από την ανάλογη οικονομική αποζημίωση από την πλευρά του κράτους προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το πρόβλημα αυτό σε συνδυασμό με τον ιδιαίτερα αυξημένο φόρο προστιθέμενης αξίας³¹ , ο οποίος κυμαίνεται για τους επιβάτες στο 13% , ενώ

³¹ «Επέκταση της μείωσης του ΦΠΑ και σε άλλα αγαθά και υπηρεσίες». Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο www.mof.gov.cy / Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - Επέκταση της μείωσης του Φ.Π.Α. και σε άλλα αγαθά και υπηρεσίες

για τα οχήματα στο 23% για τα οχήματα , αλλά και των κρατήσεων υπέρ τρίτων , έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση των τιμών των ναύλων.

Συνεπώς , είναι φανερό ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι ένας κλάδος , ο οποίος βάλλεται καθημερινά από τις εξελίξεις και υπόκειται σε πλήρη συμβιβασμό ανάλογα με τις ανάγκες και τη ζήτηση της αγοράς, χωρίς , όμως , αυτό να συνεπάγεται απαραίτητα την ανοδική και θετικά εξελισσόμενη πορεία της.

3.4 Προοπτική του Κλάδου

Αδιαμφισβήτητα , όπως, άλλωστε προαναφέρθηκε, η Ελληνική ακτοπλοϊκή ζώνη , υπάγεται στην κατηγορία των πλέον πιο βαλλόμενων κλάδων που παραμένουν ακόμα ζωντανοί στη σημερινή οικονομία , υπό το πρίσμα πάντα της σύγχρονης οικονομικής κρίσης , η οποία οριοθετείται από το 2009 έως και σήμερα. Ο κίνδυνος , λοιπόν, αλλά και οι συνέπειες τις κρίσης στην ακτοπλοΐα είναι πολύ έντονα ορατές και ήδη μάλιστα έχουν παρατηρηθεί και φαινόμενα , όπως η οριστική διακοπή κάποιων ασύμφορων δρομολογίων, ή ακόμα και η ακινησία πλοίων. Συνεπώς , η επικρατούσα αυτή κατάσταση , καθιστά επιτακτική ανάγκη τη διατήρηση της βιωσιμότητας του κλάδου. Για το λόγο αυτό , είναι προαπαιτούμενη η λήψη πολύ συγκεκριμένων και δυναμικών μέτρων, τα οποία κατά την εφαρμογή τους θα μπορέσουν να συντελέσουν θετικά στην εξυγίανση του ακτοπλοϊκού κλάδου.

Με δεδομένη την «αρχή εξυγίανσης»³² γίνεται παραδεκτό πως η βιωσιμότητα του κλάδου μπορεί να επέλθει μόνο από το συνδυασμό δυο τρόπων προσέγγισης των προβλημάτων που αναφέρθηκαν εκτενέστερα στην προηγούμενη υποενότητα: i) τη μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών ii) και τη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συνδέσεων με τα νησιά.

Πιο αναλυτικά , όσον αφορά τον **περιορισμό του κόστους εκμετάλλευσης** , ο οποίος αποτελεί και μονόδρομο για την παγίωση της βιωσιμότητας του ακτοπλοϊκού κλάδου, απαιτείται η αναγκαστική μείωση του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ), που ισχύει για όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Η υπερβολικά υψηλή ετήσια αύξηση αυτού του φορολογικού θεσμού, καθιστά την Ελλάδα ως την πιο απόμακρη και οικονομικά απρόσιτη χώρα σε ολόκληρη την Ευρωζώνη. Εξετάζεται , λοιπόν, η μείωση του συντελεστή , ακόμα και η εξάλειψή του , τουλάχιστον για ότι αφορά δρομολόγια

³²Τσαμόπουλος Μ., (2017). «Ο παλμός της οικονομίας» <http://www.newmoney.gr>

άγονων γραμμών. Επιπλέον, σε μια προσπάθεια μείωσης του λειτουργικού κόστους, αλλά και τόνωσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου, είναι και η αντικατάσταση του πετρελαίου κίνησης των πλοίων με υγροποιημένο αέριο, τύπου LNG. Είναι παραδεκτό ότι κιόλας από το 2009, η τιμή του πετρελαίου³³ παρουσιάζει αλματώδη αύξηση, με μόνη εξαίρεση το έτος 2013, κατά το οποίο παρουσιάστηκε μια μείωση της τάξεως του 10%. Βεβαίως, μια τόσο μικρή ποσοστιαία διαφοροποίηση δεν είναι ικανή να ανατρέψει όλη την κίνηση της ακτοπλοϊκής ροής.

Επιπροσθέτως, υπολογίζοντας το αρκετά υψηλό κόστος των καυσίμων, θα μπορούσε να επιτευχθεί και διαφορετικά μείωση του λειτουργικού κόστους, μέσω της μείωσης του κόστους επανδρώσεως. Το εγχείρημα αυτό θα μπορεί να τεθεί στο μικροσκόπιο, λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις πιθανές χορηγίες που θα μπορούσαν να κατατεθούν μέσω διαφόρων μορφών επιδοτήσεων του ασφαλιστικού και όχι μόνο φορέα. Επίσης, επεξεργαζόμενοι σφαιρικά το θέμα, μπορούν να υλοποιηθούν και άλλοι τρόποι, όπως:

- i. Συνθέσεις πληρωμάτων, οι οποίες να ανταποκρίνονται επαρκώς στις πραγματικές λειτουργίες του πλοίου
- ii. Κατάργηση της ελληνομάθειας για το προσωπικό, όπου σύμφωνα με συμβάσεις, δεν σχετίζεται με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου
- iii. Μείωση του χρόνου υποχρεωτικής δρομολόγησης στις τακτικές γραμμές με ανάλογη πάντα αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.
- iv. Εξέταση της δυνατότητας κατάργησης του επίναυλου, μείωσης των λιμενικών τελών, όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών και αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων σε κάποιες κατηγορίες χρηστών.

Φυσικά, στην προσπάθεια υπολογισμού και μείωσης του λειτουργικού κόστους, δε θα μπορούσαμε να μην αναφέρουμε την προοπτική για πιο εκσυγχρονισμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων. Είναι ευρέως αντιληπτό, πως οι νέες τάσεις της τεχνολογίας αποτελούν εφελτήριο για πολλές επιχειρήσεις, καθώς διευκολύνουν τις διάφορες διαδικασίες, που παλαιότερα απαιτούσαν πολύ χρόνο και χρήμα. Η σταδιακή, λοιπόν, αύξηση της τεχνολογίας σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των

³³ Μυλωνάς Π. & Μαγγίνας Ν., (2010). « Unleashing Greece's medium – term growth potential». Economic & Market Analysis. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

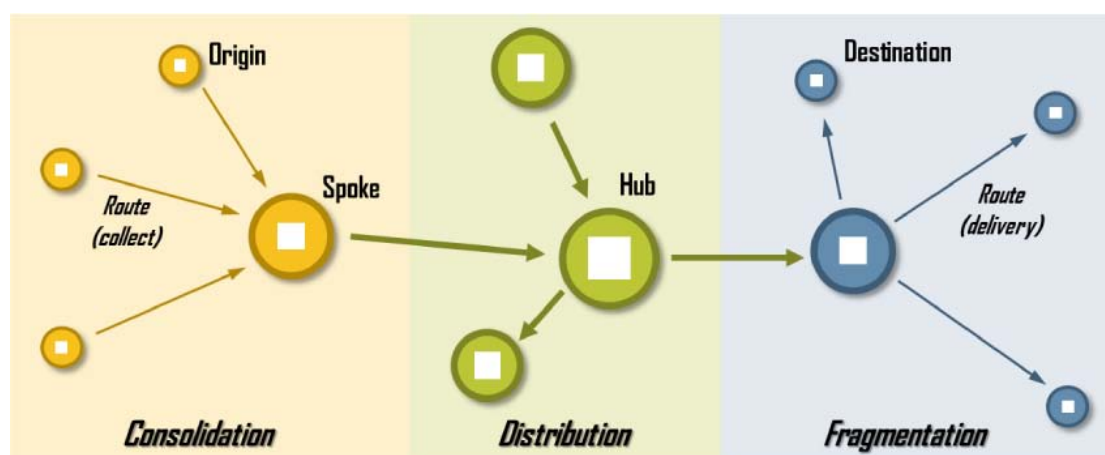
πληροφοριακών συστημάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών , αλλά και την προσαρμογή του ανάλογου θεσμικού πλαισίου , μπορεί να διευκολύνει τη παγίωση ενός ηλεκτρονικού συστήματος όχι μόνο κράτησης , αλλά και έκδοσης του εισιτηρίου. Με τις κατάλληλες προσαρμογές και υπό την προϋπόθεση επίλυση διαφόρων ειδικών ζητημάτων, η εξυπηρέτηση των πελατών θα γίνει καλύτερη , ενώ αντίστοιχα οι ίδιες οι εταιρείες θα μπορέσουν να εξοικονομήσουν αρκετούς πόρους , οι οποίοι θα τους επιτρέψουν την πιο αποτελεσματική διαχείριση των εσόδων και των εξόδων τους.

Στο σημείο αυτό αναφορικά με τη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου, εξετάζεται η πολιτική εφαρμογή ενός συστήματος, η οποία ακούει στον όρο « Hub and Spoke³⁴», ή αλλιώς σύστημα ανταποκρίσεως. Το λιμενικό αυτό σύστημα, περιλαμβάνει, ως ένα βαθμό, το συνδυασμό κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων, αλλά και παράλληλα των συνδυασμό και άλλων μεταφορικών μέσων.

Επιλογικά, εξετάζονται και ενδεχόμενα όπως μορφές πολυτροπικών μεταφορών, οι οποίες να καλύπτουν τόσο το επιβατικό κοινό όσο και τη διακίνηση εμπορευμάτων. Γίνεται , επομένως αντιληπτό , πως για να επιτευχθεί η βιωσιμότητα του ακτοπλοϊκού κλάδου, αλλά και η διευκόλυνση παροχής υπηρεσιών πιο άμεσα και με ανταποδοτικό χαρακτήρα, είναι σκόπιμο να τεθούν σε εφαρμογή μέτρα, τα οποία ουσιαστικά θα λειτουργούν ως «εργαλεία» για την υποβοήθηση στην ανάπτυξη πολιτικής και ικανότητας λήψης αποφάσεων.

³⁴ Παρδάλη Ι.Α., (2012). « Το μοντέλο 'Hub and Spoke' χρησιμοποιείται όταν υπάρχουν πολλές τοποθεσίες γύρω από ένα κεντρικό σημείο, στις οποίες πρέπει να διακινηθεί το φορτίο. Το κεντρικό λιμάνι λέγεται hub. Γύρω από το κεντρικό λιμάνι υπάρχουν προεκτάσεις του λιμανιού, δηλαδή μικρότερα λιμάνια , τα οποία ονομάζονται spokes. Συγκεκριμένα τα κεντρικά λιμάνια « φιλοξενούν» τα μεγάλα πλοία, έπειτα εισέρχονται μικρότερα « feeders», τα οποία φορτώνουν το αποθηκευμένο φορτίο που ξεφόρτωσαν τα μεγαλύτερα πλοία και το μεταφέρουν σε ένα δίκτυο μικρότερων λιμανιών « spoke ports». Το λιμάνι του Πειραιά : Διαχρονικοί μετασχηματισμοί και η αναπτυξιακή του συμβολή & Hub and Spoke Distribution (<https://en.wikipedia.org>)

Πίνακας 3.4.1: Συνοπτική παρουσίαση λειτουργικότητας « Hub and Spoke»



Πηγή: The Geography Transport System (Hofstra University)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

« ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ»

Εταιρίες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο

4.1 MINOAN LINES: Εταιρική Ταυτότητα

Η ακτοπλοϊκή εταιρεία MINOAN LINES, δραστηριοποιείται στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας τα τελευταία 20 χρόνια. Οι Μινωικές Γραμμές διαθέτουν δρομολόγια για επτά προορισμούς σε ολόκληρη την Ελλάδα, αλλά και το εξωτερικό, με καθημερινά δρομολόγια από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας.

Πιο αναλυτικά, η εταιρεία Minoan Lines ιδρύθηκε στις 25 Μαΐου 1972³⁵ με την επωνυμία Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Εταιρεία και τον διακριτικό τίτλο MINOAN LINES ,με βασική της έδρα στο δήμο του Ηρακλείου της Κρήτης. Η εταιρεία αυτή ξεκίνησε να δραστηριοποιείται αμιγώς στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας τόσο σε γραμμές εσωτερικού όσο και εξωτερικού. Ενώ, από τον Μάιο του 1998 η εταιρεία

³⁵ MINOAN LINES a Grimaldi Group company. <https://www.minoan.gr/page/4503/istoriki-diadromi>

είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών³⁶ και ανήκει στον κλάδο Ταξίδια και Αναψυχή.

Είναι πολύ σημαντικό να σημειώσουμε πως η Minoan Lines, ξεκίνησε ως επίσημη εταιρεία υπογράφοντας ένα καταστατικό με αρχικό κεφάλαιο 40 εκατομμυρίων δραχμών το 1972. Μέχρι και το 1974, η εταιρεία αυτή, είχε καταφέρει να εισχωρήσει δυναμικά στο κλάδο και τον ανταγωνισμό της ναυτιλίας. Το πλοίο της F/B ΜΙΝΩΣ αγοράζεται τον ίδιο χρόνο και εγκαινιάζει τη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς. Μέχρι και το 1976 η εταιρεία είχε ήδη αποκτήσει και δεύτερο πλοίο το F/B ΑΡΙΑΔΝΗ. Έπειτα από τα επόμενα δυο χρόνια ακόμα δυο πλοία ενδυνάμωσαν το στόλο της εταιρείας, F/B ΚΝΩΣΟΣ στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς³⁷ και το F/B ΜΙΝΩΣ στη γραμμή Πειραιάς – Χανιά.

Κατά το 1981 η ΜΙΝΟΑΝ ΛΙΝΕΣ αποφασίζει να μπει στο διεθνή ανταγωνισμό με το F/B EL GRECO, με το οποίο και εγκαινιάζει τις υπηρεσίες της εταιρείας στην Αγκώνα από το ελληνικό λιμάνι της Πάτρας. Κατέχοντας, πλέον, δυναμική θέση στη ναυτιλιακή αγορά, άρχισε η ακτοπλοϊκή εταιρεία να ανανεώνει και να ενδυναμώνει το στόλο της. Καταφέρνει, λοιπόν, για πρώτη φορά να μειώσει το χρόνο ταξιδιού για την Ιταλία στις 22 ώρες και το χρόνο ταξιδιού για Κρήτη μόλις σε έξι ώρες.

Η εταιρεία, ήταν πασιφανές πως είχε κερδίσει την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού, αλλά είχε κατακτήσει και ισχυρή θέση στη σφαίρα του ανταγωνισμού. Η ΜΙΝΟΑΝ ΛΙΝΕΣ για δυο συνεχόμενες χρονιές, τόσο το 2008 όσο και το 2009³⁸, αναδείχτηκε ως η καλύτερη σε φήμη ακτοπλοϊκή εταιρεία, κερδίζοντας το « Χρυσό Μετάλλιο» στην κατηγορία της κατά την ετήσια πανελλαδική έρευνα « Famous Brands», η οποία διενεργείται από την Trade link Reputation Research & Consultancy³⁹.

Η εν λόγω εταιρεία, παρ' όλα αυτά σήμερα, κινείται με τέσσερα πλοία. Αξίζει όμως να σημειωθεί πως από την 1^η Ιανουαρίου του 2017, ανακοίνωσε επίσημα ότι δεν θα

³⁶ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

³⁷ Παυλίδης Ν., (2014). « Χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών του κλάδου της ναυτιλίας κατά την περίοδο της κρίσης». (Διδακτορική διατριβή , Πανεπιστήμιο Μακεδονίας)

³⁸ « Η ΜΙΝΟΑΝ ΛΙΝΕΣ ενισχύει τη θέση της στο χώρο της ακτοπλοΐας», (2012). Ναυτικά Χρονικά

³⁹ Κορδεράς Δ., (2007) « Η φήμη των κλάδων της ελληνικής οικονομίας». Tradelink Reputation Research & Consultancy. <http://www.marketingweek.gr>

υπάρξει ανανέωση ναυλώσεων του στόλου της για τα πλοία Cruise Europa και Cruise Olympia από τον όμιλο Grimaldi.

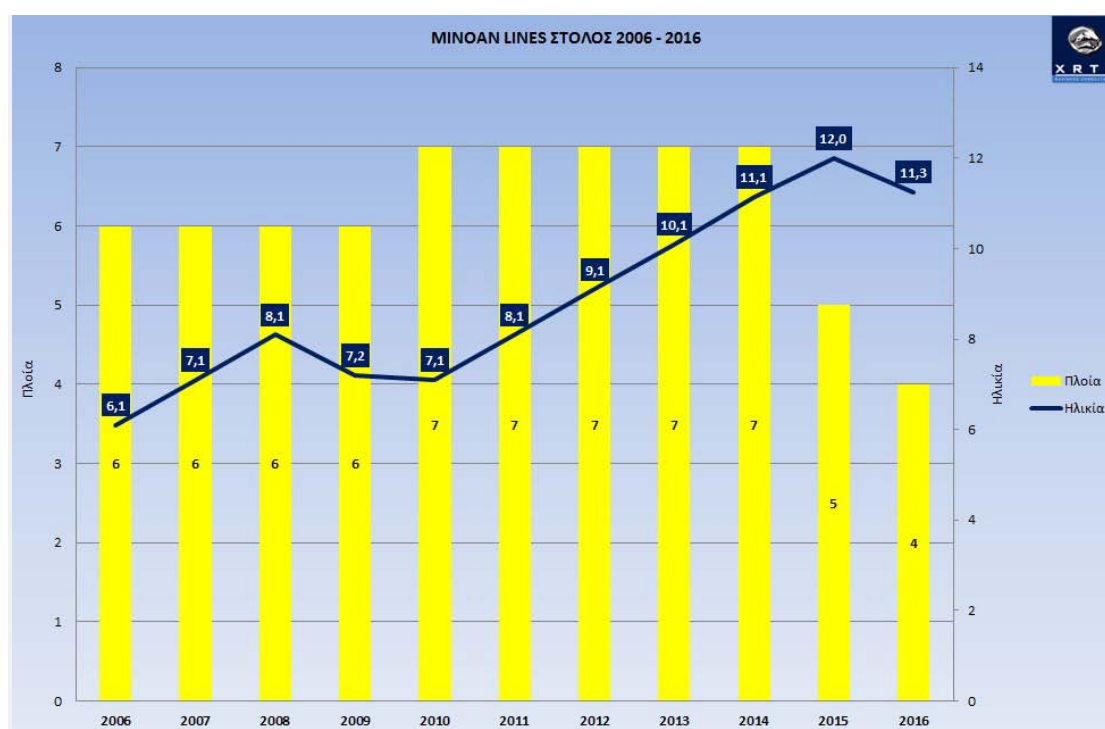
4.1.1 MINOAN LINES : Εταιρικός Στόλος

Στο στόλο της εταιρείας αυτής, βάσει των στοιχείων του 2016, περιλαμβάνονται 6 συνολικά πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Κρήτης, ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ και στις γραμμές της Ιταλίας, ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΓΚΩΝΑ και ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΓΚΩΝΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ. Επιπλέον, η αγορά που έγινε το 2009 – 2010, των δυο πιο υπερσύγχρονων πλοίων στον όμιλο Γριμάλδη της κατηγορίας Cruise Ferries, τα οποία και αποτέλεσαν τα πολυτελέστερα και μεγαλύτερα σε χωρητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων πλοία, έχουν ενισχύσει σημαντικά την επιβολή του στόλου της εταιρείας MINOAN LINES.

Αναλυτικά ο στόλος των Μινωικών Γραμμών αποτελείται από τα εξής πλοία:

- EUROPA PALACE
- EUROPA CRUISE
- OLYMPIA PALACE
- OLYMPIA CRUISE
- FESTOS PALACE
- KNOSSOS PALACE

Διάγραμμα 4.1.1.1 : Σύνολο στόλου MINOAN LINES (2000 – 2016)



Πηγή: XRTC Business Consultants

4.1.2 MINOAN LINES : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα

Κατά το έτος 2016 , η εταιρία των Μινωικών Γραμμών, κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλά τα μερίδια της στην αγορά , παρά τη συνεχιζόμενη και βαθειά οικονομική κρίση, αλλά και τον υψηλό βαθμό ανταγωνισμού. Συνολικά , στην αγορά η εταιρία αυτή διακίνησε 388 χιλ. επιβάτες, 105 χιλ. αυτοκίνητα και 73 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Όσον αφορά την ακτοπλοϊκή γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς , η εταιρία συνέχισε να διατηρεί αναλλοίωτη την υψηλή της θέση στις προτιμήσεις των επιβατών. Συνολικά , στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς , η εταιρία διακίνησε 652 χιλ. επιβάτες , 94 χιλ. αυτοκίνητα και 57 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Συνεπώς , αντιλαμβανόμαστε πως από τα μεγέθη διακίνησης , το επίπεδο των οικονομικών αποτελεσμάτων, παρουσίασε ιδιαίτερα σημαντική βελτίωση , κρατώντας αλώβητη την πορεία του από την δυσχερή οικονομική κρίση στην Ελλάδα. Μολονότι, μέσα σε τέτοια θεσμικά και οικονομικά πλαίσια, ο ανταγωνισμός οξύνεται, η εταιρία Μινωικών Γραμμών κατάφερε να συνεχίσει την ανοδική της πορεία.

Πιο συγκεκριμένα, όμως και αναλύοντας ιδιαίτερα την περίοδο της κρίσης, εστιάζοντας στο έτος του 2016⁴⁰ παρατηρούμε ότι ο κύκλος εργασιών της εν λόγω εταιρίας παρουσίασε μια αισθητή μείωση της τάξεως των 12.2 εκατ. ευρώ, η οποία κατέβασε το επίπεδο από τα 172.4 εκατ. ευρώ που σημειώθηκαν κατά το έτος του 2015, σε 160.2 εκατ. ευρώ. Σε αυτό το σημείο, παρόλο που η μείωση δεν ήταν δραματική, αρχίζουν να φαίνονται λίγο καλύτερα τα αποτελέσματα της κρίσης, αλλά και οι οικονομικές συνέπειες από την πώληση του πλοίου Ikarus Palace (Μάιος 2016).

Το κόστος των πωληθέντων μειώθηκε κατά 13.4 εκατ. ευρώ και διαμορφώθηκε σε 112.4 εκατ. ευρώ έναντι των 125.8 εκατ. ευρώ του έτους 2015. Η σημαντική αυτή μείωση, ενδεχομένως να οφείλεται στην απότομη μείωση της τιμής των καυσίμων, η οποία και επηρέασε το αντίστοιχο κόστος.

Έπειτα, στα διοικητικά έξοδα και τα έξοδα διάθεσης, παρατηρήθηκε αύξηση κατά 3.9 εκατ. ευρώ σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρονιά, με αποτέλεσμα να διαμορφωθούν σε 26.1 εκατ. ευρώ, κυρίως λόγω του εντεινόμενου και υπέρμετρου ανταγωνισμού. Επιπλέον, τα αποτελέσματα των φόρων και των χρηματοδοτήσεων παρουσίασαν αύξηση σε σχέση με το 2015. Παρ' όλα αυτά, όμως, τα καθαρά χρηματοοικονομικά και επενδυτικά αποτελέσματα, φαίνεται να σημείωσαν σημαντική μείωση σε σχέση με εκείνα του έτους 2015, αγγίζοντας επίπεδα της τάξεως του 1.959 εκατ. ευρώ έναντι 2.3 εκατ. ευρώ. Η μεταβολή αυτή, είναι ένα άμεσο αποτέλεσμα της αναγκαστικής αποπληρωμής των μακροπρόθεσμων και δανειακών υποχρεώσεων.

Σημεία Κλειδιά

Κατά τα προηγούμενα έτη, τέθηκαν κάποιες προϋποθέσεις, των οποίων τα αποτελέσματα άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους κατά το έτος 2015- 2016.

Το Φεβρουάριο του 2016, η εταιρία Minoan Lines αποφάσισε την ενίσχυση της συμμετοχής της στην Hellenic Seaways και προχώρησε στην απόκτηση μετοχών από ενδιαφερόμενους μετόχους. Μέχρι και 31 Δεκεμβρίου η εταιρία είχε ήδη δεσμευτεί με τα κεφάλαιά της, ολοκληρώνοντας τις προαπαιτούμενες συναλλαγές που

⁴⁰ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

αφορούσαν το ποσοστό της, το οποίο ήταν της τάξεως 15.02% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways. Αυτή η σύμπραξη και οικονομική συμμαχία, διαμόρφωσε τη συνολική συμμετοχή της εταιρίας στο μετοχικό κεφάλαιο σε ποσοστό 48.37%. έπειτα α, από ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα, η εταιρία Minoan Lines, προχώρησε στην άμεση πώληση του πλοίου Ikarus Palace στη συνδεδεμένη εταιρία « Grimaldi Euro med S.p.A.». Το συνολικό ποσό για το οποίο πουλήθηκε το πλοίο, ανήλθε στα 55.000 ευρώ, ενώ το καθαρό του κέρδος για την εταιρία ανήλθε στα 3.518 ευρώ. Το ποσό αυτό, βέβαια, συμπεριλαμβάνεται στα οικονομικά αποτελέσματα του α' εξαμήνου του 2016 για την εταιρία των Μινωικών Γραμμών.

Εν συνεχεία, και με φανερά τα αποτελέσματα των ενεργειών της εταιρίας στο σήμερα, η Minoan Lines ολοκλήρωσε τη ναύλωση των δυο μεγάλων και υπερσύγχρονων πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia ήδη από την 1^η Ιανουαρίου του έτους 2017, τα οποία και δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Αδριατικής. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, πως τα δύο παραπάνω πλοία θα βρίσκονταν πλέον υπό τη διαχείριση του ομίλου Grimaldi, καθώς ο ιταλικός όμιλος που ήλεγχε τις Μινωικές Γραμμές στην Ελλάδα, αποφάσισε να αποσύρει από τις διεθνείς γραμμές τη Minoan Lines. Η απόφαση αυτή πάρθηκε από τον ιταλικό όμιλο, εξαιτίας της σημαντικής οικονομικής μεταβολής στην αγορά της Αδριατικής, όπως η μείωση διακίνησης επιβατών και οι υψηλές τιμές των καυσίμων. Παρ' όλα αυτά, ο όμιλος Grimaldi, τόνισε πως ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στα παραπάνω πλοία θα παραμείνει αμετάβλητος, όπως επίσης και ο αριθμός των του προσωπικού που επανδρώνει τα γραφεία των Μινωικών Γραμμών.

Σύμφωνα με τα στατιστικά και οικονομικά στοιχεία της εταιρίας των Μινωικών Γραμμών, αν συνέχιζαν αυτά τα πλοία να έπλεαν υπό τη διαχείριση της ίδιας της εταιρίας Minoan Lines, θα ήταν αρκετά ζημιογόνα τα οικονομικά αποτελέσματα, γεγονός που θα έθετε σε κίνδυνο ακόμα και την φυσική παρουσία της εταιρία στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Πίνακας 4.1.2.1: Καταγραφή οικονομικών αποτελεσμάτων (2012 – 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετίας
Κίνηση Επιβατών	1.040.000	1.113.000	1.208.000	1.142.332	1.092.695	1.119.205
Κίνηση Αυτοκινήτων	199.000	184.000	198.000	189.104	168.064	187.634
Κίνηση Φορτηγών	130.000	134.000	137.000	123.972	126.860	130.366
Κύκλος Εργασιών	€160.248.000,00	€172.432.000,00	€168.193.000,00	€161.571.000,00	€152.826.047,05	€163.054.009,41
EBITDA	€37.842.000,00	€36.049.000,00	€20.152.000,00	€16.076.000,00	(€7.208.240,08)	€20.582.151,98
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€21.932.000,00	€17.939.000,00	€323.000,00	(€14.537.000,00)	(€51.404.000,00)	(€5.149.400,00)
Κόστος Πωληθέντων	€112.392.000,00	€125.842.000,00	€143.955.000,00	€140.354.000,00	€153.840.795,02	€135.276.759,00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€32.282.000,00	€42.239.000,00	€66.024.000,00	€69.584.000,00	€83.841.698,60	€58.794.139,72
Δάνεια Τραπεζών	€152.858.000,00	€194.540.000,00	€218.691.000,00	€223.960.000,00	€242.925.746,26	€206.594.949,25
Χρεωστικοί Τόκοι	€2.128.000,00	€2.560.000,00	€4.512.000,00	€7.829.000,00	€10.023.189,24	€5.410.437,85
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€280.195.000,00	€259.565.000,00	€241.844.000,00	€211.646.000,00	€176.352.952,91	€233.920.590,58
Σύνολο Παγίων	€402.692.000,00	€438.472.000,00	€454.507.000,00	€466.650.000,00	€484.772.598,51	€449.418.719,70

Πηγή: XRTC Business Consultants

Με βάση τον παραπάνω πίνακα καταγραφής οικονομικών στοιχείων, διαπιστώνουμε τα συνολικά ποσά διακίνησης και κατανάλωσης που είχε η εταιρία των Μινωικών Γραμμών , σε μια χρονική κλίμακα βαθείας οικονομικής κρίσης. Επομένως , είναι , λοιπόν , φανερό πως η εταιρία αυτή ακόμα και στην βαθεία ύφεση προσπάθησε να κρατηθεί στην αγορά, ενισχύοντας τόσο της ελληνική ακτοπλοΐα με την παρουσία της, αλλά έθεσε και κάποιες πολύ σημαντικές προϋποθέσεις , οι οποίες τη βοήθησαν να συνεχίζει να βελτιώνεται και να « στέκεται» οικονομικά στην αγορά.

Το 2016 αποτέλεσε για την εταιρία μια περίοδο κατά την οποία, συνεχίστηκε η βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων της, έπειτα από την υλοποίηση μιας σειράς μέτρων κατά τα τελευταία έτη , τα οποία στόχο έχουν την προσαρμογή στο νέο οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη χώρα μας , αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Ωστόσο , η μείωση της κίνησης στην Αδριατική , γεγονός που οδήγησε τον όμιλο να μην ανανεώσει τα δυο πιο υπερσύγχρονα πλοία του από τον όμιλο Grimaldi, τα οποία βεβαίως συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στην Αδριατική από τον όμιλο Grimaldi. Έτσι , οι Μινωικές Γραμμές το 2017, δραστηριοποιούνται πλέον με 2 πλοία στο Αιγαίο. Σαφώς , θα στερηθεί σημαντικό μερίδιο εσόδων ,αλλά θα απαλλαχτεί και από τα υπέρβαρα σχετικά έξοδα διαχείρισης. Τα μοναδικά της έσοδα , θα προκύπτουν από τη δραστηριότητά της ως πράκτορας των γραμμών αυτών για λογαριασμό της Grimaldi Group.

4.2 ΑΤΤΙΚΑ GROUP : Εταιρική Ταυτότητα & ο ρόλος της στην αγορά σήμερα

Στην ελληνική ακτοπλοΐα ο όμιλος ΑΤΤΙΚΑ δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πειραιάς – Κυκλάδες , Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Κρήτη (μέσω κοινοπραξίας με την ANEK) και Πειραιάς – Β. Αιγαίο. Βασιζόμενοι στα οικονομικά στοιχεία της εν λόγω εταιρίας , παρατηρούμε πως το έτος 2016 επηρέασε σε ένα βαθμό το μεταφορικό της έργο, το οποίο και μειώθηκε κατά 10,8% στους επιβάτες , ενώ αυξήθηκε για τα αυτοκίνητα 5,1% και για τα φορτηγά οχήματα κατά 11,9%. Η Αδριατική , δεδομένης της κρίσης , συνεχίζει να πλήττεται όπως ήδη έχουμε προαναφέρει, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται και η εταιρία της ΑΤΤΙΚΑ , με μείωση και πάλι του μεταφορικού της έργου κατά -3,7% στους επιβάτες , -0,8% στα Ι.Χ και -1,3% στα φορτηγά οχήματα.

Η θυγατρική της BLUE STAR FERRIES , ΑΤΤΙΚΑ, φαίνεται να μην να συνεχίζει να δραστηριοποιείται ενεργά στον κλάδο της ακτοπλοΐας⁴¹ , ωστόσο η δράση συνεπάγεται και τις συνέπειες⁴² της 10ετούς δεδομένης οικονομικής κρίσης.

Πιο αναλυτικά , μελετώντας τόσο τη στρατηγική δράσης όσο και τι αποτελέσματα αποτιμώνται στην εν λόγω εταιρία από την υφιστάμενη οικονομική κρίση, παρατηρούμε πως σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ΑΤΤΙΚΑ ΓΚΡΟΥΠ, ο κύκλος εργασιών του ομίλου ανήλθε σε 268.61 εκατ. ευρώ έναντι 278 εκατ. ευρώ το 2015. Ο κύκλος προέρχεται από την ελληνική αγορά σε ποσοστό 68,1% και από την Αδριατική σε ποσοστό 31,9%. Ενώ , τα αντίστοιχα ποσοστά στη χρήση για το 2015 ήταν για την ακτοπλοΐα 71,4% και για την Αδριατική περίπου 28,6%.

Επιπλέον, παρατηρείται πως το κόστος των πωληθέντων αυξήθηκε συγκριτικά με το έτος του 2015 από 183,50 εκατ. ευρώ σε 187,76 εκατ. ευρώ. Παρ' όλα αυτά , όμως, τα κέρδη από τους φόρους , τις χρηματοδοτικές και επενδυτικές πολιτικές μειώθηκαν αισθητά από 80,70 εκατ. ευρώ σε 70,03 εκατ. ευρώ.

Τέλος , είναι πολύ σημαντικό να υπογραμμισθεί η σημαντική μείωση που υπέστη ο όμιλος , εξαιτίας των τεραστίων ζημιών που προέκυψαν από τη νεοαποκτηθείσα

⁴¹ « Η Ελληνική ακτοπλοΐα μέσα στην κρίση 2008 - 2011»,.(2014)., www.TheSeaNation.gr

⁴² « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

εταιρία Africa Morocco Links⁴³ (AML), η οποία ενοποιείται με τη μέθοδο της καθαρής θέσης για πρώτη φορά. Το κόστος της ζημιάς στοίχισε 2,41 εκατ. ευρώ.

Συνεπώς, συμπεραίνουμε ότι όπως και οι προηγούμενες ακτοπλοϊκές εταιρίες, μολονότι συνεχίζουν να δράττον της ευκαιρίας να εξελίσσονται στον ακτοπλοϊκό κλάδο και να προσαρμόζονται στις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες, δε σημαίνει ότι μπορούν και να υπεκφεύγουν των συνεπειών της κρίσης. Όλες οι ανωτέρω αποκλίσεις στον κύκλο των εργασιών και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την προηγούμενη χρήση, σχετίζονται σε σημαντικό βαθμό με τον αντίκτυπο των προσφυγικών ροών στα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου και των Δωδεκανήσων, καθώς και στον αυξανόμενο ανταγωνισμό στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Σημεία Κλειδιά

Το έτος του 2016 συντελέστηκαν κάποια πολύ σημαντικά γεγονότα, τα οποία επηρέασαν σημαντικά τη λειτουργία, αλλά και την οργάνωση της διοίκησης της εταιρίας ΑΤΤΙΚΑ ΓΚΡΟΥΠ.

Σημείο τομής για τον όμιλο ΑΤΤΙΚΑ ΓΚΡΟΥΠ ήταν η ανακοίνωση της συμφωνίας με την τράπεζα BMCE Bank of Africa Group του Μαρόκου για την έναρξη δρομολογίων σε θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Μαρόκου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης μέσω της νεοσυσταθείσας εταιρίας Africa Morocco Links με έδρα το Μαρόκο. Η συνεργασία, φαίνεται να ξεκινά με τη δρομολόγηση δυο οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων. Το ίδιο χρονικό διάστημα η ΑΤΤΙΚΑ ανακοίνωσε ότι στα πλαίσια κάλυψης των λειτουργικών αναγκών της γραμμής Tanger Med (Μαρόκο) – Algeciras (Ισπανία) από την AML επετεύχθη συμφωνία μεταξύ της ΑΤΤΙΚΑ και της AML για την πώληση του πλοίου ΔΙΑΓΟΡΑΣ στην AML και την επαναγορά του από την ΑΤΤΙΚΑ έναντι ισότιμου τμήματος.

Επιπλέον το μήνα Δεκέμβριο του ίδιου έτους ο όμιλος ΑΤΤΙΚΑ ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με τη Δημόσια Επιχείρηση Αερίου (ΔΕΠΑ) για το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της προσπάθειας για τη διεύρυνση της αποκεντρωμένης χρήσης του φυσικού αερίου και την προώθηση του

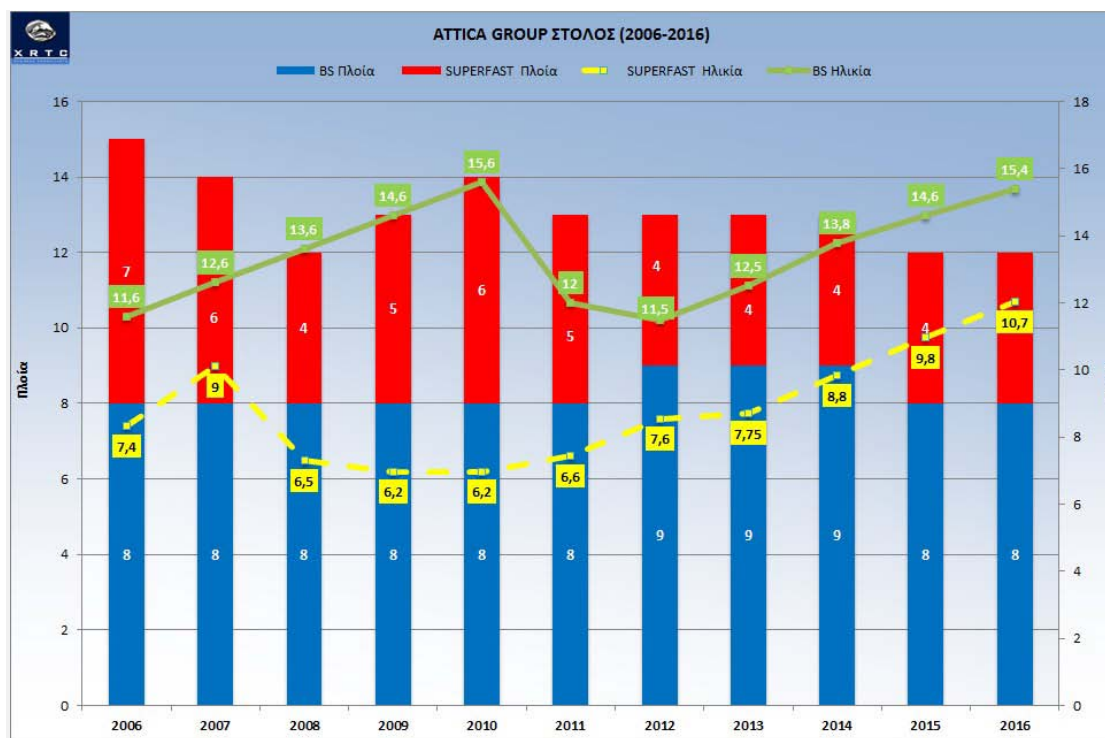
⁴³ Η AML προσφέρει έως και **12 δρομολόγια την ημέρα** από το λιμάνι Tanger Med στο Μαρόκο μέχρι το λιμάνι του Algeciras στην Ισπανία, παρέχοντας υψηλής ποιότητας και αξιόπιστες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, φορτηγών και ιδιωτικών οχημάτων συνδυάζοντας άνεση και πολυτέλεια με ταχύτητα και λειτουργικότητα. <https://www.aml.ma/en/about-us/company-profile.html>

στη ναυτιλία, υπεγράφη μνημόνιο συνεργασίας (MOU) της ΑΤΤΙΚΑ με τη (ΔΕΠΙΑ) για τη χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου από επιβατηγά πλοία.

Επίσης , αξίζει να σημειωθεί η πολύ σημαντική κίνηση που έγινε από το Αμερικανικό Fund , Fortress Investment Group LLC , το οποίο κατέχει ήδη από το 2014 το ομολογιακό δάνειο ύψους 70 εκατ. ευρώ της BLUE STAR FERRIES. Η επένδυσή του στον όμιλο αυξάνεται πλέον μέσω της ανάληψης του ομολογιακού δανείου της MIG , η οποία και είναι ο κύριος μέτοχος της Αττικά, έχοντας ενέχυρο και μετοχές της ΑΤΤΙΚΑ Συμμέτοχων. Το ομολογιακό δάνειο έκδοσης της Marfin Investment Group (MIG) με συνολικό ανεξόφλητο κεφάλαιο 150 εκατ. ευρώ που είχε στην κατοχή της η Euro bank, μεταβίβασε η τράπεζα σε επενδυτικά κεφάλαια που διαχειρίζεται η Fortress Investment Group LLC , έπειτα από διεθνή διαγωνιστική διαδικασία. Το ομολογιακό αυτό δάνειο εξυπηρετείται κανονικά και καθίσταται μετατρέψιμο μόνο και εάν εφόσον δεν αποπληρωθεί.

Στον παρόντα χρόνο και πιο συγκεκριμένα το Φεβρουάριο του 2017 η Fortress Investment Group LLC εξαγοράστηκε έναντι 3.3 δις δολάρια από τον Ιαπωνικό τον όμιλο τηλεπικοινωνιών και ηλιακής ενέργειας Softbank Group Corp., του οποίου ηγείται ο μεγιστάνας Masayoshi Son.

Διάγραμμα 4.2.1 : Καταγραφή συνολικού στόλου (2006 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Συμπερασματικά , λοιπόν , έχοντας υπολογίσει και τις παραπάνω πληροφορίες, οι οποίες σχετίζονται με την εξέλιξη του ομίλου ΑΤΤΙΚΑ ΓΚΡΟΥΠ κατά την περίοδο της δυσχερούς οικονομικής κρίσης , η μείωση της επιβατικής κίνησης επέφερε και την αναμενόμενη μείωση στο κύκλο των εργασιών , καθώς επίσης και στα κέρδη του ομίλου. Παρά το γεγονός , όμως , τόσο της μείωσης των εσόδων όσο και της σταθερής δραστηριοποίησης με τον ίδιο αριθμό πλοίων , αλλά και τη διατήρηση της χαμηλής τιμής του πετρελαίου, τα έξοδα εκμετάλλευσης έχουν αυξηθεί. Αύξηση, επίσης, παρουσιάζουν και τα χρηματοοικονομικά έξοδος , γεγονός το οποίο συνεπάγεται με την αύξηση των τόκων που χρειάστηκαν να πληρωθούν για την κάλυψη ομολογιακών δανείων. Το σημαντικότερο, όμως , σημείο , το οποίο και πρέπει να υπογραμμίσουμε είναι ότι η πολιτική του ομίλου να « τολμά » και σε άλλες αγορές , έχει αποδειχτεί εφελθτήριο τα προηγούμενα έτη. Ίσως , λοιπόν, και τώρα να αποτελεί την πιο σωστή επιλογή.

4.3 ANEK LINES: Εταιρική Ταυτότητα

Η ANEK LINES , κατά γενική ομολογία έχει καταφέρει να διατηρήσει μια από τις πρώτες θέσεις στο χώρο της διεθνούς και εγχώριας ναυτιλίας , αλλά και ακτοπλοΐας,

ούσα δυναμικά πρωτοπόρα στους θαλάσσιους δρόμους της Ελλάδας και της Αδριατικής, μεταφέροντας με αξιοπιστία επιβάτες και οχήματα.

Πιο αναλυτικά, ανατρέχοντας στο παρελθόν, η εταιρία αυτή ιδρύθηκε το 1967 με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε.» διατηρώντας ως διακριτικό τίτλο «ANEKL LINES», με μετόχους της κατοίκους της Κρήτης. Αποτελεί την πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης και η ιδέα της ίδρυσής της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Η δραστηριοποίηση της εταιρίας αυτής στον τομέα της ακτοπλοΐας ξεκινά το 1970, με τη δρομολόγηση του πρώτου της πλοίου «ΚΥΔΩΝ», το οποίο κάλυπτε το θαλάσσιο δρόμο Πειραιά – Χανιά. Τα χρόνια που ακολούθησαν, η εταιρία ενδιαφέρθηκε να προχωρήσει στην αγορά και άλλων πλοίων, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο το στόλο της με ό,τι πιο τεχνολογικά σύγχρονο και προηγμένο υπήρχε εκείνη την εποχή.

Οι δημιουργικές ιδέες της εταιρίας και των μετόχων της, φέρνουν αλματώδη ανάπτυξη της εταιρίας, η οποία προχώρησε στην πραγμάτωση της ναυτιλιακής σύνδεσης Ελλάδας – Ιταλίας, ενώ παράλληλα αρχίζει την νέα αναγραφή λογοτύπου. Τα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν και έχοντας προσφέρει δυναμική εμπειρία στους θαλάσσιους δρόμους της Αδριατικής, η εταιρία φαίνεται να προχωρά σε νέα εγχειρήματα, τα οποία αφορούν πλέον τη γραμμή Πάτρα – Αγκώνα. Το 2005 η γραμμή της Βόρεια Ιταλίας συνεχίζεται με τη νέα γραμμή, η οποία καλύπτει το θαλάσσιο δρόμο Πάτρα – Βενετία και ολοκληρώνεται με την ανέγερση του κτηρίου της εταιρίας, σε ιδιόκτητες και λειτουργικές εγκαταστάσεις, διατηρώντας την έδρα στα Χανιά. Με αυτό τον τρόπο παρατηρήθηκε και αναβάθμιση στο κομμάτι των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το 2006 η Γερμανική Λέσχη Αυτοκινήτου ADAC, απονέμει στο OLYMPIC CHAMPION⁴⁴, το πρώτο Πανευρωπαϊκό βραβείο καλύτερου επιβατηγού / οχηματαγωγού πλοίου, πιστοποιώντας έτσι την πληρότητά του ως προς όλα τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, σε ό,τι αφορά τον τεχνικό εξοπλισμό και το άρτια

⁴⁴ «Olympic Champion»,

https://www.marinetraffic.com/gr/ais/details/ships/shipid:207757/mmsi:237280000/imo:9216028/vessel:OLYMPIC_CHAMPION

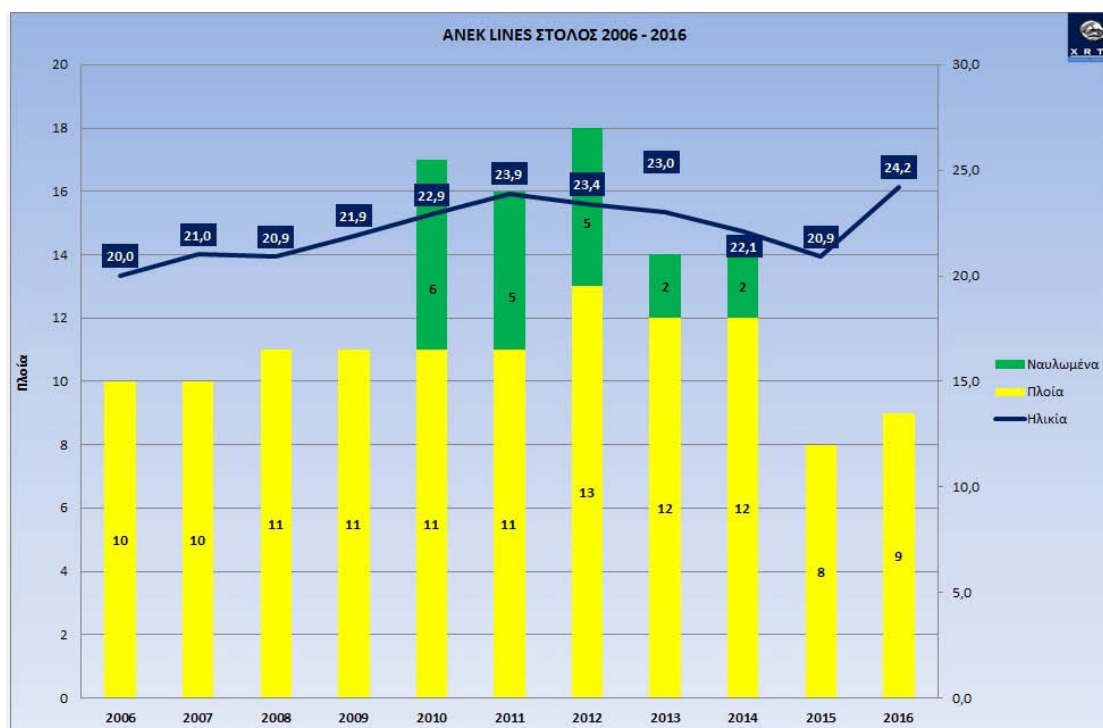
εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Το 2008, η εταιρία ANEK LINES , βραβεύτηκε και ως « Η Καλύτερη Εταιρία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία», στα πλαίσια της ετήσιας απονομής των 5th Greek Shipping Awards , τα οποία διοργανώθηκαν από τον όμιλο Lloyd's List.

4.3.1 ANEK LINES :Εταιρικός Στόλος

Ο σύγχρονος και υψηλών προδιαγραφών στόλος⁴⁵ του ομίλου 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.

Ο εταιρικός στόλος της εταιρίας ANELK LINES , μέχρι και το 2016 δραστηριοποιήθηκε με 9 στο σύνολο επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία. Στην ετήσια Οικονομική Έκθεση της εταιρίας , ωστόσο, δεν αναγράφεται ο ακριβής αριθμός του στόλου, γεγονός που δε μας επιτρέπει να γνωρίζουμε με απόλυτη ακρίβεια πόσα πλοία απ' αυτά είναι ήδη ναυλωμένα και πόσα ιδιόκτητα.

Διάγραμμα 4.3.1.1: Καταγραφή του στόλου (2006 – 2016)



⁴⁵ http://www.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod/Fleet_2

4.3.2 ANEK LINES : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα

Ο όμιλος της ANEK LINES δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές της Αδριατικής (Αγκόνα – Βενετία), της Κρήτης (Χανιά – Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Στους θαλάσσιους δρόμους των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων , συνεχίστηκαν τα δρομολόγια σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Αντίθετα , στους θαλάσσιους δρόμους της Κρήτης και της Αδριατικής, τα πλοία του ομίλου συνέχισαν να δραστηριοποιούνται κάνοντας όμως συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά⁴⁶ με πλοία του ομίλου ΑΤΤΙΚΑ. Παράλληλα , πραγματοποιούνται και εκναυλώσεις πλοίων της εταιρίας στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση , χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πλοίο « ΚΥΔΩΝ» , το οποίο ναυλώθηκε στον Άγιο Δομίνικο τον Απρίλιο του 2017 και εκτελεί το δρομολόγιο που αφορά τη γραμμή Πουέρτο Ρίκο – Άγιος Δομίνικος.

Βάσει οικονομικών αναλύσεων , παρατηρούμε επίσης, ότι ο όμιλος της ANEK από το 2010 έως και το 2016 , κατάφερε να διατηρήσει την κερδοφορία του σε επίπεδο καθαρών αποτελεσμάτων, επιβεβαιώνοντας με αυτόν τον τρόπο τη σημαντική ανάκαμψη που συντελέστηκε το 2015. Η αποδοτικότερη διαχείριση πλοίων και δρομολογίων , ο εξορθολογισμός του κόστους , οι έκτακτες εκναυλώσεις και η διακύμανση των διεθνών τιμών πετρελαίου σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη , ήταν παράγοντες που επέτρεψαν στον Όμιλο να αντισταθμίσει τις συνέπειες , οι οποίες προκλήθηκαν από το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον.

⁴⁶ <https://www.attica-group.com/el/.html>

Πίνακας 4.3.2.1: Βασικοί δείκτες ANEK LINES (2012 – 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετίας
Περιθώριο EBITDA	16,2%	18,5%	6,0%	3,6%	2,1%	7,1%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσμάτων Προ Φόρων	1,2%	0,6%	-11,1%	-20,3%	-30,3%	-14,1%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	0,8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	1,6	1,6	6,8	11,9	22,6	10,4
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	1,8	1,8	0,6	0,4	0,3	0,7
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	-21,5	-18,7	-18,3	17,5	4,2	-2,6

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επιπλέον, ο περιορισμός του λειτουργικού κόστους οδήγησε σε σταδιακή βελτίωση των αποτελεσμάτων κατά τις προηγούμενες χρήσεις, με αποτέλεσμα ο όμιλος το 2015 να οδηγηθεί σε κερδοφορία ύστερα από την τελευταία χρήση του 2007. Επίσης, το 2016, σημείο τομής για την ακτοπλοΐα, η οποία ήδη βρίσκεται κάτω από το πρίσμα της οικονομικής κρίσης, ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης της εταιρίας ανήλθε στα 157,6 εκατ. ευρώ έναντι των 159,8 εκατ. ευρώ στα οποία ανήλθε το έτος 2015. Ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την Ελληνική αγορά σε ποσοστό 38% και από την Αδριατική θάλασσα σε ποσοστό 56%. Το υπολειπόμενο ποσοστό της τάξεως του 6% προέρχεται από μη ναυτιλιακές εταιρίες του ομίλου.

Το κόστος των πωληθέντων μειώθηκε κατά 0,7 εκατ. ευρώ και διαμορφώθηκε σε 116.532 ευρώ έναντι 117.200 ευρώ της προηγούμενης χρονιάς. Η σημαντική αυτή μεταβολή του κόστους, οφείλεται κατά γενική ομολογία στη εξίσου σημαντική μείωση της τιμής των καυσίμων. Επιπροσθέτως, τα κέρδη που προέρχονταν από τους φόρους, τα χρηματοδοτικά και επενδυτικά αποτελέσματα, αλλά και τα κέρδη των αποσβέσεων, σύμφωνα με τις στατιστικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από την EBITDA, διαμορφώθηκαν σε 25,6 εκατ. ευρώ το 2016 έναντι 29,6 εκατ. ευρώ κατά

το έτος του 2015. Τέλος , τα ενοποιημένα κέρδη μετά από φόρους, ανήλθαν σε 1,3 εκατ. ευρώ έναντι 0,5 εκατ. ευρώ το 2015. Παράλληλα , τα καθαρά κέρδη και τα δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε 0,6 εκατ. ευρώ , διατηρώντας σταθερά τα επίπεδά τους σε αντιστοιχία με το 2015.

Σημεία Κλειδιά

Στο σημείο αυτό , είναι πολύ σημαντικό να αναλυθούν και τα σημεία τομής για την ακτοπλοϊκή εταιρία της ANEK LINES , τα οποία ίσως να σηματοδότησαν σημαντικές προοπτικές εξέλιξης τόσο για το ίδιο τον όμιλο όσο και για την ελληνική ακτοπλοΐα.

Κατά το έτος 2016 , ολοκληρώθηκε με μεγάλη επιτυχία η πώληση του πλοίου της Μητρικής «ΛΑΤΩ⁴⁷», το οποίο μέχρι και τα τέλη του 2015 εμφανιζόταν στα μη κυκλοφορούντα πάγια στοιχεία προοριζόμενα για πώληση και είχε αποτιμηθεί στη συμβατική αξία πώλησής του. Η πώληση αυτή είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την σημαντική μείωση του τραπεζικού δανεισμού της εταιρίας.

Αναφερόμενοι στις βασικότερες εξελίξεις που συντελέστηκαν στον κλάδο, οφείλουμε να υπογραμμίσουμε τη συμβολή που είχε η έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρίας, η οποία πραγματοποιήθηκε στις αρχές του 2017, κατά την οποία αποφασίστηκε η έκδοση μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου ύψους 22 εκατ. ευρώ , του οποίου η διάρκεια θα ισχύσει μέχρι και το 2023. Πιο αναλυτικά , θα εκδοθούν 22 εκατ. μετατρέψιμες ομολογίες ονομαστικής αξίας 1 ευρώ ανά ομολογία. Το εν λόγω μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο θα αναχρηματοδοτήσει τμήμα του τραπεζικού δανεισμού της εταιρίας. Επιπλέον, συνεπάγεται ότι η κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετόχων είναι επιβεβλημένη , αφού αποτελεί μέρος της ευρύτερης συμφωνίας για την πλήρη αναδιάρθρωση του υφιστάμενου δανεισμού.

Η αναδιάρθρωση του εν λόγω ομολογιακού δανείου της Μητρικής⁴⁸ , ολοκληρώθηκε με μεγάλη επιτυχία κατά το παρόν έτος. Βάσει των συμφωνηθέντων όρων η αποπληρωμή του υπολογίζεται το έτος 2023, ενώ η επιτοκιακή του επιβάρυνση είναι σαφώς κατά πολύ χαμηλότερη. Ιδιαίτερος σημαντικό σε αυτή τη συμφωνία είναι η

⁴⁷ Καϊλα Μ., (2017). « Ξανά στην ενεργό δράση το ΛΑΤΩ και το ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.», Refortso.GR, <http://www.refortso.gr/2017/02/21/>

⁴⁸ Ομάδα Σύνταξης, (2017), « Μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο 22 εκατ. ευρώ για την ANEK», <http://hania.news/2017/01/27>

πρόβλεψη για διαγραφή μέρους των κεφαλαιοποιημένων τόκων. Μέσω της συγκεκριμένης αναδιάρθρωσης του τραπεζικού δανεισμού, επιτυγχάνονται για τον όμιλο τόσο η χρηματοοικονομική του σταθερότητα όσο και η αποκατάσταση του κεφαλαίου κίνησης. Με αυτόν τον τρόπο, επιπλέον, διασφαλίζεται και η ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης.

Συνεπώς, το εγχείρημα αυτό στο σύνολό του, συνδυάζοντας την μεν διαγραφή των κεφαλαιοποιημένων τόκων και την αναμενόμενη λειτουργική κερδοφορία για το 2017, εκτιμάται ότι μπορεί να οδηγήσει με μεγάλη επιτυχία στην αποκατάσταση της σχέσης των ίδιων των κεφαλαίων προς το μετοχικό κεφάλαιο.

Πίνακας 4.3.2.2 : Καταγραφή βασικών οικονομικών μεγεθών (2012 – 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετίας
Κίνηση Επιβατών	1.000.000	1.000.000	1.420.000	1.500.000	1.899.551	1.363.910
Κίνηση Αυτοκινήτων	188.000	176.000	227.000	241.000	289.624	224.325
Κίνηση Φορτηγών	133.000	137.000	151.000	149.000	164.371	146.874
Κύκλος Εργασιών	€157.583.000,00	€159.845.000,00	€169.476.000,00	€178.039.000,00	€199.677.000,00	€172.924.000,00
EBITDA	€25.572.000,00	€29.600.000,00	€10.101.000,00	€6.477.000,00	€4.235.000,00	€15.197.000,00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€1.883.000,00	€954.000,00	(€18.855.000,00)	(€36.190.000,00)	(€60.432.000,00)	(€22.528.000,00)
Κόστος Πωληθέντων	€116.532.000,00	€117.200.000,00	€143.852.000,00	€154.782.000,00	€177.304.000,00	€141.934.000,00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€40.968.000,00	€47.004.000,00	€68.821.000,00	€77.307.000,00	€95.678.000,00	€65.955.600,00
Δάνεια Τραπεζών	€285.598.000,00	€283.561.000,00	€278.518.000,00	€290.750.000,00	€275.851.000,00	€282.855.600,00
Χρεωστικοί Τόκοι	€14.227.000,00	€16.821.000,00	€17.734.000,00	€16.575.000,00	€16.291.000,00	€16.329.600,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	(€7.341.000,00)	(€8.555.000,00)	(€9.241.000,00)	€10.170.000,00	€47.053.000,00	€6.417.200,00
Σύνολο Παγίων	€270.003.000,00	€274.341.000,00	€296.460.000,00	€304.902.000,00	€324.410.000,00	€294.023.200,00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Συμπερασματικά, λοιπόν, παρατηρούμε μέσα από αυτή τη μελέτη πως ο όμιλος ANEK LINES, για δεύτερη φορά προχωρά σε κερδοφόρα μονοπάτια. Κρατώντας σχεδόν σταθερό το μεταφορικό του έργο, συγκριτικά με το έτος του 2015, διαπιστώνεται μικρότερος κύκλος εργασιών, ενώ το EBITDA έχει διπλασιάσει τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων σε σχέση με το 2015. Μολονότι, όμως, τα μεγέθη που αφορούν το μεταφορικό της έργο κυμαίνονται σχετικά το ίδιο με εκείνα των Μινωικών Γραμμών, οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι το EBITDA των Μινωικών Γραμμών μπορεί να είναι κατά 12 εκατ. ευρώ μεγαλύτερο, αλλά ο στόλος της ANEK υπερτερεί της MINOAN LINES έναντι 5 παραπάνω πλοίων, γεγονός που επιτρέπει τον όμιλο της ANEK να επιτύχει μεγαλύτερα ποσοστά στη χρήση κατά τα επόμενα διαχρονικά έτη.

4.4NEL LINES :Εταιρική Ταυτότητα

Η NEL LINES ιδρύθηκε το 1972, ως εταιρία λαϊκής βάσης με μετόχους της κατοίκους της Λέσβου, με την επωνυμία « Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου Α.Ε.», έχοντας ως έδρα της τη Μυτιλήνη.

Βασική προτεραιότητα, κατά την αγορά της εταιρίας ήταν και η άμεση αγορά πλοίου για την κάλυψη της ακτοπλοϊκής γραμμής Μυτιλήνη – Χίος – Πειραιάς. Το πρώτο, από τα πλοία που αγοράστηκαν από τον όμιλο , ήταν το πλοίο « ΣΑΠΦΩ ». Τα επόμενα χρόνια , ακολούθησαν και άλλες παραγγελίες για νεότευκτα πλοία, όπως , το ΑΛΚΑΙΟΣ , ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ. Μέσα από αυτές τις στρατηγικές κινήσεις , η εταιρία αναπτυσσόταν με γοργό ρυθμό , καλύπτοντας όλο και περισσότερους θαλάσσιους δρόμους στο Αιγαίο. Το 1994 η εταιρία αγόρασε το πρώτο κτίσμα στη Μυτιλήνη , με σκοπό τη στέγαση των γραφείων της. Ενώ , το 1995 αγοράζει και το πέμπτο κατά σειρά πλοίο της με την επωνυμία ΘΕΟΦΙΛΟΣ, το οποίο ξεκίνησε να εκτελεί δρομολόγια, τα οποία μέχρι και σήμερα γίνονται στα νησιά του Βορείου Αιγαίου.

Τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι και τις αρχές του 2000 η εταιρία κατάφερε με μεγάλη επιτυχία να εδραιωθεί στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας. Κατά τη διετία 2002 – 2003 η εταιρία προχώρησε στην αντικατάσταση κάποιων πλοίων της (ΣΑΠΦΩ – ΑΛΚΑΙΟΣ), με τα ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ και ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ, τα οποία κάλυπταν το θαλάσσιο δρόμο Μυτιλήνη – Λήμνος – Θεσσαλονίκη. Η αντικατάσταση αυτή έγινε , διότι τα εν λόγω πλοία μπορούσαν να προσφέρουν μεγαλύτερη ταχύτητα πλεύσης έναντι των λοιπών συμβατικών πλοίων που διέθετε τότε η εταιρία.

Επιπλέον , η εταιρία αυτή κατατάσσεται στις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών , διατηρώντας μέχρι και το 2013 ένα αρκετά σημαντικό μετοχικό κεφάλαιο , το οποίο αποτελείται από 255.459.600 κοινές ονοματικές μετοχές. Ο όμιλος της NEL LINES⁴⁹ αισίως συντελείται από τη μητρική Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου Α.Ε. και την 100% θυγατρική Σι Λινγκ Φέρρις Ν.Ε.

4.4.1 NEL LINES: Εταιρικός στόλος

Σήμερα ο στόλος του ομίλου NEL LINES αποτελείται από επιβατηγά – οχηματαγωγά , ταχύπλοα επιβατηγά – οχηματαγωγά και φορτηγά – οχηματαγωγά πλοία, τα οποία συμμορφώνονται πλήρως με το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Το στόλο της NEL LINES απαρτίζουν τα παρακάτω πλοία:

- AQUA MARIA
- AEOLOS KENTERIS I
- MYTILINI
- HERCULES
- PANAGIA THALASSINI
- PANAGIA PAROU
- AEOLOS KENTERIS II
- ALKYONI
- OLYMPUS
- THEOFILOS
- KENTERIS
- AQUA JEWEL
- EUROPEAN EXPRESS
- TAXIARCHIS
- AQUA SPIRIT

4.4.2 NEL LINES : Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα

Δεδομένου ότι η Τράπεζα Πειραιώς διαθέτει τη μεγαλύτερη έκθεση στον κλάδο της ακτοπλοΐας, αυτομάτως αποκτά και το ρόλο του ρυθμιστή των εξελίξεων. Αν υπολογίσουμε, ότι ήδη από τις αρχές του 2014, οι σχέσεις της τράπεζας με τη ΝΕΛ μόνο αγαστές δεν ήταν, με αποκορύφωμα την δικαστική διαμάχη και τα ασφαλιστικά μέτρα που κατέθεσε η εισηγμένη ενάντια στην τράπεζα, ζητώντας την εφαρμογή των όσων ορίζονται στο σχέδιο εξυγίανσης της εταιρείας, μπορεί να υποθέσει κανείς ότι η τράπεζα δεν επρόκειτο να επιχειρούσε τη διάσωση της εταιρείας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κλάδος της ακτοπλοΐας διέθετε συνολικό τραπεζικό δανεισμό της τάξεως του 1 δισ. ευρώ, εκ των οποίων περίπου το 50% βρίσκεται στα

χέρια της Τράπεζας Πειραιώς, εφόσον θεωρούνταν ένας εκ των μεγαλύτερων πιστωτών των εταιρειών του κλάδου. Ως εκ τούτου, στην ετήσια έκθεση της XRTC - Σύμβουλοι Επιχειρήσεων⁵⁰, η οποία είχε γίνει κατά την περίοδο 2014 – 2015, είχε τονιστεί ότι η διοίκηση της τράπεζας θα προχωρούσε σε κινήσεις που θα δρομολογούσαν εξελίξεις στον κλάδο, αφού πρώτα είχε αξιολογήσει τα αποτελέσματα του καλοκαιριού κατά το έτος 2014.

Ως εκ τούτου, η αρνητική τροπή που πήραν τα πράγματα για τον όμιλο της NEA αναμένονταν να επιταχύνουν τις σχετικές κινήσεις, καθώς όλοι οι φορείς του κλάδου εκτιμούσαν ότι ο κλάδος δεν έχει πλέον κανένα περιθώριο ελιγμών, λόγω της όλο και πιο δυσχερούς οικονομικής κρίσης. Αντιθέτως, ο μοναδικός τρόπος, ώστε να μπορέσει να επιβιώσει η ναυτιλία, ύστερα από τα πολύ κομβικά έτη 2014 –2015, ήταν η συγκέντρωση των εταιρειών και η σύναψη στρατηγικών συμμαχιών, γεγονός το οποίο αποτελούσε και αποτελεί ακόμα, μονόδρομο. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένοι προέβλεπαν ότι με την έναρξη της επόμενης θερινής περιόδου του 2016, είναι πιθανόν ο κλάδος να αριθμεί μόλις 2-3 μεγάλες εταιρείες, που θα εκτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των δρομολογίων.

Στην έκθεσή της, η XRTC, που διενεργήθηκε το 2015, τονίζεται ότι οι συνέργειες μεταξύ των εταιρειών σε περισσότερες γραμμές είναι απολύτως επιβεβλημένες. «Κύριος στόχος όλων των εταιρειών παραμένει η ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας, με έμφαση στη ρευστότητα μέσω της εφαρμογής συγκεκριμένων στρατηγικών όπως σημαντική μείωση των επιχειρησιακών ταχυτήτων, μείωση αριθμού προσεγγίσεων σε λιμάνια, ανά δρομολόγιο, αντικατάσταση κοστοβόρων πλοίων, εφαρμογή στρατηγικών εξορθολογισμού προμηθειών των πλοίων, ακόμα και πωλήσεις πλοίων», αναφέρει χαρακτηριστικά η εταιρεία.»

Σύμφωνα με τη σχετική ανάλυση, το διάστημα κατά το έτος 2015 - 2016 αναμενόταν να ολοκληρωθούν οι δανειακές αναδιαρθρώσεις, να επανασχεδιαστούν κάποια δρομολόγια και πιθανόν να γίνουν κινήσεις για εναλλακτικά δρομολόγια εκτός Ελλάδας, κίνηση η οποία ήταν πλέον ευκολότερη λόγω της σταδιακής βελτίωσης των ναυλαγορών στη συγκεκριμένη κατηγορία.

⁵⁰ « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης...», (2014) ., Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα., XRTC Business Consultants., <http://www.xrtc.gr>

Όσον αφορά τις τελευταίες εξελίξεις, σχετικά με την «έξωση⁵¹» της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (NEL Lines και της θυγατρικής της Sea Link Ferries) από τις ακτοπλοϊκές γραμμές του Βορείου Αιγαίου, έπειτα από σχετική απόφαση του υπουργείου Ναυτιλίας, η NEL αποτελούσε επί μήνες τον πρώτο υποψήφιο για έξοδο από τον κλάδο, μια εξέλιξη που πολύ δύσκολα θα κατόρθωνε να αποφύγει η εισηγμένη, καθώς η απώλεια των εσόδων από τις γραμμές του Βορείου Αιγαίου αναμένεται να αποτελέσει «ταφόπλακα» στην εξυγίανση της εταιρείας.

Εταιρίες μη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο

4.5 BLUE STAR FERRIES: Εταιρική Ταυτότητα

Η BLUE STAR FERRIES αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στα ελληνικά και διεθνή ύδατα. Έχει συμβάλει σημαντικά με την παρουσία της στο χώρο της ναυτιλίας, αποτελώντας έναν από τους μεγαλύτερους πυλώνες της ελληνικής ακτοπλοΐας τόσο στις ελληνικές όσο και στις διεθνείς θάλασσες, δεδομένου ότι το όνομα της είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τον ελληνικό τουρισμό.

Η πορεία της εταιρίας αυτής ξεκινά από το 1994, με πρόεδρο τον κ. Παναγόπουλο και την ίδρυση πολλών θυγατρικών εταιριών. Την περίοδο εκείνη, σημειώθηκαν αρκετές παραγγελίες των νεότευκτων Superfast, σε ναυπηγεία του εξωτερικού, τα οποία μετέπειτα δρομολογήθηκαν για τις ακτοπλοϊκές γραμμές Ιταλίας – Ελλάδας. Βέβαια, αυτό το εγχείρημα δεν ευοδώθηκε, διότι παρατηρήθηκε σημαντική μείωση στη διάρκεια του δρομολογίου. Ακολούθησαν, όμως, νέες παραγγελίες για αυτές τις γραμμές.

Κατά το έτος 1999, η Ναυτιλιακή εταιρία Στρίντζης Α.Ε. μετονομάστηκε σε BLUE STAR FERRIES⁵², με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί το νέο εμπορικό σήμα της εταιρίας. Σειρά είχε η ίδρυση μιας θυγατρικής εταιρίας, με το όνομα ATTIKA GROUP, μέσω της οποίας θα επιτυχανόταν ο σημαντικότερος μέχρι και τότε στόχος

⁵¹ Ρουσάνογλου Ν., (2014)., « Εξελίξεις στην ακτοπλοΐα μετά την ‘έξωση’ της NEL από το Β.Αιγαίο», Καθημερινή Επιχειρήσεις, <http://www.kathimerini.gr>

⁵² BLUE STAR FERRIES. https://el.wikipedia.org/wiki/Blue_Star_Ferries & ATTIKA GROUP <https://www.attica-group.com/el/>

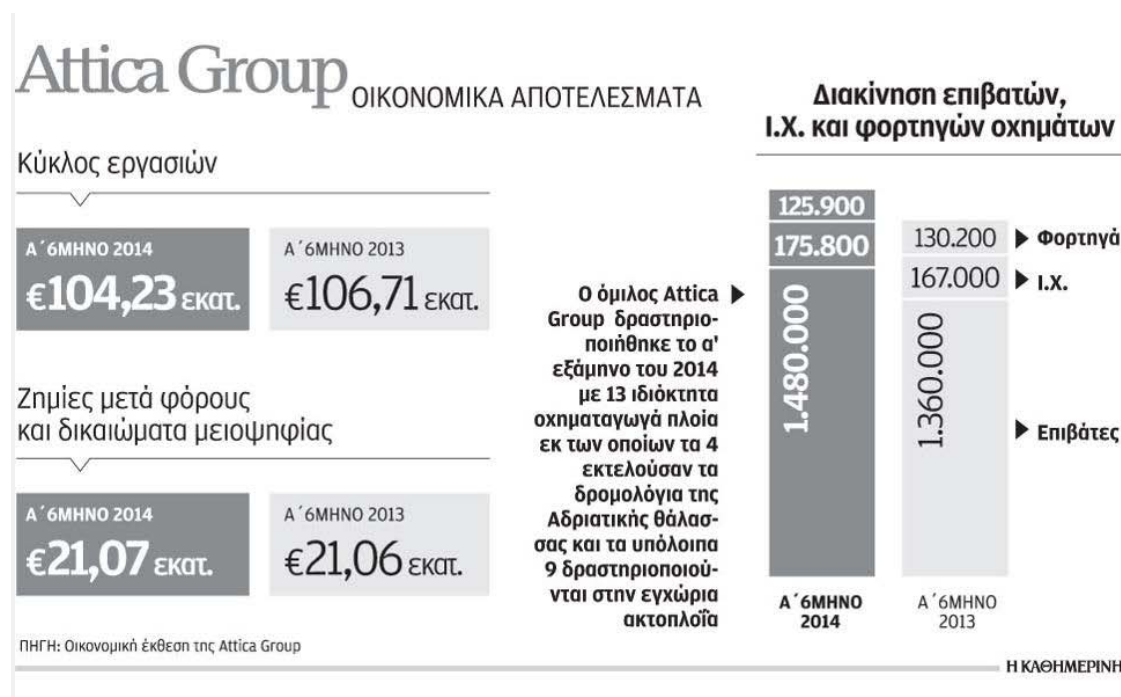
της εταιρίας, να μπορεί να διαχειρίζεται το στόλο της τόσο στο Αιγαίο όσο και στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Ήδη από το επόμενο κιόλας έτος η εταιρία ναύλωσε καινούργια πλοία. Το BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ, το οποίο κυριαρχούσε στο Αιγαίο σημειώνοντας πολύ σημαντικά οικονομικά οφέλη, κυρίως από την περιοχή των Κυκλάδων, ενώ το 2002 το νεότευκτο BLUE STAR PAROS και το BLUE STAR NAXOS, έγιναν το σήμα κατατεθέν του ελληνικού στόλου στο Αιγαίο.

Στα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν, η παρουσία της εταιρίας αυτής στην ελληνική αγορά ενισχύεται με δυο ακόμα σημαντικά δρομολόγια, τα οποία κάλυπταν τους θαλάσσιους δρόμους από και προς τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη.

Την τρέχουσα χρονική περίοδο, η ΑΤΤΙΚΑ GROUP⁵³ μετά από πολλές συγχωνεύσεις με θυγατρικές και αγοραπωλησίες⁵⁴, συνέχισε να διατηρεί αμέτρητες πρωτιές με τον υπερσύγχρονο στόλο που διαθέτει μέχρι και σήμερα.

Πίνακας 4.5.1 : Καταγραφή οικονομικών αποτελεσμάτων (2013 – 2014)



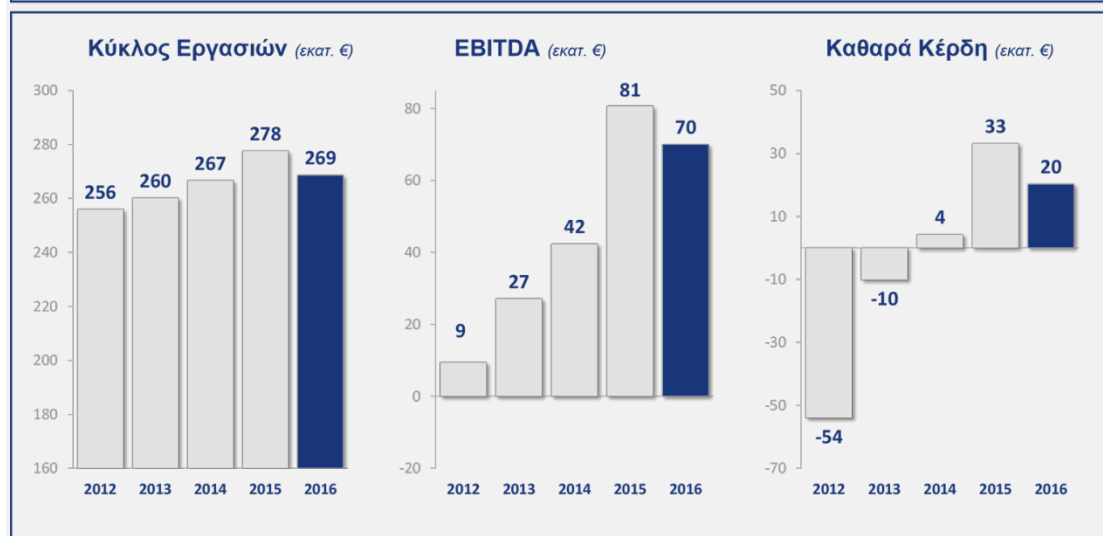
Πηγή: «Η καθημερινή», (2017)

⁵³ Ντόκας Α., (2017). « Η fortress, στρατηγικός επενδυτής στην Άττικα γκρουπ». Η Καθημερινή: Επιχειρήσεις

⁵⁴ « ΑΤΤΙΚΑ GROUP: Κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ευρώ 33,0 εκατ. και καθαρά κέρδη ευρώ 2,9 εκατ, στο α΄ εξάμηνο 2005», (2005) ., Η Ναυτεμπορική., <http://www.naftemporiki.gr>

Πίνακας 4.5.2 : Καταγραφή οικονομικών μεγεθών (2012 – 2016)

(σε εκατομμύρια €)	2012	2013	2014	2015	2016
Κύκλος Εργασιών	256.00	260.16	266.66	277.63	268.61
EBITDA	9.45	27.15	42.35	80.70	70.03
Περιθώριο EBITDA	3.7%	10.4%	15.9%	29.1%	26.1%
Αποσβέσεις	27.18	25.12	23.98	23.93	23.81
EBIT	-17.74	2.03	18.37	56.77	46.22
Καθαρές Χρηματοοικονομικές Δαπάνες	-11.28	-13.78	-15.55	-20.99	-22.31
Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας	-53.98	-10.13	4.27	33.18	20.25
Αριθμός Μετοχών (εκατομμύρια)	191.7	191.7	191.7	191.7	191.7
Κέρδη ανά Μετοχή μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας (€)	-0.28	-0.05	0.02	0.17	0.11
Σύνολο ιδίων Κεφαλαίων	350.37	340.05	339.82	376.23	401.59
Σύνολο Ενεργητικού	783.22	718.75	675.15	708.65	694.04
Καθαρός Δανεισμός	325.35	265.05	258.22	213.70	204.22
Καθαρός Δανεισμός / Σύνολο Ενεργητικού	41.5%	36.9%	38.2%	30.2%	29.4%



Πηγή: EBITDA - Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization.,

<http://www.investopedia.com>

4.5.1 BLUE STAR FERRIES: Εταιρικός στόλος

Σήμερα ο στόλος της BLUE STAR FERRIES , ανέρχεται στα 9 πλοία. Λαμβάνοντας υπ' όψιν μας όλα τα παραπάνω, ως στοιχείο μελλοντικής στρατηγικής, εύκολα αντιλαμβανόμαστε την επεκτατική πολιτική της εταιρίας αυτής, με στόχο την ανανέωση του στόλου της με νεότευκτα πλοία τελευταίας τεχνολογίας.

Πιο συγκεκριμένα , ο στόλος της σήμερα αποτιμάται , όπως προαναφέραμε σε 9 πλοία , τα οποία είναι τα παρακάτω:

- BLUE STAR PATMOS
- BLUE STAR DELOS
- BLUE STAR 1
- BLUE STAR 2
- BLUE STAR PAROS
- BLUE STAR NAXOS
- BLUE STAR ITHAKI
- BLUE HORIZON
- ΔΙΑΓΟΡΑΣ.

4.6 HELLENIC SEAWAYS: Εταιρική Ταυτότητα

Η HELLENIC SEAWAYS , είναι μια από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες , που δραστηριοποιείται στον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών τόσο επιβατών όσο και φορτίων στην Ελλάδα , αλλά και στην ευρύτερη Μεσόγειο.

Η εταιρία αυτή, ιδρύθηκε το 1999⁵⁵, προερχόμενη από τη μετονομασία του αρχικού ονόματος της εταιρίας « Σέρρες Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις Α.Ε.». Από το 2005 η εταιρία φάνηκε να έχει κάνει ήδη θεαματικά βήματα ως προς την εξέλιξη και την ανάπτυξή της, υλοποιώντας ένα σύστημα επενδυτικού σχεδίου ένταξης νέων πλοίων και αναδιατάσσοντας τον ήδη υπάρχοντα στόλο της. Την ίδια χρονική περίοδο , η εταιρία προσθέτει στο στόλο της πέντε νεότευκτα πλοία: το HIGHSPEED 5, το οποίο και ήταν το γρηγορότερο από τα πλοία που διέρχονταν στο Αιγαίο με μέγιστη ταχύτητα 41 κόμβους και υπηρεσιακή 38, το ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ' ολοκλήρου στην Ελλάδα και τα δύο πλοία τύπου catamaran ,

⁵⁵ « HELLENIC SEAWAYS», https://el.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Seaways

FLYINGCAT 5 και FLYINGCAT 6, τα οποία αντικατέστησαν έξι υδροπτέρυγα, καθώς επίσης και το HELLENIC VOYAGER , το οποίο εξυπηρετούσε τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων.

Την επόμενη κιόλας χρονιά , 2006, η εταιρία HELLENIC SEAWAYS, πήρε τον τίτλο του « Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς». Η διάκριση αυτή αφορούσε το πλοίο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ , το οποίο την ίδια χρονιά έγινε και το πρώτο ελληνικό πλοίο, στο οποίο απονεμήθηκε το πιστοποιητικό προστασίας περιβάλλοντος «Green Star», από τον Ιταλικό Νηογνώμονα Rina. Το πλοίο είχε κιόλας προσαρμοστεί σε όλους τους απαιτούμενους κανονισμούς για τη διασφάλιση της πρόληψης της ρύπανσης από όλες τις λειτουργίες του, συμπεριλαμβανομένης και της εκπαίδευσης του πληρώματος στη διαχείριση όλων των ουσιών, οι οποίες και θεωρούνται επιβαρυντικές για το περιβάλλον. Τα τελευταία χρόνια η δράση του ομίλου HELLENIC SEAWAYS , συνέχισε την αναπτυξιακή του δράση ,αγοράζοντας νέα πλοία , τα οποία και θα κάλυπταν όλο και περισσότερους θαλάσσιους δρόμους από και προς την Ελλάδα , αλλά και σε ολόκληρη την έκταση της Μεσογείου γενικότερα.

Σήμερα , η εταιρία αυτή διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους , ο οποίος διέπει την ελληνική ακτοπλοΐα. Τα πλοία του ομίλου αριθμούνται σε περισσότερα από 20 συμβατικά επιβατηγά και ταχύπλοα, με μεγαλύτερο επίτευγμα την προσέγγιση περισσότερων από 35 προορισμούς στη νησιωτική και ηπειρωτική Ελλάδα , προσφέροντας στους επιβάτες της ολοκληρωμένες και τουριστικές υπηρεσίες εν πλω.

4.6.1 HELLENIC SEAWAYS: Εταιρικός στόλος

Ήδη από τις αρχές του 2000, ο όμιλος HELLENIC SEAWAYS, πιστοποιήθηκε σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ναυσιπλοΐας , μεριμνώντας για την τακτική συντήρηση του στόλου του, αλλά διασφαλίζοντας τόσο την ασφάλεια όσο και την υγεία των επιβατών , αλλά και του ίδιου του πληρώματος του εν πλω. Επιπλέον, σημαντικά ήταν και τα μέτρα ασφαλείας , τα οποία και τηρήθηκαν με τη μέγιστη ακρίβεια , αναφορικά με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου φυσικού περιβάλλοντος.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, η μακροσκελή πορεία διακρίσεων⁵⁶ του ομίλου από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ιδρύσεως του μέχρι και σήμερα, γεγονός που καθιστούν την HELLENIC SEAWAYS ως την πιο αξιόπιστη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία στο χώρο. Ήδη, από το 2006, το ίδιο βραβείο για «Καλύτερο Πλοίο της Χρονιάς 2006» δόθηκε στο νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, Ε/Γ – Ο/Γ στον θεσμό “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2006”, όπως άλλωστε προαναφέραμε. Συνέχεια είχε, η διάκριση που απέσπασε η HELLENIC SEAWAYS ως η «Κορυφαία Επωνυμία της Ελληνικής Αγοράς» για το έτος 2007 στο διαγωνισμό "SUPERBRANDS ". Την ίδια χρονιά, τιμήθηκε με το «Βραβείο Τουριστικής Επιχείρησης 2007», για τον καθοριστικό ρόλο της στην αναβάθμιση και την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών στον ευρύτερο νησιωτικό χώρο. Έπειτα, με το βραβείο «Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2007 για την επιβατηγό Ναυτιλία» στο πλαίσιο των ναυτιλιακών βραβείων “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2007” και με το βραβείο «Καλύτερο Πλοίο της Χρονιάς 2007» που απονεμήθηκε στο νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, επιβατηγό – οχηματαγωγό (Ε/Γ – Ο/Γ) το οποίο ναυπηγήθηκε εξ’ ολοκλήρου στην Ελλάδα. Στην πορεία , το 2009, η εταιρεία αναδείχτηκε ως «Κορυφαία σε Βαθμολογία Ακτοπλοϊκή Εταιρεία Εσωτερικού» στα βραβεία κοινού που διοργάνωσε το διεθνές αναγνωρισμένο ταξιδιωτικό περιοδικό Condé Nast Traveller. Ενώ , Το 2014, η HELLENIC SEAWAYS βραβεύτηκε ως η « Καλύτερη Ακτοπλοϊκή Εταιρεία της Χρονιάς» στο πλαίσιο των Greek Shipping Awards 2014, που απονέμει η Lloyd’s List, βάσει των εξαιρετικών επιδόσεων αλλά και των καινοτόμων υπηρεσιών που προσφέρει στο επιβατικό κοινό. Τέλος , το 2016 το Smart Ticket / Web Check-in της HELLENIC SEAWAYS, βραβεύτηκε με SILVER στα Tourism Awards στην κατηγορία «Καινοτόμο concept, προϊόν, μοντέλο λειτουργίας ή παροχής υπηρεσίας / Start-up.»

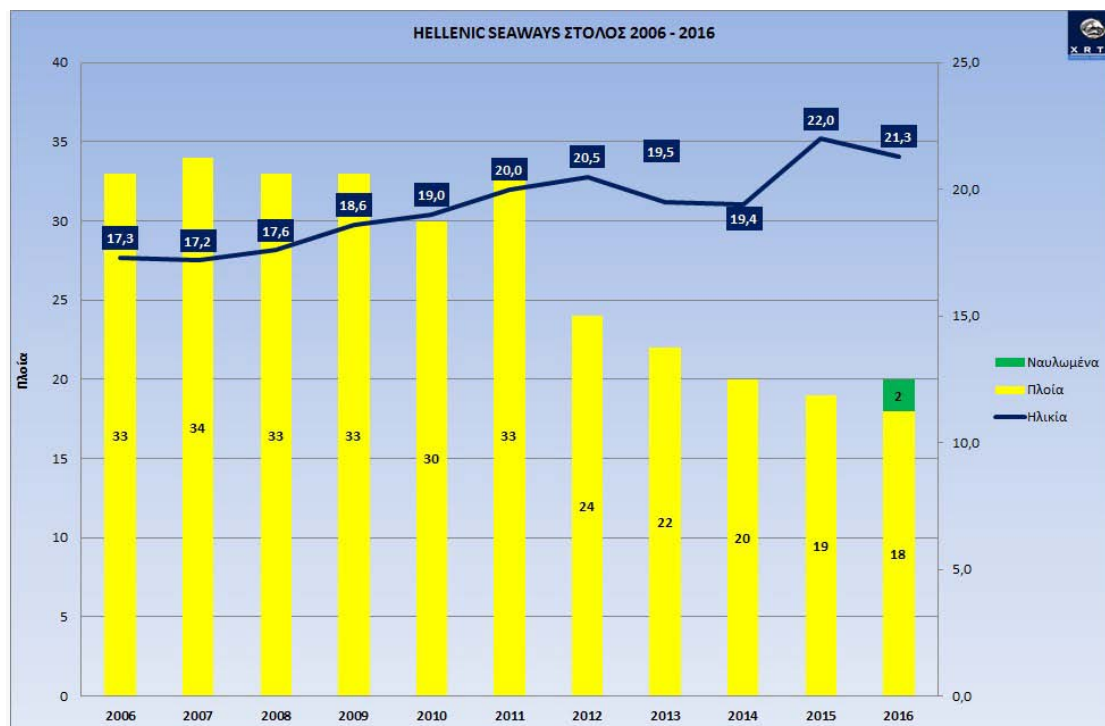
Συνοψίζοντας, πρέπει να αναφέρουμε πως ο όμιλος HELLENIC SEAWAYS, δραστηριοποιείται μέχρι και σήμερα στους θαλάσσιους δρόμους , διαθέτοντας στόλο με 21 συμβατικά και ταχύπλοα πλοία. Τα πλοία του ομίλου απαριθμούνται παρακάτω:

- ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ

⁵⁶ «HELLENIC SEAWAYS: Εταιρικό προφίλ», <https://hellenicseaways.gr/page/about>

- ΑΡΙΑΔΝΗ
- ΑΡΤΕΜΙΣ
- ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ
- ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ
- ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ
- ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ
- ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ
- HELLENIC HIGHSPEED
- HIGHSPEED 4
- FLYING DOLPHIN XVII
- FLYING DOLPHIN XVIII
- FLYING DOLPHIN XXIX
- ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ
- HIGHSPEED 7
- FLYING CAT 4
- FLYING CAT 3
- FLYING CAT 5
- FLYING CAT 6

Διάγραμμα 4.6.1.1: Καταγραφή συνολικού στόλου (2006 – 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επιλογικά , λοιπόν, αντιλαμβανόμαστε πως η όλη εξέλιξη και ανάπτυξη του ομίλου εμφανώς και έχει θεαματικά αποτελέσματα , επιβεβαιώνοντας τη θέση της εταιρίας, ότι είναι η μεγαλύτερη και πιο αξιόπιστη εταιρία, που δραστηριοποιείται στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

4.6.2 HELLENIC SEAWAYS :Ο ρόλος της στην αγορά σήμερα

Η εταιρία HELLENIC SEAWAYS, φαίνεται ότι κατάφερε να αυξήσει σημαντικά τα μερίδια αγοράς της στις θαλάσσιες γραμμές των Κυκλάδων και το Β.Α.Αιγαίου , μέσω νέων δρομολογήσεων. Συνολικά , μετέφερε 5,3% λιγότερους επιβάτες σε σχέση με το 2015. Ενώ πέτυχε να αντισταθμίσει αυτό το ποσοστό με την αύξηση της διακίνησης οχημάτων κατά 14,7%. Αντιθέτως , όμως, μειώθηκε οριακά κατά 1,1% η μεταφορά των φορτηγών οχημάτων.

Είναι πολύ σημαντικό στο σημείο αυτό , να ανατρέξουμε στα οικονομικά αποτελέσματα , τα οποία πέτυχε η εταιρία , κάτω από το πρίσμα της δεδομένης και χρόνιας οικονομικής κρίσης, αλλά και σε τι βαθμό αυτή επηρέασε της εξελισσόμενη πορεία του ομίλου.

Πιο συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών⁵⁷ διαμορφώθηκε στα 131,5 εκατ. ευρώ παραμένοντας στα ίδια επίπεδα με το έτος του 2015, χάριν των πετυχημένων αναδιατάξεων δρομολογίων που πραγματοποιήθηκαν. Αυτό επιβεβαιώνεται , κυρίως, από την αγορά των ταχύπλοων, στην οποία συντέλεσαν σημαντικά η διακοπή των μεταναστευτικών ροών , η όξυνση του ανταγωνισμού στον ακτοπλοϊκό κλάδο , αλλά και η απόσυρση από τη θαλάσσια γραμμή της Αδριατικής.

Επιπλέον, το κόστος που σημειώθηκε από τα πωληθέντα , σημείωσε σημαντική αύξηση κακατά,5 εκατ. ευρώ , γεγονός το οποίο στηρίζεται στην μεγαλύτερη περίοδο δραστηριοποίησης των πλοίων παρά τη μείωση που παρατηρήθηκε στις διεθνείς τιμές των καυσίμων κατά -17% σε σχέση με το 2015.

Επίσης, το μικτό αποτέλεσμα μειώθηκε κατά 9,9 εκατ. ευρώ σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και κυρίως το 2015, κατά το οποίο τα καθαρά αποτελέσματα

⁵⁷ Αγγούρη Τ., (2016). « Μιχάλης Σακελλής: Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα ' παροπλίζει' την ελληνική ακτοπλοΐα», www.mononews.gr

διαμορφώθηκαν σε επίπεδο 19,9 εκατ. ευρώ. Όσον αφορά, τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων, άγγιξαν τα 18,4 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 6,2 εκατ. ευρώ έναντι της προηγούμενης χρήσης. Αναλύοντας, στη μελέτη μας και τα χρηματοοικονομικά έξοδα⁵⁸ και αυτά με τη σειρά τους παρουσίασαν σημαντική μείωση της τάξεως των 5,8 εκατ. ευρώ έναντι των 8,0 εκατ. ευρώ αναφορικά με τη χρονιά του 2015. Ένας παράγοντας που συνέβαλε θετικά σε αυτήν την αποτελεσματική εξέλιξη, ήταν και η αναδιάρθρωση των δανείων που συντελέστηκε στα τέλη του 2015 και προκάλεσε σημαντική μείωση επιτοκίου, καθώς και μείωση των δανείων κατά 15,2 εκατ. ευρώ. Επομένως, τα καθαρά αποτελέσματα που προκλήθηκαν μετά από τους φόρους του ομίλου, παρουσίασαν σημαντική βελτίωση αντισταθμιζόμενα με το έτος 2015. Ο όμιλος κατάφερε να πετύχει για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά καθαρή κερδοφορία ύψους 6,7 εκατ. ευρώ έναντι των 3,9 εκατ. ευρώ που πέτυχε το 2015.

Σημεία Κλειδιά

Είναι πολύ σημαντικό να μπορούμε να δούμε στη μελέτη μας, κατά πόσο επηρέασαν οι εξελίξεις τόσο την ελληνική ακτοπλοΐα όσο, βέβαια, και την ίδια την εταιρία σε επίπεδο δράσεων και πολιτικών στρατηγικών.

Πιο συγκεκριμένα, το Φεβρουάριο του 2016 οι Μινωικές Γραμμές, οι οποίες και μέχρι εκείνη τη στιγμή θεωρούνταν μια από τις δυνατότερες εταιρίες στο κλάδο, αλλά και ο μεγαλύτερος μέτοχος με ποσοστό 33,4%, εκδήλωσε πολύ σθεναρά το ενδιαφέρον της να προχωρήσει στην εξαγορά μετοχών και από άλλους μετόχους της εταιρίας με στόχο την ολοένα μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού συμμετοχής της στην HELLENIC SEAWAYS A.N.E.. Το ποσοστό αυτό σήμερα ανέρχεται σε 48,37% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας.

Λίγο καιρό μετά από αυτή την τροπή των πραγμάτων, ξεκίνησε για πρώτη φορά να δρομολογείται η θαλάσσια γραμμή Ραφήνα – Κυκλάδες με το πλοίο HELLENIC HIGHSPEED, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του. Το συγκεκριμένο αυτό πλοίο, μέχρι πριν την έναρξη του εν λόγω θαλάσσιου δρόμου, δρομολογούταν μόνο για θαλάσσιες γραμμές του εξωτερικού. Επιπλέον, επανήλθε ξανά στα πάγια δρομολόγια του το HIGHSPEED 7 (Κρήτη – Κυκλάδες). Ενώ, το πλοίο ΝΗΣΟΣ

⁵⁸ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

ΣΑΜΟΣ , ξανά εντάχθηκε στο στόλο της εταιρίας οποίο είχε αγοραστεί το 2015 και είχε αποσταλεί για ολοκληρωτική επισκευή.

Επιπροσθέτως , παρατηρήθηκαν και διοικητικές αλλαγές στον όμιλο HELLENIC SEAWAYS, οι οποίες συντελέστηκαν με την Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων , η οποία πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2016 , όπου και εξελέγη νέος Διοικητικός Σύμβουλος. Μέσω της νέας αυτής διοίκησης, η εταιρία προέβη στην πώληση των πλοίων FLYING CAT 1 και ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ, τα οποία και δεν εντάσσονται πλέον στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του ομίλου. Τα έσοδα που προήλθαν από αυτήν την πώληση, συνέβαλλαν αισθητά στη μείωση του τραπεζικού δανεισμού της εταιρίας.

Πίνακας 4.6.2.1 : Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2012 – 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετίας
Περιθώριο EBITDA	14,0%	18,7%	5,2%	-6,2%	-7,1%	2,9%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσμάτων Προ Φόρων	5,1%	3,1%	-17,2%	-51,3%	-31,3%	-23,4%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1	1,0
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	2,0	1,5	7,4	-7,5	-7,0	1,0
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,5	0,4	0,4	0,5	0,9	0,7
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,6	0,8	0,6	0,6	0,5	0,6
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	3,2	3,1	0,6	-0,7	-0,9	0,5
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	1,6	1,9	1,5	1,2	0,8	1,2

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι παραπάνω διενεργούμενες πωλήσεις, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του τραπεζικού δανεισμού, έφεραν στο προσκήνιο και νέες αναγκαστικές πωλήσεις , οι οποίες αυτή τη φορά αφορούσαν το πλοίο HIGHSPEED 6, τα έσοδα της οποίας συνέβαλαν και αυτά με τη σειρά τους την ολοένα μεγαλύτερη μείωση του τραπεζικού δανεισμού, με στόχο την εξυγίανση της εταιρίας μέσα στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης.

Επιπλέον , σημαντικό είναι να αναφέρουμε πως ύστερα από την ήδη μεγάλη μετοχική σύσταση που απέκτησε ο όμιλος των Μινωικών Γραμμών κατά το 2016, επεδίωξε πολύ μεγαλύτερα ποσοστά κατά το έτος 2017, αποσκοπώντας στην στον πλήρη έλεγχο του μετοχικού κεφαλαίου. Αυτό το γεγονός , είχε ως αποτέλεσμα τις άμεσες δικαστικές και εξωδικαστικές καταγγελίες , οι οποίες προέρχονταν από τον όμιλο HELLENIC SEAWAYS. Για τις ίδιες πράξεις που καταλογίζονται στην HELLENIC SEAWAYS , ζητήθηκε από τη μέτοχο εταιρία Μινωικές Γραμμές , η σύγκλιση έκτακτης Γενικής Συνέλευσης. Παράλληλα , σύμφωνα με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά , η ασκηθείσα κατά της εταιρίας και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου αίτηση έκτακτου ελέγχου διαχείρισης από το βασικό μέτοχο Μινωικές Γραμμές , απερρίφθη ως προς το αίτημα ελέγχου σκοπιμότητας και έκρινε οριστικά ότι η διαχείριση της διοίκησης της εταιρίας HELLENIC SEAWAYS δε συνίσταται μη συνετή και δεν αντίκειται στα χρηστά ήθη.

Λόγω των ανωτέρων εξελίξεων μέσα στο καλοκαίρι του 2017 εξελέγη νέος Διοικητικός Σύμβουλος με έκτακτη Γενική Συνέλευση. Παρατηρείται , λοιπόν, πως τα συμφέροντα , τα οποία διακυβεύονταν ήταν πολλά και πως η δράση των μετόχων δεν ήταν τυχαία. Πράγματι , στο σημείο αυτό, οφείλουμε να υπογραμμίσουμε , πως δυο ήταν οι δεσμευτικές προσφορές , οι οποίες και είχαν κατατεθεί , προκειμένου να εξαγοραστούν οι μετοχές της Τράπεζας Πειραιώς. Η πρώτη προερχόταν από τις Μινωικές Γραμμές και η δεύτερη από το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping. Ακόμα οι προσφορές αυτές , έστω και υπό το καθεστώς νέας διοίκησης για τη HELLENIC SEAWAYS , δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί από την ίδια την Τράπεζα Πειραιώς. Επιπροσθέτως, ο όμιλος της HELLENIC SEAWAYS , βρίσκεται ακόμα σε εκτεταμένες συζητήσεις με τους δανειστές της για την έγκριση βραχυπρόθεσμου δανείου ύψους 5 εκατ. ευρώ, προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει την πιθανή στενότητα ρευστότητας , λόγω της τεράστιας εποχικότητας που παρουσιάζει ο κλάδος της ακτοπλοΐας.

Πίνακας 4.6.2.2 : Βασικά οικονομικά μεγέθη HELLENIC SEAWAYS (2012 – 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετίας
Κίνηση Επιβατών	3.098.393	3.269.958	2.933.532	2.866.016	2.913.910	3.016.362
Κίνηση Αυτοκινήτων	251.126	210.718	205.552	203.297	220.196	218.178
Κίνηση Φορτηγών	61.762	62.425	42.709	47.164	59.476	54.707
Κύκλος Εργασιών	€131.542.000,00	€131.901.000,00	€104.276.171,43	€102.835.732,42	€111.419.332,85	€116.394.847,34
EBITDA	€18.368.000,00	€24.600.000,00	€5.470.516,76	(€6.334.772,94)	(€7.879.690,30)	€6.844.810,70
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€6.744.000,00	€4.107.000,00	(€17.909.175,47)	(€52.762.188,39)	(€34.852.629,30)	(€18.934.598,63)
Κόστος Πωληθέντων	€111.618.000,00	€102.118.000,00	€94.226.831,75	€107.744.782,98	€118.509.338,12	€106.843.390,57
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€35.984.000,00	€36.003.000,00	€40.639.000,00	€47.737.000,00	€55.194.000,00	€43.111.400,00
Δάνεια Τραπεζών	€164.384.000,00	€179.584.000,00	€162.012.508,15	€164.127.845,77	€157.420.131,15	€165.505.697,01
Χρεωστικοί Τόκοι	€5.759.000,00	€8.003.000,00	€9.126.397,45	€8.637.449,90	€8.994.308,34	€8.104.031,14
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€81.075.000,00	€71.088.000,00	€68.275.952,99	€86.184.768,62	€138.508.905,92	€89.026.525,51
Σύνολο Παγίων	€253.265.000,00	€231.577.000,00	€270.069.983,07	€267.202.138,08	€308.886.376,61	€266.200.099,55

Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Επιλογικά , λοιπόν , αντιλαμβανόμαστε πως τα στενά οικονομικά περιθώρια, τα οποία είναι άμεσο αποτέλεσμα της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης, επηρεάζουν σημαντικά τη δράση , αλλά και τα συμφέροντα τόσο του ομίλου HELLENIC SEAWAYS όσο και των υπολοίπων φορέων , οι οποίοι εμπλέκονται στον κλάδο της ακτοπλοΐας.

4.7 Άλλες εταιρίες μικρότερης μορφής

Για να μπορέσουμε να έχουμε μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα σε ό, τι αφορά την εξέλιξη της ακτοπλοΐας υπό το πρίσμα της επί μέρους εξέλιξης των ακτοπλοϊκών εταιριών, θα πρέπει να βάλουμε στο μικροσκόπιο και τις μικρότερη μορφής εταιρίες, οι οποίες συμβάλλουν και εκείνες κατά ένα σημαντικό βαθμό στην αναβάθμιση και διαχρονικότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Στη μεγάλη εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας⁵⁹ μπορεί να υπάρχουν τα έντονα χρώματα και σχήματα των τεσσάρων μεγάλων εταιριών, ANEK – ΑΤΤΙΚΑ - MINOAN - HSW, όμως τη συμπληρώνουν 20 ακόμη, μικρότερης δυναμικής, επιχειρήσεις. Οι παραπάνω εταιρίες συμπληρώνουν το 100% της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.

⁵⁹ « Οι μικρές αλλά δυναμικές εταιρίες της ελληνικής ακτοπλοΐας», (2016), Εφημερίδα Πρώτο Θέμα., <http://www.protothema.gr>

Καλύπτουν περίπου το 1/3 της αγοράς σε κίνηση αλλά και περίπου το 25% του συνόλου του κύκλου εργασιών του κλάδου⁶⁰.

Η εταιρεία χρηματοοικονομικών συμβούλων XRTC⁶¹ κάνει αναφορά στην ετήσια έρευνά της σε αυτές τις εταιρείες που συνεχίζουν να προσφέρουν σε κύριες γραμμές και σε ενδονησιωτικές γραμμές, οι οποίες ισχυροποιήθηκαν στον χώρο με αγορές ή ναυλώσεις νέων πλοίων. Η αναφορά στις εταιρείες γίνεται σε επίπεδο στόλου και μόνο καθώς δεν δημοσιοποιούν οικονομικά ή άλλου είδους στοιχεία.

- Η εταιρεία Seajet του Μάριου Ηλιόπουλου έχει ισχυροποιηθεί στο χώρο με στόλο αποτελούμενο από 11 ταχύπλοα πλοία και εξυπηρετεί πολλούς προορισμούς, με αναχωρήσεις τόσο από Πειραιά, Ραφήνα και Λαύριο όσο και από Ηράκλειο και Ρέθυμνο, εξυπηρετώντας τις Δυτικές και τις Ανατολικές Κυκλάδες, καθώς και τη σύνδεσή τους με την Κρήτη.

- Η Levante Ferries του Γ. Θεοδόση, εμφανίστηκε στην αγορά του Ιονίου το 2015 με ένα πλοίο το «Fior di Levante». Σήμερα εξυπηρετεί την αγορά με αναχωρήσεις από Κυλλήνη και Πάτρα για Κεφαλλονιά, Ζάκυνθο και Ιθάκη με τρία πλοία. Το «Fior di Levante» που βραβεύτηκε από το Shippax ως το ομορφότερο πορθμειακό πλοίο για το 2015, το «Mare di Levante» (πρώην Ionis Star), και το «Speedrunner III» της Aegean Speed Lines.

- Η Aegean Speed Lines συνεχίζει να εξυπηρετεί την γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων με 2 πλοία και η ANMEZ από τις γραμμές του Ιονίου έχει εισέλθει κι αυτή στις γραμμές των Κυκλάδων.

- Οι εταιρείες Fast Ferries και Golden Ferries, των αδελφών Στεφάνου δραστηριοποιούνται στην γραμμή των Κυκλάδων με αναχώρηση μόνο από τη Ραφήνα.

⁶⁰ Κανελλόπουλος Κ., (2011). « Συνθήκες αγοράς και ανταγωνισμός στην ελληνική οικονομία», Εκθέσεις 67. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ)

⁶¹ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2017. XRTC Business Consultants

Επίσης, υπάρχουν και άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται μόνο σε ενδοησιωτικές συνδέσεις, όπως η Δωδεκάνησος Ναυτική Εταιρεία, η οποία βραβεύτηκε από τα Lloyd's List Greek Shipping Awards ως η καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία για το 2015. Πέρα από τις συνδέσεις μεταξύ των Δωδεκανήσων, η ANE Καλύμνου, η Πάρος Αντίπαρος ΝΕ. κ.α. συνδέουν επίσης τη Σάμο, την Ικαρία και τους Φούρνους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, και τη γραμμή των Σποράδων εξυπηρετούν μαζί με την Hellenic Seaways και άλλες μικρότερες εταιρείες, όπως η TwoWays Ferries, η ANES Ferries, η ΣΚΥΡΟΣ Ν. Ε. κ.α. με αναχωρήσεις από Βόλο, Αγ. Κωνσταντίνο, Εύβοια.

Πίνακας 4.7.1 : Μικρότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες

Εταιρία	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	Γραμμές
1 Sea Jets	1	11	12	Πειραιάς- Ραφήνα-Λαύριο- Κυκλάδες-Ηρακλειο
2 TOWOY FERRIES	5		5	Σαρωνικός / Κέρκυρα- Παζοί
3 Anes Ferries	2		2	Πειραιάς -Αίγινα/ Βολος -Ευβοια- Σποράδες
4 Fast Ferries	3		3	Ραφήνα- Άνδρος - Τήνος - Μύκονος
5 LEVANTE FERRIES	2		2	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
6 ANE ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3		3	Κάλυμνος-Κως-Λέρος-Πάτμος-Αστυπάλαια-Λειψοί-Σάμος-Αγαθονήσι
7 ANMEZ ΑΕ (ZANTE FERRIES)	3		3	Κυκλάδες- Ιόνιο
8 ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΝΕ	1	2	3	Δωδεκάνησα/Ανατολικό Αιγαίο
9 Aegean Speed Lines		1	1	Δυτικές Κυκλάδες
10 Golden Star Ferries	2	1	3	Ραφήνα- Άνδρος - Τήνος - Μύκονος-Πάρος - Νάξος- Ίος- Σαντορίνη
11 ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ LINES	2		2	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
12 GOUTOS LINES - ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
13 NOVA FERRIES	1		1	Σαρωνικός
14 ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ ΝΕ	1		1	Ψαρά- Χίος
15 ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΝΕ	1		1	Αστακός-Κεφαλονιά - Ιθάκη- Λευκάδα
16 ΚΑΡΥΣΤΙΑ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
17 ΛΑΝΕ	1		1	Πειραιάς- Κύθηρα- Γύθειο-Κίσαμος
18 ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ ΝΕ	1		1	Ικαρία-Φούρνοι-Σάμος
19 ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ	1		1	Κύμη- Σκύρος-Σκόπελος -Αλόνησος
20 Leve Ferries	1		1	Αίγινα
21 Σαμοθράκη ΝΕ	1		1	Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη-Λήμνος-Λαύριο
22 ΚΕΡΚΥΡΑΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	1		1	Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα
23 Aqua Ferries	1		1	Βόλος- Αγ. Κωνσταντίνος- Σκιάθος- Σκόπελος- Αλόνησος
ΣΥΝΟΛΟ	36	15	51	

Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Συνοψίζοντας, θα πρέπει να δηλώσουμε ότι πολλές από τις ανωτέρω εταιρίες δραστηριοποιούνται εποχιακά⁶², κυρίως κατά τις περιόδους υψηλής ζήτησης, γεγονός που δε συμβάλλει στον υγιή ανταγωνισμό, αλλά με βάσει τα υφιστάμενα οικονομικά δεδομένα δε θα μπορούσε να διαμορφωθεί και κάπως διαφορετικά το εν λόγω ακτοπλοϊκό σκηνικό. Είναι φανερό πως η εφαρμογή των Ευρωπαϊκών Διατάξεων επιφέρει μεγάλα κέρδη τόσο στους χρήστες όσο και στις εταιρίες. Η

⁶² Βαβούρας Σ.Ι. & Αρχοντάκης Σ.Κ., (1982). « Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες : Χρησιμότητα – Προβλήματα & Προτάσεις πολιτικής». Εκδόσεις Παπαζήσης

ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά προσφέρεται το ίδιο και για εποχιακές χρήσεις όπως και για τις καινοτόμες ιδέες , ενώνοντας με αυτόν τον τρόπο το τουριστικό με το ακτοπλοϊκό προϊόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

« ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ»

5.1 Η χρηματοοικονομική εξέλιξη του κλάδου (2007 – 2013)

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται η χρηματοοικονομική διάρθρωση και τα αποτελέσματα των προαναφερθέντων επιχειρήσεων , οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Η ανάλυση της εν λόγω οικονομικής εταιρικής διάρθρωσης , θα ανταποκρίνεται στα πολύ κομβικά έτη , δεδομένης της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης 2007 – 2013. Συνεπώς, η μελέτη που ακολουθεί βασίζεται σε στοιχεία από τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις των Α.Ε εταιριών και των Α.Ν.Ε αντίστοιχα. Επιπλέον , περιλαμβάνονται και στοιχεία των εταιριών , οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών , όπως η ANEK, NEL, MINOAN και HELLENIC SEAWAYS.

Η ανάλυση που θα ακολουθήσει βασίζεται και σε ακόμα δυο υποκατηγορίες εταιριών , συμπληρωματικά με τις παραπάνω , οι οποίες δραστηριοποιούνται τόσο σε θαλάσσιους δρόμους του εσωτερικού , όσο και του εξωτερικού και της Αδριατικής. Μέσω αυτής της πληθώρας στοιχείων , θα μπορούσαμε καλύτερα να αξιολογήσουμε την πληθώρα διαφοροποιήσεων στα οικονομικά αποτελέσματα.

Πιο αναλυτικά, και κατόπιν των ήδη δημοσιευμένων στοιχείων και στατιστικών μελετών , παρατηρούμε πως το σύνολο του ενεργητικού των μεγαλύτερων επιχειρήσεων , που απασχολούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας, συρρικνώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 5,3% για την περίοδο 2007 – 2013. Η καθαρή αξία του πάγιου ενεργητικού⁶³, το οποίο αποτελεί και το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού ενεργητικού , παρουσιάζει μέση ετήσια μείωση κατά 3,7% , ποσοστό για το οποίο συνέβαλε καθοριστικά η πτώση του 10% που σημειώθηκε το 2013.

⁶³ « Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές», (2014), Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)

Πίνακας 5.1.1 : Βασικά οικονομικά μεγέθη του κλάδου της Ακτοπλοΐας (2007-2013)

κατ. €)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	ΜΕΡΜ '07-'13	Δ'12-'13
Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης									
Όγκος Εργασιών	994	1,073	966	914	912	788	754	-4.5%	-4.3%
Ποσοστό Πωλήσεων	719	860	801	878	896	767	683	-0.9%	-10.9%
Αθαρτά Κέρδη (προ φόρων)	129	1	-4	-244	-240	-276	-173	-	37.6%
Ισολογισμοί									
Όγκο Ενεργητικού	2,762	2,773	2,745	2,581	2,387	2,201	1,988	-5.3%	-9.7%
Αθαρτή Αξία Παγίων	2,179	2,316	2,255	2,180	2,079	1,940	1,743	-3.7%	-10.2%
Όγκο Αποσβέσεων	77	75	82	81	79	79	75	-0.5%	-5.9%
Ποσθέματα	24	22	25	34	30	21	15	-7.1%	-28.4%
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	547	457	408	401	309	261	245	-12.6%	-6.2%
Εκτακτά Κεφάλαια	1,279	1,249	1,243	1,129	926	649	664	-10.3%	2.3%
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	286	333	655	427	747	1,370	959	22.3%	-30.0%
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,191	1,187	848	1,026	714	183	365	-17.9%	100.0%
Όγκο Υποχρεώσεων	1,477	1,520	1,502	1,453	1,461	1,553	1,324	-1.8%	-14.7%

Πηγή: «Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών», (IOBE)

Στον αντίποδα του ενεργητικού παράγοντα των επιχειρήσεων , έρχεται να προστεθεί ο παθητικός παράγοντας και ρόλος τους. Κατά τα έτη 2008 – 2012 καταγράφεται σημαντική αναδιάρθρωση του δανεισμού υπέρ των βραχυχρόνιων δανείων , η οποία οφείλεται σε ένα πολύ σημαντικό ποσοστό στη μη έγκαιρη εξυπηρέτηση των μακροπρόθεσμων δανείων, αλλά και τη μετατροπή τη μετατροπή τους σε ληξιπρόθεσμες οφειλές. Η αναδιάρθρωση αυτή, ήταν αφενός αποτέλεσμα των αυξημένων αναγκών σε κεφάλαια κίνησης και αφετέρου της συστηματικής άρνησης των τραπεζών να χορηγήσουν μακροχρόνια δάνεια, λόγω περιορισμένης ρευστότητας στο τραπεζικό σύστημα. Φυσικά , σε αυτό συνέβαλλε καταλυτικά και η αφερεγγυότητα , την οποία παρουσίαζαν οι μεγάλες επιχειρήσεις προς τους τραπεζικούς φορείς.

Κιόλας από το 2012 αυτή η κατάσταση άρχισε σιγά σιγά να ανατρέπεται και να παίρνει άλλη τροπή. Καθώς , οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις διπλασιάζονταν, οι βραχυπρόθεσμες άρχισαν να μειώνονται κατά 30%. Αυτή η μεταβολή οφειλόταν κυρίως στην καταγραφή ενός ομολογιακού δανείου της Minoan Lines, με υπόλοιπο 211 εκατ. ευρώ ως βραχυπρόθεσμη υποχρέωση το 2012 και ως μακροπρόθεσμη το 2013⁶⁴. Ωστόσο, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις παραμένουν υψηλότερες σε σχέση

⁶⁴ Αυτό οφείλεται σε πρόσκαιρη υπέρβαση ορίου ενός από τους δείκτες που περιλαμβάνονται στους όρους του ομολογιακού δανείου. Η τιμή του δείκτη αποκαταστάθηκε το 2013 , με αποτέλεσμα το υπόλοιπο του ομολογιακού δανείου να επανέλθει ως μακροπρόθεσμη υποχρέωση.

με το 2011, ενώ αντίστοιχα οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι κατά πολύ χαμηλότερες, τόσο σε σχέση με το 2011 όσο και σε σύγκριση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά το 2013.

Την χρονική περίοδο 2007 – 2013, επικρατεί επίσης μια κατάσταση που θέλει τις χρηματοδοτήσεις των υποχρεώσεων, να γίνονται μέσα από ξένα κεφάλαια, γεγονός το οποίο αντανάκλαται στην ταχύτερη μείωση των ιδίων των κεφαλαίων, με ετήσιο ρυθμό -10,3% σε σχέση με την αντίστοιχη μείωση που συντελέστηκε για το σύνολο του ενεργητικού ρόλου και χρήσεις των επιχειρήσεων. Η δανειακή εξάρτηση των εταιριών του κλάδου επιβεβαιώνεται από την ανοδική πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων προς το σύνολο του παθητικού παράγοντα, το οποίο και ξεπερνά το 70% για το 2012, ενώ άγγιξε το ποσοστό της τάξεως του 53% κατά το 2007⁶⁵. Η αναλογία κεφαλαίων που έχουν διατεθεί σε κυκλοφορούν ενεργητικό άρχισε να μειώνεται διαχρονικά από 20% για τον ενεργητικό παράγοντα το έτος 2007, το 2012 σε ποσοστό 12%, αντανάκλωντας με αυτόν τον τρόπο τη μειωμένη ρευστότητα στην αγορά.

Πίνακας 5.1.2 : Βασικοί αριθμοδείκτες της Ακτοπλοΐας (2007- 2013)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Αποδοτικότητα							
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	12,9%	0,1%	-0,4%	-26,7%	-26,3%	-35,1%	-22,9%
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	27,7%	19,9%	17,0%	3,9%	1,7%	2,7%	9,5%
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	10,1%	0,1%	-0,3%	-21,7%	-25,9%	-42,6%	-26,0%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	4,7%	0,0%	-0,1%	-9,5%	-10,1%	-12,6%	-8,7%
Κεφαλαιακή Διάρθρωση							
Κυκλοφορούν ενεργητικό / Σύνολο ενεργητικού	19,8%	16,5%	14,9%	15,5%	12,9%	11,9%	12,3%
Δανειακή Πίεση (Υποχρεώσεις/Παθητικό)	53,5%	54,8%	54,7%	56,3%	61,2%	70,5%	66,6%
Ρευστότητα							
Γενική Ρευστότητα	1,91	1,37	0,62	0,94	0,41	0,19	0,26
Άμεση Ρευστότητα	1,83	1,31	0,59	0,86	0,37	0,17	0,24
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις προς πωλήσεις	0,29	0,31	0,68	0,47	0,82	1,74	1,27
Βραχυπρ. τραπεζικές υποχρεώσεις προς πωλήσεις	0,27	0,13	0,19	0,20	0,51	1,05	0,90
Φερεγγυότητα							
Τόκοι προς πωλήσεις	0,07	0,07	0,05	0,05	0,06	0,07	0,07
Κάλυψη χρηματοοικονομικών εξόδων	2,18	1,17	0,83	-2,15	-1,18	-1,23	-0,05
Z-score	1,88	1,37	0,38	0,74	-0,30	-2,79	-1,49

Πηγή : « Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις των εταιριών», (2014), Hellastat

Όπως και στην περίπτωση της διάρθρωσης των υποχρεώσεων, το 2013 η τάση αλλάζει πρόσημο, με τα ίδια κεφάλαια να σημειώνουν μικρή αύξηση κατά 2,3%.

⁶⁵ Κόκκα. Κ & Ζώταλη Π., (2016).« Η ελληνική ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης 2010 – 2013» (Διδακτορική διατριβή ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας)

Αντιθέτως, η υφιστάμενη μέχρι και τότε δανειακή πίεση, άρχισε να μειώνεται, υποχωρώντας στο 67%. Η εν λόγω θετική, αυτή, εξέλιξη οφείλεται τόσο στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Minoan Lines κατά 51 εκατ. ευρώ το έτος 2013 όσο και στην αύξηση των αποθεματικών κεφαλαίων της εταιρίας του ομίλου της NEL κατά 129 εκατ. ευρώ, ως αποτέλεσμα της ρύθμισης των οφειλών των οφειλών της εταιρίας προς τους πιστωτές της.

Εκείνο που ήταν ιδιαίτερος εμφανές την πολύ σημαντική περίοδο 2007 – 2008, ήταν τα υπερβολικά αυξημένα επίπεδα, στα οποία κυμαινόταν η γενική ρευστότητα, γεγονός το οποίο αποδείκνυε ότι, τα κυκλοφοριακά στοιχεία των επιχειρήσεων κάλυπταν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Παρ' όλα αυτά, το 2009, καταγράφεται σημαντική πτώση, ενώ το 2012 η τιμή του δείκτη διαμορφώθηκε σε ακόμα χαμηλότερο επίπεδο. Ωστόσο, κατά το έτος 2013, η γενική ρευστότητα βελτιώνεται μερικώς, χωρίς να επιστρέφει στο επίπεδο που σημειώθηκε το 2011.

Αναλύοντας, μετέπειτα, τα αποτελέσματα χρήσης, ο κύκλος εργασιών των εταιριών του κλάδου, παρουσίασε σημαντική μείωση κατά το 2013 για πέμπτο συνεχόμενο έτος, με μέσο ετήσιο ρυθμό 4,5%, στο οποίο συνέβαλε σημαντικά η υποχώρηση κατά 14%, η οποία και σημειώθηκε το 2012. Ταυτόχρονα, το κόστος των πωλήσεων μετά από τις σημαντικές αυξήσεις του 2008 – 2010, λόγω της πτώσης των διεθνών τιμών πετρελαίου, άρχισε διαχρονικά να υποχωρεί, σημειώνοντας πτώση κατά 10,9% το 2013. Η πτώση αυτή, είναι άμεση συνέπεια των μέτρων περί περιορισμού του κόστους καυσίμου (slow steaming, βελτιστοποίηση δρομολογίων, αναβάθμιση προπελών, κ.ά.), αλλά οφείλεται επίσης και στη μικρή πτώση των τιμών στις διεθνείς αγορές.

Βάσει της παρούσας μελέτης, λοιπόν, εύλογα αντιλαμβανόμαστε πως τη χρονική περίοδο 2007 – 2012, η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων είχε καθοδική πορεία, επηρεάζοντας με αυτό τον τρόπο συνολικά της εξέλιξη του κλάδου. Ωστόσο, όμως, φαίνεται πως το 2013 ήταν σημείο τομής για την ελληνική οικονομία, γεγονός που οδήγησε τις επιχειρήσεις σε καλύτερο επίπεδο, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί μια μικρή ανάκαμψη. Το μικτό περιθώριο κέρδους εμφανίζεται σε σχετικά υψηλά επίπεδα κατά το 2007 (27,7%), όμως τα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν, παρατηρήθηκε σημαντική κάμψη υποχωρώντας στο 1,7% το 2011. Ως αποτέλεσμα, του περιορισμού του κόστους των πωλήσεων, το μικτό περιθώριο φαίνεται να

παρουσιάζει αισθητή βελτίωση , με άμεση συνέπεια να ανέλθει το 2013 στο 9,5 % , το υψηλότερο επίπεδο που άγγιξε ο συγκεκριμένος δείκτης μετά από το 2009. Το καθαρό περιθώριο κέρδους βελτιώθηκε σημαντικά το 2013, ωστόσο για κάποια χρόνια μετέπειτα συνέχισε να βρίσκεται στην αρνητική περιοχή του (-23%).

Στο σημείο αυτό , αξίζει να σημειωθεί , πως τα έτη από το 2010 έως και το 2012 , η αποδοτικότητα των κεφαλαίων ήταν η χειρότερη συγκριτικά με κάθε άλλη φορά. Το δεδομένο αυτό, ήταν αποτέλεσμα τόσο των ζημιών όσο και της πτώσης των ίδιων των κεφαλαίων, τα οποία είχαν πληγεί από τη διαχρονική συσσώρευση ζημιών όλα αυτά τα χρόνια. Με τον περιορισμό των ζημιών από 276 εκατ. ευρώ το 2012 σε 173 εκατ. ευρώ για το 2013, αλλά και την σταθεροποίηση των ίδιων κεφαλαίων, ο δείκτης έδειχνε σταδιακή βελτίωση της τάξεως 17 ποσοστιαίων μονάδων το 2013, συνεχίζοντας όμως να παραμένει αρνητικός.

Συμπερασματικά , για τα έτη 2007 – 2013 , παρατηρείται ότι η αποδοτικότητα των εταιρειών , αν και παρουσίασε κάποια скаμπανεβάσματα, συνέχισε εν τέλει να κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα εξέλιξης, αλλά με μικρότερες διακυμάνσεις. Όσον αφορά τη φερεγγυότητα, η δυνατότητα κάλυψης των χρηματοοικονομικών εξόδων συνέχισε να παραμένει περιορισμένη , κυρίως για την περίοδο 2010- 2012. Τέλος , είναι σημαντικό, επίσης , να αναφέρουμε πως ο δείκτης που αναγνωρίζει την οικονομική θέση και κατάσταση του κάθε κλάδου, όσον αφορά τις επιχειρήσεις στον ακτοπλοϊκό κλάδο, μέχρι και το 2013 τα στατιστικά δείχνουν ότι ο κλάδος παραμένει στη ζώνη της οικονομικής δυσχέρειας από το 2009 και έπειτα, παρά τη μικρή βελτίωση που παρουσίασε το 2013.

5.2 Η χρηματοοικονομική εξέλιξη του κλάδου (2013 – 2017)

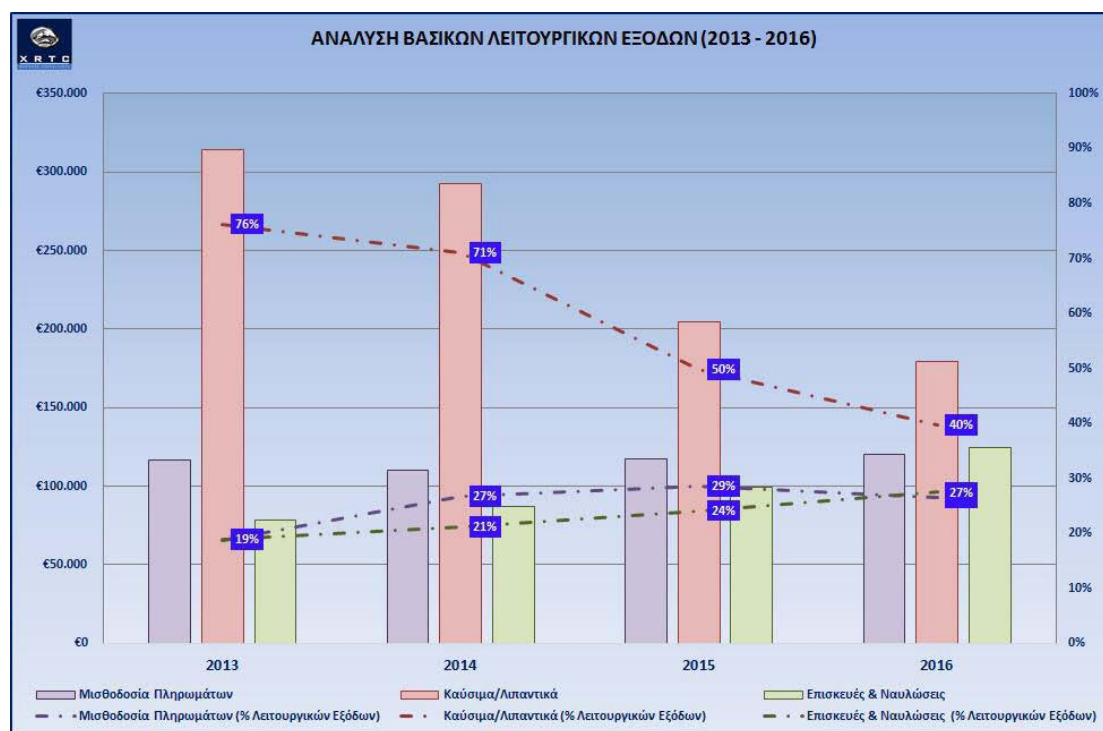
Η παρούσα ανάλυση που θα παρουσιαστεί σε εκτεταμένο βαθμό στην εν λόγω διπλωματική εργασία, όπως και στην προηγούμενη υποενότητα, έτσι και σε αυτήν , στηρίζεται σε στατιστικά στοιχεία των επιμέρους μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιριών για το χρονικό διάστημα από το 2013 – 2017⁶⁶ , οι οποίες κατά βάση αποτελούν το κεντρικό άξονα του κλάδου της ακτοπλοΐας. Οι εταιρίες που περιλαμβάνονται στην παρακάτω ανάλυση είναι οι (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES και την HELLENIC SEAWAYS).

⁶⁶ «Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017), 16^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017., XRTC Business Consultants

Πιο συγκεκριμένα , η χρηματοοικονομική μας ανάλυση διακρίνεται στις εξής κατηγορίες: α) ανάλυση λειτουργικού κόστους β) ανάλυση του κόστους καυσίμων γ) ανάλυση κύκλου εργασιών δ) ανάλυση τραπεζικού δανεισμού.

Βασιζόμενοι στην παραπάνω διάκριση , η έναρξη της μελέτης μας γίνεται από την ανάλυση του λειτουργικού κόστους. Πιο συγκεκριμένα, την τελευταία τετραετία (2013 – 2016) παρατηρείται σημαντική μείωση του κόστους των καυσίμων, γεγονός που οφείλεται στην υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου. Επιπλέον, όμως , παρατηρείται και μια αξιοσημείωτη αύξηση του κόστους συντήρησης , η οποία σχετίζεται άμεσα από την ηλικιακή σύνθεση του στόλου. Πράγματι, οι απαιτήσεις συντήρησης σε συνδυασμό με το νέο θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τα καύσιμα , προβλέπεται ότι θα αυξήσει κι άλλο το κόστος της συντήρησης. Όσον αφορά , επίσης, το λειτουργικό κόστος των πληρωμάτων, φαίνεται μέσα σ’ αυτά τα έτη να παρουσίασε μια οριακή αύξηση , η πιθανόν να οφείλεται στο αναθεωρημένο θεσμικό πλαίσιο.

Διάγραμμα 5.2.1 : Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων (2013-2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

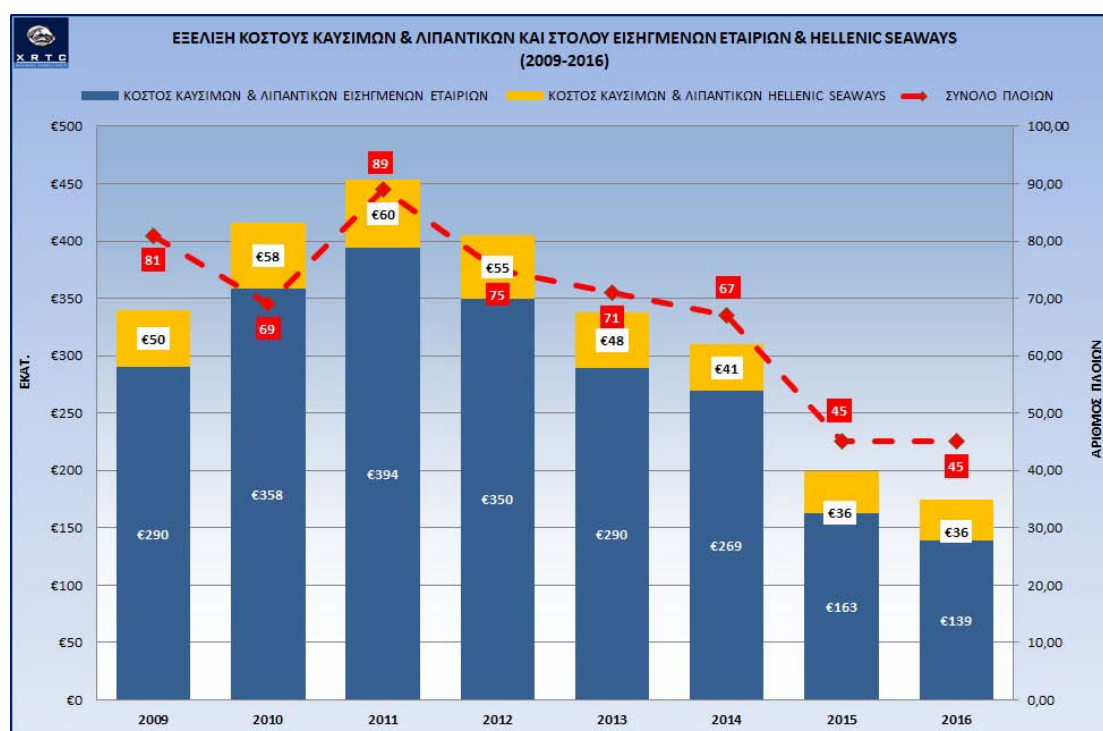
Συνεπώς, όπως αποτυπώνεται και στο παραπάνω διάγραμμα, παρά τις μεγαλεπήβολες στρατηγικές οικονομικού κόστους μέσω απολύσεων προσωπικού ή συρρικνώσεις

μισθών, τα λειτουργικά κόστη ,που αφορούν τόσο το πλήρωμα όσο και το διοικητικό προσωπικό των εισηγμένων ή μη εταιριών, συνεχίζουν να βρίσκονται σε σταθερά υψηλά επίπεδα τόσο για την εποχή όσο και για την ίδια την πορεία της Ελληνικής οικονομίας.

Συνεχίζοντας την χρηματοοικονομική ανάλυση σειρά έχει η παρουσίαση που αφορά τα κόστη καυσίμων και ποιος είναι ο ρόλος τους στην εξέλιξη της ελληνικής ακτοπλοΐας και της οικονομίας γενικότερα.

Το κόστος καυσίμων αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Η δυσκολία διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους , οφείλεται στο γεγονός ότι είναι αρκετά εκτεθειμένο σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent⁶⁷ , αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων.

Διάγραμμα 5.2.2: Καταγραφή κόστους καυσίμων (2009 – 2016)



⁶⁷ Υπολογίζεται ότι σε όλο τον κόσμο διαπραγματεύονται πάνω από 160 διαφορετικοί τύποι πετρελαίου οι οποίοι διαφέρουν μεταξύ τους ποιοτικά και κατ' επέκταση και σε επίπεδο τιμολόγησης. Οι δύο σημαντικότεροι τύποι πετρελαίου που διαπραγματεύονται διεθνώς είναι το West Texas Intermediate και το Brent. Το πετρέλαιο BRENT είναι ένας συνδυασμός από 15 διαφορετικής προέλευσης τύπων πετρελαίου και χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή βενζίνης. Η τιμή του ιστορικά διαπραγματεύεται με ένα premium της τάξης των \$4 με \$5 ανά βαρέλι σε σχέση με το πετρέλαιο τύπου OPEC BASKET. Το WTI είναι πετρέλαιο πολύ υψηλής ποιότητας που χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή βενζίνης. Η τιμή του ιστορικά διαπραγματεύεται με ένα premium της τάξης των \$1 με \$2 ανά βαρέλι σε σχέση με το πετρέλαιο τύπου BRENT και \$5 με \$7 ανά βαρέλι σε σχέση με το πετρέλαιο τύπου OPEC BASKET. <http://www.capitalinvest.gr>

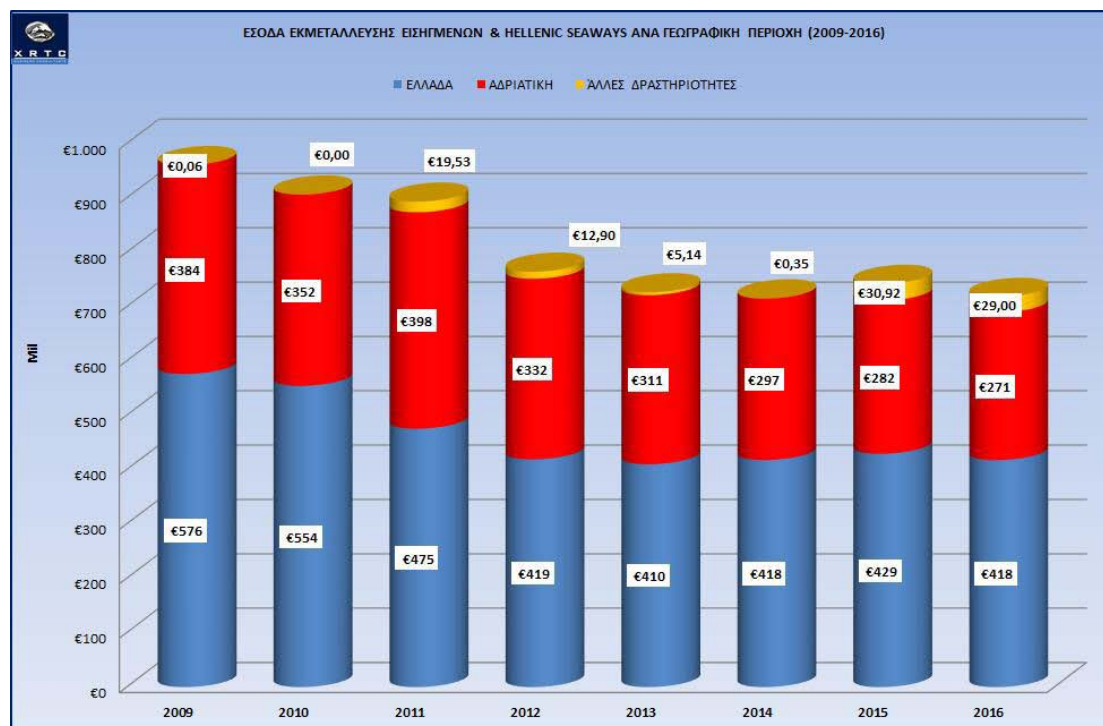
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο παραπάνω διάγραμμα αποτυπώνεται η εξέλιξη και η ροπή του κόστους καυσίμων σε μια χρονολογική απόσταση επτά ετών. Η μείωση που παρατηρείται το 2016 συγκριτικά με το 2015, οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην υποχώρηση των τιμών καυσίμων. Αυτό το γεγονός κατάφερε και έδωσε ώθηση στον κλάδο, ο οποίος φαινόταν να πλήγεται από τη σχετική ανισορροπία.

Γίνεται, λοιπόν, φανερό πως η πτώση της τιμής του πετρελαίου από τα μέσα περίπου του 2014, αλλά και μετέπειτα, είναι και ο κύριος λόγος των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν τα τελευταία έτη οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες. Έτσι, η επιβάρυνση του κόστους καυσίμων και λιπαντικών στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης έχει αποκλιμακωθεί από τη μέγιστη τιμή της τελευταίας οκταετίας της τάξεως του 53%, το οποίο καταγράφηκε το 2012, αλλά στο 33% περίπου κατά το έτος 2016.

Εν συνεχεία, θα αναφερθούμε στον κύκλο εργασιών και πως αυτός εξελίσσεται υπό το πρίσμα χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Δυστυχώς, το σύνολο του κύκλου εργασιών συνεχίζει την πτωτική του πορεία με σταθερή κύμανση πάνω από τα 700 εκατ. ευρώ. Η τάση αυτή οφείλεται κατ' αποκλειστικότητα στη συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης, η οποία με τη σειρά της έχει οδηγήσει σε μείωση του στόλου κατά -42% σε σχέση με το 2009.

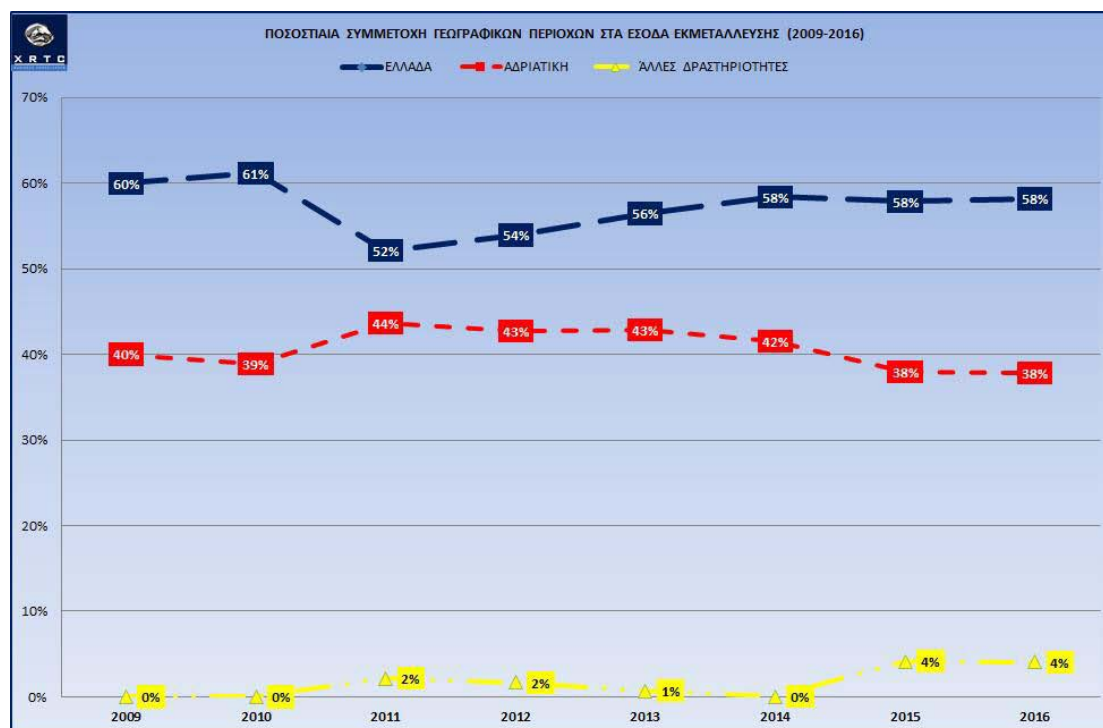
Διάγραμμα 5.2.3: Εξέλιξη κύκλου εργασιών (2009 – 2016)



Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Είναι φανερό , πως η απώλεια που συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια, συνεχίζει να υφίσταται σε επίπεδο επιβατών τόσο στο θαλάσσιο δρόμο της Αδριατικής όσο και στην εσωτερική αγορά. Αντίθετα, όσον αφορά τις κατηγορίες των αυτοκινήτων και των φορτηγών, η εικόνα είναι μεικτή παρουσιάζοντας κατά καιρούς αυξομειώσεις. Στις στρατηγικές επιλογές που ακολουθούν οι εταιρίες δεν παρατηρούνται διαφοροποιήσεις κατά τα τελευταία χρόνια. Παραμένουν σταθερές σε ότι αφορά τη δραστηριοποίηση τους στις εκτός Ελλάδος περιοχές , λαμβάνοντας , βέβαια , πάντα υπόψη τους γεωπολιτικούς κινδύνους, αλλά και τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας που σχετίζονται με κινδύνους αθέτησης και αδυναμίας πληρωμών πολλών ναυλωτών.

Διάγραμμα 5.2.4 : Καταγραφή συμμετοχής περιοχών στον κύκλο εργασιών (2009 – 2016)

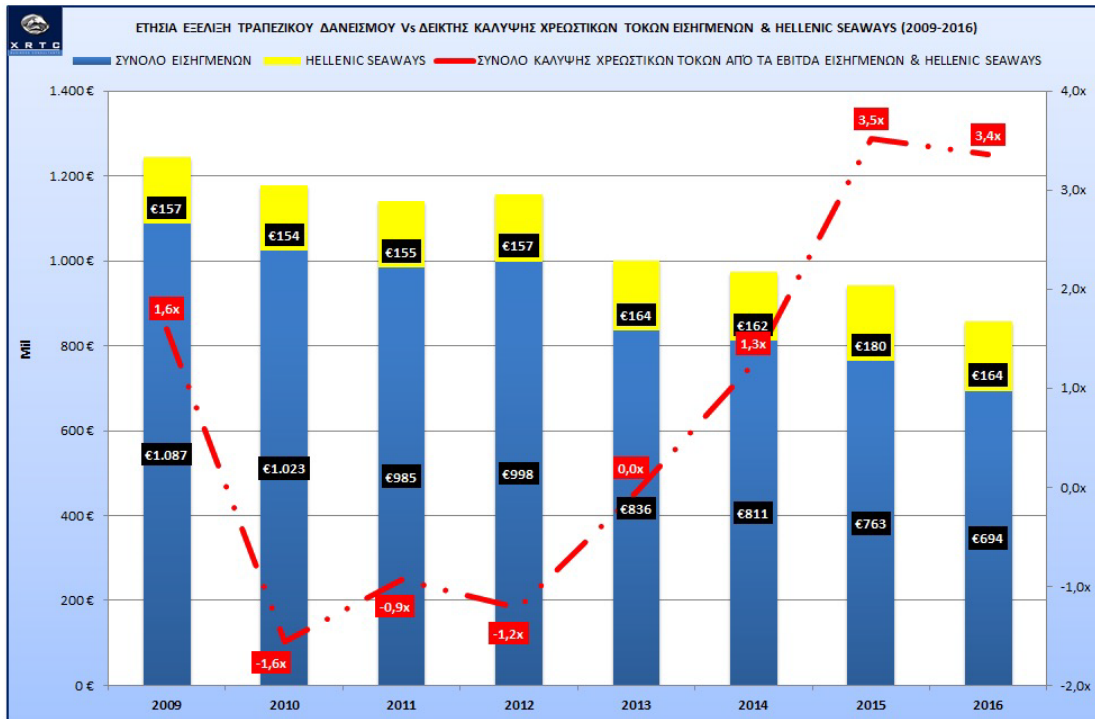


Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Μελετώντας το παραπάνω διάγραμμα , παρατηρούμε πως τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τους κύκλους εργασιών επικεντρώνονται σε δυο αγορές. Πιο συγκεκριμένα η Ελληνική αγορά συνεισφέρει με τον κύκλο εργασιών της σε ένα ποσοστό της τάξεως του 60% στη συνολική καταγραφή των εσόδων , ενώ η αγορά της Αδριατικής καλύπτει όλο το υπολειπόμενο ποσοστό.

Τέλος , ένας από τους σημαντικότερους τομείς της παρούσας ανάλυσης είναι ο τραπεζικός δανεισμός και σε τι ποσοστό έχει συμβάλει οικονομικά και στρατηγικά στις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Διάγραμμα 5.2.5 : Καταγραφή τραπεζικού δανεισμού (2009 – 2016)



Πηγή : XRTC ΕΠΕ

Οι δανειακές υποχρεώσεις, καθ' όπως φαίνονται στο παραπάνω διάγραμμα σημείωσαν μείωση κατά -9% συγκριτικά με έτος του 2015. Εξετάζοντας τις ακτοπλοϊκές εταιρίες ξεχωριστά, θα παρατηρήσουμε ότι η Minoan Lines και η ATTICA GROUP, σημείωσαν τις μεγαλύτερες μειώσεις των συνολικών δανειακών τους υποχρεώσεων σε ποσοστό της τάξεως -21,4% και -10,5% αντίστοιχα. Σειρά έχει η HELLENIC SEAWAYS, η οποία σημείωσε ποσοστιαία μείωση της τάξεως του -8,5% και η ANEK LINES, η οποία παρουσίασε οριακή αύξηση +0,7%.

Έτσι για το 2016, το σύνολο των δανείων των εταιριών μειώθηκε αισθητά συγκριτικά με το έτος του 2015, τόσο εξαιτίας της αναδιάρθρωσης των δανείων όσο και της πώλησης των πλοίων που ουσιαστικά βοήθησαν κατά πολύ στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών.

Εν συνεχεία, όσον αφορά, τα μερίδια αγοράς του τραπεζικού δανεισμού των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς, φαίνεται να παραμένουν σε σταθερά αμετάβλητα επίπεδα τα τελευταία πέντε χρόνια (2011 – 2016). Στο σημείο αυτό, πρέπει να γνωστοποιήσουμε ότι οι εταιρίες ATTICA GROUP και ANEK LINES, συνεχίζουν να διατηρούν το μεγαλύτερο ποσοστό δανεισμού.

Παρ' όλα αυτά , είναι γεγονός ότι, τόσο λόγω της έκρυθμης πολιτικής αποσταθεροποίησης που υφίσταται η Ελλάδα σε ευρύτερο πλαίσιο , αλλά και ο κλάδος της ακτοπλοΐας σε ειδικότερο, όσο και επικρατούσα οικονομική κρίση, δημιουργείται από τις τράπεζες ένα αίσθημα ανασφάλειας, το οποίο αφορά σε σημαντικό βαθμό την ικανότητα αποπληρωμής των χρεών τους οι διάφορες ακτοπλοϊκές εταιρίες. Πράγματι, η προσπάθεια που γίνεται από την πλευρά των εταιριών, για να κρατήσουν τις σχέσεις τους με τους τραπεζικούς οργανισμούς που τις εμπιστεύτηκαν, είναι πολλή έντονη και συνεχίζει μέχρι και σήμερα να γίνεται αισθητή. Η προσπάθεια αυτή από μόνη της, δεν είναι όμως αρκετή, για να στηρίζει την ακτοπλοϊκή αγορά, η οποία αντιμετωπίζει δυστυχώς τη σοβαρότατη έλλειψη τραπεζικών οργανισμών , οι οποίοι θα μπορούσαν να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση της ελληνικής ακτοπλοΐας. Είναι φανερό πλέον, πως η ολοένα μεγαλύτερη απομάκρυνση των τραπεζών από τον κλάδο της ακτοπλοΐας , οφείλεται τόσο σε ενδογενείς όσο και σε εξωγενείς παράγοντες. Τέτοιοι λόγοι αφορούν κυρίως τη σύνδεση της ελληνικής ακτοπλοΐας με τους κινδύνους , οι οποίοι απορρέουν από την υφιστάμενη οικονομική κρίση. Επιπλέον , αρνητικά σε αυτό συμβάλλει και η μειωμένη ζήτηση που παρατηρείται στο εσωτερικό της χώρας, γεγονός που έχει άμεση συνέπεια τη μείωση του ΑΕΠ.

Ωστόσο , υπάρχει και ένας ακόμη λόγος, ο οποίος αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην τραπεζική δανειακή ενίσχυση της ακτοπλοΐας και αυτός είναι , ότι οι ξένοι τραπεζικοί υποστηρικτές του κλάδου , έχουν διακόψει κάθε είδους δανεισμό που σχετίζεται με την Ελληνική οικονομία. Στο σημείο αυτό , επισημαίνουμε και το ενδιαφέρον των ξένων επενδυτικών κεφαλαίων (Funds) , τα οποία εξετάζοντας τις δυνατότητες να τοποθετηθούν στην Ελλάδα, ψάχνουν επενδυτικές ευκαιρίες και στον τομέα της ακτοπλοΐας, αναζητώντας ευκαιρίες , ώστε να αγοράσουν με έκπτωση τα δάνεια τους από τις τράπεζες που τα έχουν χορηγήσει. Η αρχή αυτής της δράσης έγινε το 2014 με τον όμιλο ATTICA GROUP, ο οποίος είχε έρθει σε συμφωνία με το Fortress Investment Group, το οποίο έκτοτε κατέχει ένα ομολογιακό δάνειο ύψους 70 εκατ. ευρώ, το οποίο και αφορά μάλιστα τη BLUE STAR FERRIES.

Αδιαμφισβήτητα, ακόμα και στην περίοδο που διανύουμε η προσέλκυση ξένων επενδυτών στην ακτοπλοΐα ανήκει στα υψηλά ρίσκα δεδομένης της δυσχερούς οικονομικής κρίσης. Έτσι, ενώ η ίδια η αγορά φαίνεται να δημιουργεί νέες ευκαιρίες

για επένδυση, δεν υπάρχουν πολλοί τραπεζικοί οίκοι , οι οποίοι να θέλουν να επενδύσουν στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας.

5.2.1 Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Οι μετοχικές συνθέσεις των εταιρειών ANEK, ATTICA και MINOAN, δεν έχουν μεταβολές άνω του 1%, ενώ συνεχίζεται η μάχη για τον έλεγχο της Hellenic Seaways. Το Φεβρουάριο του 2016 , οι Μινωικές Γραμμές που επί πολλά χρόνια συμμετείχαν με 33% περίπου στη Hellenic Seaways, αλλά χωρίς να κατέχουν καταλυτικό ρόλο στη διοίκησή της , ξεκίνησαν την προσπάθεια να αποκτήσουν τον έλεγχο της πλειοψηφίας του μετοχικού της κεφαλαίου , με την υποβολή ανοιχτής δημόσιας προσφοράς. Με αυτήν την τακτική , πέτυχαν να συγκεντρώσουν σταδιακά από μικρομετόχους ένα πρόσθετο ποσοστό ύψους 14% των μετοχών. Αυτή η στρατηγική πορεία , έδωσε στις Μινωικές Γραμμές σήμερα τη δυνατότητα να ελέγχουν το 47% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways. Το τίμημα που καταβλήθηκε ήταν ύψους 30 εκατ.ευρώ , εξαντλώντας τους διαθέσιμους πρόθυμους πωλητές και απέχοντας από το να εξασφαλίσουν την πλειοψηφία.

Πίνακας 5.2.1.1: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2016



Πηγή: «Ο όμιλος Grimaldi ευελπιστεί σε πώληση μετοχών της Πειραιώς στη HSW. Το μετοχολόγιο του κλάδου» “Metaforespres.gr”,

Η τράπεζα Πειραιώς , με τη σειρά της , το Μάρτιο του 2017 κήρυξε διαγωνισμό για την πώληση του 40,5% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways , το οποίο και ελέγχει. Οι δεσμευτικές προσφορές που κατατέθηκαν για την απόκτηση του πακέτου

των μετοχών της εν λόγω ακτοπλοϊκής εταιρείας , ήταν από τις Μινωικές Γραμμές και το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping, επικεφαλής του οποίου είναι ο κ. Μάριος Ηλιόπουλος της Seajets. Η διαδικασία της αξιολόγησης των προσφορών δεν έχει ακόμα, βέβαια, ολοκληρωθεί από την Τράπεζα της Πειραιώς. Αυτό που πρέπει , όμως , να σημειωθεί , είναι ότι η θέση της Τράπεζας Πειραιώς είναι σε αρκετά ευαίσθητη θέση, καθώς είναι και μέτοχος και δανειστής 3 εκ των 4 κύριων ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Συνεπώς, γίνεται κατανοητό πως , η ομαλή λειτουργία του κλάδου απαιτεί την υποστήριξη των τραπεζών προς αυτόν. Οι ελληνικές τράπεζες, δηλαδή, παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν από το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον , χρρίζουν να συνεχίσουν τη στήριξή τους, με σκοπό η ελληνική ακτοπλοΐα να συνεχίσει και εκείνη με τη σειρά της να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

« Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ»

6.1 Θαλάσσιες Μεταφορές: Μια γενική προσέγγιση

Οι θαλάσσιες μεταφορές, αποτελούν έναν πολύ σημαντικό πυλώνα για την Ενωμένη Ευρώπη, η οποία σηματοδοτεί έναν αρκετά δυνατό παγκόσμιο παίκτη, δεδομένης τόσο της γεωγραφικής της θέσης όσο και της ιστορίας της⁶⁸. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού εμπορίου και του 43% του εσωτερικού, μεταφέρονται δια θαλάσσης. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δις. τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, τα οποία είναι προϊόντα απαραίτητα για την ευρωπαϊκή οικονομία όσο και για το εμπόριο με τις άλλες περιοχές του κόσμου.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση , ελέγχουν το 1/2 του παγκόσμιου στόλου και περίπου το 40% του εμπορίου της, μεταφέρεται με πλοία , τα οποία υπάγονται σε έλεγχο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Επίσης , ο τομέας των

⁶⁸ Παναγιωτίδου Π., (2004)., « Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων & τις θαλάσσιες αρτηρίες». (Διδακτορική διατριβή από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών)

θαλάσσιων μεταφορών , συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγικής, της αλιείας, των λιμένων , αλλά και των σχετικών βιομηχανιών και υπηρεσιών , απασχολεί περίπου 2,5 εκατ. άτομα στην Ε.Ε. Καθίσταται , λοιπόν , αδιαμφισβήτητο, ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών και ενισχύοντας σε σημαντικό βαθμό τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους διεθνείς οργανισμούς. Όπως στις αεροπορικές , στις οδικές και στις ποτάμιες μεταφορές, έτσι και στις θαλάσσιες, η διαδικασία της φιλελευθεροποίησης και του ανοίγματος των διεθνών αγορών στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό , είναι πλήρης.

Επιπλέον, η Ευρώπη, όπου οι μεγαλύτερες πόλεις βρίσκονται στις ακτές ή στις όχθες των ποταμών και οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν με ποσοστό ανώτερο του 70% επί του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της κοινότητας, αλλά και του υπόλοιπου κόσμου, άμεση προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να αποτελέσει η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα, καθώς και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών.

Οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο, το οποίο χάριν στη διατροφικότητά τους, επιτρέπουν την αποφυγή των σημείων συμφόρησης, κυρίως μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας στα Πυρηναία, ή ακόμα και μεταξύ Ιταλίας και του υπολοίπου της Ευρώπης στις Άλπεις κ.ά. Η στροφή που συντελέστηκε από τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της διασύνδεσης του πλοίου, ισχυροποίησε ακόμη περισσότερο την ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Σε μια Ευρώπη με έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων υπερτερεί , όσον αφορά την αξία και την ποιότητά της. Πιο χαρακτηριστικά , αξίζει να σημειωθεί, ότι ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μήκους 135μ. και πλάτους 17μ. ισοδυναμεί με μεταφορικό φορτίο 470 φορτηγών⁶⁹. Για τους παραπάνω , λοιπόν λόγους η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει:

- Την ενσωμάτωση στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων, της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων.
- Τη δημιουργία ενός προγράμματος (Marc Polo) , αποσκοπώντας στην πλήρη ενίσχυση της διατροφικότητας των μεταφορών.
- Την ενθάρρυνση της τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης.

⁶⁹ <http://egov.yen.gr/shipping/02-ipol/>

- Τη βελτίωση των ποτάμιων μεταφορών.
- Την επιστροφή των πλοίων σε κοινοτικές σημαίες.
- Την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για τη δημιουργία θαλάσσιων μεταφορών ταχείας κυκλοφορίας.
- Τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της ασφάλειας των επιβατών.
- Την εξάλειψη κινδύνων τρομοκρατικών επιθέσεων.
- Τέλος, την ενίσχυση των ελέγχων της ασφάλειας στη θάλασσα.

Συνεπώς , εύλογα διαπιστώνουμε πόσο σημαντική και πολυτροπική είναι η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο εξίσου πολυμορφικό σύστημα των μεταφορών. Στις παρακάτω υποενότητες , θα αναλυθεί εκτενέστερα , το κρίσιμο αυτό σύμβολο της ΕΕ, τόσο για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA) όσο , βέβαια, και για την ίδια την εγχώρια και μη ακτοπλοΐα.

6.2 Η κοινή πολιτική της Ε.Ε για τη NMA

6.2.1 Ορισμός της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

Σύμφωνα με τη σημερινή επικρατούσα άποψη και όπως , άλλωστε , ορίζεται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση , η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να ορισθεί ως ακολούθως :

« Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων, που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα, που συνορεύει με την Ευρώπη.⁷⁰»

Σύμφωνα , λοιπόν , με τον παραπάνω ορισμό, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει την εγχώρια και διεθνή θαλάσσια μεταφορά , με εξαίρεση το διάπλου ωκεανού, μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής (feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά , τα ποτάμια και τις λίμνες. Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, εκτείνεται στη θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των

⁷⁰ Γουλιέλμος Α. & Σαμπράκος Ε., (2002) . « Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων». Εκδόσεις Σταμούλης

κρατών της Ε.Ε , της Νορβηγίας , της Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής , της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων παίρνει το όνομά της από την ελληνική μετάφραση του αγγλικού λόγου « Short Sea Shipping». Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταφράζουν αυτόν τον τίτλο και ως Ναυτιλία Μικρής Ναυσιπλοΐας. Η ονομασία αυτή , προφανώς και έχει τις ρίζες της στη Ναυτιλία της Βαθείας Θάλασσας « Deep Sea Shipping». Βάσει του τίτλου , του εν λόγω όρου, καταλαβαίνουμε πως γίνεται αναφορά σε πλοία, τα οποία έχουν να διανύσουν μικρές αποστάσεις και πιθανόν τα βάθη των θαλασσών να είναι αναλογικά μικρότερα του πόντου / ωκεανού. Ως επικρατέστερο κριτήριο θεωρούμε , όμως , την απόσταση αντί του βάθους της θαλάσσης. Επιπροσθέτως, μπορεί να υπάρχουν μεγάλα βάθη ακόμα και σε μικρές αποστάσεις ενός θαλάσσιου ταξιδιού.

6.2.2 Η ΝΜΑ και η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση⁷¹

Έχουν αναπτυχθεί διάφορα σενάρια , όσον αφορά την εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Η βασική υπόθεση είναι , ότι η Κοινή Ευρωπαϊκή Αγορά θα ενισχύσει την ανάπτυξη μεγάλων μεταφορικών ροών μεταξύ των Ευρωπαϊκών Χωρών. Οι προβλέψεις, οι οποίες είχαν γίνει κάποτε από διάφορους μελετητές, προέβλεπαν σημαντικές αυξήσεις της τάξεως του 50% αναφορικά με το θαλάσσιο εμπόριο. Τα αισιόδοξα αυτά σενάρια , πράγματι έχουν αρχίσει την τελευταία δεκαετία να ανταποκρίνονται στη σημερινή πραγματικότητα, προσπαθώντας να αντιπαλέψουν τη δυσχερή επικρατούσα οικονομική κρίση.

Είναι δεδομένο, πως η υφιστάμενη ενοποιημένη αγορά⁷² και η απομάκρυνση ορισμένων εμποδίων από το εμπόριο , δίνουν ώθηση στο διακοινοτικό εμπόριο , όπου και οι αποδοτικές συνδέσεις διαδραματίζουν ήδη πολύ σημαντικό ρόλο. Οι αλλαγές που συντελέστηκαν στη ζήτηση, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί το just in time service, τονίζει τη μέγιστη σημασία του χρόνου, αλλά και πόσο σημαντική είναι η επιλογή του μεταφορέα.

⁷¹ Ροζάκης Χ., (2012). « Η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση ως απάντηση στην κρίση». Εφημερίδα «Καθημερινή», www.kathimerini.gr

⁷² Ακριβοπούλου Χ., (2010). « Τι σημαίνει Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση». Ευρωπαϊκό Σύστημα Κεντρικών Τραπεζών. ΑkrivopoulouChristina's Blog., <https://akrivopoulouchristina.wordpress.com>

Στα πλαίσια της λογικής της ελευθέρως επιλογής μεταφορικών μέσων, η βασική έμφαση της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, στηρίζεται στη βιώσιμη και ασφαλή εναλλακτική λύση τόσο για τα προϊόντα όσο και τις μεταφορικές μονάδες που μπορούν να μεταφερθούν από πολλά μέσα μεταφοράς. Αυτό το γεγονός καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικό, διότι με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η συμφόρηση και ανακουφίζεται στο σύνολό του ολόκληρο το Ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο, κυρίως το οδικό.

Πράγματι, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μεταφορικό τομέα, ο οποίος μπορεί και συνδέει χώρες και περιοχές συμβάλλοντας και ενισχύοντας τη συνοχή. Επιπλέον, σηματοδοτεί τον πλέον ουσιαστικό αρωγό για την αναζωογόνηση των λιμανιών σε ολόκληρη την περιφέρεια. Επιπροσθέτως, οι υψηλού επιπέδου παρεχόμενες υπηρεσίες, η ταχύτητα και η αποδοτικότητα στη μεταφορά των αγαθών και των εμπορευμάτων, στοιχειοθετούν με μεγάλη αποτελεσματικότητα τον κλάδο, αποσκοπώντας στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στην Ε.Ε., αλλά ενισχύεται έτσι και ο μεταξύ τους ανταγωνισμός όχι μόνο σε Ευρωπαϊκό, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, στο σημείο αυτό είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί, η αναμενόμενη είσοδος των Ανατολικών Χωρών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Μια τέτοια επερχόμενη εξέλιξη, θα θέσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία νέων ευκαιριών, οι οποίες βέβαια θα εξαρτώνται από τις δραστηριότητες αναδιάρθρωσης και οικονομικής ανάπτυξης αυτών των χωρών.

6.2.2.1 Η προώθηση της ΝΜΑ από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η σημασία της ΝΜΑ για την Ευρωπαϊκή Ένωση, γίνεται εμφανής στο ψήφισμα του Συμβουλίου, το οποίο και εξεδόθη στις 14 Φεβρουαρίου του 2000⁷³. Ιδιαίτερη σημασία, δίδεται στην ολοκλήρωση της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών, μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Επίσης, χαρακτηριστικό είναι ότι η Ε.Ε. αναγνωρίζει τη συμβολή της ΝΜΑ στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος, όπως άλλωστε έχουμε ήδη προαναφέρει και σε

⁷³ Απόφαση αριθ.253/2003/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Τελωνεία 2007), ΕΕ 1, 36, 12.2.2003

προηγούμενη υποενοότητα. Για τους λόγους αυτούς, έχουν ληφθεί αρκετά μέτρα, τα οποία στοχεύουν στην προώθησή της.

Σύμφωνα με της Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, αποτελεί μέσο φιλικό για το περιβάλλον, το οποίο συμβάλλει στη βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την Κοινοτική συνοχή, καθώς επίσης συμβάλλει και στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ε.Ε. Βασική προτεραιότητα της ίδια της Ε.Ε., είναι η ολοένα και πιο εντεινόμενη ανάπτυξη της ΝΜΑ, σε ένα δυναμικό κομμάτι, αλλά και η έναρξη μιας βιώσιμης πρακτικής συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα σε όλες τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Δεδομένων των παραπάνω λόγων, κρίνεται πολύ σημαντική η λήψη και η εύρεση περεταίρω μέτρων και πρακτικών λύσεων, για την αντιμετώπιση των υπαρχόντων προβλημάτων που ενδεχομένως να παρακωλύουν τη ΝΜΑ, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε συγκεκριμένους τομείς ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, τα μέτρα αυτά, πρέπει να αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των σημείων φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων στην εφοδιαστική αλυσίδα, οργανώνοντας έτσι πιο αποδοτικά τις διοικητικές διαδικασίες, συμβάλλοντας στην καλύτερη ανάπτυξη των υπηρεσιών και των τεχνικών υποδομών.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να προωθηθούν μέτρα για τη δημιουργία και τον έλεγχο νέων ευκαιριών στην αγορά, αλλά και σε τεχνικά θέματα που αφορούν τη ΝΜΑ, ακόμα και για μικρότερες αποστάσεις σε σχέση με τη μέση απόσταση, μέσω της προώθησης της έρευνας και της τεχνολογίας, κυρίως όσον αφορά τις χερσαίες εγκαταστάσεις, τις τεχνολογίες πληροφοριών, αλλά και των πλοίων που χρησιμοποιούνται στη ΝΜΑ.

6.2.2.2 Τα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ

Σύμφωνα με την Οικονομική και Κοινοτική Επιτροπή, τα κύρια πλεονεκτήματα της ΝΜΑ⁷⁴ μπορούν να συνοψισθούν (πέρα από την αδιαμφισβήτητη συμβολή στη μείωση των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον) και στα παρακάτω σημεία:

- Συχνότητα υπηρεσιών στα λιμάνια
- Αξιοπιστία μεταφορών

⁷⁴ «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων». Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από το 1940 (ΕΕΝΜΑ)

- Ελκυστική τιμολόγηση
- Σύντομοι χρόνοι transit στις μεταφορές door to door
- Ένα μόνο συμβαλλόμενο μέρος

Η Ε.Ε με τη σειρά της, σε μια προσπάθεια διαφήμισης της ΝΜΑ μέσω του shortsea network, παραθέτει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Μέσω ενός εκτενούς λιμενικού δικτύου, τόσο σε Κοινοτικό επίπεδο όσο και συνολικά στην Ευρωπαϊκή ήπειρο και τη Μεσόγειο, η ΝΜΑ μπορεί να εγγυηθεί αποτελεσματική συμβολή σε μεταφορές τύπου door to door.
- Σχετικά μικρότερα μεταφορικά κόστη από τις οδικές μεταφορές.
- Αξιοπιστία
- Φιλικότητα προς το περιβάλλον
- Ελαχιστοποίηση των σημείων συναλλαγής μεταξύ διαφορετικών τρόπων σε μεταφορές door to door, με το λιμάνι να είναι το μοναδικό σημείο συναλλαγής.

Σύμφωνα , λοιπόν, με τη Λευκή Βίβλο , η οποία υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το Δεκέμβριο του 1992, οι μεταφορές στην Ε.Ε. , θα επιτύγχαναν την επιθυμητή αειφορία μέσω της παροχής αποτελεσματικών υπηρεσιών , εφ' όσον ταυτόχρονα θα αναλάμβαναν τα πλήρη εσωτερικά και εξωτερικά τους κόστη, θα ήταν ασφαλείς , φιλικές προς το περιβάλλον και κοινωνικά αποδεκτές. Είναι σαφές, ότι τόσο οι θαλάσσιες όσο και οι ποτάμιες μεταφορές , πληρούν τα παραπάνω κριτήρια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ήταν της γνώμης, ότι όλη η πολιτική σκηνή θα έπρεπε να επικεντρώσει την προσοχή της στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών.

Εν συνεχεία , στις 14 Φεβρουαρίου του 2002, από την Ευρωπαϊκή Ένωση συντάσσεται η οδηγία 2000/C 56/02 , στην οποία είναι έκδηλη πλέον η σημασία της ΝΜΑ για την Κοινότητα. Εκεί , τονίζεται ιδιαίτερος η μέγιστη ανάγκη ολοκλήρωσης του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών , βασικό συστατικό , των οποίων είναι η ΝΜΑ, της οποίας ο ρόλος τη δεδομένη στιγμή αφορά τόσο την προστασία του περιβάλλοντος όσο και την αειφόρο οικονομική ανάπτυξη.

Επίσης , σε έγγραφο της Επιτροπής το 2004 , επαναλαμβάνεται το γεγονός ότι , η ναυτιλία σε όλες της τις μορφές θεωρείται φιλική προς το περιβάλλον , ενώ

πρόσφατες μάλιστα έρευνες επιβεβαιώνουν τη μικρή ενεργειακή κατανάλωση , καθώς και τις χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Ένα ακόμα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα της ΝΜΑ είναι το γεγονός ότι , εάν ολοένα και περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για παροχή μεταφορικών υπηρεσιών , τότε το γεγονός αυτό με τη σειρά του θα οδηγήσει σε τόνωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ε.Ε, ενός κλάδου , ο οποίος τα τελευταία οκτώ χρόνια μαστίζεται από τον έντονο ανταγωνισμό , κυρίως των επιδοτούμενων χωρών της Νότιο – Ανατολικής Ασίας, αλλά και από την τεράστια και παγκόσμια οικονομική κρίση.

Συμπερασματικά , λοιπόν, αντιλαμβανόμαστε το βαρυσήμαντο ρόλο της ΝΜΑ στην παγκοσμιοποίηση των μεταφορών⁷⁵ , αλλά και την ποιοτική αλληλεπίδραση που αποκτά σε σχέση με το βιοτικό και κοινωνικό επίπεδο του κάθε τόπου. Επομένως , η εν λόγω στάση της Ε.Ε. καθίσταται απαραίτητη και προωθητική αναφορικά με την εξέλιξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Παρακάτω , θα γίνει εκτενής λόγος , τόσο για τη δράση της ίδιας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας όσο και για την συμβολή της ΝΜΑ στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και στην ακτοπολοία ειδικότερα.

6.3 Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ

Δεδομένου του γεγονότος ότι, στόχος της Ε.Ε. είναι η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, μέσω των πολιτικών της, αποσκοπεί στη σταδιακή επίτευξη του ανωτέρου στόχου τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό – πολιτικό επίπεδο. Η πολιτική προώθησης της ΝΜΑ από την Ε.Ε. , εντάσσεται στα πλαίσια της Κοινοτικής προσπάθειας για τη δημιουργία ενός ενιαίου Ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ένα τέτοιο σύστημα ενιαίων μεταφορών θα αξιοποιεί στο βέλτιστο βαθμό τις ήδη υπάρχουσες υποδομές και θα προωθεί την εισαγωγή θεσμικών και τεχνολογικών καινοτομιών, πάντοτε με γνώμονα την ελαχιστοποίηση του κόστους , καθώς επίσης και τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη δεδηλωμένη επιδίωξη της αειφορίας.

Η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών αποτελεί εγγύηση συνοχής του κάθε κρατικού ιστού. Η Κοινότητα στην προσπάθεια να αποκτήσει μια σαφέστερη κοινωνικό – οικονομική (αν και όχι κρατική) υπόσταση, παράγει μέτρα

⁷⁵ « Πολιτική μεταφορών της ΕΕ». Ευρωπαϊκή Ένωση. <https://Europa.eu>

και παίρνει πρωτοβουλίες που προωθούν τη διαμόρφωση ενός συστήματος μεταφορών που θα εγγυάται τόσο την εσωτερική οικονομική συνοχή όσο και την προώθηση του εξωτερικού και ενδο – Κοινοτικού εμπορίου.

Με βάση τον Κανονισμό 3577/92, στην Ε.Ε. απομακρύνονται όλοι εκείνοι οι περιορισμοί που οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Από την 1^η Ιανουαρίου 1993, έχει τεθεί σε εφαρμογή η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό κάθε κράτους – μέλους (cabotage) για όλους τους πλοιοκτήτες της Ε.Ε. , εφόσον βέβαια τα πλοία τους φέρουν σημαία κράτους – μέλους και υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία τους πληρούν όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές , που τα καθιστούν αξιόπλοα και ικανά να εκτελούν πλόες εσωτερικού σε κράτος – μέλος .

Η παράθεση των Κοινοτικών πολιτικών αναφορικά με τη ΝΜΑ από το 1990 και μετά φανερώνει τον πρωταγωνιστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο σχεδιασμό ενός ενιαίου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών , μέσα στα πλαίσια της Ε.Ε.. Η προώθηση, βέβαια , της ΝΜΑ γίνεται πάντοτε με γνώμονα την ενίσχυσή της στα τμήματα εκείνα της μεταφορικής διαδικασίας , όπου η ΝΜΑ κατέχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Σε αρκετές περιπτώσεις τμήματα του μεταφορικού έργου , τα οποία για λόγους αποτελεσματικότητας θα έπρεπε να εκτελεί η ΝΜΑ , τελικά υλοποιούνται από άλλα μεταφορικά μέσα (κυρίως από τις οδικές μεταφορές), με αποτέλεσμα υψηλά οικονομικά και περιβαλλοντικά κόστη. Μια άλλη παράμετρος , την οποία λαμβάνουν υπ' όψιν τα Κοινοτικά όργανα, είναι η προώθηση της ΝΜΑ με μέτρα , τα οποία δε θα προκαλούν στρεβλώσεις στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ των δυο τελευταίων δεκαετιών καθιστά προφανή , αφενός την εντεινόμενη προσπάθεια των Κοινοτικών Οργάνων για την ενίσχυση της ΝΜΑ και αφετέρου την ύπαρξη ορισμένων δομικών προβλημάτων της , τα οποία παρά τις επανειλημμένες απόπειρες επίλυσης τους, φαίνεται να έχουν αντιμετωπιστεί σε μικρό μόνο βαθμό.

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στην πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας (Motorways of the Sea) , η οποία ξεκίνησε το 2001 μέρα από τη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή μεταφορική πολιτική για το 2010. Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί την

πλέον ελπιδοφόρα απόπειρα προώθησης της ΝΜΑ στα πλαίσια ενός ενιαίου συστήματος Κοινοτικών μεταφορών.

6.4 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

6.4.1 Communications

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁷⁶ προώθησε την ανάπτυξη του φόρουμ των Θαλάσσιων Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – MIF) μέσω της communication για την Πολιτική Μεταφορών , η οποία εκπονήθηκε το 1992 και θεωρούσε τη ΝΜΑ ως τομέα υψηλής προτεραιότητας σε σχέση με την επίτευξη της κινητικότητας , η οποία με τη σειρά της, διασφαλίζει βιώσιμη εξέλιξη και ανάπτυξη. Βασικοί στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας είναι η διατήρηση της ποιότητας ζωής, η διασφάλιση της διατήρησης των φυσικών πόρων και ο περιορισμός του περιβαλλοντικού κόστους στο ελάχιστο. Με δεδομένα τα παραπάνω, εξηγείται εύκολα το γεγονός ότι μια μεταγενέστερη communication του 1995 στόχευε στην προώθηση της ΝΜΑ ως κύριο υποκατάστατο των οδικών μεταφορών και ως κύριος μοχλός επίτευξης της βιώσιμης κινητικότητας.

Από το 1995 και μετά φαίνεται να αποτελεί πλέον πάγια θέση της Ε.Ε. το ότι τρεις τρόποι μεταφοράς διαθέτουν την απαραίτητη δυναμική , για να εξυπηρετήσουν άρτια την οικονομική και εμπορική πολιτική της Ε.Ε. Πρόκειται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές , τις θαλάσσιες , αλλά και το γενικότερο συνδυασμό θαλάσσιων / ποτάμιων και χερσαίων μεταφορών στα πλαίσια της διατροπικότητας.

Η διαπίστωση αυτή οδήγησε της Ευρωπαϊκή Επιτροπή , το 1995 , στην εκπόνηση μιας communication, στην οποία προσδιορίζονται τρεις τομείς, όπου πρέπει να δραστηριοποιηθεί η Ε.Ε. στον τομέα των μεταφορών :

- Βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας της ΝΜΑ
- Βελτίωση των λιμενικών και άλλων σχετικών υποδομών

Κατά το έτος 1996 , η Επιτροπή παρουσίασε δυο άλλες communications. Στόχος αυτών , ήταν η προώθηση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας , καθώς και μια ανάλυση αυτής τονίζοντας το ρόλο των ναυπηγείων , των λιμανιών και άλλων συναφών δραστηριοτήτων στην ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας ως σύνολο. Στη

⁷⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Αντιπροσωπεία στην Ελλάδα). https://ec.europa.eu/greece/about-us_el

δεύτερη communication του 1996 τονίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή – για ακόμη μια φορά- η αλληλεξάρτηση όλων των τομέων της οικονομίας που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Βάσει αυτής της διαπίστωσης η Επιτροπή επισημαίνει ότι μόνο με ισότιμη προσφορά απ’ όλους τους παραπάνω τομείς, είναι εφικτή η προώθηση της θαλάσσιας μεταφοράς ως ένας ασφαλής αποδοτικός και φιλικός τρόπος μεταφοράς. Προς αυτήν την κατεύθυνση στοχεύει και στην ίδρυση μια ομάδας εργασίας με αντικείμενο τα « Ναυτιλιακά Συστήματα του Μέλλοντος⁷⁷ », με σκοπό την ανάπτυξη του κλάδου των Κοινοτικών ναυπηγείων. Και σε αυτή , όμως , την communication τονίζεται ότι , η ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα δεν αφορά μόνο τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων , αλλά και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά, τις λιμενικές υπηρεσίες , τους διαχειριστές ποικίλων μεταφορικών συστημάτων ακόμη και την αλιεία.

Σε μια τρίτη communication του 1996 εισάγεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια νέα προσέγγιση στη ναυτιλιακή στρατηγική της Ε.Ε. και αποφασίζεται ότι , δεδομένης της ύπαρξης μιας παγιωμένης πολιτικής σε ζητήματα ασφάλειας , καθώς και της ήδη δρομολογημένης Κοινοτικής πολιτικής επί των εξωτερικών ναυτιλιακών σχέσεων , επιχειρείται πλέον η επικέντρωση της Κοινότητας σε προβλήματα που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της Κοινοτικής ναυτιλίας και της συνακόλουθης συντήρησης και ανάπτυξης του εν λόγω κλάδου στην Ε.Ε. Σε αυτά τα πλαίσια, η πιο πάνω communication διατύπωνε προτάσεις σχετικά με:

- Τον καθορισμό της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής και άρα την εφαρμογή των διεθνών προτύπων για τη ναυτιλία στα πλαίσια της Ε.Ε. με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.
- Τη διασφάλιση του δίκαιου και ασφαλούς ανταγωνισμού μέσω της απομάκρυνσης των πλοίων που δε συμμορφώνονται με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας , καθώς και τα διεθνή πρότυπα παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ΝΜΑ είναι και η communication του 1998 , όπου τα λιμάνια αναγνωρίζονται ως τομέας υψηλής προτεραιότητας για την Ε.Ε.,

⁷⁷ « Strategic Plan 2016-2020 – Communications». Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι προτεραιότητές της. <https://ec.europa.eu>

προβλέποντας έτσι το μελλοντικό τους ρόλο , λόγω της ιδιότητάς τους ως κόμβοι μεταξύ διαφορετικών μορφών μεταφοράς.

Επιπροσθέτως , η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μια έκθεση προόδου το 1997 , μια ακόμη communication το 1998 ενσωμάτωσε μια δεύτερη έκθεση προόδου. Εκεί, επίσης, αναλύθηκε ένας αριθμός εμποδίων στην εξέλιξη της NMA και υποστηρίχθηκε μια προσέγγιση της μεταφορικής διαδικασίας μέσω της φιλοσοφίας (door to door) με τη χρήση μοναδικών σημείων συναλλαγής (one – stop – shop), τα οποία θα διευκόλυναν την προώθηση της NMA.

Στην communication του 1999 αναφέρονται οι δύο λόγοι για την προώθηση της NMA:

- Η NMA μπορεί να διασφαλίσει τη βιώσιμη κινητικότητα , και είναι σε θέση να αποτελέσει ουσιαστική εναλλακτική των οδικών μεταφορών , αφού επιπλέον, αποτελεί ένα φιλικό προς το περιβάλλον και ασφαλή τρόπο μεταφοράς.
- Η NMA διαθέτει το απαραίτητο δυναμικό , ώστε να ανταποκριθεί στην παρούσα καθώς και στη μελλοντική ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, η NMA πρέπει να ενσωματωθεί πλήρως στα διατροφικά συστήματα μεταφοράς. Επιπλέον, μόνο η NMA είναι σε θέση να υποστηρίξει την ενδυνάμωση της οικονομικής συνοχής της Ε.Ε. , αφού μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.

Στην communication , η οποία πραγματοποιήθηκε το 2004 , η Ευρωπαϊκή Επιτροπή , επίσης υπογραμμίζει το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή βιομηχανία χρειάζεται ένα καλύτερο σύστημα , όσον αφορά τη μοναδοποίηση των φορτίων , ώστε να μειωθούν τα κόστη μεταφοράς και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα. Η παραπάνω πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , όπως γίνεται αντιληπτό , δε στοχεύει συγκεκριμένα στις θαλάσσιες μεταφορές , αλλά καλύπτει όλες τις μορφές μεταφοράς. Βέβαια , η NMA μπορεί να αντλήσει βασικό πλεονέκτημα μέσα από την καθιέρωση μιας τέτοιας Ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φορτίου , η οποία μέχρι τώρα απασχολούσε κατ' αποκλειστικότητα τον οδικό κλάδο μεταφορών.

6.4.2 Η Λευκή και η Πράσινη Βίβλος⁷⁸

Ήδη από το 1989, η ομάδα « Transport 2000 plus», η οποία τελούσε υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εξέδιδε τη μελέτη « Μεταφορές σε μια ταχέως μεταβαλλόμενη Ευρώπη – προς ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Συστημάτων Μεταφορών» και ήταν η πρώτη επίσημη διαπίστωση από πλευράς Ε.Ε. της άμεσης ανάγκης λήψης μέτρων που θα συνέβαλλαν ουσιαστικά στην ελάφρυνση της συμφόρησης των χερσαίων μέσων μεταφοράς. Από εκείνη την περίοδο είχε ήδη επισημανθεί – και μάλιστα σε έντονο ύφος – ότι εάν δε ληφθούν μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση, υπήρχε κίνδυνος « εμφράγματος» στα Κοινοτικά οδικά δίκτυα. Ως στόχος τέθηκε, λοιπόν, η μετατόπιση μεταφορικού έργου σε άλλες μορφές μεταφοράς με έμφαση στις μεταφορές μέσω ΝΜΑ. Στο ίδιο μήκος κύματος, κινήθηκαν και άλλα μεταγενέστερα κείμενα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μεταξύ αυτών μνημονεύονται η Λευκή Βίβλος⁷⁹ περί « Μελλοντικής Ανάπτυξης της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών», το Δεκέμβριο του 1992 και η Πράσινη Βίβλος περί « Οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον», το Φεβρουάριο του 1992. Σε αυτά τα κείμενα, η Ε.Ε. προσέγγισε τις θαλάσσιες μεταφορές και κατ' επέκταση τη ΝΜΑ, ως παράγωγη αγορά που έπρεπε να συνδεθεί με τη βιομηχανική πολιτική, στοχεύοντας να ανατρέψει ανεπάρκειες των προηγούμενων πολιτικών της Ε.Ε. για την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών βιομηχανιών.

Στη Λευκή Βίβλο του 1992 κατέστη σαφές ότι η μεταφορική διαδικασία πρέπει να είναι συνεχής στα πλαίσια της Κοινότητας, γεγονός που σημαίνει ότι οποιαδήποτε γεωγραφικά ή διαδικαστικά προσκόμματα πρέπει να εκλείβουν σταδιακά.

Στόχος, είναι ο συνδυασμός των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μεταξύ τους. Εξάλλου δεν παραλήφθηκε και η αναφορά στην πρόθεση της Ε.Ε. να παράσχει υποστήριξη στον τομέα των μεταφορών και σε μη – Κοινοτικές χώρες, ενώ υπογραμμίστηκε και το γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των Ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

⁷⁸ « Από τις προκλήσεις στις ευκαιρίες : προς ένα κοινό πλαίσιο στρατηγικής για τη χρηματοδότηση της έρευνας και της καινοτομίας στην ΕΕ» Πράσινη Βίβλος. Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Βρυξέλλες 2011

⁷⁹ « Λευκή Βίβλος για το μέλλον της Ευρώπης και την πορεία προς τα εμπρός – Προβληματισμοί και σενάρια για την ΕΕ των 27». Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι προτεραιότητές της. <https://ec.europa.eu>

6.4.3 Η Λευκή Βίβλος του 2001⁸⁰

Το 2001 , η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πολιτική μεταφορών για το 2010 , έθεσε έναν αριθμό φιλόδοξων στόχων με σκοπό την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχοντας πλέον εμπειρία πάνω στις μεθόδους που μπορούν να καταστήσουν πιο ανταγωνιστικό τον Κοινοτικό στόλο, ανέφερε στη Λευκή Βίβλο του 2001 , ότι προτίθετο να αναθεωρήσει τις προαναφερθείσες οδηγίες κατά το τέλος του έτους 2002 , ώστε να διευκολύνει τα κράτη – μέλη στην ανάληψη σχετικής δράσης , δια μέσου ενός συντονισμένου πλαισίου δράσης που θα αποτρέπει τη στρέβλωση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Λευκή Βίβλος , η οποία πραγματοποιήθηκε την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010 , δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ιδέα των θαλάσσιων αρτηριών , οι οποίες και θα πρέπει να αποτελέσουν αναπόσπαστο τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων , μαζί με το σιδηρόδρομο και τις οδικές μεταφορές.

Επίσης , η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε το 2001, επαναλαμβάνει ότι η περεταίρω ανάπτυξη των ποτάμιων μεταφορών και στη ΝΜΑ , εξαρτάται και από την ύπαρξη αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών βασισμένων στις αρχές του ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού. Στο ίδιο κείμενο αναφέρεται ότι , η εμπειρία έχει δείξει ότι η ΝΜΑ απαιτεί την ύπαρξη ολοκληρωμένων και αποτελεσματικών εμπορικών υπηρεσιών. Προς αυτήν την κατεύθυνση είναι αναγκαία η προσέγγιση και η επικοινωνία όλων των στοιχείων της αλυσίδας εφοδιασμού μεταξύ τους (παραλήπτες , πλοιοκτήτες και όσοι γενικότερα μετέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία , καθώς επίσης και στις οδικές , σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές) στα πλαίσια ενός μοναδικού σημείου συναλλαγής , το οποίο θα καθιστά τη διατροφική μεταφορά μέσω των θαλάσσιων και ποτάμιων οδών τόσο αξιόπιστη , ευέλικτη και εύχρηστη όσο και οι οδικές μεταφορές. Η ανάπτυξη προηγμένων τηλεματικών υπηρεσιών στα λιμάνια , σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί επίσης να βελτιώσει τη λειτουργική αξιοπιστία και ασφάλεια.

⁸⁰ « Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών». Λευκή Βίβλος, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες 2011

Τέλος , είναι πολύ σημαντικό επίσης να υπογραμμιστεί , ότι η ενεργή συνεργασία μεταξύ διαφόρων μερών της μεταφορικής διαδικασίας , συγκεκριμένα μέσω της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών , θα ενίσχυε τόσο την ποιότητα όσο και την αποτελεσματικότητα της διατροπικής αλυσίδας μεταφοράς.

6.4.4 Η μελέτη των οκτώ διαδρόμων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή του 1994 συγχρηματοδότησε μια μελέτη για οκτώ θαλάσσιους διαδρόμους⁸¹ , κυρίως μέσα στα γεωγραφικά πλαίσια της Ε.Ε. , ενώ τρεις εξ αυτών επεκτείνονται πέρα από τα Κοινοτικά σύνορα. Οι διάδρομοι αυτοί είναι οι παρακάτω:

- Βρετανικά νησιά – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία – Μάγκρεμπ
- Γερμανία – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία
- Ελλάδα – Βόρεια Ιταλία – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία
- Κεντρική Ευρώπη και Δούναβης – Ιταλία – Μάγκρεμπ
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Ηνωμένο Βασίλειο – Ιρλανδία
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Περιοχή Μαύρης Θάλασσας
- Ηνωμένο Βασίλειο – Ιρλανδία – Ιταλία – Ελλάδα
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Nordic Countries – Περιοχή Βαλτικής

Τα βασικά στοιχεία στις μελέτες των διαδρόμων μπορούν να συνοψισθούν στα κάτωθι:

- Προσδιορισμός των ανωτέρω περιοχών
- Γεωγραφικές εμπορικές ροές και αγαθά που διακινούνται
- Προσδιορισμός των αιτιών , για τις οποίες η ΝΜΑ δεν αξιοποιείται επαρκώς σε κάθε έναν από τους οκτώ διαδρόμους

Συνεπώς, βασικός στόχος στη δημιουργία και τη μελέτη των 8 διαδρόμων , ήταν η αξιολόγηση του , αλλά και ο προσδιορισμός των ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων για κάθε διάδρομο , καθώς και για κάθε διαφορετικό αγαθό που μεταφέρεται.

⁸¹ « Θαλάσσιοι Διάδρομοι και Λιμένες Έργα Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών». Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς (2016). www.pcci.gr

6.4.5 Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας

Τον Οκτώβριο του 2003, και στα πλαίσια των προτάσεων της Λευκής Βίβλου του 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια αναθεώρηση των Κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά την εξέλιξη των TEN – Τα, συμπεριλαμβανομένων 29 προγραμμάτων προτεραιότητας, τα οποία θα πρέπει να έχουν εφαρμοστεί το αργότερο μέχρι και το 2020. Αυτά τα προγράμματα προτεραιότητας θα ανακηρύσσονταν «Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» και θα λαμβάνουν χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα από τους αρμόδιους Κοινοτικούς πόρους. Το πρόγραμμα υπ' αριθμόν 21, είναι το πρόγραμμα προτεραιότητας για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας⁸². Τέσσερις περιοχές της Θάλασσας έχουν προταθεί ως μέρος αυτού του προγράμματος προτεραιότητας.

- Λεωφόρος της Βαλτικής Θάλασσας (που συνδέει τα κράτη – μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με κράτη – μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής μέσω της Βόρειας Θάλασσας και του καναλιού της Βαλτικής Θάλασσας)
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Δυτικής Ευρώπης (ξεκινάει από την Πορτογαλία και την Ισπανία μέσω του Ατλαντικού τόξου προς τη Βόρεια Θάλασσα και την Ιρλανδική Θάλασσα)
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Νότιο – Δυτικής Ευρώπης (Δυτικά Μεσόγειος, συνδέοντας την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, περιλαμβάνοντας τη Μάλτα και συνδεδεμένη με τη λεωφόρο της Θάλασσας της Νότιο – Ανατολικής Ευρώπης, περιλαμβάνει συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα)
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Νότιο – Ανατολικής Ευρώπης (συνδέοντας την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση του Συμβουλίου επάνω στην ανώτερη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τον Απρίλιο του 2004. Το νέο άρθρο υπ' αριθμόν 12 για τις Λεωφόρους της Θάλασσας, επιτρέπει πλέον την παροχή Κοινοτικής βοήθειας για μια σειρά μέτρων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Ο μηχανισμός αυτός θα επιτρέπει στα κράτη – μέλη, μέσω Κοινοτικής

⁸² « Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Λευκή Βίβλος. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Βρυξέλλες 2001

βοήθειας, να υποστηρίζουν , μεταξύ άλλων , έργα υποδομής , διευκολύνσεων καθώς και διαχείρισης , εφοδιασμού και μεταφορών βασισμένα στις δέουσες διαδικασίες ανάθεσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η υποστήριξη για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας πρέπει να βασιστεί στα ίδια κριτήρια που αφορούν και το πρόγραμμα Marco Polo, όπως η αποφυγή των στρεβλώσεων του ελεύθερου ανταγωνισμού , καθώς και την εξασφάλιση της αυτοδύναμης βιωσιμότητας του προγράμματος μετά τη λήξη της περιόδου παροχής Κοινοτικής βοήθειας.

Αναλυτικά , μέσω του θεσμού φιλοδοξείται:

- Η συγκέντρωση της ροής των φορτίων προς τις θαλάσσιες μεταφορές , με στόχο τη μείωση των συμφορήσεων του Κοινοτικού οδικού δικτύου.
- Η ελαχιστοποίηση των συνδέσμων (nodes) στη διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς.
- Η δημιουργία νέων βιώσιμων συνδέσμων με έμφαση στην τακτικότητα για τη διεξαγωγή του ενδο – Κοινοτικού εμπορίου.
- Η βελτίωση της πρόσβασης στις περιφερειακές και νησιωτικές απομακρυσμένες περιοχές και κράτη της Κοινότητας.

Την κύρια ευθύνη του διοικητικού κομματιού του προγράμματος θα την έχουν οι λιμενικές αρχές. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, αυτή μπορεί να προέρχεται από τις αρμόδιες Γενικές Διευθύνσεις της Ε.Ε.. Ενώ, σχετικά προγράμματα υφίστανται ήδη τόσο υπό την αιγίδα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς όσο και από τη Γενική Διεύθυνση Θαλασσιών Μεταφορών και Διατροφικότητας. Άλλα προγράμματα που σχετίζονται με τις Λεωφόρους της Θάλασσας είναι το INTERREG⁸³, καθώς και το MEDA. Το τελευταίο πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή σύντομα ως απόρροια της διαδικασίας της Βαρκελώνης.

Όσον αφορά τις Λεωφόρους της Θάλασσας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της Γενικής Γραμματείας για την Ενέργεια και τις Μεταφορές (2006) , ανέφερε ότι στόχος του θεσμού των Λεωφόρων της Θάλασσας , είναι η δημιουργία μιας νέας διάστασης στη ΝΜΑ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή πρωτοβουλία είναι συγκρίσιμη με τις εξελίξεις, που σημαίνει για τις Ευρωπαϊκές μεταφορές , η εισαγωγή των σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων. Τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη – μέλη εργάζονται για τη δημιουργία

⁸³ « Interreg: European Territorial Co – operation». Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Περιφερειακή Πολιτική.
<https://ec.europa.eu>

μεταφορικών υπηρεσιών που δεν υφίστανται αυτή τη στιγμή στην Κοινότητα , και οποίες απαιτούν νέες επενδύσεις υποδομής , οι οποίες προβλέπεται να υλοποιηθούν σε μια μακροχρόνια περίοδο 15 με 20 ετών.

Βασικός στόχος των Λεωφόρων της Θάλασσας , είναι η συγκέντρωση της κυκλοφορίας αγαθών σε επιλεγμένους διατροφικούς διαδρόμους , καθώς και η προώθηση των συνεργασιών , οι οποίες απαιτούνται για να καταστήσουν ελκυστικές αυτές τις διατροφικές αλυσίδες , οι οποίες και θα βασίζονται στη ΝΜΑ. Η ραχοκοκαλιά των Λεωφόρων της Θάλασσας θα είναι η παροχή αξιόπιστων , τακτικών και συχνών υπηρεσιών ΝΜΑ, μεταξύ επιλεγμένων λιμανιών με αποτελεσματικές και αποσυμφορημένες διατροφικές συνδέσεις , οι οποίες θα περιλαμβάνουν τις σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά , τα οποία προβάλλει η Επιτροπή , είναι η συχνότητα , καθώς και οι υψηλού επιπέδου υπηρεσίες , οι οποίες θα είναι σε θέση να προσφέρουν μια ελκυστική εναλλακτική στις οδικές μεταφορές , τόσο σε όρους κόστους όσο και διάρκειας μεταφοράς. Απαραίτητο συμπλήρωμα αυτών είναι , η ευκολία στη χρήση του νέου θεσμού , η οποία θα εξασφαλίζεται μέσω της κατάλληλης πληροφορικής υποστήριξης.

6.5 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη υποενότητα , το Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ⁸⁴ υιοθέτησε για πρώτη φορά ένα πακέτο 4 Κανονισμών , οι οποίοι αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Μεταξύ αυτών των Κανονισμών ήταν και ο Νο 4055/86 , ο οποίος αφορούσε την αρχή της εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών – μελών και μεταξύ κρατών – μελών και τρίτων χωρών.

Ο συγκεκριμένος Κανονισμός προέβλεπε τη σταδιακή κατάργηση μονομερών εθνικών περιορισμών το αργότερο μέχρι και τον Ιανουάριο του 1993. Το Δεκέμβριο , όμως , του 1992 το Συμβούλιο υιοθέτησε τον Κανονισμό υπ' αριθμόν 3577/92 περί εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών , γνωστό αλλιώς και ως cabotage, για το οποίο έχουμε κάνει ήδη λόγο και σε προηγούμενη ενότητα.

⁸⁴ «Ακτοπλοΐα». Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. <https://www.yen.gr>

Ο Κανονισμός αυτός , προέβλεπε ως προθεσμία εφαρμογής της εν λόγω νομοθεσίας την 1^η Ιανουαρίου του 1993. Αυτό ίσχυε μόνο για την Πορτογαλία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα. Η ελευθέρωση των ενδομεταφορών , θα πραγματοποιούνταν σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας , σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες χώρες , οι ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών και οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών θα απελευθερώνονταν το 1999.

Ειδικότερα , όμως , για την Ελλάδα ίσχυε ότι από την 1^η Ιανουαρίου του έτους 1999 αίρεται το προνόμιο για τα κρουαζιερόπλοια , ενώ από την 1^η Ιανουαρίου του έτους 2004 θα αιρόταν το προνόμιο για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά. Στις παραπάνω προθεσμίες δόθηκε κάποια μικρή παράταση. Δηλαδή η αναστολή για τις κρουαζιέρες θα παρατεινόταν μέχρι και την 1 η Ιανουαρίου του 1995 , για μεταφορές πετρελαίου και πόσιμο νερού – στρατηγικά εμπορεύματα, μέχρι 1^η Ιανουαρίου του 1997 , για μεταφορές με πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων και μέχρι και την 1 Ιανουαρίου του 1999 για τις τακτικές επιβατικές γραμμές. Επίσης αναστάλθηκε η εφαρμογή του Κανονισμού στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων νησιών της ίδιας χώρας για λόγους κοινωνικοοικονομικής συνοχής στις τακτικές επιβατικές γραμμές , αλλά και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές , οι οποίες διενεργούνταν με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων , μεταξύ των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας και λιμανιών των Ελληνικών νησιών ή ακόμα και μεταξύ λιμανιών των Ελληνικών και μόνο νησιών.

Η επάνδρωση πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων και εκείνων που διενεργούσαν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας με λιμάνια νήσων ή μόνο μεταξύ νήσων , ενέπιπτε και εμπίπτει ακόμα στη νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

6.6 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ εθνικών λιμένων , σύμφωνα με την ως το 2001 εθνική νομοθεσία , επιτρεπόταν μόνο σε ελληνικά πλοία , όταν αυτά μετέφεραν επιβάτες ή εμπορεύματα , κάτω των 2000 κόρων, μεταξύ ελληνικών

λιμένων ή πραγματοποιούσαν κρουαζιέρες μεταξύ αυτών των λιμένων⁸⁵. Άδειες μπορούσαν να χορηγηθούν σε πλοία με ξένη σημαία, σε περίπτωση ακαταλληλότητας των ελληνικών πλοίων, ανεπάρκειας κάλυψης έκτακτων μεταφορικών αναγκών ή μεταφοράς εμπορευματικών κατηγοριών.

Δεδομένης, όμως, της Κοινοτικής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως αυτή εκφράζεται από τον Κανονισμό 3577/92, το 2001 καταρτίστηκε και ψηφίστηκε ο Νο 2932/01 περί «Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδο - μεταφορές»⁸⁶. Ο νόμος αυτός προβλέπει ότι από την 1^η Νοέμβριου του 2002⁸⁷ είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες:

- Παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), εκτός από την Ελβετία.
- Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία, τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι 650 μονάδες υπολογισμού, εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος – μέλος της ΕΚ ή του ΕΟΧ ή της ΕΖΕΣ, εκτός Ελβετίας και φέρουν τη σημαία του.

Ο εν λόγω νόμος θέτει υπό την εποπτεία του κράτους την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών. Καθώς επίσης, ορίζει ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών, θα δρομολογούνται σε γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαρτήτως των νησιών. Για τη δρομολόγηση επιβατηγού ή οχηματαγωγού πλοίου, πρέπει το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις και να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά ασφαλείας. Επιπλέον, το πλοίο θα πρέπει να

⁸⁵ Ακόμα και στην περίπτωση που η κρουαζιέρα περιλαμβάνει και αλλοδαπά λιμάνια, αλλά ο τελικός προορισμός της είναι το ελληνικό λιμάνι.

⁸⁶ ΦΕΚ υπ' αριθμόν 145. Ν 2932/01 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδο - μεταφορές» Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις». Ιούλιος 2001

⁸⁷ Ενώ η άρση του cabotage προβλεπόταν για το 2004, επισπεύτηκε κατά δύο χρόνια, ίσως και λόγω του τραγικού ατυχήματος του Εξπρές Σάμινα το 2000 και ορισμένων δυσάρεστων φαινομένων που συζητήθηκαν εκείνη την εποχή στο χώρο της ακτοπλοΐας, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης της κατάστασης.

μην ξεπερνά τα 35 έτη. Ωστόσο αυτός ο κανονισμός τροποποιήθηκε το 2008 και οριστικοποιήθηκε πλέον στα 30 έτη. Αναφορικά με τον πλοιοκτήτη, δεν πρέπει να έχει καταδικασθεί ή να βρίσκεται σε κατάσταση πτώχευσης. Δεν έχει το δικαίωμα να μεταβάλλει μονομερώς τα δρομολόγια , ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται μόνο , εάν υποβληθεί σχετικό αίτημα και με απόφαση του Υπουργού. Γίνεται , ωστόσο , κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων. Η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται για την προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι και 2 μήνες.

Επίσης , για τις δρομολογήσεις πλοίων , πρέπει να υποβάλλονται δηλώσεις μέχρι και την 31^η Ιανουαρίου του κάθε έτους. Η αρμόδια υπηρεσία μέχρι και τη 10^η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου. Μέχρι και 20 Φεβρουαρίου , ο κάθε ενδιαφερόμενος έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει ή να συμπληρώσει τη δήλωσή του. Εάν για ορισμένες γραμμές δεν έχουν υποβληθεί τέτοιες δηλώσεις ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών , της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών , ο Υπουργός μπορεί να συνάπτει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, διάρκειας τριών έως και πέντε ετών, για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης γραμμής. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων , ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

Στο σημείο αυτό , είναι πολύ σημαντικό να υπογραμμίσουμε, ότι ο παραπάνω νόμος ορίζει και τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής με την επωνυμία « Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών» (ΡΑΘΕ) με έδρα της τον Πειραιά. Το έργο της συγκεκριμένης αρχής , είναι η παρακολούθηση και ο έλεγχος της λειτουργίας της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών , η διαπίστωση παράβασης των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, καθώς και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες. Ζητά επίσης από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τον πλοιοκτήτη στοιχεία για το πλοίο , τα δρομολόγια του και την τιμολόγηση των υπηρεσιών.

Τέλος , αξιοσημείωτο ρόλο κατέχει το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)⁸⁸, το οποίο έχει γνωμοδοτικό ρόλο για θέματα της δικής του αρμοδιότητας , όπως αυτά ορίζονται από τον εν λόγω νόμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

« ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ »

7.1 Τα συμπεράσματα και οι λύσεις στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας

Με γνώμονα τη ζωτική σημασία του κλάδου, η ελληνική ακτοπλοΐα, όπως ήδη έχει εκτενώς αναλυθεί , αντιμετωπίζει πολύ σημαντικές και δύσκολες προκλήσεις.

Παρατηρήσαμε στη μελέτη που κάναμε, ότι η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες: i) έντονη εποχικότητα ii) υψηλό σταθερό σε σχέση με το μεταβλητό κόστος λειτουργίας και iii) παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους. Επίσης, πρέπει να αναφέρουμε ,ότι η προσφορά και ο ανταγωνισμός στον κλάδο της ακτοπλοΐας, συνεχίζουν να λειτουργούν υπό την πίεση των εν μέρει αναπόφευκτων στρεβλώσεων , μιας μερικώς απελευθερωμένης αγοράς.

Παρά το γεγονός, όμως , ότι την τελευταία πενταετία οι πιέσεις που υφίσταται ο κλάδος είναι αρκετά έντονες , τόσο σε οικονομικό όσο και σε γεωπολιτικό και θεσμικό πλαίσιο , εμφανίζει να έχει τις αντοχές να ανταπεξέλθει και να επιβιώσει για ένα ακόμα οικονομικό έτος. Πιο συγκεκριμένα, η ανθεκτικότητα αυτή , σε ορισμένες περιπτώσεις ωφελήθηκε και από τυχαίους εξωγενείς παράγοντες , όπως είναι η αύξηση των μεταναστευτικών ροών , ιδιαίτερα κατά το έτος 2015 και λιγότερο κατά το 2016, η μείωση των τιμών του πετρελαίου , όπου αποτελούν το βασικότερο παράγοντα κόστους , καθώς επίσης συνέβαλε και η γενικότερη γεωπολιτική αστάθεια στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία με τη σειρά της επέφερε την αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα.

⁸⁸ Μέλη του είναι εκπρόσωποι του ΥΕΝ, του Υπουργείου Αιγαίου , της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδας , της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων , της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, του ΕΟΤ και άλλων φορέων.

Στο σημείο αυτό , βέβαια, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν έχουν καταφέρει να δράσουν τα μέγιστα από αυτή την αυξημένη εξωτερική ζήτηση , στηρίζοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων τους στην κίνηση που προέρχεται από εμπορεύματα , καθώς επίσης και στον εσωτερικό τουρισμό , ο οποίος παρουσιάζει μια συνεχή μείωση την τελευταία οκταετία. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις , χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής , καθώς μια περεταίρω αστάθεια στην περιοχή που θα επηρέαζε άμεσα και την Ελλάδα ή και η πλήρης εξομάλυνση των συνθηκών , θα οδηγούσαν σε μείωση των τουριστικών ροών, με αποτέλεσμα τη μείωση του μεταφορικού έργου.

Μεταξύ των στρατηγικών κινήσεων που συντελέστηκαν, ήταν και οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις που τέθηκαν από τις ρυθμιστικές αρχές , οι οποίες αφορούσαν τη διάρκεια και τη συχνότητα των δρομολογίων , περιορισμούς στα πληρώματα , καθώς και οργάνωση των άγονων γραμμών. Πράγματι , οι κινήσεις αυτές έχουν βοηθήσει σημαντικά τη συγκράτηση των εξόδων των μεγάλων εταιριών , σε επίπεδα που να επιτρέπουν τη διατήρηση των οικονομικών αποτελεσμάτων σε θετικό πρόσημο την τελευταία διετία. Η αποτελεσματικότητά τους , όμως , έχει πεπερασμένο χρονικό ορίζοντα. Αυτό φαίνεται και από το γεγονός, ότι με βάση τα μέχρι τώρα οικονομικά στοιχεία του έτους 2017 , οι προβλέψεις για το τέλος του έτους δεν είναι ευοίωνες. Μετά από μια διετία θετικών αποτελεσμάτων, η πρόβλεψη για το έτος 2017 είναι , ότι ο κλάδος είναι πολύ πιθανό να παρουσιάσει αρνητικά αποτελέσματα.

Επίσης , κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε, ότι το μεγάλο έλλειμμα της αγοράς πλέον , είναι η έλλειψη ιδιωτικών πλοιοκτητικών οχημάτων. Πιο αναλυτικά , η μεγάλη συμμετοχή των τραπεζών στο μετοχικό κεφάλαιο των ακτοπλοϊκών εταιριών , δημιουργεί αδυναμία δράσης και σοβαρών κινήσεων ανάληψης κινδύνων , άρα πιθανόν νέων επενδύσεων. Ο κλάδος συνεχίζει να παραμένει ευάλωτος , καθώς τα περιθώρια κέρδους είναι σχετικά μικρά , λόγω των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών του κλάδου, όπως τη χαμηλή ταχύτητα ενεργητικού, καθώς όμως και τον υπερβολικά υψηλό δανεισμό.

Βέβαια, όμως λόγω της βαθιάς οικονομικής κρίσης , αλλά και της αδυναμίας ρευστότητας, έχει επισημανθεί πολλάκις , ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών , προσκρούει και στο πρόβλημα της έλλειψης πλέον χρηματοδοτικών εργαλείων , λόγω της γνωστής κατάστασης των τραπεζών , αλλά και

της ήδη χαμηλής ρευστότητας που διέπει την αγορά. Οι πιστώσει από όλους τους προμηθευτές είναι εμφανώς μειωμένες , καθώς επίσης και η ίδια η πίστη των πιστωτών στην αγορά , ύστερα από τα τεράστια χρέη που άφησαν στην αγορά μεγάλες εταιρίες όπως η ΝΕΛ.

Εύλογα , λοιπόν , αντιλαμβανόμαστε ότι η προσφορά από μόνη της δεν μπορεί να ανατρέψει το αρνητικό κλίμα. Το μόνο φάρμακο σε αυτήν την κατάσταση , αποτελεί η ίδια η ζήτηση , η οποία μπορεί και να εξισορροπήσει την κατάσταση. Η σημερινή οικονομική κρίση κρατάει σε χαμηλά επίπεδα τον εγχώριο τουρισμό και οι ακτοπλόοι , για να μπορέσουν να επιβιώσουν πρέπει να προχωρήσουν σε σημαντικές μειώσεις των τιμών των εισιτηρίων τόσο των επιβατών όσο και των οχημάτων. Η ανελαστικότητα της τιμής του ναύλου για τους επιβάτες είναι πολύ πιθανό να μετακλήσει αυξήσεις σε άλλους τομείς , όπως στις μεταφορές φορτίων, οι οποίες αφορούν τον εισαγόμενο τουρισμό , γεγονός που θα συμβάλλει αρνητικά στον τουριστικό κλάδο της νησιωτικής χώρας.

Στο σημείο αυτό , είναι πολύ σημαντικό να αναφέρουμε πως οι εταιρίες του κλάδου ήδη αναζητούν νέους δρόμους δρομολόγησης των πλοίων τους , για να αναπληρώσουν τα έσοδά τους από τη συρρίκνωση της εγχώριας αγοράς. Πολλά από τα πλοία τους έχουν πουληθεί για λόγους εξορθολογισμού των εταιριών , μέσω της μείωσης του τραπεζικού τους δανεισμού. Επιπλέον, πλοία , τα οποία θα μπορούσαν δυναμικά να συμβάλλουν στην αναγκαία διεθνοποίηση της Ελληνικής ακτοπλοΐας, έχουν απομακρυνθεί από την αγορά , εξαιτίας της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης.

Ωστόσο, ο περιορισμός της χρήσης του πλοίου , λόγω οικονομικής αδυναμίας , αλλά και η συρρίκνωση της περιόδου υψηλής ζήτησης , άλλαξαν σημαντικά τη λειτουργία της Ακτοπλοϊκής αγοράς. Από την πλευρά, υπάρχουν και οι μικρές εταιρίες που δείχνουν να έχουν αντιληφθεί τα σημεία των καιρών και επενδύουν σε αγορές , που έχουν τη δυνατότητα περεταίρω ανάπτυξης. Βέβαια, οι μεγαλύτερες εταιρίες караδοκούν και σίγουρα θα αντλήσουν κάθε είδους πίεση , με σκοπό είτε την εξαγορά τους ή ακόμα και την πτώχευσή τους. Αυτό είναι λογικό να συμβαίνει σε ελεύθερες αγορές , όπως αυτή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Η ασπίδα προστασίας των μικρών εταιριών , είναι η ίδια η οικονομική τους ευρωστία , η διαφάνεια και η πίστη τους στο δημιουργικό έργο που προσφέρουν. Έτσι , μπορούν να αντλήσουν ικανοποιητική κερδοφορία ακόμη και από συνδέσεις μικρών νησιών ή λιμανιών. Η

εξάρτηση αυτών των επιχειρηματικών σχημάτων από τις επιδοτήσεις , πρέπει να είναι ελεγχόμενη και να γνωρίζουμε ότι σε πολλές περιπτώσεις στο άμεσο παρελθόν ο πιο μεγάλος κακοπληρωτής ήταν το κράτος , εξαιτίας της δυσχέρειάς του να ανταποκριθεί στις οικονομικές υποχρεώσεις του, αφού ήταν και είναι στα όρια της χρεωκοπίας.

Παρ' όλα αυτά , όλη αυτή η κατάσταση σε συνδυασμό με τον περιορισμό της χρήσης του πλοίου και τη δυσχερή οικονομική κατάσταση , οδήγησαν σε απόλυτη αλλαγή και σε στροφή 180° τη λειτουργία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα, η είσοδος στη χώρα μας αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους , έχουν περιορίσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε προορισμούς με ιδιαίτερα οικονομικό και τουριστικό ενδιαφέρον σε ετήσια βάση. Σημαντικό πλήγμα ανταγωνισμού υφίστανται πλέον οι ακτοπλοϊκές εταιρίες από ισχυρές οικονομικά αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και σε άλλα μέρη του κόσμου. Η σχέση κόστους/ χρόνου μεταφοράς δίνει ισχυρό πλεονέκτημα στην αεροπλοΐα έναντι της ακτοπλοΐας.

Αξίζει , επίσης , να σημειωθεί , ότι κινήσεις που σχετίζονται με αναθεωρήσεις τιμολογιακών πολιτικών , οι οποίες θα πρέπει να συνοδεύονται με τον επαναπροσδιορισμό του προσφερόμενου ακτοπλοϊκού προϊόντος, φαντάζουν πλέον απαραίτητες για την αναβίωση του κλάδου. Είναι φανερό ότι , η γενική πτώση των τιμών των καυσίμων , κάνει το αεροπλάνο πιο ανταγωνιστικό , καθώς οι αεροπορικές εταιρίες είναι σε θέση να προσφέρουν και χαμηλές τιμές στα παρεχόμενα εισιτήρια. Οι ελλείψεις επαρκών λιμενικών υποδομών ενισχύουν έτσι τη θέση του αεροπλάνου έναντι του πλοίου. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες φαίνονται , λοιπόν , να μην μπορούν να υποφέρουν όχι μόνο το μεταξύ τους ανταγωνισμό , αλλά και από τον ανταγωνισμό του αέρα.

Για το λόγο αυτό, το «NEO», ακτοπλοϊκό προϊόν θα πρέπει να δώσει έμφαση στη συνολική εμπειρία του πελάτη , η οποία σχετίζεται όχι μόνο με τη ποιότητα του πλοίου , αλλά και με τις υπηρεσίες που παρέχει το εισιτήριο πριν , κατά τη διάρκεια και μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Ο ανταγωνισμός από αέρος είναι πιο έντονος από κάθε άλλη φορά στο παρελθόν. Έτσι , λοιπόν, οι εταιρίες του κλάδου θα πρέπει να αυτοσχεδιάσουν και να προσαρμόσουν το «NEO» προϊόν σύμφωνα με τις δεξιότητες που έχουν.

Εν συνεχεία της παράθεσης των συμπερασμάτων από την εκτενή ανάλυση που διέπει ολόκληρη την εργασία, πρέπει να υπογραμμίσουμε την ανάκαμψη που παρατηρήθηκε το έτος 2015 και συνεχίστηκε μέχρι και τα μέσα του έτους 2016. Σύμφωνα με την Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2010 – 2016 (XRTC) , στοιχειοθετείται όλο το θεσμικό πλαίσιο, πως διαμορφώθηκε και πως θα προς ποια κατεύθυνση θα πρέπει να εξελιχθεί , με στόχο την οικονομική ανέλιξη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια των εταιριών του κλάδου για τον επαναπροσδιορισμό του ακτοπλοϊκού προϊόντος. Η Ελληνική σημαία έχει αρχίσει να χάνει σε επίπεδο ανταγωνιστικότητας σε σχέση με άλλες σημαίες. Μόνο τα πλοία της κοινοπραξίας ANEK / ATTICA φέρουν ελληνική σημαία παρά τα μέτρα που πήρε το κράτος πριν από δυο χρόνια για τη μείωση των οργανικών θέσεων. Το χτύπημα της απομάκρυνσης των πλοίων των Μινωικών από την Ελληνική σημαία, ανέδειξε σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα της πίστης της αγοράς , παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη κίνηση είχε οικονομική λογική και έθεσε τις βάσεις για μια νέα πορεία της εταιρίας στην Ελληνική αγορά , όταν θα ωριμάσουν οι συνθήκες αγοραπωλησιών και μετοχικών πακέτων και απαλειφθούν οι στρεβλώσεις. Τονίζουμε , στο σημείο αυτό , ότι η Ιταλική σημαία προσφέρει επιδοτήσεις όχι μόνο στις ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων σε πλοία νηολογημένα στη γειτονική χώρα , αλλά και στη μεταφορά φορτηγών μέσω της θαλάσσιας οδού , υπό την προϋπόθεση ότι τα τακτικά δρομολόγια αγκυροβολούν σε τουλάχιστον δύο Ιταλικά λιμάνια. Το ίδιο φαίνεται να ισχύει σε πολλά μέρη της Ευρώπης , ενώ στην Ελλάδα παρόμοιες δυνατότητες είναι αρκετά περιορισμένες. Επιπρόσθετα, ο συντελεστής φορολόγησης κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα είναι χαμηλότερος στην Ιταλία σε σύγκριση με την Ελλάδα.

Όπως φαίνεται και από το παρελθόν, το οικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο έπρεπε να αναδιαρθρωθεί η Ελληνική Ακτοπλοΐα ήταν ασθενέστατο. Εσωτερικά είχε να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς κινήσεως κεφαλαίων , την εσωτερική νομισματική υποτίμηση και την πολιτική ανασφάλεια. Εξωτερικά είχε να αντιμετωπίσει γεωπολιτικές κρίσεις , αλλά και τη γενικότερη κρίση ρευστότητας στον Ευρωπαϊκό τραπεζικό τομέα , που οδήγησε και στη μειωμένη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Παρ' όλα αυτά , όμως , το σημαντικό έργο των αναδιαρθρώσεων των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών , όπως φαίνεται στέφθηκε με επιτυχία. Η χάραξη του νέου ακτοπλοϊκού χάρτη μέσα από τον περιορισμό του αριθμού των

δρομολογίων, τη ρύθμιση της ταχύτητας της μεταφοράς και την εκποίηση της περιττής χωρητικότητας, έφερε ένα νέο σημείο ισορροπίας στην αγορά. Οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες που απέμειναν, είναι πλέον τέσσερις και σε αυτές αναφερόμαστε, τρεις εισηγμένες στο χρηματιστήριο και η HELLENIC SEAWAYS, μετά την έξοδο της NEL από τον κλάδο.

Μια άλλη πρόκληση που θα κλιθεί να αντιμετωπίσει η ακτοπλοϊκή αγορά, είναι οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, που αφορούν το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων επιβάλλοντας τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1^η Ιανουαρίου του 2020. Όπως ήδη έχει τονιστεί από τους ακτοπλόους, η εφαρμογή της απόφασης για τη χρήση του συγκεκριμένου καυσίμου δεν αποκλείει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών στα πλοία και της χρήσης του καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο, το οποίο είναι πιο ακριβό από αυτό που χρησιμοποιείται σήμερα. Ο πρόεδρος των ακτοπλόων είχε αναφέρει ότι από αυτά τα νέα μέτρα, η αναμενόμενη δαπάνη ανά επιβάτη θα είναι 5,4 ευρώ (από 2,2 ευρώ που ισχύει μέχρι και σήμερα), ενώ η αύξηση του μέσου ναύλου ακτοπλοΐας θα φτάσει το 27%.

Το βασικό πρόβλημα, όμως, που δημιουργείται είναι, ότι το 2020 32 από τα 45 πλοία των μεγάλων εταιριών, με τις οποίες ασχολούμαστε σε αυτή τη μελέτη, θα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών κάτι που καθιστά μάλλον ασύμφορη την επένδυση σε συστήματα επεξεργασίας έρματος και την τεχνολογία καθαρισμού καυσαερίων. Το αναμενόμενο κόστος ανέρχεται στα 7 – 11 εκατ. ευρώ ανά πλοίο. Ελλοχεύει, λοιπόν, ο κίνδυνος της απομάκρυνσης του μεγαλύτερου αριθμού των πλοίων, τα οποία δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.

Η ακτοπλοϊκή αγορά σήμερα, σε μεγάλο βαθμό πληρώνει το κόστος των ακραίων ανταγωνιστικών πρακτικών του παρελθόντος, τα οποία οδήγησαν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας, η οποία συνοδεύτηκε από υψηλό κόστος κεφαλαίου (νέα πλοία) και ναύλους εισιτηρίων με μηδενικά ή ακόμη και αρνητικά περιθώρια κέρδους. Θα πρέπει η αγορά να προσέξει να μην οδηγηθεί στο άλλο άκρο δημιουργίας μονοπωλιακών εταιρικών σχημάτων διοίκησης. Το γεγονός ότι ένας τραπεζικός όμιλος, έχει συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο των τριών εκ των τεσσάρων συστημικών παικτών του κλάδου, αποτελεί ένα φαινόμενο, το οποίο θα πρέπει να

μας απασχολήσει όλους. Η εμφάνιση νέων παικτών σε ορισμένες γραμμές αποτελεί ενθαρρυντικό στοιχείο για τον ανταγωνισμό. Στην παρούσα φάση, όμως, το μέγεθος αυτών δεν είναι ικανό να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά τους και είναι πολύ πιθανό να έχουμε κινητικότητα αγοραπωλησιών από μικρά σχήματα.

Στο νέο περιβάλλον που έχει πλέον διαμορφωθεί στην Ελληνική οικονομία, έχουν αρχίσει να εμφανίζονται και δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες, όπως είναι αυτή της ιδιωτικοποίησης, σειράς μικρότερων λιμένων, που αποτελούν τη συνέχεια των ιδιωτικοποιήσεων των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Η προοπτική αυτή θα μπορούσε να αποτελέσει μια πολύ καλή ευκαιρία για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στα πλαίσια της υλοποίησης στρατηγικών διαφοροποίησης, αλλά και καθετοποίησης των υπηρεσιών τους. Για την πραγματοποίηση, όμως, αυτών των στρατηγικών χρειάζονται σχήματα, τα οποία να είναι ικανά να έχουν πρόσβαση σε ανταγωνιστικό δανεισμό. Τα επίπεδα δανεισμού που εμφανίζουν οι μεγάλες εταιρίες σήμερα, καθώς επίσης και η έλλειψη ενδιαφέροντος χρηματοδότησης από πολλούς τραπεζικούς ομίλους, ίσως να αποτελέσουν τροχοπέδη σε αυτήν τους την προσπάθεια. Η δημιουργία νέων σχημάτων, ίσως να διευκόλυνε την υλοποίηση τέτοιων ή παρόμοιων στρατηγικών.

Καθώς, λοιπόν, η σχέση λιμένων – ακτοπλοϊκών εταιριών αναμένεται να αλλάξει την επόμενη πενταετία, είναι πιθανό να διαμορφωθεί ένα νέο επενδυτικό πεδίο για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Είναι πολύ πιθανόν, δηλαδή, να δούμε ακτοπλοϊκά σχήματα να επενδύουν σε λιμενικές εγκαταστάσεις και το αντίθετο, ανάλογα με το ποιος θα έχει την οικονομική δραστηριότητα.

Επεκτείνοντας τη συμπερασματική μας έκθεση, οφείλουμε σε αυτό το σημείο να τονίσουμε τις προοπτικές εκείνες, οι οποίες ενδεχομένως να επηρεάσουν αρνητικά την ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού κλάδου. Αυτές είναι:

- Η συνεχιζόμενη πολιτική ανασφάλεια (εκλογές), η οποία μπορεί να επιφέρει μια ακόμα οικονομική αστάθεια.
- Η εφαρμογή των νέων μεταρρυθμιστικών μέτρων, η οποία προβλέπει η μείωση της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών, με μεγάλη πιθανότητα μείωσης της ακτοπλοϊκής κίνησης.
- Η υποσχόμενη και σύντομη άρση των περιορισμών κίνησης κεφαλαίων, δε φαίνεται να πραγματοποιείται τόσο σύντομα. Συνεπώς, πρέπει να περιμένουμε

και πέραν του τρέχοντος έτους , με αποτέλεσμα να έχουμε περεταίρω συρρίκνωση της Ελληνικής οικονομίας.

- Η τιμή του πετρελαίου δεν είναι σίγουρο , ότι θα συνεχίζει να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα.
- Οι γεωπολιτικές εξελίξεις δημιουργούν ένα ευάλωτο και ευμετάβλητο περιβάλλον.
- Τέλος, δεν προβλέπεται βελτίωση του Ευρωπαϊκού τραπεζικού τομέα και ειδικότερα η είσοδος ξένων τραπεζών στην Ελληνική αγορά και πόσο μάλλον στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Πρέπει να τονιστεί , ότι η Ελληνική ακτοπλοΐα για όλες τις ξένες επενδυτικές τράπεζες , αποτελεί κίνδυνο. Άρα, είναι πολύ δύσκολο να χρηματοδοτηθεί , εάν τα πλοία συνεχίσουν να κινούνται εντός Ελλάδος.

Όσον αφορά , όμως , τα θετικά χαρακτηριστικά και κεκτημένα , τα οποία μπορούν να ανοίξουν το δρόμο για καλύτερες και πιο προσοδοφόρες προοπτικές για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, είναι τα παρακάτω:

- Εξορθολογισμός του στόλου
- Στροφή του κλάδου προς την κερδοφορία
- Διατήρηση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος
- Πιθανότητα εισροής νέων κεφαλαίων μέσω επενδυτικών ομίλων ή άλλων Ευρωπαϊκών Εταιριών, οι οποίες θέλουν να αδράξουν την ευκαιρία της επανεκκίνησης της αγοράς, αλλά και τις χαμηλές αξίες μετοχών και περιουσιακών στοιχείων.
- Ανάπτυξη του τουρισμού
- Επανάραξη δραστηριοτήτων των Ελλήνων στην Ευρώπη.

Στο σημείο αυτό, πρέπει επιτέλους να γίνει κατανοητό , ότι η συνεισφορά της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία ξεπερνάει κατά πολύ την οικονομική δραστηριότητα του ίδιου του κλάδου. Εθνικοί και κοινωνικοί λόγοι απαιτούν μια διαφορετική προσέγγιση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας , καθώς και τη διαμόρφωση μιας αναπτυξιακής πολιτικής με κύριο άξονα τη διευκόλυνση της πρόσβασης των νησιών με το μητροπολιτικό κέντρο. Είναι σημαντικό , να επαναλάβουμε για άλλη μια φορά για την ελληνική ακτοπλοΐα τα εξής:

- Συμβάλλει στη συνοχή του Ελληνικού Κράτους

- Η Ελλάδα ελέγχει το 18% της Ευρωπαϊκής ακτοπλοϊκής αγοράς , ενώ έχει μόνο το 2,2% του πληθυσμού της Ε.Ε.
- Τα ακτοπλοϊκά πλοία εκτελούν κατά 97% ελεύθερα δρομολόγια και μόνο το 3% αφορά επιδοτούμενες συνδέσεις.
- Οι κάτοικοι περισσότερων από 200 κατοικημένων νησιών αποτελούν σχεδόν το 10% του Ελληνικού πληθυσμού , συμβάλλοντας στο 10% του ΑΕΠ. Αυτά τα νησιά είναι δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί και προσελκύουν περίπου το 30% του τουρισμού (εγχώριου και ξένου).

Υπό το πρίσμα αυτό, είναι βέβαιο ότι οποιοσδήποτε σχεδιασμός ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας πρέπει να συμπεριλαμβάνει και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, προσφέροντας κίνητρα ανάπτυξης της. Πιθανότατα μια τέτοια κίνηση θα την βγάλει από τον λήθαργο που βρίσκεται εδώ και κάποιο διάστημα και θα αρχίσει ξανά να παράγει εντός και εκτός συνόρων αντιδρώντας στην επικίνδυνη συρρίκνωση που έχει υποστεί. Η χώρα σε κάθε περίπτωση μπαίνει σε νέο χάρτη συνδυασμένων μεταφορών. Αυτόν το χάρτη που κανείς κυβερνήτης σε εθνικό και τοπικό επίπεδο δε θέλησε να ακολουθήσει την ώρα που χαράχτηκε, όταν υπήρχαν οι δυναμικές και τα χρήματα να υλοποιηθεί σωστά προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Τώρα πλέον, η πορεία προς τις συνδυασμένες μεταφορές και έναν χάρτη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που να διασφαλίζει την ορθολογιστική και ασφαλή λειτουργία δικτύου θαλάσσιων μεταφορών , είναι εφικτό να γίνει και θα πρέπει όλα τα μέρη που απαρτίζουν την αγορά , Χρήστες, Κράτος, Εταιρίες, Πληρώματα και Επενδυτές / Τράπεζες , να τον σεβαστούμε και να κρατήσουμε μακριά τις αγκυλώσεις του παρελθόντος.

Συμπερασματικά , λοιπόν, από τα όσα αναφέρθηκαν στην παρούσα ενότητα , καθώς και από όσα προέκυψαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων κεφαλαίων, διαπιστώνουμε πως ο κλάδος της ακτοπλοΐας συνεχίζει να βρίσκεται εν μέσω μιας βαθιάς ύφεσης, με τις πέντε από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες να αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας και αποδοτικότητας , με αποτέλεσμα να τίθεται θέμα βιωσιμότητας για πορισμένες εξ' αυτών. Αναμφίβολα, η πορεία των οικονομικών δεδομένων τόσο των εταιριών όσο και του κλάδου γενικότερα , έδειξε να επηρεάζεται από την εμφάνιση της χρηματοπιστωτικής κρίσης , η οποία και άλλαξε άρδην τη δημοσιονομική πολιτική , επηρεάζοντας κάθε πτυχή της οικονομίας.

Η μείωση του κύκλου εργασιών σε συνδυασμό με την κατακόρυφη αύξηση της τιμής των καυσίμων , αποτέλεσε σημαντικό πλήγμα για τις εταιρίες του κλάδου , οι οποίες στην προσπάθειά τους να παραμείνουν κερδοφόρες οδηγήθηκαν σε πολιτικές περιορισμού των λειτουργικών τους εξόδων , δίνοντας έμφαση στην τόνωση της ρευστότητας , χωρίς , ωστόσο, να καταφέρουν να βελτιώσουν τους επιμέρους χρηματοοικονομικούς δείκτες.

Επιλογικά ,λοιπόν, το μεγάλο στοίχημα είναι η μείωση των συντελεστών της έμμεσης φορολογίας , καθώς και των κρατήσεων υπέρ τρίτων , οι οποίες θα επιτρέψουν τη μείωση της τιμής των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ενισχύοντας τον ανταγωνισμό των εταιριών , με σκοπό να καταστούν και πάλι βιώσιμες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Γουλιέλμος Α. & Σαμπράκος Ε., (2002). « Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- ❖ Βαρουφάκης Γ.& Πατωκός Τ.& Τσερκέζης Λ.& Κουτσοπέτρος Χ., (2011). « Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το 2011», Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, Αθήνα
- ❖ Βαβούρας Σ.Ι.& Αρχοντάκης Σ.Κ, (1982). «Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες – χρησιμότητα, προβλήματα και προτάσεις πολιτικής», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Ψαραύτης Ν.Χ., (2006). « Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage – Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους», Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα
- ❖ Bowels S. & Edwards R., (2011). « Κατανοώντας τον Καπιταλισμό – Ανταγωνισμός , εντολή και μεταβολή στην οικονομία των ΗΠΑ», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα
- ❖ Παρδάλη Ι.Α., (2007). « Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων – Ανταγωνισμός & Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- ❖ Παρδάλη Ι.Α., (2012). « Το λιμάνι του Πειραιά: Διαχρονικοί μετασχηματισμοί και η αναπτυξιακή του συμβολή», Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς
- ❖ Κασιούρας Δ.Γ., (2008). « Σύντομο Κοινωνικοπολιτικό Λεξικό : Φιλοσοφία, Κοινωνιολογία, Οικονομία, Ιστορία», Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα
- ❖ Abel B.A. & Bernanke S.B. & Croushore D., (2010). « Μακροοικονομική», Εκδόσεις Κριτική , Αθήνα
- ❖ Παντελίδης Π. & Γιαννέλης Δ., (2014). « Εισαγωγή στην οικονομική θεωρία», Πειραιεύς
- ❖ Stopford M., (2016). « Ναυτιλιακή Οικονομική», Επιστημονική επιμέλεια Πελαγίδης Θεόδωρος, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ « Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), 2014

- ❖ Κόκκα Κ. & Ζώταλη Π., (2016). « Η Ελληνική Ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης 2010 – 2013». Διδακτορική διατριβή , ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας, Πάτρα
- ❖ « Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές», (2017). 16^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017, XRTC Business Consultants, 2017
- ❖ « ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ : Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», (2011). Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες
- ❖ « Η Ελληνική ακτοπλοΐα μέσα στην κρίση 2008 – 2011», (2012). www.TheSeaNation.gr
- ❖ Αγγούρη Τ., (2016). « Μιχάλης Σακέλλης: Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα ‘ παροπλίζει’ την ελληνική ακτοπλοΐα». www.mononews.gr
- ❖ Αντωνίου Θ.,(2014). « Σε κρίση (και) η ακτοπλοΐα – Ανάγκη για νέο δίκτυο μεταφορών στο Αιγαίο». www.logistics-management.gr
- ❖ Μουτσάτσου Ε.,(2016). « Τα συμπεράσματα από την ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2016 της XRTC». www.naftikachronika.gr
- ❖ Πλιάκος Κ.,(2015). « Η ακτοπλοΐα σε κρίση». www.cnn.gr
- ❖ Μπέλλος Η.,(2017). « Η κρίση αποψίλωσε τον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο». Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, www.kathimerini.gr
- ❖ « Πως χάθηκαν 66 καράβια από την ελληνική ακτοπλοΐα»,(2014). Financial Press.gr. www.fpress.gr
- ❖ Καραγεώργου Λ.,(2016). « Ένα δις. από το πακέτο Γιούνκερ για νέα πλοία μικρών αποστάσεων». www.naftemporiki.gr
- ❖ Παναγιωτίδου Π., (2004). « Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων & τις Θαλάσσιες Αρτηρίες». Διδακτορική διατριβή , Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- ❖ Κουμαριανός Π., (2014). « Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Συμβολή στην Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση». Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά
- ❖ Παυλίδης Ν., (2014). « Χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών του κλάδου της ναυτιλίας κατά την περίοδο της κρίσης». Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
- ❖ Council Regulation (EEC) No 4055/86 of December 1986

- ❖ Commission Regulation (EC) No 75/98 of January 1998 amending Regulation (EEC) No 2454/93
- ❖ « Απογραφή πληθυσμού 2011». Εθνική Στατιστική Υπηρεσία
- ❖ « Κλαδική Μελέτη για τη Ναυτιλία», (2000). ICAP
- ❖ Τσαμόπουλος Μ., (2017). « Ο παλμός της οικονομίας». www.newmoney.gr
- ❖ Μυλωνάς Π. & Μαργίνας Ν., (2010). « Unleashing Greece’s medium – term growth potential». Economic & Market Analysis. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος
- ❖ Κορδεράς Δ., (2007). « Η φήμη των κλάδων της ελληνικής οικονομίας». Tradelink Reputation Research & Consultancy. www.marketingweek.gr
- ❖ « Olympic Champion», www.marintraffic.com
- ❖ Καϊλα Μ., (2017). « Ξανά στην ενεργό δράση το ΛΑΤΩ και το ΙΕΡΑΠΙΕΤΡΑ Λ.». Refortso. GR, www.refortso.gr
- ❖ Ομάδα Σύνταξης (2017). « Μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο 22 εκατ. ευρώ για την ANEK». www.hania.news.gr
- ❖ « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης ...». (2014), Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, XRTC Business Consultants. www.xrtvc.gr
- ❖ Ρουσάνογλου Ν., (2014). « Εξελίξεις στην ακτοπλοΐα μετά την έξωση της NEL από το Β. Αιγαίο». Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, www.kathimerini.gr
- ❖ Ντόκας Α., (2017). « Η fortress, στρατηγικός επενδυτής για την ΑΤΤΙΚΑ ΓΚΡΟΥΠ». Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, www.kathimerini.gr
- ❖ « ΑΤΤΙΚΑ GROUP: Κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ευρώ 33,0 εκατ. και καθαρά κέρδη ευρώ 2.9 εκατ. α’ εξάμηνο 2005». Η Ναυτεμπορική. www.naftemporiki.gr
- ❖ « Οι μικρές αλλά δυναμικές εταιρίες της ελληνικής ακτοπλοΐας». (2016)
- ❖ Ακριβοπούλου Χ., (2010). « Τι σημαίνει η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση». Ευρωπαϊκό Σύστημα Κεντρικών Τραπεζών. AkrivopoulouChristina’s Blog. www.akrivopoulouchristina.wordpress.com
- ❖ « Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων». Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων .(1940), EENMA
- ❖ « Πολιτική μεταφορών της Ε.Ε». Ευρωπαϊκή Ένωση. www.europa.eu
- ❖ « Strategic Plan 2016 – 2010 – Communications». Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι προτεραιότητές της. www.europa.eu

- ❖ « Από τις προκλήσεις στις ευκαιρίες: προς ένα κοινό πλαίσιο στρατηγικής για τη χρηματοδότηση της έρευνας και της καινοτομίας στην Ε.Ε». ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ, Ευρωπαϊκή Επιτροπή , Βρυξέλλες 2011
- ❖ « Λευκή Βίβλος για το μέλλον της Ευρώπης και την πορεία της προς τα εμπρός – προβληματισμοί και σενάρια για την Ε.Ε των 27». Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι προτεραιότητές της . www.ec.europa.eu
- ❖ « Θαλάσσιοι Διάδρομοι και Λιμένες : Εργαλεία Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών». Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά., (2016). www.pcci.gr
- ❖ « Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Λευκή Βίβλος., Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων., Βρυξέλλες 2001
- ❖ « Interreg: European Territorial Co- operation». Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιφερειακή Πολιτική
- ❖ « Ακτοπλοΐα». Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. www.yen.gr
- ❖ www.wikipedia.org/wiki/Hellenic.Seaways
- ❖ www.hellenicseaways.gr
- ❖ www.patrasport.gr
- ❖ www.mof.gov.cy
- ❖ www.minoan.gr
- ❖ www.aml.ma
- ❖ www.anek.gr
- ❖ www.attica-group.com

*...κι η ειλικρίνεια αρχίζει πάντα εκεί...
που τελείωσαν όλοι οι άλλοι τρόποι να σωθείς...
αφιερωμένο στη σχέση με τον πατέρα μου...*