

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ»**

Μπουτσιούκου Φωτεινή

(ΑΜ: ΜΝ 11088)

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

Copyright © Μπουτσιούκου Φωτεινή, 2014.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πανεπιστήμιο Πατρών

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ABSTRACT	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	11
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	11
2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	14
2.3 ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	20
2.4 ΤΑ ΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ και ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....	20
2.5 Η ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ	29
3.1 ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ.....	29
3.1.1 Attica Group	29
3.1.2 ANEK	33
3.1.3 MINOAN LINES.....	36
3.1.4 NEL LINES	40
3.2 ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ.....	43
3.2.1 HELLENIC SEAWAYS.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	46
4.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ και Hellenic Seaways .46	
4.2 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ.....	53
4.2.1. ΑΓΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑΣ	53
4.2.2 ΑΓΟΡΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ.....	59
4.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	61
4.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ	65
5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	65
5.2 ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	67
5.3 ΕΒΙΤΔΑ	71
5.4 ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	73
5.5 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ.....	74
5.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	81
6.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	81
6.1.1 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ	81
6.1.2 ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	81
6.1.3 ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.....	82
6.2 SWOT ANALYSIS.....	84
6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	86
6.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	89
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	95

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ – ΠΙΝΑΚΩΝ – ΕΙΚΟΝΩΝ

Γράφημα 1 - Διασπορά ηλικίας των πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας	17
Γράφημα 2 - Αποσύρσεις πλοίων.....	17
Γράφημα 3 - Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2006 - 2014).....	30
Γράφημα 4 - Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2014).....	33
Γράφημα 5 - Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2014)	36
Γράφημα 6 - Σύνολο Στόλου NEL LINES (2006 - 2014).....	41
Γράφημα 7 - Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2014).....	43
Γράφημα 8 – Μεριδίο αγοράς επιβατών στην Ελλάδα (2006-2013).....	47
Γράφημα 9 - Μεριδία αγοράς επιβατών στην Αδριατική (2006-2013)	48
Γράφημα 10 - Μεριδίο αγοράς αυτοκινήτων στην Ελλάδα (2006-2013)	49
Γράφημα 11 - Μεριδίο αγοράς αυτοκινήτων στην Αδριατική (2006-2013)	50
Γράφημα 12 - Μεριδίο αγοράς φορτηγών στην Ελλάδα (2006-2013).....	51
Γράφημα 13 - Μεριδίο αγοράς φορτηγών στην Αδριατική (2006-2013).....	52
Γράφημα 14 -Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση επιβατών).....	54
Γράφημα 15 - Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση αυτοκινήτων)	54
Γράφημα 16 - Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση φορτηγών).....	55
Γράφημα 17 - Κίνηση επιβατών ανά ακτοπλοϊκή γραμμή (2012)	56
Γράφημα 18 - Εξέλιξη στόλου εισηγμένων και Hellenic Seaways (2000-2014).....	63
Γράφημα 19 - Εξέλιξη στόλου ανά τύπο πλοίου (2000-2014)	64
Γράφημα 20 - Επιβάρυνση των καυσίμων στο συνολικό κόστος (2006-2013)	66
Γράφημα 21 - Ετήσια εξέλιξη κόστους καυσίμων και λιπαντικών εισηγμένων και HSW (2006-2013).....	67
Γράφημα 22 - Μεριδία αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών το 2013	70
Γράφημα 23 - Κατανομή κύκλου εργασιών (ακτοπλοΐα έναντι Αδριατικής) σε τρεις εισηγμένες εταιρίες, 2013	71
Γράφημα 24 - Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2006-2013)	72
Γράφημα 25 - Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων εισηγμένων και HSW (2006-2013).....	73
Γράφημα 26 - Εξέλιξη τραπεζικού δανεισμού ανά εταιρία (2006-2013)	76
Γράφημα 27 - Εξέλιξη βασικών μεγεθών αγοράς με βάση το MME (2006-2013).....	79
Γράφημα 28 - Εμπλεκόμενοι φορείς στον Ακτοπλοϊκό Κλάδο	90
Πίνακας 1 - Συχνότητα υπηρεσιών ferry (Αύγουστος έναντι Ιανουαρίου)	18
Εικόνα 1 - Το σύστημα της ελληνικής ακτοπλοΐας μεταφοράς επιβατών	21

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πολιτική θαλάσσιων μεταφορών έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές στην Ελλάδα, ειδικά στον παράκτιο τομέα. Υπάρχει «συντονισμένη δράση» που ανέλαβε η ελληνική Κυβέρνηση για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών για τις νησιωτικές περιοχές. Η δράση αυτή βασίζεται σε νέα συστήματα προσέγγισης, και λαμβάνει υπόψη την επικείμενη απελευθέρωση των παράκτιων υπηρεσιών. Η προηγούμενη πρακτική έβλεπε το πλοίο ως το κύριο σημείο ρύθμισης και ελέγχου. Ένα σημαντικό στοιχείο αυτού του νέου σχεδίου δράσης είναι το έργο με τίτλο «*Η ανάπτυξη του εθνικού συστήματος μεταφορών στη θάλασσα*» (DSTMS). Ο κύριος στόχος αυτού του προγράμματος είναι ο δημοκρατικός εκσυγχρονισμός και ο εξορθολογισμός της διοίκησης του ελληνικού παράκτιου συστήματος, η επίτευξη της εθνικής συνοχής, της ποιότητας, η ανανέωση του στόλου, η απασχόληση και η συμμόρφωση με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Η υλοποίηση των στόχων αυτών σχετίζεται με το σχηματισμό και την αξιολόγηση των μέτρων, προτάσεων και των πολιτικών, με σκοπό: **(i)** τη βελτίωση της υπηρεσίας που προσφέρεται σήμερα, **(ii)** τη βελτίωση της διαχείρισης του παράκτιου συστήματος μεταφορών και, τέλος, **(iii)** να εξασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση προς τον ελεύθερο ανταγωνισμό, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις της δημόσιας υπηρεσίας. Έχει μεγάλη σημασία να υπογραμμιστεί η στήριξη της ανάπτυξης των εγχώριων Θαλάσσιων Μεταφορών (DSTMS) στον κυβερνητικό στρατηγικό σχεδιασμό. Το μελλοντικό σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών, με βάση τις αρχές και τις γνώσεις που αποκτήθηκαν μέσω του προγράμματος DSTMS, έχουν ως στόχο να καλύψουν τις ανάγκες του ελληνικού λαού στον 21ο αιώνα.

ABSTRACT

The maritime transport policy has undergone significant changes in Greece, especially in the coastal area. There is a "concerted action" taken by the Greek government to develop a sustainable network of marine transport on the islands. This action is based on new system's approach, taking into account the imminent liberation of coastal services. The previous practice considered the ship as the main point of regulation and control. An important element of this new action plan is the project entitled "The development of the national transport system to the sea" (DSTMS). The main objective of this program is the democratic modernization and rationalization of the management of Greek coastal system, achieving national cohesion, quality, fleet renewal, employment and compliance with EU policies. It is important to emphasize support for the development of domestic Maritime Transport (DSTMS) to government strategic planning. The future system of maritime transport, based on the principles and knowledge gained through the program DSTMS, are designed to meet the needs of the Greek people in the 21st century.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και είναι μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους υγιέστερους και πιο δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας που αντιπροσωπεύει περίπου το 8% του ΑΕΠ της χώρας και έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Δεδομένης της σημασίας του τομέα της οικονομίας, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες στον κόσμο - και η μόνη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση - η οποία λειτουργεί ένα ανεξάρτητο Υπουργείο για το χειρισμό θεμάτων των θαλάσσιων μεταφορών και της εμπορικής ναυτιλίας.

Η θαλάσσια μεταφορά είναι αρκετά σημαντική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς οι εξαγωγές που μεταφέρονται από θάλασσα υπολογίζονται περίπου στο 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού εμπορίου της. Η Ελλάδα είναι ένας από τους βασικούς παίκτες της διεθνούς ναυτιλίας και ελέγχει το 40% των σκαφών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η θέση της χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα για διεθνείς εμπορικές ροές εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, σε όλο το παγκόσμιο τοπίο, η Ελλάδα κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το **14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου**. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας είναι πιο σημαντική για τα τέσσερα είδη των πλοίων που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου φορτίου: αργό πετρέλαιο, φυσικό αέριο και χημικά προϊόντα, χύδην φορτίο, μεταλλεύματα.

Η χρηματοδότηση για αυτό το ζωτικό τομέα, καθώς και οι αξίες του ενεργητικού τους, επηρεάστηκαν αρνητικά από την οικονομική κρίση και τη συρρίκνωση της εγχώριας οικονομίας. Αποδεικνύοντας τη σημασία του τομέα στην οικονομία της Ελλάδας, οι συνολικές αναλήψεις υποχρεώσεων από την εγχώρια και τη διεθνή τραπεζική κοινότητα ανήλθαν σε 67 δισ. ευρώ στο τέλος του έτους 2011, καθώς και οι δεσμεύσεις αυτές έχουν αυξηθεί κατά τη διάρκεια του 2012, με μια θετική προοπτική για το 2013 και περαιτέρω, με βάση μια σταδιακή βελτίωση της εγχώριας και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν πάνω από 4.065 φορτηγά, 3.760 εκ των οποίων εκτιμάται ότι είναι για υπερατλαντικά ταξίδια (IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia, 2012). Από την άποψη της παραγωγικής ικανότητας, ο ελληνικός στόλος θεωρείται, επίσης, πως είναι μπροστά από άλλες μεγάλες δυνάμεις της ναυτιλίας, όπως η Ιαπωνία και η Κίνα. Η πλειοψηφία των ελληνικών συμφερόντων είναι νηολογημένα σκάφη με ξένες σημαίες, η οποία είναι μια κοινή πρακτική μεταξύ των μεγάλων εθνών της ναυτιλίας, ενώ σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό **Ελληνική σημαία στόλου** ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt. Μια άλλη ένδειξη του ηγετικού ρόλου των Ελλήνων στην παγκόσμια ναυτιλία είναι το γεγονός ότι πάνω από το 52% από τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εισηγμένες στο NYSE και NASDAQ ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους.

Ο στόλος ελληνικών συμφερόντων έχει κυριαρχήσει στα κύματα για περισσότερο από έναν αιώνα, παρέχοντας ένα επιτυχημένο παράδειγμα επιχειρηματικότητας. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, είτε είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή βρίσκονται σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα (π.χ. Λονδίνο) οδήγησαν την βιομηχανία σε επιτυχία. Οι οργανωτικές δομές, οι πρακτικές και οι στρατηγικές διαχείρισης που έχουν υιοθετηθεί σε διάφορες συνθήκες, στέκονται επίσης ως βασικά ζητήματα που οδηγούν στην επιτυχία και το θαυμασμό τόσο στην ακαδημαϊκή κοινότητα όσο και την αγορά.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξετάσει τις εξελίξεις και τις προοπτικές της ελληνικής ακτοπλοΐας. Στο **πρώτο κεφάλαιο** που παρουσιάζεται γίνεται μια επισκόπηση της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς, η εξέλιξη της στο πέρασμα των χρόνων μέσα από τους κανονισμούς και τις διατάξεις που θεσπίστηκαν, καθώς και τα δομικά της χαρακτηριστικά στο παρόν. Στο **δεύτερο κεφάλαιο** παρουσιάζεται κάθε μια από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον ακτοπλοϊκό κλάδο, το δυναμικό τους και το που δραστηριοποιούνται. Στο **τρίτο κεφάλαιο** αναλύεται το μεταφορικό φορτίο της κάθε εταιρίας στην Ελλάδα αλλά και στην αγορά της Αδριατικής στο πέρασμα των ετών και η προσφορά για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Στο **τέταρτο κεφάλαιο** παρουσιάζεται η χρηματοοικονομική ανάλυση της αγοράς και πιο

συγκεκριμένα ο κύκλος εργασιών κάθε εταιρίας και τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Τέλος στο **πέμπτο κεφάλαιο** αναλύονται κάποια συμπεράσματα και αναφέρονται πιθανές εξελίξεις για τον κλάδο, ενώ προτείνονται και κάποιες πιθανές λύσεις και εναλλακτικές προκειμένου ο κλάδος να γίνει πιο αποδοτικός και να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από το 1947 η ακτοπλοΐα είναι μια βιομηχανία που ρυθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από το κράτος. Η κρατική παρέμβαση δεν είχε πάντα τα ίδια ποιοτικά χαρακτηριστικά. Η Κυβέρνηση εισήγαγε το Δημόσιο Ναυτικό Κώδικα με Νόμο το 1973 και το 1976 ψηφίστηκε το Προεδρικό Διάταγμα 684.

Αυτές οι κανονιστικές πράξεις έχουν ιδιαίτερη σημασία για το ισχύον καθεστώς. Οι πιο πρόσφατες νομοθετικές πράξεις δήλωσαν ξεκάθαρα όλα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν μια ρυθμιζόμενη βιομηχανία (Γουλιέλμος και Λεκάκου, 1993). Ρητή αναφορά έγινε για τα εμπόδια εισόδου και εξόδου και τον καθορισμό των τιμών. Η κρατική παρέμβαση ήταν δικαιολογημένη για λόγους πρόληψης του καταστρεπτικού ανταγωνισμού.

Όπως αναφέρθηκε, η κρατική παρέμβαση στον τομέα της αγοράς των μεταφορών δεν είναι ένα φαινόμενο μοναδικό στην Ελλάδα, αλλά είναι σχεδόν πάγια πρακτική σε όλες τις αγορές των μεταφορών. Στις ΗΠΑ, ο κανονισμός της μεταφοράς ξεκίνησε τον 19ο αιώνα. Στην πραγματικότητα, οι περισσότερες από τις οικονομικές θεωρίες του κανονισμού είχαν ως αφετηρία τους την εμπειρία της μεταφοράς αγορών (Kahn, 1991). Πρώτα απ' όλα, οι μεταφορές είναι μια σημαντική αγορά, η οποία επηρεάζει την οικονομία στο σύνολό της. Δεύτερον, οι αγορές αυτές χαρακτηρίζονται από υψηλό σταθερό κόστος και εξαιρετικά χαμηλό οριακό κόστος. Για ένα πλοίο, αεροπλάνο ή τρένο, ένας επιπλέον επιβάτης κοστίζει σχεδόν τίποτα. Ωστόσο, σε ένα απόλυτα ανταγωνιστικό κόσμος, οριακού κόστους κοντά στο μηδέν θα οδηγούσε μια επιχείρηση που λειτουργεί σε αυτόν με ζημία (Chlomoudis et. al., 2006).

Στη ναυτιλία, σε γενικές γραμμές υπάρχει το επιπλέον στοιχείο ότι η είσοδος και η έξοδος σε συγκεκριμένα δρομολόγια είναι ιδιαίτερα εύκολη. Για παράδειγμα, εάν μια διαδρομή σε ένα νησί είναι ζημιογόνος, ένα πλοίο σε μια εντελώς ελεύθερη αγορά (χωρίς την άδεια της Κυβέρνησης) θα μπορούσε να αλλάξει απλά διαδρομές. Αυτό είναι μια πηγή του ακραίου ανταγωνισμού και προκαλεί μεγάλη αστάθεια.

Οι φραγμοί εισόδου (όπως η παροχή αδειών ή η υποχρέωση βάσει του νέου νόμου ότι όσοι λαμβάνουν τις άδειες πρέπει να εξυπηρετούν τη διαδρομή για ένα χρόνο) σταθεροποιούν την αγορά, αλλά επίσης προκαλούν μονοπωλιακές πρακτικές. Το κλειδί για χάραξη μιας πολιτικής είναι να βρεθεί ο τέλειος συνδυασμός. Αυτό σημαίνει «απειλητικές» επιχειρήσεις, οι οποίες ενεργούν μονοπωλιακά με τον ανταγωνισμό. Σε αυτή την περίπτωση, η Κυβέρνηση θα μπορούσε να προωθήσει μια βιώσιμη αγορά, όπου το εμπόδιο για την άδεια εισόδου δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως «όπλο» για την εξασφάλιση ανταγωνιστικών πρακτικών. Αυτό στην πραγματικότητα είναι μέρος του κοινοτικού κανονισμού για την προώθηση της αύξησης του ανταγωνισμού στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Οι επιχειρήσεις θα κληθούν να υποβάλουν προσφορά ανοιχτά για τις άδειες σε ετήσια βάση. Έτσι, το στοιχείο του φραγμού εισόδου μειώνεται σοβαρά. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να δρουν ανταγωνιστικά για να εξασφαλιστεί η διατήρηση της αδειάς τους.

Στο μάλλον πολύπλοκο σύνολο των κόμβων που παρουσιάζουν τα εκατοντάδες ελληνικά νησιά σε οποιοδήποτε σύστημα μεταφοράς, ένα “modus operandi” που είχε εξελιχθεί μέσα στο χρόνο λειτουργούσε ικανοποιητικά, αλλά όχι τέλεια. Από την άποψη της κατανομής των μέσων μεταφοράς στην Ελλάδα (σιδηροδρομικές, αεροπορικές, οδικές, πλοίο), η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία έχει διαδραματίσει ηγετική θέση (Chlomoudis et. al., 2006). Κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια, η σχέση μεταξύ του κράτους και του ιδιωτικού τομέα της ναυτιλίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως μάλλον μη υγιής, καθώς άδειες δίνονται μέσω ανεπίσημων διαδικασιών και πολιτικών συμφερόντων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η κατάσταση φαίνεται να είχε την υποστήριξη συγκεκριμένων ιδιωτικών συμφερόντων.

Περαιτέρω στρεβλώσεις συνέβησαν επειδή το μεγαλύτερο μέρος της τιμολογιακής πολιτικής για τη μεταφορά ελέγχονταν από το κράτος. Δεν είναι μόνο οι τιμές, αλλά και οι θαλάσσιες οδοί και τα δρομολόγια που ήταν προνόμιο του κράτους. Εν ολίγοις, το κράτος ήλεγχε τόσο τις τιμές όσο και τις ποσότητες και η κατάσταση δεν ευνοούσε τη δημιουργία μιας υγιούς αγοράς. Για να λειτουργήσει η όλη κατάσταση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έπρεπε να περνά πολύ χρόνο και να καταναλώνει ενέργεια για τον προγραμματισμό του πολύπλοκου δικτύου των νησιωτικών μεταφορών, να προσπαθεί να ικανοποιήσει τόσο τις ανάγκες των νησιωτών και των τουριστών, καθώς και να ανησυχεί για τις ίδιες τις επιχειρήσεις της ναυτιλίας και τον

ανταγωνισμό. Ωστόσο, η αγορά άλλαζε και δεν ήταν σαφές εάν η κατάσταση θα μπορούσε να ενσωματώσει τις αλλαγές σωστά.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι πλοιοκτήτες αναφέρονται προς το Υπουργείο για λύσεις στα προβλήματά τους αντί να ανησυχούν για τον ανταγωνισμό. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90, οι άδειες χορηγούνταν για διάστημα έως 35 ετών, ανάλογα με την ηλικία του πλοίου - η χρονική διάρκεια της άδειας εξαρτιόταν από την ηλικία του κάθε πλοίου. Μετά τα μέσα της δεκαετίας του '90 και πριν από τη διαδικασία απελευθέρωσης, ο τότε Υπουργός αναβάθμισε βίαια το στόλο στο Αιγαίο με την εντολή ότι όλες οι νέες άδειες θα χορηγούνται σε πλοία δέκα ετών ή νεότερα. Τέλος, η διαδικασία αδειών για ιδιωτικούς φορτωτές δεν ήταν διαφανής και αυτό δημιούργησε ενστάσεις και κατηγορίες εναντίον της διαφθοράς.

Για το λόγο αυτό και για άλλους λόγους, η Ελλάδα επιτάχυνε την απόφασή της για την απελευθέρωση των θαλασσών της και από το 2001 η διαδικασία των αδειών και η ανάθεση των διαδρομών είναι διαφανής και υπόκεινται λιγότερο σε πολιτικό έλεγχο. Εφόσον η διαδικασία άδειας περνά μέσα από το Υπουργείο, θα υπάρξουν ερωτήσεις σχετικά με την ανεξαρτησία της διαδικασίας χορήγησης άδειας. Ωστόσο, οι τιμές εξακολουθούν να καθορίζονται εν μέρει από το κράτος και, δυστυχώς, ο σχεδιασμός της δομής της διαδρομής συνεχίζει να ορίζεται αποκλειστικά από το κράτος. Αντί να επιτρέψει στον ιδιωτικό τομέα να καταλήξει με ένα εξελιγμένο δίκτυο δρομολόγησης για τα νησιά, το κράτος συνεχίζει να βασίζεται σε παλιές «κεντρικού σχεδιασμού» προσεγγίσεις. Ωστόσο, τα θέματα αυτά πιθανότατα ξεκαθαρίστηκαν από το καλοκαίρι του 2003 και η αγορά ήρθε πολύ πιο κοντά στην πλήρη απελευθέρωση. Ένα καλύτερο σύστημα θα ήταν η Κυβέρνηση να παρέχει τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις μεταφορικές ανάγκες των νησιών, να προσδιορίζει τους «κόμβους» του συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες ή προβλεπόμενες υποδομές των νησιών, καθώς και τις «κοινωνικο-οικονομικές» ανάγκες των νησιών και στη συνέχεια να ζητήσει από τον ιδιωτικό τομέα να δημιουργήσει τη δική του δομή δρομολόγησης, μια δομή ικανή να εξυπηρετηθεί από το υπάρχον δίκτυο (Chlomoudis et. al., 2006).

Συμπερασματικά, τα κύρια χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τα οποία κατά τη γνώμη μας, θα πρέπει να επηρεάσουν ολόκληρη την αγορά, είναι ότι οι

παράκτιες γραμμές είναι οι «αρτηρίες», μέσω των οποίων η χώρα μπορεί τόσο να επεκταθεί όσο και να ολοκληρωθεί.

2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο νόμος 2932/2001 παρουσιάστηκε για να ανοίξει την ελληνική ναυτιλιακή αγορά και να φέρει τις πορθμειακές υπηρεσίες στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον κανονισμό. Η νομοθεσία αυτή, ωστόσο, θεωρείται ασυμβίβαστη με το πνεύμα του κανονισμού. Ένας αριθμός διαφορών έχουν προκύψει και έχουν επιλυθεί όσον αφορά την ερμηνεία του κανονισμού και την εφαρμογή του στο ελληνικό πλαίσιο. Μετά το άνοιγμα της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών, οι υπηρεσίες είναι ανοικτές σε κάθε φορέα ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρέχει κάποια βασική τεκμηρίωση που επιβεβαιώνει την ικανότητά τους να παρέχουν υπηρεσίες. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις που έχουν οριστεί σε σχέση με την υπηρεσία που παρέχεται εκτός από το γεγονός ότι το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφάλειας των λιμένων που εξυπηρετεί και να είναι σε λειτουργία για τουλάχιστον δέκα μήνες ανά έτος. Οι εγχώριες υπηρεσίες πορθμείων στην Ελλάδα συνεχίζουν να παρέχονται από εγχώριες επιχειρήσεις που θα συνεχίσουν να υπηρετούν τις παραδοσιακές διαδρομές τους, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις γίνεται επέκταση σε άλλες.

Επίσης, όλες οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπόρεσαν να υποβάλουν δηλώσεις δρομολογήσεως σε όποια γραμμή επιλέξουν (κατάργηση του καμποτάζ). Επιπλέον των ανωτέρω, ο Ν. 2932/2001 προέβλεπε (Ψαραύτης, 2006):

1) Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής με σκοπό την εγγύηση της καλής ανταγωνιστικής λειτουργίας των αγορών στο απελευθερωμένο περιβάλλον (Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών - ΡΑΘΕ) η οποία, όμως, καταργήθηκε με νεώτερο νόμο το 2004 και οι αρμοδιότητές της μεταφέρθηκαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

2) Τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και την ίδρυση Γενικής Γραμματείας για τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική, ενώ μετέτρεπε δέκα

σημαντικά λιμάνια σε Ανώνυμες Εταιρίες και τα Λιμενικά Ταμεία σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων.

Σήμερα η δρομολόγηση πλοίων στο Αιγαίο, βάσει του Ν. 2932/2001 είναι ελεύθερη, αλλά υπό προϋποθέσεις. Πέρα από αυτά που ορίζονται για την ασφάλεια του πλοίου, πρέπει να είναι 1. αδιάλειπτα δρομολογημένο για δέκα μήνες το χρόνο, σε προκαθορισμένα από το Υπουργείο δρομολόγια, 2. με ορισμένη οργανική σύνθεση πληρώματος, και 3. με ελεγχόμενο ναύλο των επιβατών της οικονομικής θέσης. Σε περίπτωση που δεν καλυφθούν όλες οι ανάγκες των νησιών για πλοία, τότε το Υπουργείο είτε παραχωρεί γραμμές με σχέση αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε διενεργεί μειοδοτικό διαγωνισμό για τη δρομολόγηση πλοίων σε αυτά (Ψαραύτης, 2006).

Η Ελλάδα έχει ένα σημαντικό αριθμό νησιών στα οποία οι υπηρεσίες δεν θα ήταν εμπορικώς βιώσιμες, ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες, λόγω της χαμηλής ζήτησης. Επί του παρόντος, οι βιώσιμες υπηρεσίες λειτουργούν σε περίπου 70 διαδρομές νησιών. Νησιά για τα οποία οι αιτήσεις για την παροχή δωρεάν υπηρεσιών στην αγορά γίνονται τον Ιανουάριο κάθε έτους και είναι νησιά για τα οποία οι υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται με μια Δημόσια Σύμβαση Υπηρεσιών στο πλαίσιο ετήσιων συμβάσεων. Οι απαιτήσεις για την παροχή της Δημόσιας Σύμβασης Υπηρεσιών έχουν ως εξής:

- **Συχνότητα:** καθορισμένο αριθμό των δρομολογίων ανά εβδομάδα.
- **Περίοδος λειτουργίας:** το πλοίο πρέπει να είναι σε λειτουργία για τουλάχιστον δέκα μήνες το χρόνο.
- **Back-up :** Τους υπόλοιπους δύο μήνες το χρόνο πρέπει να υπάρχει ένα ferry boat που θα το αντικαθιστά. Οι λεπτομέρειες αυτού του πρέπει να διατεθούν κατά το στάδιο της υποβολής της προσφοράς.
- **Πρότυπα των Ferry:** χωρητικότητα επιβατών, επιφάνεια στάθμευσης αυτοκινήτων, συνολικό μήκος. Πρότυπο είδος της υπηρεσίας απαιτείται (π.χ. συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά).
- **Ασφάλεια:** Το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο για την ασφαλή χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την ασφαλή παροχή υπηρεσιών.

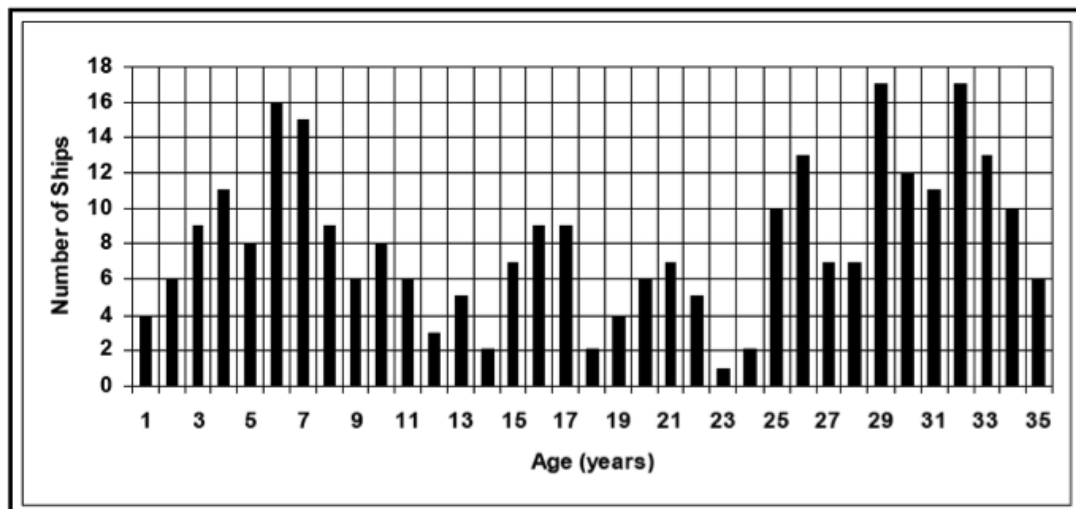
- **Ναύλα:** μέγιστη τιμή εισιτηρίου έχει οριστεί για την κατηγορία standard / economy. Επίσης, οι εκπτώσεις επιβάλλονται για συγκεκριμένους ταξιδιώτες.
- **Η ηλικία του οχήματος:** Πρέπει να είναι μικρότερη από 35 χρόνια.

Ο εθνικός προϋπολογισμός παρέχει τη χρηματοδότηση για τις υπηρεσίες. Επιπλέον, παρέχει μια 3% προσαύξηση σε όλες τις άλλες υπηρεσίες πορθμείων (δεν επιδοτούνται), προκειμένου να επιδοτηθούν οι άγονες γραμμές (Malachy Walsh et al).

Οι αλλαγές του εθνικού θεσμικού πλαισίου ήταν αποτέλεσμα της εφαρμογής της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577/92, με σκοπό την κατάργηση του τυχόν καμποτάζ σε όλες τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα ήταν το τελευταίο κράτος-μέλος της που εφάρμοσε αυτό τον κανόνα, που εγκρίθηκε παρά τις προτιμήσεις των διαδοχικών ελληνικών εθνικών διοικήσεων και τελικά άλλαξε τους όρους του ανταγωνισμού. Οι παράκτιες υπηρεσίες της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα άνοιξαν σε πλοία με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρόλα αυτά, ακόμα κι αν η απελευθέρωση έχει τεθεί σε ισχύ εδώ και πολλά χρόνια, ορισμένα στοιχεία πρέπει να εξορθολογιστούν. Ένα αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, είναι η ηλικία των πλοίων. Το πόρισμα της έκθεσης GILA ((2006), Χλωμούδης et al.) εντοπίζει το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας (1996-2005), όπως φαίνεται στο Γράφημα 1, η μέση ηλικία των πλοίων, έχει μειωθεί σημαντικά και σαν συνέπεια η μέση ταχύτητα των πλοίων αυξάνεται συνεχώς. Ιδιαίτερα, σύμφωνα με το γράφημα 1, 35,7% των πλοίων είναι 12 ετών ή λιγότερο, 20,8% των πλοίων είναι μεταξύ 13-24 ετών και το 43,5% των πλοίων είναι μεταξύ 25 και 35 ετών.

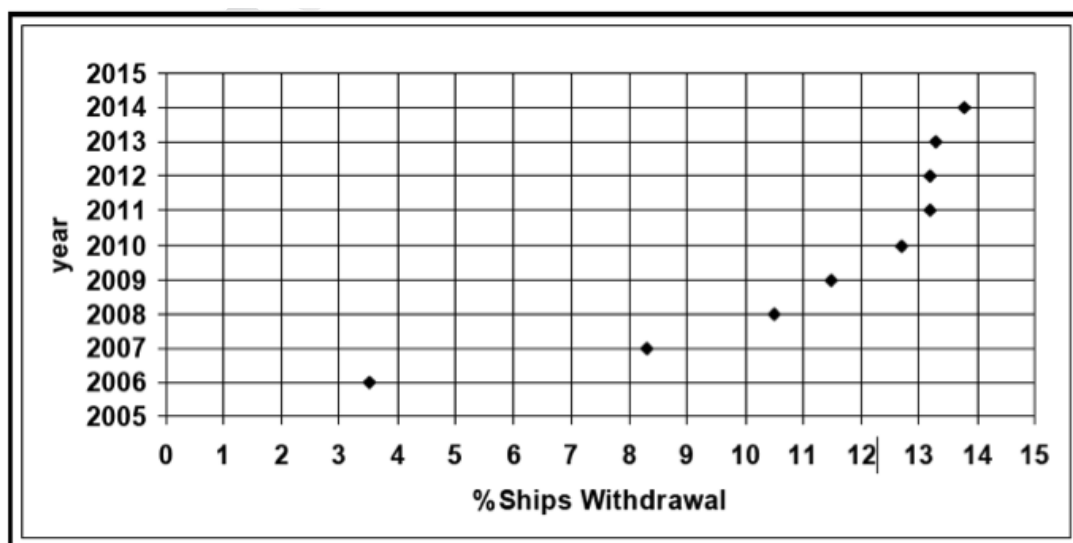
Γράφημα 1 - Διασπορά ηλικίας των πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας



Πηγή: Έκθεση GILA, 2006

Η εθνική νομοθεσία επιβάλλει την απόσυρση των άνω των 35 ετών πλοίων (Γράφημα 2), Πράξη 187/1973 (30 ετών από το έτος 2008, ο νόμος 2932/2001). Η νομοθεσία αυτή δημιουργήθηκε μόνο από την Ελλάδα και δημιουργεί πολλά προβλήματα στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, η οποία απασχολεί 350 πλοία όλων των τρόπων μεταφοράς και λειτουργεί μέσω των κύριων και δευτερευουσών θαλάσσιων διαδρομών σε ένα συνολικό αριθμό 1.500 συνδέσεων μεταξύ 40 και 100 ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμανιών, αντίστοιχα.

Γράφημα 2 - Αποσύρσεις πλοίων



Πηγή: Έκθεση GILA, 2006

Επιπλέον, όπως επισημαίνεται στον Πίνακα 1, η ζήτηση για τις παράκτιες υπηρεσίες, κατά τη διάρκεια του χειμώνα, μειώνεται πάνω από 80% σε σχέση με την περίοδο του καλοκαιριού. Περίπου το 40% των ενδοησιαστικών συνδέσεων για την καλοκαιρινή περίοδο δεν λειτουργούν κατά τη χειμερινή περίοδο. Αυτή η κατάσταση επιδεινώνεται από το γεγονός ότι πολλά από δρομολόγια ακυρώνονται το χειμώνα, λόγω των κακών καιρικών συνθηκών.

Πίνακας 1 - Συχνότητα υπηρεσιών ferry (Αύγουστος έναντι Ιανουαρίου)

Συχνότητα υπηρεσίας	Αύγουστος	Ιανουάριος
Τουλάχιστον μία φορά την ημέρα	50,5%	40%
2-6 φορές την εβδομάδα	40%	47%
Μία φορά την εβδομάδα	9,5%	13%
Συνολικά	100%	100%

Πηγή: Έκθεση GILA, 2006

Όπως αναφέρουν οι Χλωμούδης et al., υπάρχουν πολλά εναλλακτικά σενάρια που απευθύνονται στις προϋποθέσεις συγκεκριμένων γραμμών και οι οποίες τονίζουν διαφορετικές οικονομικά βιώσιμες λύσεις. Συγκεκριμένα, αυτά τα σενάρια αντιμετωπίζουν έναν «οδικό χάρτη» με τις διαφορετικές επιλογές στο πλαίσιο ειδικών περιστάσεων. Ωστόσο, λόγω της απουσίας μιας σαφώς διατυπωμένης ανάπτυξης εθνικής πολιτικής, αλλά και λόγω της έλλειψης σαφούς πολιτικής εντολής από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο προσδιορισμός των εναλλακτικών σεναρίων πρέπει να διαμορφωθεί μέσω της αναγνώρισης των δύο διαφορετικών μέτρων και των αντίστοιχων δεικτών τους (Lekakou & Fataliou, 2006):

- Οικονομική ανάπτυξη με το δείκτη του ΑΕΠ και
- Το κοινωνικό καθεστώς κρατικής εφαρμογής του κοινωνικού δείκτη για την κατάσταση των αρχών ή τον παγκόσμιο δείκτη της αγοράς.

Όσον αφορά το πρώτο μέτρο, δύο σενάρια υφίστανται: το ένα χαρακτηρίζεται από χαμηλό και το άλλο από ένα υψηλό ποσοστό ανάπτυξης. Ιδιαίτερα, η υψηλή ανάπτυξη θεωρείται όταν ο δείκτης του ΑΕΠ είναι 2,5% και περισσότερο, ενώ η

χαμηλή ανάπτυξη θεωρείται όταν ο δείκτης του ΑΕΠ είναι μικρότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, από 2,5%.

Όσον αφορά το δεύτερο μέτρο, αντανακλά τις επιλογές και τις αποφάσεις του ευρωπαϊκού επιπέδου, που επηρεάζουν σημαντικά τις εθνικές αναπτυξιακές πολιτικές. Οι δύο βασικές υποθέσεις είναι (Chlomoudis et. al., 2006):

- **«Ενίσχυση του κοινωνικού κράτους».** Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η επικρατούσα άποψη είναι ότι η ενίσχυση του κοινωνικού κράτους αποτελεί την κύρια στρατηγική. Ως εκ τούτου, η πολιτική της ενίσχυσης του ευρωπαϊκού κοινοτικού κεκτημένου υποστηρίζεται και, συνεπώς, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα άτομα με αναπηρία, απομονωμένες περιφέρειες και τη μείωση της απομόνωσης και της βελτίωσης της κοινωνικής συνοχής.
- **«Έμφαση στην παγκοσμιοποίηση».** Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η φιλελεύθερη προσέγγιση είναι κυρίαρχη.

Αυτό σημαίνει ότι θα απαιτούνταν επιπλέον μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας στην απαιτητική νέα παγκόσμια αγορά.

Σχετικά με το πώς το νέο καθεστώς έχει επηρεάσει τον τρόπο δραστηριοποίησης των εταιριών, εντοπίζονται τέσσερα βασικά σημεία (Σπαθή, 2005):

- 1) Ο ανταγωνισμός των πλοιοκτητών αντικατοπτρίζεται στην ποιότητα της υπηρεσίας και τις τιμές.
- 2) Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών ήρθε μέσω της αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων και των ανταποκρίσεων.
- 3) Τα νέα τιμολόγια που επικράτησαν παρείχαν ποικιλία επιλογών στον χρήστη, όπως ειδικές προσφορές και εκπτώσεις σε περιόδους χαμηλής ζήτησης, με γρήγορα πλοία και νέες υπηρεσίες εξυπηρέτησης πελατών.
- 4) Ο ελεύθερος ανταγωνισμός συνέβαλλε στην διεύρυνση της προσφοράς (δρομολόγια) στις αποδοτικές γραμμές και στη περαιτέρω συρρίκνωση στις άγονες.

2.3 ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

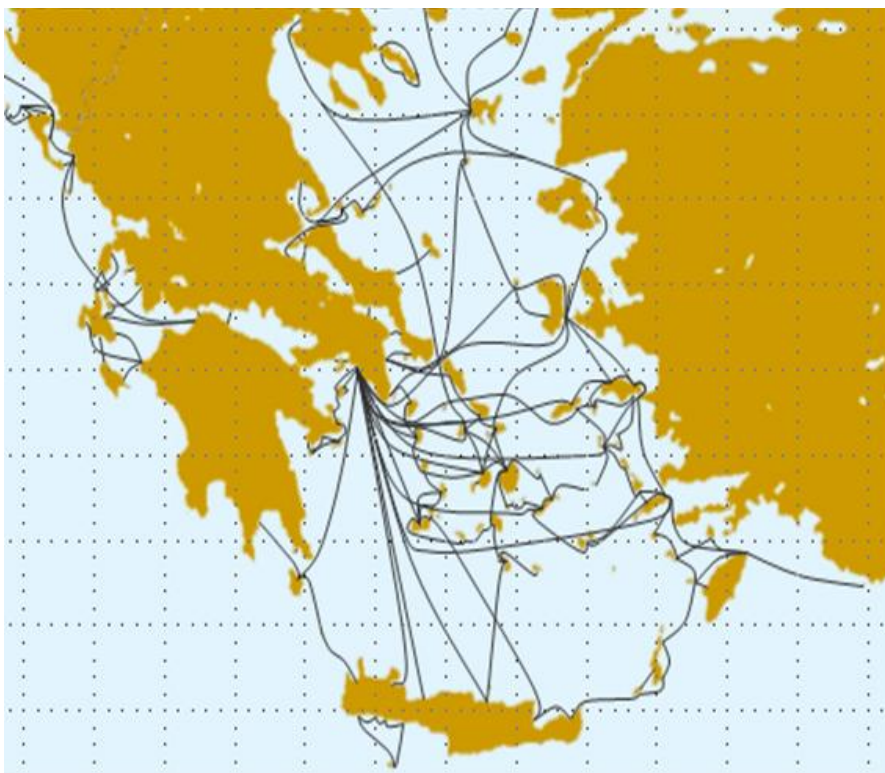
Η απελευθέρωση δεν παρεμβαίνει στη «φύση» της συγκεκριμένης αγοράς, προκειμένου να την αλλάξει σε ένα τέλειο ανταγωνισμό στην αγορά ή να μειώσει την εποχικότητα, αυτό που ισχύει για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αλλού.

Ο κύριος σκοπός της εισαγωγής πρακτικών ανταγωνισμού, στις υπηρεσίες ελληνικής ακτοπλοΐας, είναι να σταματήσει ο κρατικός προστατευτισμός που περιλαμβάνονταν στο προϋπάρχον σύστημα, με στόχο την προστασία των συμφερόντων του χρήστη. Η κρατική παρέμβαση έχει αντικατασταθεί από τη ρύθμιση αυτή και αποτελεί μια σαφή διαρθρωτική αλλαγή. Αυτή η πρακτική έχει προηγούμενο στην απελευθέρωση άλλων βιομηχανιών - δικτύων (ενέργεια, τηλεπικοινωνίες), καθώς και στην παρακολούθηση της αγοράς των δημόσιων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.

2.4 ΤΑ ΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Σήμερα, η ελληνική ακτοπλοΐα έχει γίνει ένα περίπλοκο δίκτυο της ηπειρωτικής χώρας προς τα νησιά, από νησί σε νησί και τις ηπειρωτικές συνδέσεις. Το σημερινό παράκτιο σύστημα εξυπηρετεί περίπου 120 νησιά με πληθυσμό που ξεπερνά τα 1,3 εκατ. κατοίκους και περιλαμβάνει περισσότερα από 200 λιμάνια, που βρίσκονται τόσο στην ηπειρωτική χώρα όσο και τα νησιά. Η εικόνα 1 απεικονίζει το σημερινό ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα μεταφοράς επιβατών, το οποίο αποτελείται από τον επιβάτη (ραχ) και τα σκάφη των εμπορευματικών μεταφορών επιβατών (ro- ραχ), τα ηπειρωτικά και νησιωτικά λιμάνια και τις παράκτιες (multilink) και τις γραμμές ferry (single / short- link).

Εικόνα 1 - Το σύστημα της ελληνικής ακτοπλοΐας μεταφοράς επιβατών



Πηγή: Chlomoudis et. al. (2006)

Η Ελλάδα είναι μια χώρα πλούσια σε νησιά και με μια μακρά ακτογραμμή. Έχει 16000 χιλιόμετρα ακτές και 3.000 νησιά και νησίδες, εκ των οποίων 450 κατοικούνται. Ο μεγάλος αριθμός των νησιών που ανήκουν στην ελληνική επικράτεια δημιουργεί μια ιδιαίτερη ανάγκη για επαρκείς και ποιοτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Η εμπορική ναυτιλία με τα επιβατηγά πλοία της μεταφέρει περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα ετησίως. Οι εγχώριες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται από 400 επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία ή αμιγώς επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία καλύπτουν το σύνολο της περιοχής. Ο αριθμός των δρομολογίων ανέρχεται σε περίπου 120, αλλά το δίκτυο των απευθείας συνδέσεων μεταξύ δύο λιμένων με συχνότητα τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα είναι ιδιαίτερα πυκνό με περίπου 1.200 τέτοιες συνδέσεις. Μια άλλη σημαντική θαλάσσια οδός είναι στην Αδριατική Θάλασσα, που εξυπηρετεί κυρίως τις πλούσιες εμπορικές σχέσεις της χώρας με την Ιταλία και άλλους εταίρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιβατική κίνηση στην Ελλάδα υπερέβη τα 27,8 εκατομμύρια το 2011 - είναι ένα σημαντικό μέρος της συνολικής εθνικής, διεθνούς, ενδοκοινοτικής και εκτός

Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταφοράς επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση που αναπτύσσεται συνεχώς από το 1997 και πέρασε τα 328 εκατ. άτομα μέσω των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2011 (Eurostat, 2012). Το 2012, 19 εκατομμύρια επιβάτες, 1,7 εκατομμύρια αυτοκίνητα, 8.000 λεωφορεία και 600.000 φορτηγά μεταφέρθηκαν από τις κύριες γραμμές της ακτοπλοΐας. Στο ίδιο έτος, 18,5 εκατομμύρια επιβάτες, 3,5 εκατομμύρια αυτοκίνητα, 66.000 λεωφορεία και 700.000 φορτηγά μεταφέρθηκαν σε στενές διαβάσεις. Ο παράκτιος στόλος που εξυπηρετεί τις εγχώριες θαλάσσιες μεταφορές αποτελείται από 430 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 112.000 επιβατών, 21.000 οχημάτων και 3.600 φορτηγών και λειτουργεί με 170 παράκτιες ναυτιλιακές εταιρίες (Chlomoudis et. al., 2006).

Η επιβατική κίνηση στις 13 πιο πολυσύχναστες παράκτιες και 17 πολυσύχναστες γραμμές πορθμείων (ferry boat) υπερβαίνει το 90% των αντίστοιχων συνολικών μετακινήσεων, ενώ ο λόγος των πορθμείων προς τους παράκτιους επιβάτες είναι 3:2.

Η ζήτηση είναι πολύ εποχιακή με κορύφωση τον Ιούλιο και τον Αύγουστο και υπάρχει σημαντική χωρική ανομοιομορφία στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης, ανάλογα με τον προορισμό (π.χ. αστικά λιμενικά κέντρα της Κρήτης σε σχέση με τις αγροτικές νησιωτικές κοινότητες). Το 70% της εθνικής ζήτησης επιβατικών μεταφορών εξυπηρετούνται μέσω του δικτύου του Αιγαίου, η οποία περαιτέρω διαχωρίζεται στις Κυκλάδες κατά 45%, στην Κρήτη κατά 25%, τα Δωδεκάνησα κατά 15% και το βόρειο Αιγαίο κατά 15%. Το δίκτυο του Αιγαίου είναι σχεδόν της δομής «ενός λιμανιού» με βάση το λιμάνι του Πειραιά, από το οποίο φεύγουν 10 μεγάλες παράκτιες γραμμές και γίνεται το 35% της συνολικής παράκτιας διακίνησης επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των γραμμών του Αργοσαρωνικού Κόλπου). Το δίκτυο του Αιγαίου απασχολεί το 70% των παράκτιων επιβατηγών πλοίων που λειτουργούν στην Ελλάδα, είναι όλων των τύπων και ηλικιών, από τα νέα μέχρι 35 ετών, που ήταν το ανώτατο όριο της άδειας λειτουργίας ενός πλοίου μέχρι τον Αύγουστο του 2006.

Από τα 90 μεγαλύτερα go-rax κλειστού καταστρώματος πλοία (άνω των 650grt), περίπου το 70% απασχολούνται στο Αιγαίο και διανέμονται στις Κυκλάδες κατά 40%, στην Κρήτη κατά 22%, στα Δωδεκάνησα κατά 13% και στο Βόρειο Αιγαίο κατά 17%, σε μια προφανή αντιστοιχία με τη ζήτηση των επιβατών. Η δημιουργία των go-rax πλοίων ως κυρίαρχο είδος έγινε παράλληλα με τη γενική τάση της

προώθησης συνδυασμένων μεταφορών, ενώ το υψηλό μερίδιο των ανοιχτού τύπου πλοίων αντικατοπτρίζει την ανάγκη να ικανοποιηθεί μια υψηλή ζήτηση πλοίων μεταφοράς μέσα από πολλές τοπικές και συχνές συνδέσεις εντός του εθνικού δικτύου (Ρίο- Αντίρριο, Πειραιάς-Αίγινα, κλπ.) (Τζαννάτος, 2005).

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες έχουν αναλάβει επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και νεότευκτα πλοία έχουν εισέλθει στις εγχώριες θαλάσσιες μεταφορές. Πρόκειται για ταχύπλοα σκάφη που έχουν καταστήσει τις θαλάσσιες μεταφορές ακόμη πιο ανταγωνιστικές. Καθώς η ζήτηση της αγοράς για τις υπηρεσίες πορθμείων συνεχίζει να αυξάνεται ταχύτερα στην τοπική αγορά από ότι στην Αδριατική Θάλασσα, η ελληνική παράκτια βιομηχανία έχει εισέλθει σε μια τροχιά αναβάθμισης που οφείλεται κυρίως στην εισαγωγή της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς (Chlomoudis et. al., 2006).

Το 2008 και 2009, η δραστηριότητα των επενδυτών οδήγησε σε σημαντικές αλλαγές στις δομές των μετοχών εταιριών πορθμείων. Μετά από μια σειρά συγχωνεύσεων και εξαγορών οι κυριότεροι παράγοντες στην ακτοπλοΐα είναι ATTICA GROUP, που ελέγχεται από την MARFIN INVESTMENT GROUP, ANEK LINES, που ελέγχεται από τον όμιλο Γ. Βαρδινογιάννη και MINOAN LINES, που ελέγχεται από τον όμιλο GRIMALDI.

Εκτιμάται ότι το 2013 οι μεγάλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ελλάδα δρομολόγησαν 57 πλοία, μέγεθος που έχει υποχωρήσει σημαντικά σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, λόγω απόσυρσης παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασής τους από νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας, ενώ η μέση ηλικία του στόλου που εξυπηρετεί την πλειοψηφία της επιβατικής κίνησης από το λιμάνι του Πειραιά διαμορφώθηκε στα 11 έτη το 2013.

Τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοΐας, είναι αποτέλεσμα των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών συνθηκών, αλλά και των γεωγραφικών περιορισμών, που έχουν καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τις προοπτικές της αγοράς και τα χαρακτηριστικά του επικρατούντος ανταγωνισμού.

Η ανάλυση των δομικών χαρακτηριστικών της ακτοπλοΐας επιτρέπει την πρόβλεψη των προοπτικών της ελληνικής αγοράς. Η ακτοπλοϊκή αγορά παρουσιάζει

χαρακτηριστικά που οδηγούν σε ολιγοπωλιακές αγορές και συνθήκες που επικρατούν σε άλλες αγορές τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς - όπως αεροπορικές εταιρίες, και όχι τουλάχιστον, σε ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών καθώς (Lekakou & Fataliou, 2004):

- Υπάρχει ένας μικρός αριθμός, συνήθως αλληλοεξαρτώμενων, ναυτιλιακών εταιριών στις γενικές της γραμμές (1 με 4 σε κάθε διαδρομή). Ένας αριθμός εταιριών που ειδικεύονται σε συγκεκριμένα δρομολόγια, συχνά αντανακλούν τις ιστορικές ρίζες τους σε συγκεκριμένα νησιά. Ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων, οι «5 μεγάλες», δεσπόζουν στην ακτοπλοΐα. Όμως, παρά την αυξανόμενη αγορά όσον αφορά τη ζήτηση, ο αριθμός των παικτών παρουσιάζει μείωση.
- Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός από ανεξάρτητους χρήστες (50 εκατ. επιβάτες, επιχειρήσεις μεταφορών, τουριστικά γραφεία), με έντονα μεταβαλλόμενη εποχιακή ζήτηση για παράκτιες υπηρεσίες με μια αυξητική τάση, όπου οι μεταφορικές ροές δεν ισορροπούν με βάση την πλειοψηφία των παράκτιων οδών. Οι ροές από τον Πειραιά προς τα νησιά υπερβαίνουν εκείνες προς την αντίθετη κατεύθυνση.
- Υπάρχει ελλιπής γνώση της αγοράς και ασυμμετρία πληροφόρησης, εξ ονόματος των εμπλεκόμενων φορέων (παραγωγών, χρηστών, λιμενικών αρχών, των τοπικών αρχών, της κεντρικής χορήγησης) με αντικρουόμενους στόχους. Η περαιτέρω ασύμμετρη πληροφόρηση μπορεί να διευκρινίσει γιατί οι εταιρίες, κατά τη διάρκεια της ρυθμιστικής διαδικασίας, μπορούν να είναι σε θέση να αντιστρέψουν τις ρυθμιστικές πολιτικές προς όφελός τους και να συλλάβουν ένα ρυθμιστικό οργανισμό (Hagg ,1997) .
- Μια υπηρεσία διαφοροποιείται από την άποψη του χώρου και την ποιότητα με κάθε ζεύγος γεωγραφικών σημείων να καθορίζουν μια διαφορετική υπηρεσία μεταφοράς και μια ειδική τοπική αγορά.
- Υπάρχουν υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου (κόστος επένδυσης, ετήσιες υποχρεώσεις λειτουργίας, μακρά περίοδος προετοιμασίας, εκτεταμένη δικτύωση, τέλη).
- Περιορισμένη κινητικότητα, κυρίως λόγω του προ-υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου (άδειες) και της διαφοροποίησης των υπηρεσιών ανά υπό-

αγορά και τις σχετικές προϋποθέσεις (τύπος πλοίου, λιμενικές υποδομές, διαφήμιση έξοδα πρακτορείου , κ.λπ.).

- Πλοία με δεδομένη και «άκαμπτη» ικανότητα, αδιαιρετότητα, σε σύγκριση με την εποχιακή μεταβλητότητα της ζήτησης, η οποία οδηγεί σε υψηλά ποσοστά της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας κατά τη διάρκεια της εκτός αιχμής περιόδου .

- Υψηλό σταθερό κόστος, σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό κόστος. Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των μεταφορέων και της διάρθρωσης του κόστους τους. Οι διαφορές ως προς το μέγεθος, τα είδη και την ηλικία των σκαφών που κατέχουν και οι διαφορές όσον αφορά τις διοικητικές και διαχειριστικές ικανότητες μεταξύ των πολλών παραγόντων συμβάλλουν στη διαφορά του κόστους μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων, όπως στον τομέα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (OECD 2002), δηλαδή το κόστος αποθήκευσης διαφέρει σοβαρά μεταξύ των συμβατικών πλοίων και High Speed Vessel (38% και 52% του κόστους λειτουργίας αντίστοιχα) (UCS, 2005). Σοβαρές διαφορές στα πρότυπα του κόστους υπάρχουν μεταξύ των καθιερωμένων εταιριών και των νέων λόγω των εξόδων κεφαλαίου, του κόστους δικτύωσης, του υψηλού κόστους διαχείρισης και της μακράς περιόδου προετοιμασίας.

- Η τιμολόγηση των υπηρεσιών που βασίζονται ως επί το πλείστον στην απόσταση και είναι στενά συνδεδεμένη με το παλιό κρατικό τιμολόγιο, χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο του παρελθόντος: του κομίστρου βάση της απόστασης και κυρίως του λειτουργικού κόστους παραγωγής των υπηρεσιών και όχι της ζήτησης ή του ανταγωνισμού ανά ζεύγη πόλεων. Οι πρώτοι τρόποι τιμολόγησης από το κράτος συστάθηκαν το 1926 με βάση το κόστος, με ένα σχεδόν ενιαίο συντελεστή ανά μίλι. Το κόστος με βάση τους δασμούς είναι εκείνο το οποίο περνά το κόστος της υπηρεσίας για τους χρήστες χωρίς διακρίσεις μεταξύ των επιβατών και επιβαρύνει τα νησιά με μεγάλη απόσταση.

Ο κύριος παίκτης στην εγχώρια σκηνή των θαλάσσιων μεταφορών είναι σίγουρα το κράτος, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το κράτος ελέγχει την είσοδο, τους ναύλους και την ασφάλεια και παρεμβαίνει στις διαδρομές, την επάνδρωση, τη διάρκεια της απασχόλησης.

Το τελικό αποτέλεσμα της σχεδόν μονοπωλιακής θέσης δεν έχει ακόμη μελετηθεί επαρκώς, αλλά υπάρχει η αίσθηση ότι τα αποτελέσματα ήταν μάλλον μέτρια. Το μονοπώλιο οδήγησε σε καλύτερες υπηρεσίες για ορισμένα νησιά, αλλά και σε σοβαρές μονοπωλιακές τιμές για άλλα. Στον Αργοσαρωνικό η ποιότητα των υπηρεσιών βελτιώθηκε, αλλά στις Κυκλάδες μια σειρά από νησιά είχαν μείωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ωστόσο, ορισμένοι υποστηρίζουν ότι η μειωμένη ποιότητα ήταν μέρος μιας στρατηγικής εκ μέρους του μονοπωλίου να αναγκάσει την Κυβέρνηση να παράσχει νέες άδειες - προκειμένου να βελτιώσει την υπηρεσία. Μετά από ένα σοβαρό εξωγενές σοκ (ένα σοβαρό ναυτικό ατύχημα στην Express Samina τον Σεπτέμβριο του 2000 με την απώλεια 82 ζώων), το σύστημα δεν θα μπορούσε να απορροφήσει τις συνέπειες. Υπήρξε δημόσια κατακραυγή τόσο κατά του μονοπωλίου όσο και του ίδιου του κράτους, με αποτέλεσμα να υπάρξει σύγκρουση μεταξύ του μονοπωλίου και του ρυθμιστικού κράτους. Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο κατέρρευσε, ενώ το μονοπώλιο έφτασε στο χείλος της χρεοκοπίας. Αυτό οδήγησε σε νέους νόμους και νέες εταιρίες και θεωρήθηκε ως κινητήρια δύναμη για να επιταχυνθεί η διαδικασία της απελευθέρωσης και ένα νέο θεσμικό πλαίσιο. Σε αυτό το σημείο, η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα και στο Αιγαίο, ειδικότερα, είναι σε μεγάλη μετάβαση. Αυτό παρουσιάζει μια συναρπαστική ευκαιρία για τους ερευνητές και οικονομολόγους.

Υπήρξαν επίσης ορισμένες προηγούμενες σοβαρές θεσμικές αλλαγές που συγκλόνισαν την εγχώρια ναυτιλία. Την πρώτη του Ιανουαρίου 1993, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 της 7ης Δεκεμβρίου 1992 άνοιξε την κλειστή αγορά στον ανταγωνισμό από την Ευρωπαϊκή Ένωση στους πλοιοκτήτες. Ειδικότερα, ίσχυε ο νόμος «η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)». Παρόλα αυτά, εκτός από την εξέλιξη αυτή που επιβλήθηκε στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπήρξε επίσης μια εγγενής ανάγκη για σοβαρές διαρθρωτικές αλλαγές (Βλάχος, Λεκάκου, 1997). Αναγνωρίστηκε ότι οι ελληνικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να λάβουν μια ευρύτερη προοπτική. Μια μελέτη από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας πρότεινε ότι αυτό που χρειαζόταν ήταν μια έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών (όπως επιβατηγά / ικανοποίηση των χρηστών).

Αυτή η νέα συνειδητοποίηση από την πλευρά των παικτών στον τομέα της ναυτιλίας έχει αλλάξει το σημείο εστίασης των ρυθμιστικών αρχών του εγχώριου τομέα ferries. Αντί να επικεντρωθεί στο πλοίο ως το κύριο θέμα της ρύθμισης, η Κυβέρνηση συνειδητοποιεί ότι πρέπει να στοχεύει στην ικανοποίηση των επιβατών και την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ώστε να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της χώρας. Αυτή η νέα προσέγγιση είναι πλέον η κινητήρια δύναμη και το κέντρο όλων των μέτρων πολιτικής τα τελευταία χρόνια.

2.5 Η ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Στην περίπτωση της ακτοπλοΐας, μετά από χρόνια κολλήματος στις παλιές κυβερνητικές λύσεις, τα τελευταία χρόνια υπάρχουν νέοι άνεμοι που εισέρχονται στην αγορά. Οι αρχές που εφαρμόζονται για την επίλυση των θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία βασίζονται στα εξής:

- Δημοκρατική διαβούλευση
- Διεθνής εμπειρία
- Ανεξάρτητη έρευνα

Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το παλαιότερο μοντέλο γύρω από το οποίο βασίστηκαν οι κανονισμοί, που ήταν κατ' ουσία με γνώμονα τον προστατευτισμό και τον έντονο κρατικό παρεμβατισμό σε όλο το φάσμα της λειτουργίας του. Η νέα οικονομική πραγματικότητα, η αυξημένη πίεση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι δυνάμεις του ανταγωνισμού, η θέση της Ελλάδας ως μοναδικό μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην περιοχή και πλήρες μέλος της ζώνης του ενιαίου νομίσματος, έχει καταστήσει σαφές ότι ο μόνος τρόπος για να ανταγωνιστεί είναι να περάσει στο μοντέλο που βασίζεται στη ζήτηση.

Το μοντέλο της ζήτησης απαιτεί τη λήψη υπόψη όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων. Η πιο πρόσφατη εξέλιξη προς μια ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από τη «βιώσιμη κινητικότητα». Αυτό ορίζεται ως «μια προσπάθεια να καλύψει τις πολλαπλές ανάγκες του παρόντος, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι μελλοντικές γενιές θα έχουν επαρκείς πόρους για να καλύψουν τις ανάγκες τους» (ΗΠΑ Transport Research Board , 1997).

Τα συστήματα μεταφορών και ειδικότερα τα δίκτυα μεταφοράς των επιβατών πρέπει να πληρούν ορισμένα κριτήρια. Η πρόσβαση είναι ζωτικής σημασίας, επιπλέον, οι προσιτές τιμές, η ασφάλεια / προστασία και οι απαιτήσεις ποιότητας, όπως η συχνότητα, η καθαριότητα και η άνεση είναι προϋποθέσεις που καθιστούν τις μεταφορές πιο ελκυστικές (Πράσινο Βιβλίο : «Το δίκτυο των πολιτών», 1996).

2.6 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Σημαντική δραστηριότητα για τις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρίες αποτελεί η αγορά της Αδριατικής, η οποία είναι μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά δεδομένου ότι έχει ελευθερία εισόδου και εξόδου των επιχειρήσεων σε αυτή. Η ελευθερία αυτή επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μειώνουν τη χωρητικότητα των πλοίων τους ανάλογα με το αν βρίσκονται ή όχι σε περίοδο αιχμής.

Δεδομένης αυτής της κατάστασης στην αγορά η Ευρωπαϊκή Ένωση παρενέβη προκειμένου να αποτρέψει τη δημιουργία καρτέλ. Επίσης σε ό, τι αφορά την επάνδρωση των πλοίων έθεσε όρους που υπόκεινται στη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο. Εδώ εφαρμόζονται οι Διεθνείς Κανόνες Επάνδρωσης.

Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ιταλίας είναι η Ανκόνα, το Πρίντεζι, το Μπάρι και η Βενετία. Η Ελλάδα συνδέεται με αυτά τα λιμάνια μέσω της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας και της Κέρκυρας.

Η λειτουργία της αγοράς στην Αδριατική καθορίζεται από το Νομοθετικό Διάταγμα 285 της 8/11 / 1969 το οποίο αφορά στα ελληνικά επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και άλλων μεσογειακών λιμανιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ

3.1 ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ

3.1.1 Attica Group

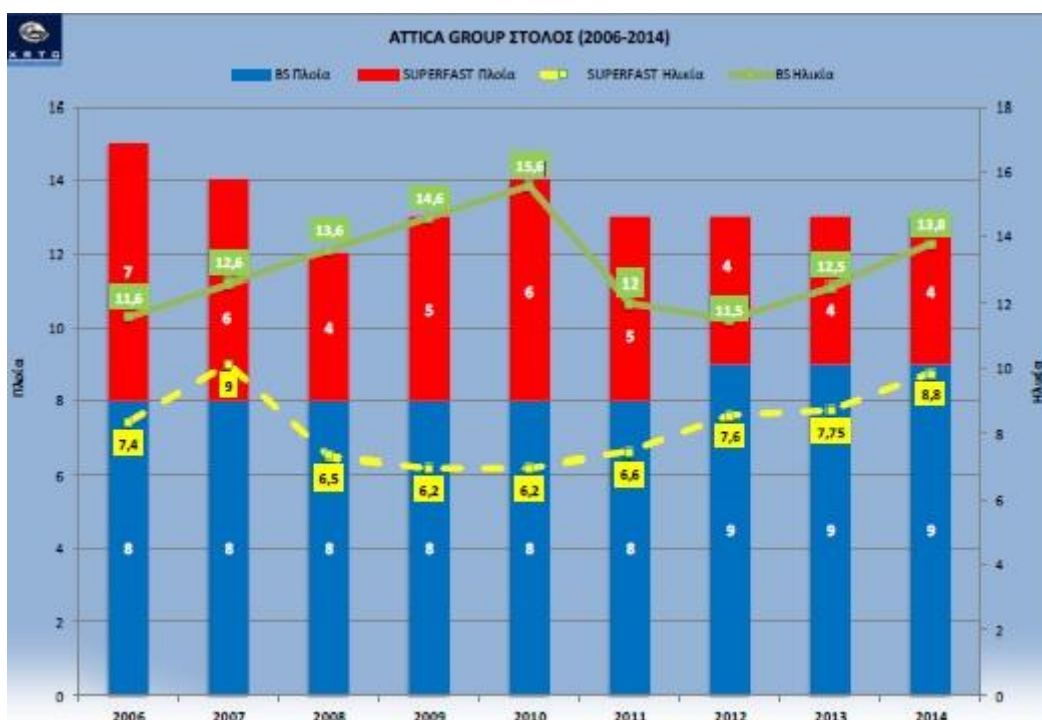
Ο Όμιλος δραστηριοποιείται:

α) στην Αδριατική θάλασσα, με 4 SUPERFAST πλοία (SUPERFAST I, SUPERFAST II, SUPERFAST XI, SUPERFAST XII), πραγματοποιώντας καθημερινά δρομολόγια όλο το χρόνο από τα ελληνικά λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας προς τα λιμάνια της Ανκόνα και του Μπάρι στην Ιταλία. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο συνδέει επίσης την Κέρκυρα με το Μπάρι, στην Ιταλία.

β) στις Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές, με 9 BLUE STAR πλοία (BLUE STAR 1, BLUE STAR 2, ΔΙΑΓΟΡΑΣ, BLUE STAR DELOS, BLUE STAR PAROS, BLUE STAR NAXOS, BLUE STAR ΙΘΑΚΙ, BLUE STAR HORIZON και BLUE STAR PATMOS) στις γραμμές των Κυκλάδων, τα Δωδεκάνησα και το Βόρειο Αιγαίο και Ηράκλειο Κρήτης.

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

Γράφημα 3 - Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2006 - 2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Αναλυτικότερα οι γραμμές που δραστηριοποιείται στην Ελληνική Ακτοπλοία είναι:

- Πειραιά - Δωδεκάνησα (Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο & Αστυπάλαια, Νίσυρο, Τήλο, Καστελλόριζο)
- Πειραιά - Κυκλάδες (Πάρο, Νάξο, Σαντορίνη & Σύρο, Ίο, Αμοργό (Κατάπολα & Αιγιάλη), Ηρακλειά, Σχοινούσα, Κουφονήσι, Δονούσα)
- Πειραιά - Κυκλάδες (Σύρο, Τήνο, Μύκονο)
- Πειραιά - Ηράκλειο Κρήτης
- Ραφήνα-Κυκλάδες (Άνδρο, Τήνο, Μύκονο & Σύρο, Πάρο, Νάξο)
- Πειραιάς - Χίο - Μυτιλήνη

Το Δίκτυο πωλήσεων της ATTICA GROUP για τις διεθνείς γραμμές επεκτείνεται σε όλο τον κόσμο και υποστηρίζεται από 4 γραφεία που ανήκουν στον Όμιλο (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Κρήτη και Γερμανία) και από 30 Κεντρικούς Αντιπροσώπους (Premium Sales Agents) στις κυριότερες αγορές και λιμενικούς πράκτορες στα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων. Επιπλέον, ως πλήρες μέλος της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC), καθώς και όλων των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών

Οργανισμών για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών, οι υπηρεσίες της διατίθενται σε 90 χώρες.¹

Το σύστημα κρατήσεων του Ομίλου ATTICA συνδέεται με τα Διεθνή Δίκτυα Κρατήσεων, όπως τα μέσα των οποίων συνδέονται on-line περισσότερα από 20.000 Ταξιδιωτικά Γραφεία σε όλο τον κόσμο προσφέροντας στους πελάτες άμεσες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες.²

Στόχος του Ομίλου είναι η διαρκής αναζήτηση νέων αγορών και προκλήσεων ώστε να επεκτείνει τις συνεργασίες του, αυξάνοντας ταυτόχρονα τις πωλήσεις. Το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό μετά από στρατηγικό σχεδιασμό, κάνοντας χρήση όλων των εργαλείων marketing, επικοινωνεί με το δίκτυο των συνεργατών και τους ενημερώνει και καθοδηγεί για την εμπορική πολιτική, καθώς και για τις δραστηριότητες και τα νέα προϊόντα των εταιριών του Ομίλου. Παράλληλα, επενδύοντας σε νέα μέσα και τεχνολογίες, ο Όμιλος προωθεί τις πωλήσεις εισιτηρίων on-line μέσω της δικής του ιστοσελίδας, πετυχαίνοντας αυξανόμενες πωλήσεις κάθε χρόνο.³

Επίσης συμμετέχει στις κυριότερες τουριστικές εκθέσεις στην Ευρώπη προβάλλοντας τα προγράμματα και τις υπηρεσίες που προσφέρει.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2013 παρουσιάζουν βελτίωση αν και το σύνολο διακίνησης της αγοράς ειδικά στην Ελλάδα ήταν ελαφρώς μειωμένο σε σχέση με το 2012. Η εταιρία κατάφερε κόντρα στη δύσκολη περίοδο που διανύουμε να αυξήσει τα μερίδια αγοράς της σε όλους τους τύπους διακίνησης (επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά) .

Η εταιρία βρίσκεται εδώ και κάποιο χρονικό διάστημα σε διαπραγματεύσεις με τις δανείστριες τράπεζες με σκοπό την αναδιάρθρωση του δανεισμού, ώστε να βρεθεί μια μέση λύση αποδεκτή και από τους δανειστές και εξετάζει σχετικά σχέδια μακροχρόνιας αναχρηματοδότησης που θα μπορούν να κριθούν αποδεκτά από αυτούς. Παράλληλα, βρίσκεται και σε συζητήσεις αναφορικά με την αναχρηματοδότηση βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων ποσού Ευρώ 40εκ οι

¹ (<http://www.attica-group.com/gr/profile/salesnetwork.asp>)

² (<http://www.attica-group.com/gr/profile/salesnetwork.asp>)

³ (<http://www.attica-group.com/gr/profile/salesnetwork.asp>)

οποίες έχουν καταστεί απαιτητές.

Όπως προκύπτει από τις χρηματοδοτικές δραστηριότητες, η εταιρία πέτυχε στη χρήση 2013, να αποπληρώσει μέρος των δανείων των πλοίων ύψους Ευρώ 52.06εκ έναντι αποπληρωμής δανείων μόλις Ευρώ 1.1εκ στη χρήση 2012.

Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις με τις τράπεζες, η εταιρία έχει προβεί εντός του 2013 και σε μία σειρά ενεργειών με στόχο τη μείωση του κόστους λειτουργίας και τη βελτίωση των ταμειακών ροών. Στη χρήση 2013 προέκυψαν θετικές ταμειακές ροές (εισροές) από τις λειτουργικές δραστηριότητες Ευρώ 7.02εκ έναντι επίσης θετικών ταμειακών ροών Ευρώ 6.63εκ στη χρήση 2012. Οι ταμειακές εισροές που προέκυψαν από τις επενδυτικές δραστηριότητες της εταιρίας ήτοι Ευρώ 53.89εκ αφορούν στην πώληση του πλοίου Superfast VI ενώ, στη χρήση 2012 υπήρξαν ταμειακές εκροές από επενδυτικές δραστηριότητες Ευρώ 3.76εκ.

Επίσης στη χρήση 2012 προέκυψαν καταβολές από τον κύριο μέτοχο Ευρώ 6.0 εκ έναντι της δέσμευσης του κύριου μετόχου, Marfin Investment Group, να παρέχει €13εκ στην προγραμματισμένη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.⁴

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

⁴ XRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοία 2014, «Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης»

3.1.2 ANEK

Η εταιρία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES». Σύμφωνα με την εταιρία, διαχειρίζεται 15 πλοία συνολικά από τα οποία 10 είναι ιδιόκτητα, με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς. Τα ιδιόκτητα πλοία (Ελυρος, Ελ. Βενιζέλος, Olympic Champion, Hellenic Saint, Λευκά Όρη, Σοφοκλής Β., Κρήτη Ι, Κρήτη ΙΙ, Λατώ, Πρέβελης) ελληνικού νηολογίου, είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM και ISPS Systems, ISO και HACCP αντίστοιχα.

Γράφημα 4 - Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιριών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλο κύρος. Από το Δεκέμβριο του 1998, με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διασφάλισε την ανοδική της πορεία. Με τη διεύρυνση του εμπορικού της δικτύου, με την δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, με την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και

των προκλήσεων στο ναυτιλιακό χώρο, με την υλοποίηση εύστοχων στρατηγικών μάρκετινγκ που λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές ιδιομορφίες και τις επιμέρους ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς, ενεργοποιεί αποδοτικά και ανταγωνιστικά τόσο το συνολικό δυναμικό της όσο και το μεγάλο δίκτυο πωλήσεων και πρακτορείων που την αντιπροσωπεύουν, σε Ελλάδα και Ευρώπη (ANEK LINES, 2011). Στον όμιλο, εκτός της μητρικής, περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες θυγατρικές και συγγενείς εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής (ANEK LINES, 2011):

- 1) Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία (ΛΑΝΕ) (50,11%).
- 2) Εταιρία Ανάπτυξης Επαρχίας Αποκορώνο Α.Ε. (ΕΤΑΝΑΠ) (47,85%).
- 3) Λεύκα Όρη Α.Β.Ε.Ε. (60,37%).
- 4) ANEK Τουριστική - Ξενοδοχειακή -Συμμετοχών Ανώνυμη Εταιρία (99,48%).
- 5) TC Sailing- Ναυτική Εταιρία (97,50%).
- 6) Αιγαίον Πέλαγος Θαλάσσιες Γραμμές Ναυτική Εταιρία (100%).
- 7) ANEK Lines Italia S.R.L. (49%).

Η Διοίκηση του Ομίλου ANEK, εντείνει τις προσπάθειές της για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερα αντίξοων συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί ως απόρροια της συνεχιζόμενης ύφεσης και της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Επιπλέον, η Διοίκηση παραμένει σταθερά προσηλωμένη στους στρατηγικούς της στόχους, επιδιώκει τη βέλτιστη δυνατή διαχείριση του στόλου και αξιοποιεί όλες τις ευκαιρίες που προκύπτουν με στόχο την ενίσχυση της χρηματοοικονομικής θέσης του Ομίλου και προκειμένου να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες από τη μείωση της μεταφορικής κίνησης έχει προχωρήσει σε μια σειρά συγκεκριμένων ενεργειών:

- **Συνεχής διαπραγμάτευση με τις δανειστριες τράπεζες** προκειμένου να συμφωνηθεί αναδιάρθρωση των όρων αποπληρωμής του συνόλου του μακροπρόθεσμου δανεισμού, η θετική έκβαση των οποίων θα ενισχύσει τη ρευστότητα της Εταιρίας λόγω μετατόπισης της πληρωμής δόσεων σε μεταγενέστερο χρόνο, παράτασης του χρόνου αποπληρωμής και μείωσης

του χρηματοοικονομικού κόστους. Οι συζητήσεις βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο και εκτιμάται ότι σύντομα θα επιτευχθεί τελική συμφωνία για την αναδιάρθρωση των δανείων.

- Κινήσεις για **πωλήσεις πλοίων** που θα έχουν άμεσα θετική επίδραση στη ρευστότητα και εκτιμάται ότι στο αμέσως επόμενο διάστημα θα υπάρξουν σχετικές συμφωνίες.
- Μετά την επιτυχή κίνηση της **σύστασης κοινοπραξίας** το 2011 με τον Όμιλο ATTICA σε δύο (2) κύριες γραμμές δραστηριοποίησης, η διοίκηση του Ομίλου εξετάζει τα περιθώρια για περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασιών με σκοπό την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Σημειώνεται ότι το Μάιο του 2013 αποφασίστηκε η ανανέωση της λειτουργίας της κοινοπραξίας «ANEK - SUPERFAST» μέχρι το 2017.
- Σε λειτουργικό επίπεδο, από το τέλος της προηγούμενης χρήσης έχουν ληφθεί μέτρα όπως η **μείωση του μισθολογικού κόστους** των διοικητικών υπαλλήλων, η **περικοπή δρομολογίων** των πλοίων, η **μείωση ταχύτητας** με σκοπό την εξοικονόμηση καυσίμων και η **αποδρομολόγηση πλοίων** από μη αποδοτικές γραμμές.
- Επίσης, όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο, θετική επίδραση είχε η **μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων για τη χειμερινή περίοδο**, ενώ με την επιδιωκόμενη επίλυση μιας σειράς εκκρεμών θεμάτων (π.χ. υποχρεωτικές εκπτώσεις, μείωση Φ.Π.Α., κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών υπέρ τρίτων) εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί περαιτέρω μείωση του λειτουργικού κόστους και βελτίωση της ρευστότητας.
- Τέλος, παραμένει υπό εξέταση η **δυνατότητα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου** (κίνηση που δεν κατέστη δυνατό να πραγματοποιηθεί εντός του 2013 λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης) με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητας.

Σε λειτουργικό επίπεδο, ο περιορισμός του κόστους οδήγησε σε βελτίωση των αποτελεσμάτων της χρήσης 2013, ενώ αναμένεται περαιτέρω βελτίωση στη χρήση 2014.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω γεγονότα, εκτιμούμε ότι οι παραπάνω ενέργειες

θα εξαλείψουν τα προβλήματα ρευστότητας και θα επιτρέψουν στην Εταιρία να συνεχίσει απρόσκοπτα τη λειτουργία της. Παρά ταύτα, το ενδεχόμενο μη επιτυχούς ολοκλήρωσης των παραπάνω ενεργειών υποδηλώνει την ύπαρξη αβεβαιότητας σχετικά με τη δυνατότητα ομαλής συνέχισης της δραστηριότητάς της.

3.1.3 MINOAN LINES

Ο στόλος της εταιρίας είναι πλήρως ανανεωμένος με μέση ηλικία 6,2 έτη και αποτελείται από έξι πλοία (δύο πλοία στη γραμμή Πειραιάς – Κρήτη και τέσσερα στην Αδριατική) συνολικής μεταφορικής ικανότητας 11.204 επιβατών και 4.680 Ι.Χ. οχημάτων, με δυνατότητα εναλλακτικών φορτώσεων σε Ι.Χ. και φορτηγά οχήματα. Η εταιρία συνεχίζει την επιθετική πολιτική τόσο στην Ελληνική όσο και τη διεθνή αγορά διαθέτοντας έναν από τους νεότερους και πιο σύγχρονους στόλους της ακτοπλοΐας (MINOAN LINES, 2011).

Γράφημα 5 - Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Η δραστηριότητα της εταιρίας είναι η αγορά και η εκμετάλλευση πλοίων επιβατηγών, κατάλληλων για την ασφαλή μεταφορά προσώπων και φορτίων σε γραμμές του εσωτερικού και του εξωτερικού. Επίσης, συμμετέχει σε άλλες εταιρίες με τους ίδιους ή παρεμφερείς στόχους, όπως η ίδρυση και η εκμετάλλευση ξενοδοχείων, η αγορά ή η μίσθωση συγκοινωνιακών μέσων και η επέκταση της σε παρεμφερείς κλάδους τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

Οι στόχοι της εταιρίας είναι οι εξής⁵:

α. Η παροχή υπηρεσιών που διακρίνονται από την υψηλή τους ποιότητα στο επιβατικό κοινό και στα φορτία που μεταφέρουν τα πλοία της με σκοπό την ικανοποίηση τους.

β. Η σίγουρη και ασφαλής μετακίνηση των επιβατών αλλά και των πληρωμάτων των πλοίων τους.

Το όραμα της εταιρίας είναι⁶:

α. Η διατήρηση της θέσης στον ανταγωνιστικό κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

β. Η διεύρυνση της παρουσίας της στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρώπης.

γ. Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στον θαλάσσιο τομέα.

Η βασική πολιτική της εταιρίας των Μινωικών γραμμών είναι η παροχή υπηρεσιών που διακρίνονται από ποιότητα και ασφάλεια. Η εταιρία επίσης έχει αναπτύξει διάφορες πολιτικές που ευνοούν οικονομικά διάφορες ομάδες ανθρώπων, παρέχοντας κάποιες υπηρεσίες και πακέτα προσφορών σε αυτούς που ταξιδεύουν με τα πλοία της. Άλλες πολιτικές της εταιρίας έχουν να κάνουν με τις κρατήσεις και ακυρώσεις των εισιτηρίων.

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται σήμερα από 6 υπερσύγχρονα καράβια που διακρίνονται για την γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση επιβατών και φορτίων εν πλω στο ελλαδικό χώρο, αλλά και στη θάλασσα της Αδριατικής. Τα δυο τελευταία πλοία της εταιρίας το CRUISE OLYMPIA και το CRUISE EUROPE φέρουν σημαία

⁵ <http://www.minoan.gr/el/info-more>

⁶ <http://www.minoan.gr/el/info-more>

ιταλική και αυτό οφείλεται στην αγορά του πλειοψηφικού πακέτου το έτος 2008 από τον Όμιλο Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA.⁷

Με την πιστοποίηση ISO 9001 η εταιρία των Μινωικών Γραμμών πτυχώνει στην αγορά⁸:

- Αύξηση της εμπιστοσύνης των πελατών
- Αύξηση εμπιστοσύνης των προμηθευτών
- Διατήρηση των πελατών της και προσέλκυση νέων.
- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας στην εταιρία
- Μείωση παραπόνων από τους πελάτες της εταιρίας.

Η εταιρία έχει ως στόχο να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τους κύριους δυσμενείς παράγοντες της ακτοπλοϊκής αγοράς ήτοι, το δυσχερές οικονομικό περιβάλλον των τελευταίων ετών, τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιριών του κλάδου και το κόστος καυσίμων, προκειμένου να ξεπεράσει την περίοδο της παρατεταμένης οικονομικής ύφεσης που διανύει η χώρα και ολόκληρη η Νότιο-ανατολική Ευρώπη με τις μικρότερες δυνατές απώλειες. Έτσι, έχει προχωρήσει σε μια σειρά αποφάσεων για ανάπτυξη και περιορισμό του λειτουργικού κόστους:

- Τη διατήρηση για το 2013 των δρομολογίων της, όπως επανασχεδιάστηκαν από τα τέλη του 2012 και αφορούν αφενός τη μη δραστηριοποίηση στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Βενετία και αφετέρου την επέκταση της υφισταμένης γραμμής Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκώνα, προσθέτοντας το λιμάνι της Τεργέστης ως επιπλέον προορισμό, με σκοπό την αύξηση του μεταφορικού έργου και την πληρότητα των πλοίων της,
- τη διατήρηση της ναύλωσης δύο πλοίων του Ομίλου σε τρίτη εταιρία με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κόστους μισθοδοσίας, των εξόδων λιμένων-συντηρήσεων και την σημαντική βελτίωση του οικονομικού τους αποτελέσματος,
- την υιοθέτηση πολιτικής περιορισμού του κόστους καυσίμων, το οποίο

⁷http://www.minoan.gr/media/docs/2009/Notes_12m_2009_gr.pdf

⁸ <http://www.minoan.gr/el/info-more>

κατά τα τελευταία έτη κατά μέσο όρο ξεπερνά το 50% του συνόλου του κόστους πωληθέντων. Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρία ήδη αναβάθμισε το σύστημα των προπελών για τα δύο πλοία «ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ» και «ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ» που δραστηριοποιούνται στη γραμμή εσωτερικού Ηράκλειο-Πειραιάς, καθώς επίσης προέβη και στην πλαστικοποίηση των υφάλων τους,

- εφαρμογή του μέτρου «slow steaming» σε όλα τα πλοία του στόλου
- η Εταιρία έχει συνάψει σύμβαση πρακτόρευσης με την θυγατρική εταιρία του ομίλου Grimaldi «Atlantica di Navigazione SpA» για τη ναυτική πρακτόρευση πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας (Γραμμή Πρίντεζι).

Η εταιρία προχώρησε σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου, η οποία ολοκληρώθηκε επιτυχώς με πλήρη κάλυψη των προς διάθεση νέων μετοχών το Νοέμβριο του 2013 και από την οποία άντλησε κεφάλαια συνολικού ύψους €50.6εκ. Η εν λόγω αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ενίσχυσε τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας κατά € 50εκ περίπου και συνέβαλε στην περεταίρω θωράκιση της Εταιρίας έναντι της σοβαρής οικονομικής κρίσης που διανύουμε ενώ βελτίωσε σημαντικά τη χρηματοοικονομική της διάρθρωση.

Τον Ιούνιο του 2013 μεταβιβάστηκε λόγω πώλησης από την εταιρία στην εταιρία «Κ.Τ.Ε.Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΛΑΣΙΘΙΟΥ Α.Ε.» το σύνολο των μετοχών που κατείχε της κατά 100% θυγατρικής της Κρητική Φιλοξενία Α.Ε. Στην Κρητική Φιλοξενία Α.Ε. ανήκει το σύνολο των μετοχών της εταιρίας Αθηνά Α.Β.Ε.Ε. η οποία έχει στην ιδιοκτησία της κτιριακό συγκρότημα που βρίσκεται στο Ηράκλειο Κρήτης. Η τιμή πώλησης για τις μετοχές συμφωνήθηκε στα €4.84εκ. Ως αποτέλεσμα της εν λόγω πώλησης, η οποία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2013, σε επίπεδο Εταιρίας κατεγράφη καθαρό κέρδος που ανήλθε σε €0.66εκ ενώ σε επίπεδο Ομίλου, λόγω της προσαρμογής της αξίας του εναπομένοντος τιμήματος σε παρούσα αξία, κατεγράφη ζημία €0.59εκ.

Η εταιρία διαθέτει αναμφίβολα τον νεότερο στόλο της ακτοπλοΐας.

3.1.4 NEL LINES

Η Nel Lines (Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου) ιδρύθηκε το 1972, ως εταιρία λαϊκής βάσης με μετόχους τους κατοίκους της Λέσβου και με βασική προτεραιότητα την αγορά πλοίου για την κάλυψη της ακτοπλοϊκής γραμμής Μυτιλήνη – Χίος - Πειραιάς. Έκτοτε, η εταιρία αναπτύχθηκε και δρομολόγησε πλοία και σε άλλες γραμμές του Αιγαίου.

Σήμερα, με νέα πλέον διοίκηση και αναπτυξιακή πολιτική, ο στόλος της Nel Lines αποτελείται από επιβατηγά - οχηματαγωγά, ταχύπλοα επιβατηγά - οχηματαγωγά και φορτηγά - οχηματαγωγά πλοία τα οποία συμμορφώνονται πλήρως με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE).

Η Nel Lines, με ταχύπλοα και συμβατικά επιβατηγά - οχηματαγωγά (Αίολος Κεντέρης, Αίολος Κεντέρης I, Αίολος Κεντέρης II, Παναγία Θαλασσινή, Παναγία Πάρου, Αλκούνη, Μυτιλήνη, European Express, Θεόφιλος, Ταξiάρχης, Aqua Hercules, Aqua Jewel, Olympus, Aqua Maria, Κωνσταντίνος Γ., Aqua Spirit, Κολοσσός, Μύκονος) εκτελεί δρομολόγια συνδέοντας καθημερινά τον Πειραιά με τη Χίο και τη Μυτιλήνη, τη Σύρο και το Λαύριο με τις Ανατολικές, Κεντρικές και Δυτικές Κυκλάδες, το Λαύριο με τα Ψαρά και τα Μεστά της Χίου, τη Βόρεια και τη Κεντρική Ελλάδα με τις Σποράδες, τη Λήμνο, τον Αγ. Ευστράτιο, τη Σάμος και την Ικαρία με τη Θεσσαλονίκη, τη Καβάλα και το Λαύριο. Αναπτύσσοντας τις δραστηριότητές της στην αγορά της Τουρκίας, πραγματοποιεί δρομολόγια από τη Μυτιλήνη προς Δικελί και Αϊβαλί.

Γράφημα 6 - Σύνολο Στόλου NEL LINES (2006 - 2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Η Nel Lines έχει πλέον επεκταθεί και στον τομέα του cargo με φορτηγά/οχηματαγωγά. Με πλοία Ro - Ro εκτελεί δρομολόγια από Πειραιά προς Κάλυμνο, Κω, Ρόδο, Κυκλάδες, Ικαρία ενώ με πλοία Ro - Pax συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία.

Με απόλυτο σεβασμό προς το επιβατικό κοινό, η Nel Lines ανανεώνει τον στόλο της και διαμορφώνει πολιτικές που αποσκοπούν στη βελτίωση των συνθηκών της τουριστικής κίνησης και την ικανοποίηση και διευκόλυνση των πελατών της. Με ένα εκτεταμένο δίκτυο συνεργατών – πρακτόρων και παρέχοντας τη δυνατότητα on – line κρατήσεων μέσα από την ιστοσελίδα της εταιρίας.

Η προσπάθεια επιθετικής ενδυνάμωσης της παρουσίας της στον Ελλαδικό χώρο κυρίως μέσω της ναύλωσης πλοίων δεν έχει φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα κυρίως εξαιτίας του εχθρικού οικονομικού κλίματος που επικρατεί στην περιοχή με αποτέλεσμα ο στόλος να μην αξιοποιείται κατά τον οικονομικά αποτελεσματικότερο τρόπο. Η εταιρία εξακολουθεί να βρίσκεται υπό πίεση για τέταρτη συνεχόμενη

χρονιά παρά την εντυπωσιακή αύξηση που παρουσιάζουν οι αριθμοί της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων.

Είναι δύσκολο να προβλεφθεί ποιά θα είναι το μέλλον της εταιρίας αυτής ειδικά όταν εμφανίζει τόσο μεγάλη μείωση στο μεταφορικό της έργο, ενώ παράλληλα έχει να διαχειριστεί ένα τόσο δύσκολο επιχειρησιακό σχέδιο αναδιοργάνωσης και ανασυγκρότησης. Η περιστολή που έχει συντελεστεί στο λειτουργικό κόστος είναι εντυπωσιακή αλλά δεν είναι ικανή για να βγάλει την εταιρία από το αδιέξοδο. Η εταιρία διαθέτει σοβαρή και συγκεντρωμένη, στην αντιστροφή της αρνητικής πορείας, διοίκηση όμως επιβάλλεται να αυξήσει το μεταφορικό της έργο και από την στιγμή που αυτό εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τα έσοδα των δημόσιων γραμμών τότε ο ρόλος του κράτους καθίσταται θεμελιώδης. Το νομικό πλαίσιο, μπορεί να δώσει μια ευελιξία στην διαχείριση των προβλημάτων, όμως σε καμία περίπτωση δεν θα δώσει ή δεν μπορεί να δώσει λύση στα χρόνια προβλήματα της εταιρίας.

Η εταιρία είναι στο χείλος του γκρεμού. Τα διαχειριστικά θαύματα του παρελθόντος, η τακτική των πολλών ναυλώσεων και του αθέμιτου ανταγωνισμού που είχε αποφασίσει να κάνει πράξη την έχουν φέρει σε δεινή θέση. Αναμφισβήτητα η κοινή λογική δεν επιτρέπει καμία πρόβλεψη ανάκαμψης αλλά η εταιρία τα τελευταία χρόνια έχει αποδείξει ότι κινείται εκτός λογικών προβλέψεων. Πολλοί πίστεψαν ότι η ύπαρξή της αποτελεί κίνδυνο για τις άλλες αλλά είναι βέβαιο ότι η έλλειψή της από τον ακτοπλοϊκό χάρτη θα οξύνει τις μονοπωλιακές τάσεις της αγοράς με απρόβλεπτες συνέπειες στη χάραξη της πολιτικής επιχορηγήσεων αλλά και του ίδιου του χάρτη της ακτοπλοΐας. Στην παρούσα φάση διαπιστώνουμε μια μάχη συμφερόντων στο «πτώμα» της εταιρίας η οποία δεν κρίνεται υγιής για μία ορθά εξυπηρετούμενη αγορά. Σε κάθε περίπτωση όμως η ύπαρξή της ή μη πρέπει να αποφασισθεί για να μπορεί και η ίδια αγορά, το κράτος, οι μέτοχοι και οι ανταγωνιστές της να χαράξουν την πορεία τους.⁹

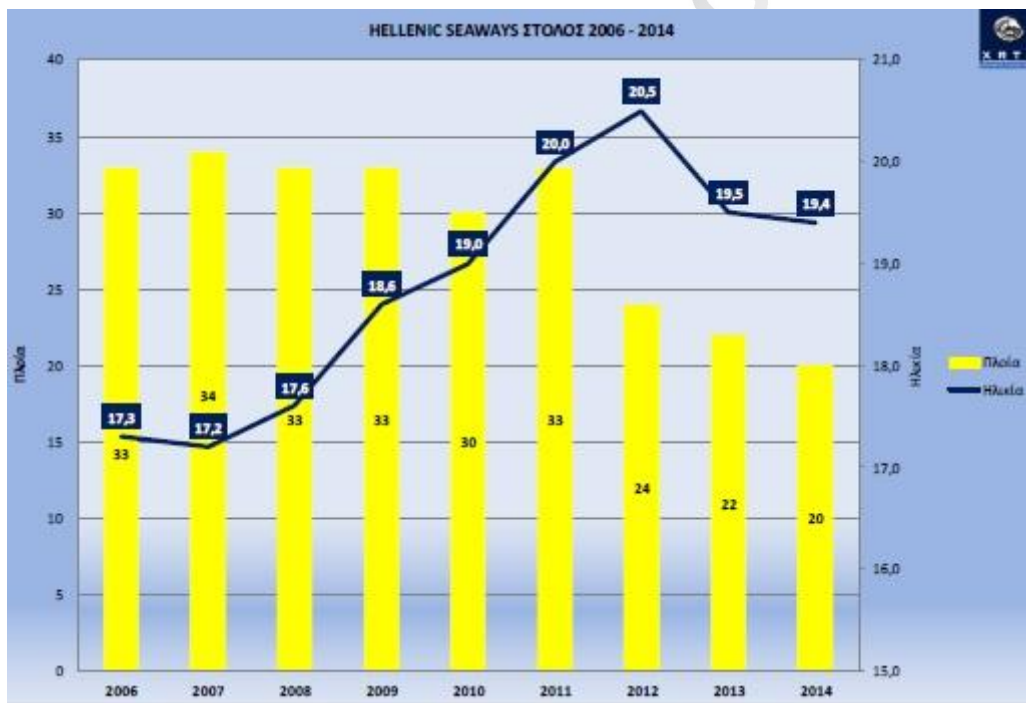
⁹ XRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, «Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης»

3.2 ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ

3.2.1 HELLENIC SEAWAYS

Η HELLENIC SEAWAYS εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρίες. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 7 σήμερα διαχειρίζεται 29 πλοία (αρκετά διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου) τα οποία δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Αιγαίου. Από αυτά 10 είναι ταχύπλοα (HSC), 5 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), 11 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX) και 3 είναι οχηματαγωγά (RO-RO).

Γράφημα 7 - Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2014)



Πηγή: XRTC, 2014

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

Με στόχο την επιστροφή της Hellenic Seaways σε λειτουργική κερδοφορία φέτος και τη διεύρυνση των μεριδίων αγοράς, η νέα διοίκηση της εταιρίας χαράσσει νέα στρατηγική μετά την αποχώρηση του Γ. Σ. Βαρδινογιάννη και την πιο ενεργή

συμμετοχή της οικογένειας Γκριμάλντι.

Οι βασικοί άξονες, όπως τις παρουσίασε σήμερα η διοίκηση, είναι: α) ανακατάταξη των δρομολογίων του στόλου, β) περαιτέρω περιορισμό λειτουργικών και διοικητικών εξόδων, γ) πωλήσεις πλοίων που δεν εντάσσονται στον επιχειρησιακό σχεδιασμό της εταιρίας δ) ανάπτυξη συνεργιών και ε) αξιοποίηση των ευκαιριών που παρουσιάζονται.

Η θέση της εταιρίας είναι μεταξύ των πέντε μεγαλύτερων ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών και κατέχει τη δεύτερη καλύτερη επίδοση στο 2012 αναφορικά με το δείκτη δάνεια προς αξία στόλου και του δείκτη δάνεια προς ίδια κεφάλαια που είναι το 114%. Επίσης, η εταιρία έχει μόλις 70 εκατ. ζημιές, σε σύγκριση με συνολικά 757 εκατ. ζημιές που έχουν σημειώσει την τελευταία πενταετία οι πέντε μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Η εταιρία, από την προηγούμενη ήδη χρήση, είχε λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ρευστότητας προβαίνοντας σε μια σειρά ενεργειών όπως:

- Επαφές με τις δανείστριες τράπεζες προκειμένου να συμφωνηθεί αναδιάρθρωση των όρων αποπληρωμής του συνόλου του μακροπρόθεσμου δανεισμού και λήψη νέας χρηματοδότησης, η θετική έκβαση των οποίων θα ενισχύσει τη ρευστότητα της Εταιρίας λόγω μετατόπισης της πληρωμής δόσεων σε μεταγενέστερο χρόνο, παράτασης του χρόνου αποπληρωμής και μείωσης του χρηματοοικονομικού κόστους. Η εταιρία έχει συντάξει πρόταση αναχρηματοδότησης του δανεισμού του Ομίλου προς τις δανείστριες τράπεζες και οι συζητήσεις βρίσκονται σε ικανοποιητικό στάδιο ενώ εκτιμάται ότι εντός της τρέχουσας χρήσης θα επιτευχθεί τελική συμφωνία.
- Κινήσεις για πωλήσεις πλοίων που θα έχουν άμεσα θετική επίδραση στη ρευστότητα ενώ εκτιμάται ότι στο προσεχές διάστημα θα υπάρξουν σχετικές συμφωνίες.
- Συμμετοχή σε κοινοπραξίες με εταιρίες του κλάδου σε γραμμές δραστηριοποίησης των εταιριών του Ομίλου οι οποίες θα βοηθήσουν στην επίτευξη οικονομικών κλίμακας.

- Σε λειτουργικό επίπεδο, από το τέλος της προηγούμενης χρήσης έχουν ληφθεί μέτρα όπως η μείωση του μισθολογικού κόστους των διοικητικών υπαλλήλων, η περικοπή δρομολογίων των πλοίων, και η αποδρομολόγηση πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές.
- Τέλος, τίθεται υπό εξέταση η δυνατότητα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου στο προσεχές μέλλον με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητας.¹⁰

Το 2013 η εταιρία προχώρησε στην υπογραφή συμβάσεων χρονοναυλώσεων των πλοίων HELLENIC WIND και EXPRESS SANTORINI στο εξωτερικό, ενέργειες που ενίσχυσαν τη ρευστότητά της. Παράλληλα υπέγραψε 3ετή συμφωνία συνεργασίας με την εταιρία Cosmote για την προβολή της στα ταχύπλοα πλοία της. Το Φεβρουάριο 2014 η εταιρία κατέθεσε πρόταση για την αναχρηματοδότηση του τραπεζικού δανεισμού της, ενώ τον επόμενο μήνα υπέγραψε σύμβαση μακροχρόνιας χρονοναύλωσης του πλοίου Νήσος Χίος στη Δυτική Μεσόγειο.

¹⁰ ΧRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοία 2014, «Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

4.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS

Η ανάλυση του μεταφορικού έργου καθώς και της προσφερόμενης χωρητικότητας εστιάζουν στις περιοχές της Ελλάδας και της Αδριατικής.¹¹

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 8 το μεταφορικό έργο επιβατών των εισηγμένων και της HELLENIC SEAWAYS την περίοδο 2012-2013 οποίο παρουσιάζει για μια ακόμη χρονιά συρρίκνωση στην Ελληνική αγορά με χαμηλό βέβαια ποσοστό -4% ενώ, στην Αδριατική η αρνητική τάση αντιστράφηκε και το 2013 εμφανίστηκε αύξηση της τάξης του 11% καταδεικνύοντας την σταδιακή αύξηση της ζήτησης τουριστικού προϊόντος.

Στην Ελληνική αγορά αρκετά μειωμένη ζήτηση εμφανίζουν η HELLENIC SEAWAYS (-2%), ANEK LINES (-24%), και NEL LINES (-10%) ενώ, αισθητή αύξηση, όπως και πέρυσι, παρουσιάζει η ATTICA GROUP (5%).

¹¹ ΧRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης »

Γράφημα 8 – Μερίδιο αγοράς επιβατών στην Ελλάδα (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Η εικόνα της Αδριατικής, είναι ασφαλώς καλύτερη αφού το μεταφορικό έργο επιβατών, δείχνει σημάδια αντιστροφής της αρνητικής πορείας. Πιο αναλυτικά, η ANEK LINES ήταν η μόνη που είχε μια οριακή μείωση της τάξης του -2%, ενώ τόσο η ATTICA GROUP, όσο και η MINOAN LINES είχαν αύξηση αισθητή της τάξης του 16% και 15% αντιστοίχως. (Γράφημα 9)

Γράφημα 9 - Μερίδια αγοράς επιβατών στην Αδριατική (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Ανάλογη της κίνησης επιβατών, ήταν και η κίνηση για μεταφορά αυτοκινήτων την περίοδο 2012- 2013. Η αγορά της Ελλάδας υπέστη μείωση της τάξης του -7%, ενώ της Αδριατικής ήταν στα επίπεδα του +11% αντικατοπτρίζοντας τα διαφαινόμενα σημάδια ανάκαμψης για τουριστικές μεταφορές με τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτου ύστερα από αρκετά χρόνια. (Γράφημα 10).

Πιο αναλυτικά, στην Ελληνική αγορά μεταφοράς αυτοκινήτων τα ποσοστά των εταιριών ήταν ANEK LINES (-22%), HELLENIC SEAWAYS (-7%) και NEL LINES (-15%), ενώ η ATTICA GROUP παρουσίασε οριακή αύξηση της τάξης του +2% καθώς και η MINOAN LINES (+5%)

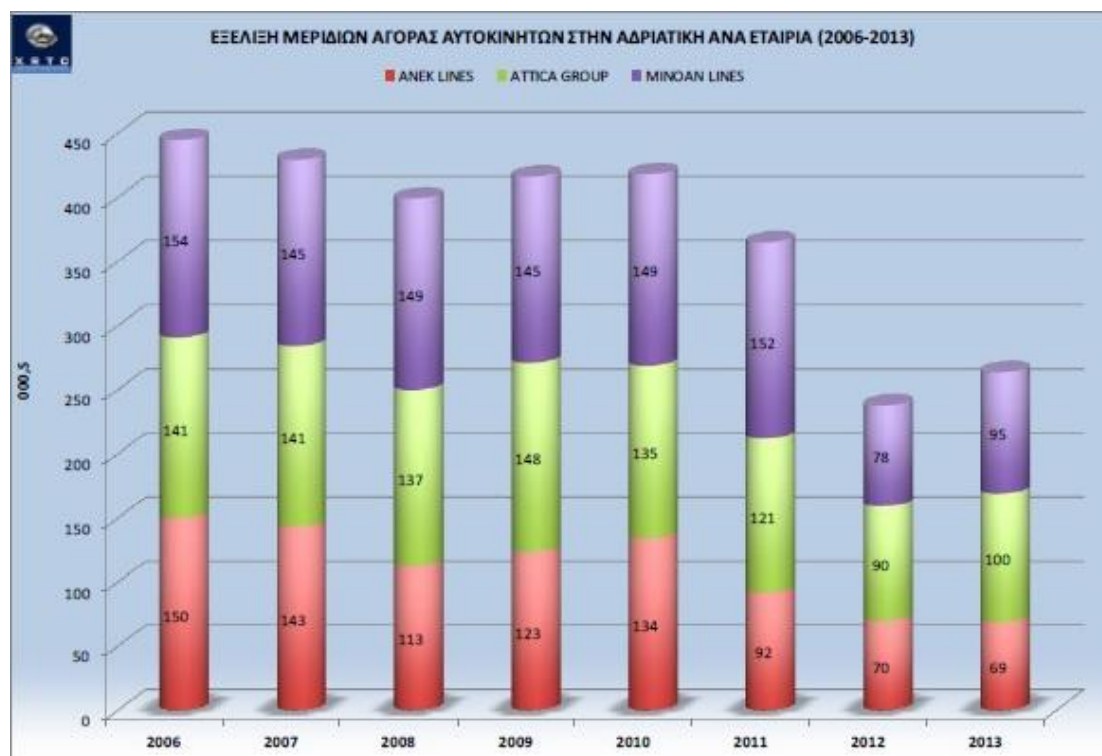
Γράφημα 10 - Μερίδιο αγοράς αυτοκινήτων στην Ελλάδα (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Στην αγορά της Αδριατικής, η ANEK LINES ήταν η μόνη που εμφάνισε μείωση αν και σχεδόν ανεπαίσθητη της τάξεως του -1%. Η ATTICA GROUP εμφάνισε αύξηση +12% καθώς και η MINOAN LINES του Ομίλου Grimaldi την μεγαλύτερη αύξηση που έφτασε το +21%. (Γράφημα 11)

Γράφημα 11 - Μερίδιο αγοράς αυτοκινήτων στην Αδριατική (2006-2013)

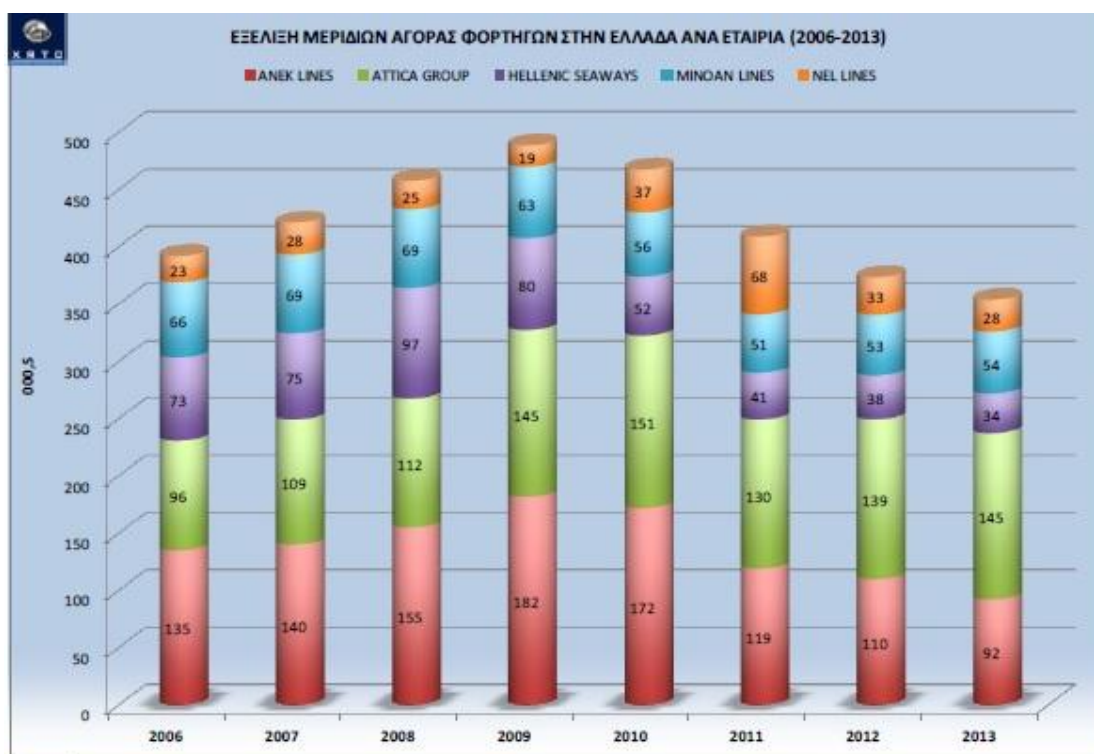


Πηγή: XRTC, 2014

Η οριακή πτωτική τάση που υπάρχει στις δυο παραπάνω κατηγορίες μεταφορικού έργου την περίοδο 2012-2013, εμφανίζεται και στην αγορά των φορτηγών τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Αδριατική, γεγονός που καταδεικνύει ότι η ζήτηση για αγαθά και εμπορεύματα απουσίαζε και το 2013.

Στην Ελληνική αγορά η πτώση είναι της τάξης του -5% και στην Αδριατική της τάξης του -4%. Εξετάζοντας τα επιμέρους μεγέθη των εταιριών στην Ελλάδα, μειώσεις της τάξης του - 16%, -11% και -15% εμφανίζουν αντίστοιχα οι ANEK LINES, HSW και η NEL LINES, ενώ μικρές αυξήσεις αλλά σημαντικές την περίοδο αυτή, εμφάνισαν η ATTICA GROUP με +4% και MINOAN LINES με +2% να ακολουθούν. (Γράφημα 12)

Γράφημα 12 - Μερίδιο αγοράς φορτηγών στην Ελλάδα (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Ανάλογη είναι και η κατάσταση στην αγορά των φορτηγών στην Αδριατική (Γράφημα 13). Πιο αναλυτικά, μείωση παρουσίασαν η HSW, η ATTICA GROUP και η MINOAN LINES με -38%, -1% και -5% αντίστοιχα. Από την άλλη μεριά, η ANEK LINES, ήταν η μόνη που εμφάνισε αύξηση της τάξης του +4% .

Γράφημα 13 - Μερίδιο αγοράς φορτηγών στην Αδριατική (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Πανεπιστήμιο

4.2 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ

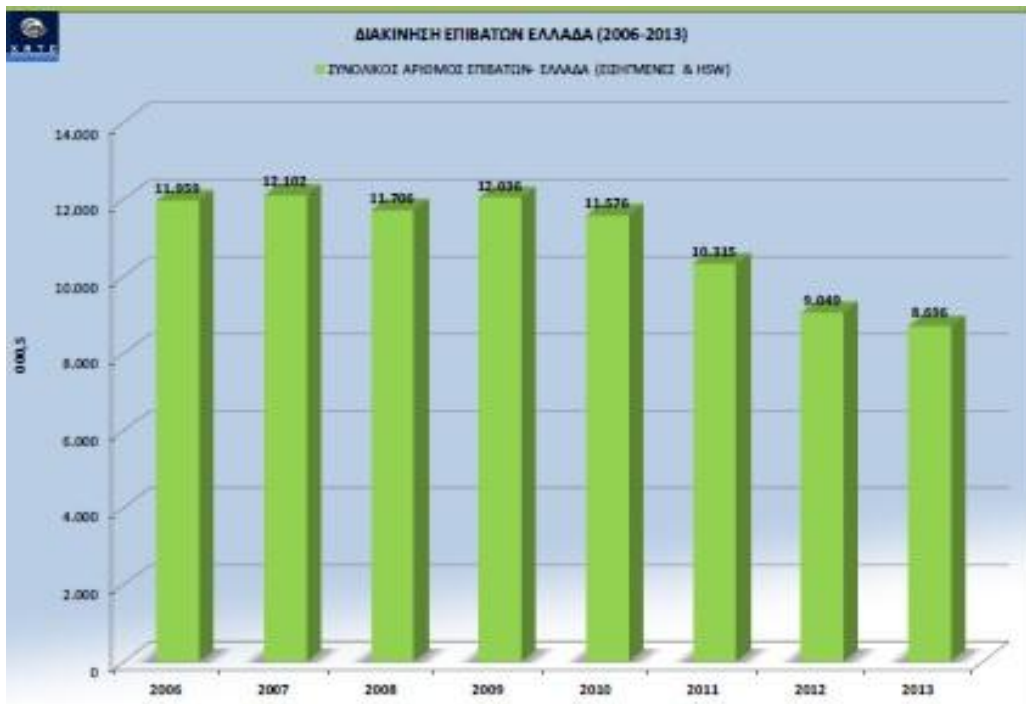
4.2.1. ΑΓΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑΣ

Από την ανάλυση των στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) διαπιστώνουμε ότι η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά συνεχίζει την πορεία συρρίκνωσης των τελευταίων ετών καθώς η κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών εμφανίζουν σημάδια συστηματικής μείωσης μετά το 2006, όπως παρουσιάζεται και στα Γραφήματα 14,15,16.

Η συνέχιση της πορείας καθόδου στην κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών συνεχίστηκε και το 2013. Βέβαια οι μειώσεις αυτές υπήρξαν οριακές στα επίπεδα του 4% - 6%. Αν και το 2013 αποτέλεσε έτος αύξησης του συνολικού αριθμού τουριστών στην χώρα, εντούτοις η αύξηση αυτή δεν επηρέασε την κίνηση της ακτοπλοϊκής αγοράς και έτσι τα επίπεδα της εσωτερικής ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες εξακολουθούν να βρίσκονται σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα.

Έτσι και φέτος τα δρομολόγια στις λεγόμενες περιοχές «φιλέτα» των Κυκλάδων έχουν συρρικνωθεί περαιτέρω, ενώ, έχουν αυξηθεί οι λιμένες προσέγγισης. Πιο συγκεκριμένα, ο Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης επιβατών στην Ελλάδα μειώθηκε κατά -4% σε σχέση με το 2012, ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση ήταν της τάξης του -12%. Επίσης, ο Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης αυτοκινήτων στην Ελλάδα μειώθηκε κατά -7% σε σχέση με το 2012, ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση ήταν της τάξης του -17%. Τέλος, ο Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της κίνησης φορτηγών μειώθηκε οριακά -5% σε σχέση με το 2012, ενώ για την περίοδο 2011- 2012 η μείωση ήταν της τάξης του -9%.

Γράφημα 14 - Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση επιβατών)



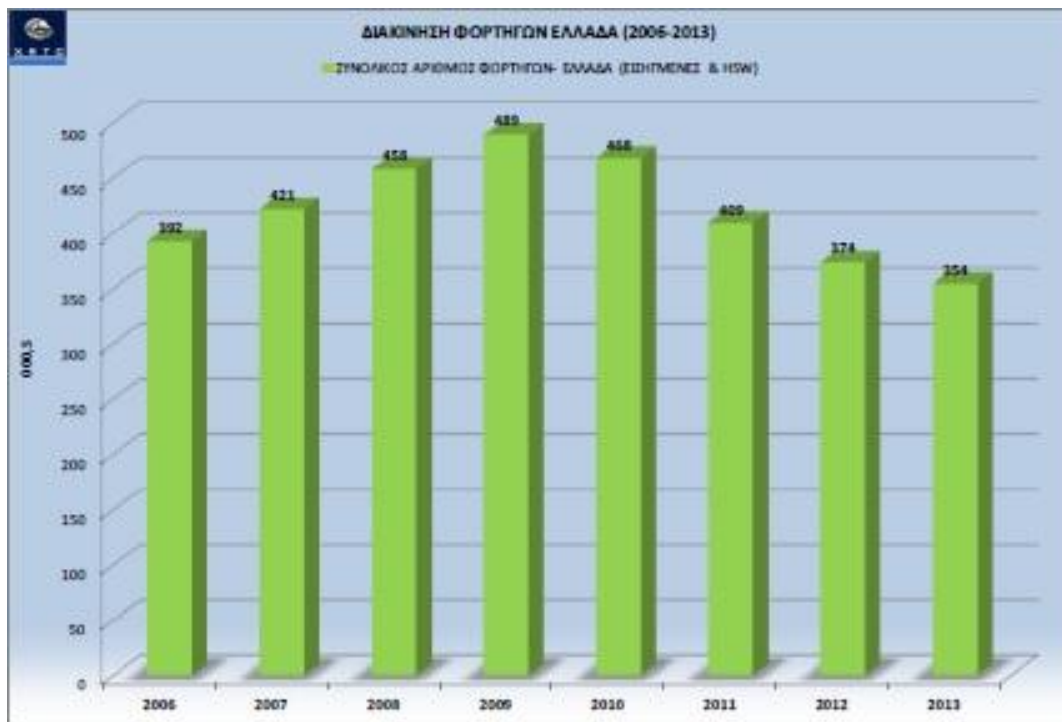
Πηγή: XRTC, 2014

Γράφημα 15 - Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση αυτοκινήτων)



Πηγή: XRTC, 2014

Γράφημα 16 - Μεταφορικό έργο Ελλάδας 2006-2013 (κίνηση φορτηγών)

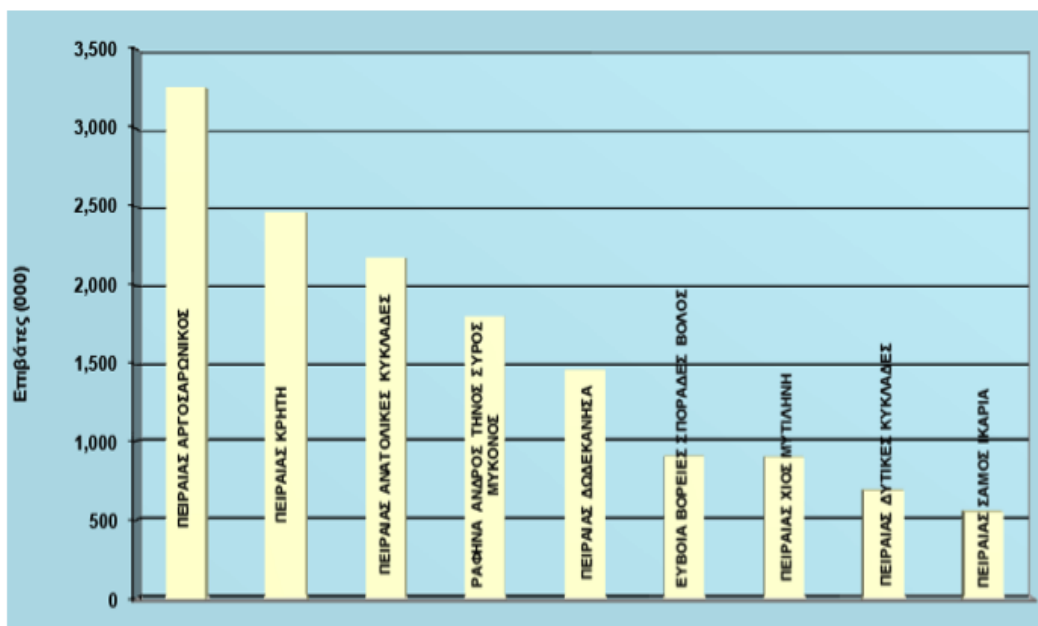


Πηγή: XRTC, 2014

Πρέπει να επισημανθεί ότι στις τιμές αυτές δεν περιλαμβάνονται οι κινήσεις που λαμβάνουν χώρα σε πορθμεία όπου η συνολική κίνηση κυρίως των επιβατών υπερδιπλασιάζεται.

Σύμφωνα με την ανάλυση των ίδιων στοιχείων οι δέκα μεγαλύτερες Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές (σύνολο μεταφορικού έργου από όλα τα Επιβατηγά πλοία ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων αυτών που εξυπηρετούν πορθμεία ανά τη χώρα) κατατάσσονται με βάση το μεταφορικό έργο επιβατών ως εξής (Γράφημα 17).

Γράφημα 17 - Κίνηση επιβατών ανά ακτοπλοϊκή γραμμή (2012)



Πηγή: XRTC, 2011

- Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών παρουσιάζεται στη γραμμή Πειραιάς Αργοσαρωνικός (3,4 εκατομμύρια).
- Δεύτερη γραμμή σε μέγεθος μεταφορικού έργου είναι αυτή του Πειραιά – Κρήτη (2,5 εκατομμύρια).
- Ακολουθεί η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων (2,2 εκατομμύρια) η οποία περιλαμβάνει τα νησιά της Σύρου, Τήνου, Μύκονου, Πάρου και Νάξου. Επισημαίνεται ότι αυτά τα νησιά εκτός από τον Πειραιά εξυπηρετούνται και από τη γραμμή Ραφήνα – Άνδρου – Τήνου – Σύρου – Μυκόνου (1,7 εκατομμύρια). Βλέποντας τη συνολική κίνηση προς αυτά τα νησιά, η γραμμή των Ανατολικών Κυκλάδων είναι η μεγαλύτερη σε μέγεθος αγορά.

Ο κύκλος εργασιών των τριών μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών ομίλων (Attica, Minoan Lines και ANEK), το πρώτο εξάμηνο του 2013, κυμάνθηκε στα επίπεδα του 2012. Αισιόδοξο μήνυμα για τις εταιρίες αποτέλεσε και η συρρίκνωση των ζημιών, καθώς όλες προχώρησαν σε κινήσεις μείωσης του λειτουργικού κόστους.

Ανά περιπτώσεις, οι ακτοπλοϊκές εφάρμοσαν κινήσεις, όπως περικοπή δρομολογίων, μείωση ταχυτήτων, αποδρομολόγηση πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές, αλλά και αντικατάσταση πλοίων. Για παράδειγμα, ο όμιλος της Attica προχώρησε στην πώληση πλοίου, έναντι 54 εκατ. ευρώ, στην Genting Group. Το

Superfast VI αντικαταστάθηκε από τη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα από το Superfast XII.

Ωστόσο, το γεγονός ότι παραμένουν στο «κόκκινο» προβληματίζει διοικήσεις και μετόχους. Η Minoan Lines ανακοίνωσε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου έως 50,5 εκατ. ευρώ, την οποία θα καλύψει ο ιταλικός όμιλος Grimaldi, αναλογικά με το ποσοστό που κατέχει σήμερα. Στη γραμμή «Ηράκλειο – Πειραιάς» η εταιρία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην εν λόγω γραμμή και αύξησε κατά ένα σημαντικό ποσοστό το μερίδιο αγοράς σε όλες τις κατηγορίες. Πιο συγκεκριμένα τα πλοία της Εταιρίας μετέφεραν 565 χιλ. επιβάτες, 69 χιλ. Ι.Χ. οχήματα και 36 χιλ. φορτηγά οχήματα. Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς της Εταιρίας παρέμειναν υψηλά σε όλες τις κατηγορίες διακίνησης και διαμορφώθηκαν σε 65,3% στους επιβάτες, 61,2% στα Ι.Χ. οχήματα και 44,8% φορτηγά.

Ο ιταλικός όμιλος, ο οποίος κατέχει το πλειοψηφικό ποσοστό της Minoan Lines, δεν μπόρεσε (για ακόμη μια φορά) να εισέλθει στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά, την οποία μονοπωλεί η ANEK του Γιάννη Σ. Βαρδινογιάννη.

Το αίτημα για την ετήσια δρομολόγηση του επιβατηγού «Ίκαρος Παλλάς» απορρίφθηκε από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, κλιμακώνοντας τη διαμάχη μεταξύ των δύο εταιριών, οι οποίες ανταγωνίζονται στις γραμμές της Αδριατικής. Διαφορές μεταξύ των δύο εταιριών υπάρχουν και στον τρόπο διοίκησης της Hellenic Seaways, στην οποία διαθέτουν μετοχικό ποσοστό. Πλέον, στην ακτοπλοΐα δημιουργούνται δύο πόλοι: οι Μινωικές Γραμμές και η ANEK με τον όμιλο της Attica (Blue Star - Superfast), οι οποίοι ανανέωσαν τη συνεργασία τους στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πειραιάς - Ηράκλειο.

Το 2013 οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες προχώρησαν με διαδοχικές πωλήσεις των σκαφών τους προκειμένου να ανταποκριθούν στις προκλήσεις του τομέα, όπου οι οικονομικές δυσκολίες έχουν επιδεινωθεί από την αύξηση των τιμών των καυσίμων, τη μείωση της επιβατικής κίνησης και την αδυναμία να εξασφαλιστεί νέα χρηματοδότηση.

Είτε με δική τους πρωτοβουλία ή ύστερα από σύσταση του πιστωτριών τραπεζών τους, οι ελληνικές παράκτιες εταιρίες έχουν κάνει την πώληση των σκαφών τους να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα ως μέσο εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους.

Το πιο πρόσφατο παράδειγμα ήταν η συμφωνία μεταξύ της Attica Group και της Genting Group για την πώληση του πλοίου Superfast VI της πρώτης στη δεύτερη, στην τιμή των € 54.000.000.

Κατά τα τελευταία τρία χρόνια, οι πέντε κύριοι παράγοντες στην τοπική αγορά (Ναυτιλιακή της Λέσβου, Attica, Μινωικές Γραμμές, ANEK και Hellenic Seaways), έχουν συσσωρευμένες ζημιές άνω των 500 εκατ. ευρώ, ενώ ο συνολικός δανεισμός τους ξεπερνάει το 1 δισεκατομμύριο ευρώ.¹²

Το 2010 η Attica Group πούλησε το Superfast V στην Bretagne Angleterre Irlande της Roscoff για € 81.500.000 και η Minoan Lines πούλησε το Pasiphae Palace για €73.500.000.

Η Ναυτιλιακή της Λέσβου (NEΛ) έχει ακολουθήσει αυτή την πορεία από το περασμένο έτος, ενώ η Hellenic Seaways έχει πουλήσει πολλά πλοία τα τελευταία χρόνια, συμπεριλαμβανομένων των δημοφιλών πλοίων Highspeed 2 και το Highspeed 3 για 20 εκατ. ευρώ για την Comarit εταιρία του Μαρόκου.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία για το καλοκαίρι του 2013 η ελληνική ακτοπλοΐα πήγε καλύτερα από το αναμενόμενο χάρη στη σημαντική αύξηση των ξένων επισκεπτών, αν και τα προβλήματα ρευστότητας αναμένεται να επαναληφθούν το φθινόπωρο.

Εν τω μεταξύ, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ξεκινήσει μια σειρά από πρωτοβουλίες για να συμβάλει στην τόνωση της ακτοπλοΐας, όπου οι managers αναζητούν λύσεις για τα προβλήματα ρευστότητάς τους και τις ευκαιρίες για την αναδιάρθρωση των δανείων τους.

Παραδόξως, τόσο οι Έλληνες όσο και οι ξένοι δανειστές εμφανίζονται - μέχρι στιγμής τουλάχιστον - να υιοθετούν μια αυστηρότερη στάση απέναντι σε εταιρίες με υγιή αναλογία ενεργητικού προς χρέους, ενώ είναι πιο επιεικείς με εκείνους των οποίων τα χρέη υπερβαίνουν την αξία του στόλου τους, σύμφωνα με πηγές του κλάδου.

¹²(http://www.ekathimerini.com/4dcgi/w_articles_wsite2_1_18/03/2013_488419)

Επίσης, σύμφωνα με πηγές του κλάδου, οι προσπάθειες εστιάζονται πλέον στην επικείμενη κρίση ρευστότητας, όπως η δραστική μείωση της εγχώριας επιβατικής κίνησης που αναμένεται να πάρει έναν φόρο για την ακτοπλοΐα τους επόμενους μήνες.

Ένα θετικό σημάδι είναι ότι οι ξένοι ταξιδιώτες το 2013 έχουν ως επί το πλείστον αντισταθμίσει τις απώλειες στην εγχώρια κυκλοφορία. Άλλες πηγές, ωστόσο, προειδοποιούν ότι η απροθυμία των τραπεζών να επεκτείνουν τη χρηματοδότηση στις εταιρίες των παράκτιων μεταφορών θα μειώσει την ταμειακή ροή και θα θέσει ορισμένες εταιρίες σε κίνδυνο.

Η Κυβέρνηση επικεντρώνεται στην αναδιάρθρωση των επιδοτούμενων υπηρεσιών και τη λήψη μέτρων για τη μεταφορά μέρους του παράκτιου στόλου της χώρας από τον Πειραιά προς το λιμάνι του Λαυρίου στη νότια Αττική, μια κίνηση που θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση του κόστους των καυσίμων.

4.2.2 ΑΓΟΡΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Σημαντική δραστηριότητα για τις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρίες αποτελεί επίσης η αγορά της Αδριατικής. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις γραμμές του εξωτερικού εμφανίζει μεταβλητότητα την τελευταία δεκαετία, βάσει στοιχείων για την κίνηση εξωτερικού από τον Οργανισμό Λιμένος Πάτρας (ΟΛΠΑ) και τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ).

Στην αγορά αυτή ο ανταγωνισμός είναι έντονος και γίνεται με δυσμενείς όρους αφού οι εργοδοτικές εισφορές των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία που χρησιμοποιούν Ιταλική Σημαία επιδοτούνται από το Ιταλικό Κράτος σε αντίθεση με τα πλοία που φέρουν την Ελληνική Σημαία, όπως το σύνολο του στόλου του Ομίλου Attica, τα οποία πληρώνουν κανονικά τις εργοδοτικές τους εισφορές (Lekakou & Vitsounis, 2008).

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

τουλάχιστον. Αντίστοιχα, η συνολική κίνηση επιβατών από και προς την Ιταλία διαμορφώθηκε στα 1,4 εκατ. επιβάτες το 2013, σημειώνοντας άνοδο κατά 5% έπειτα από τη σημαντική υποχώρηση (κατά 27% περίπου) το 2012. Στα επιβατικά οχήματα τέλος (συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων και των δικύκλων) η συνολική κίνηση ανήλθε στις 316 χιλ. το 2013, καταγράφοντας ωστόσο, μέση ετήσια πτώση -5% (παρόμοια σχεδόν με εκείνη στις άλλες δύο κατηγορίες) κατά την περίοδο 2006-2013

Στην Αδριατική θάλασσα ο Όμιλος Attica δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Μπάρι όπου εκτέλεσαν δρομολόγια τα πλοία Superfast I, Superfast II, Superfast XI και Superfast VI, το οποίο μετά την πώλησή του στις αρχές Απριλίου του 2013 αντικαταστάθηκε με το Superfast XII.

Στην αγορά της Βόρειας Αδριατικής (διεθνείς διαδρομές / Ανκόνα και Βενετία) η Minoan Lines, έχοντας ως κατευθυντήρια αρχή την επίτευξη της πιο αποτελεσματικής οικονομικής λειτουργίας του στόλου της, πέτυχε την πρώτη περίοδο 6 μηνών του 2011 αύξηση του όγκου της κυκλοφορίας και των μεριδίων αγοράς όλων των κατηγοριών μεταφορικού έργου σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010. Επιπλέον, τα μερίδια αγοράς της εταιρίας ανήλθαν σε 43,1%, 41,9% και 43,5% για τους επιβάτες, τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και φορτηγά, αντίστοιχα, με την Minoan Lines να πραγματοποιεί το 36,2% των ταξιδιών στην αγορά της Βόρειας Αδριατικής.

Επιπλέον, κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011, η Minoan Lines μετέφερε 213.000 επιβάτες, 50.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 46.000 φορτηγά αυτοκίνητα.

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

4.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά (επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία) αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, καθώς οι ελληνικές επιχειρήσεις κατέχουν περίπου το 7% του επιβατικού στόλου παγκοσμίως. Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία έχουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών (περίπου 45 εκατ. επιβάτες η καθεμιά) και οι ακτοπλοϊκές εταιρίες των δύο χωρών διακινούν το 1/2 της συνολικής διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στην Ευρώπη (XRTC, 2009). Πιο συγκεκριμένα:

- Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα μέσα από τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και από τον υποστηρικτικό ρόλο στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας.
- Οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες το 2013 εκτιμώνται σε περίπου 37 εκατ. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί στο περίπου 15% του συνολικού μισθολογικού κόστους.
- Τα τέλη υπέρ τρίτων (τα λιμενικά τέλη και ο επίνευλος) εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το 2013.
- Τα έσοδα από ΦΠΑ στους ακτοπλοϊκούς ναύλους εκτιμώνται σε περίπου 85 εκατ. ευρώ.
- Σε όρους ΑΕΠ η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές εντός της χώρας το 2013 εκτιμάται σε 1,5 δισ. ευρώ, ενώ σε όρους απασχόλησης διαμορφώνεται σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας.
- Σημαντικά υψηλότερη είναι η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού με τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική

συνεισφορά των εγχώριων δραστηριοτήτων του κλάδου εκτιμάται, σε όρους ΑΕΠ, σε 11,8 δισ. ευρώ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260 περίπου χιλ. θέσεις εργασίας (ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης). Η ακτοπλοΐα καλύπτει το 0,7% του ελληνικού ΑΕΠ και βοηθά στη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα, ενώ συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη του εγχώριου και διεθνούς τουρισμού της Ελλάδας (ICAP, 2011).

Η διάρθρωση του κλάδου έχει μεταβληθεί τα τελευταία χρόνια, με κύριο χαρακτηριστικό τη συρρίκνωση του αριθμού των εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Από πλευράς ιδιοκτησιακού καθεστώτος, σήμερα οι εταιρίες της ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται α) στις μεγάλες επιχειρήσεις οι μετοχές των οποίων είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α. και οι οποίες ανήκουν σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, β) σε εταιρίες πολυμετοχικής βάσης στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας καθώς η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από τη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή και γ) σε ολιγομετοχικές εταιρίες στις οποίες η πλειοψηφία των μετοχών ανήκει σε εφοπλιστικές οικογένειες (Lekakou & Vitsounis, 2008).

4.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 18 μετά από μία περίοδο συνεχούς συρρίκνωσης του διαχειριζόμενου στόλου μετά το 2005 παρουσιάζεται μία αύξηση το 2011 σε σχέση με το 2010 της τάξεως του 28% η οποία είναι παροδική καθώς το 2012 ο στόλος φτάνει τα 75 πλοία, ενώ το 2014 τα 66.

Γράφημα 18 - Εξέλιξη στόλου εισηγμένων και Hellenic Seaways (2000-2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Η μείωση αυτή αντικατοπτρίζεται και στους τύπους πλοίων που επιλέγουν οι εταιρίες για τη δραστηριοποίησή τους. Όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 19, το 2012 είναι εμφανής η μείωση πλοίων τύπου RO-PAX, RO-RO, HYDROFOILS και HSC. Οι εταιρίες έχουν συνεχίσει με ιδιαίτερη ένταση τις διαδικασίες εξορθολογισμού του διαχειριζόμενου στόλου κάνοντας χρήση σειράς εναλλακτικών στρατηγικών όπως:

- η αμφίδρομη πώληση, αγορά και ναύλωση πλοίων

- η γεωγραφική διασπορά του στόλου σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο
- η συνεργασία σε γραμμές έντονου ανταγωνισμού.

Γράφημα 19 - Εξέλιξη στόλου ανά τύπο πλοίου (2000-2014)



Πηγή: XRTC, 2014

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι εισηγμένες εταιρίες δείχνουν να επηρεάζονται περισσότερο σε σχέση με την HELLENIC SEAWAYS η οποία δείχνει να αντιστέκεται και να ανταπεξέρχεται πολύ καλύτερα λόγω της περιορισμένης εκμετάλλευσης του στόλου της στο 12μηνο καθώς έχει περιορίσει τον στόλο των υδροπτερύγων (flying dolphins) και έχει θέσει σε ακινησία άλλα πλοία του στόλου ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρίας (XRTC, 2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

Υπάρχουν διαφορές στις τιμές των εισιτηρίων στο Αιγαίο και την Αδριατική, που οφείλονται στις ιδιομορφίες που παρουσιάζει το δίκτυο των ακτοπλοϊκών γραμμών και έχουν να κάνουν με το σταθερό και συνολικό κόστος. Οι κοντινές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία και ο χαμηλός βαθμός χρησιμοποίησης των πλοίων σε σχέση μετὰ δρομολόγια της Αδριατικής, κάνουν πιο δύσκολη την κάλυψη του σταθερού κόστους και αυξάνουν το κόστος ανά μίλι (XTRC, 2011).

Περίπου τα μισά από τα 30 πλοία που πλέουν από τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας και του Λαυρίου προς τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη μπορούν κάλλιστα, προσωρινά τουλάχιστον, να μειώσουν ή να σταματήσουν τα δρομολόγια τους, λόγω της έλλειψης των μετρητών για να πληρώσουν για τα καύσιμα που χρειάζονται, των οποίων η τιμή έχει αυξηθεί 107 % από το 2009.

Οι εταιρίες έχουν επεκταθεί όπως και ο χρόνος πλεύσης των πλοίων σε μια προσπάθεια να συγκρατηθούν τα έξοδα. Οι λογαριασμοί καυσίμων αποτελούν περίπου το 60% των καθημερινών λειτουργικών δαπανών των πλοίων και η τιμή τους έχει ανεβεί στα ύψη τα τελευταία τρία χρόνια: το είδος του καυσίμου που τα συμβατικά πλοία χρησιμοποιούν (Fuel Oil 380CST) είχε κόστος € 294 (\$ 373) ανά τόνο τον Ιούνιο του 2009 και ανήλθε σε € 598 (\$ 759) τον Ιούνιο του 2012, εν μέρει λόγω των υψηλότερων φόρων που επιβάλλονται από την Κυβέρνηση σε μια απελπισμένη προσπάθεια να αυξηθούν τα έσοδα. Το 2013 η τιμή καυσίμου 380CST εκφρασμένη σε ευρώ μειώθηκε σε σχέση με το 2012 κατά -10% ενώ από το 2006 η αύξηση είναι της τάξης του 92%. Ασφαλώς η ενδυνάμωση του ευρώ κατά το προηγούμενο έτος κατά περίπου 3% βοήθησε επίσης στην αποκλιμάκωση των τιμών καυσίμων.

Ιδιαίτερα αποκαλυπτικά της επιβάρυνσης των καυσίμων στο συνολικό κόστος είναι τα αποτελέσματα του Γραφήματος 20. Η συμμετοχή των καυσίμων στο σύνολο του κλάδου από 32% το 2004 έχει πλέον ξεπεράσει το 51% το 2011. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει τις εταιρίες στο να αξιολογούν και να λαμβάνουν σειρά στρατηγικών αποφάσεων σε λειτουργικό επίπεδο όπως:

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

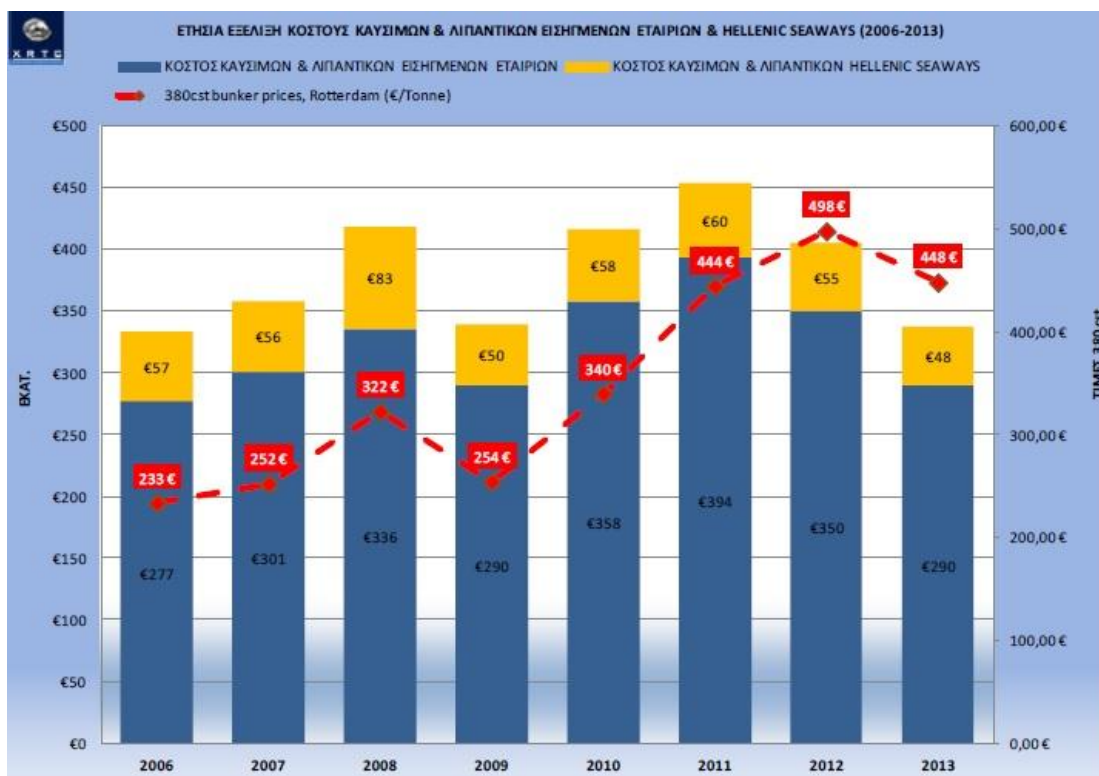
Γράφημα 20 - Επιβάρυνση των καυσίμων στο συνολικό κόστος (2006-2013)



Πηγή: XRT, 2014

Το συνεχώς αυξανόμενο κόστος των καυσίμων συνεχίζει να αποτελεί την κύρια απειλή για τις εταιρίες της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ακόμα και το ισχυρό ευρώ δεν λειτούργησε ως σημαντικό ανάχωμα σε αυτή την εξέλιξη. Το παρακάτω Γράφημα 21 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των 5 μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών κατά την εξεταζόμενη περίοδο 2006-2013 σε απόλυτους (μη- αποπληθωρισμένους) αριθμούς σε συνδυασμό με την μέση ετήσια τιμή του 380CST Rotterdam εκφρασμένη σε €/tonne

Γράφημα 21 - Ετήσια εξέλιξη κόστους καυσίμων και λιπαντικών εισηγμένων και ΗSW (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

5.2 ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο κύκλος εργασιών από ναύλους για το σύνολο των υπό εξέταση εταιριών συνεχίζει την καθοδική του πορεία ή την ανοδική με πολύ αργούς ρυθμούς, που ξεκίνησε πρακτικά από το 2006 περιοριζόμενος πλέον κάτω από τα €900 εκατομμύρια. Η συρρίκνωση αυτή οφείλεται τόσο στο συνεχιζόμενο περιορισμό της γεωγραφικής διασποράς που ακολουθούν τα τελευταία χρόνια οι εταιρίες όσο και στη μείωση του τζίρου στις δύο κύριες περιοχές δραστηριοποίησης, Ελλάδα και Αδριατικής.

Το 2013 ο κύκλος εργασιών του **Ομίλου “Attica Group”** ανήλθε σε €260 εκατ. έναντι €256 εκατ. στη χρήση 2012, με το ποσοστό αύξησης να αγγίζει το 1,6%. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων το έτος 2013 έφθασαν τα €2,0 εκατ. έναντι ζημιών ύψους €17,7 εκατ. στο προηγούμενο έτος. Αντίστοιχα, στη χρήση 2013 οι ζημίες μετά από φόρους ανήλθαν σε €10,1 εκατ.

έναντι ζημιών μετά από φόρους €54,0 εκατ. στη χρήση 2012. Επισημαίνεται ότι στα αποτελέσματα της χρήσης 2012 συμπεριλαμβάνεται ζημία €20,4 εκατ. από απομείωση ενσώματων στοιχείων (πλοίων) του ενεργητικού καθώς και λογιστική ζημία €6,4 εκατ. που προέκυψε από την πώληση του Superfast VI. Η βελτίωση των αποτελεσμάτων του Ομίλου, σε σχέση με την προηγούμενη χρήση 2012, είναι αποτέλεσμα μείωσης των διοικητικών εξόδων, ενώ επίσης συνέβαλε και η μείωση στις τιμές των καυσίμων.

Στον προαναφερόμενο κύκλο εργασιών συμπεριλαμβάνονται αποζημιώσεις για εκτέλεση δρομολογίων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας του αρμόδιου Υπουργείου συνολικού ύψους Ευρώ 5,52 εκατ. έναντι Ευρώ 5,53 εκατ. την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο Όμιλος πέτυχε ως ένα βαθμό να περιορίσει τις ζημιές περιόδου σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο. Σε αυτό συνέβαλαν παράγοντες που αφορούν κυρίως τη μείωση των διοικητικών εξόδων και των εξόδων διάθεσης, την ενεργητική διαχείριση των δρομολογίων των πλοίων με σκοπό τη βελτίωση του μεταφορικού έργου ανά δρομολόγιο καθώς και τη μείωση, όπου είναι εφικτό, των ταχυτήτων στα δρομολόγια των πλοίων. Επίσης η μείωση στις τιμές των καυσίμων – μέση μείωση 9% το α' εξάμηνο του 2013 σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο - συνέβαλε στη μείωση κατά Ευρώ 4,4 εκατ. του κόστους των καυσίμων και λιπαντικών του Ομίλου. Η αύξηση του κύκλου εργασιών στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και γενικότερα στον συνολικό κύκλο εργασιών του Ομίλου επετεύχθη με την προσθήκη στο στόλο του νεότευκτου πλοίου Blue Star Patmos.

Η **Anek Lines** το 2013 έκλεισε με τον κύκλο εργασιών του ομίλου να ανέρχεται σε €178 εκατ. έναντι €200 εκατ. το προηγούμενο έτος. Τα ενοποιημένα μικτά κέρδη για τη χρήση 2013 ανήλθαν σε €23,3 εκατ. έναντι €22,4 εκατ. το 2012. Το κόστος πωληθέντων διαμορφώθηκε σε €155 εκατ. έναντι €177 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Η μείωση του λειτουργικού κόστους της χρήσης 2013 οφείλεται, κυρίως, στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των πλοίων και των δρομολογίων και στη μικρή μείωση των τιμών των καυσίμων σε σχέση με το 2012.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της **Minoan Lines** το 2013 παρουσίασαν βελτίωση. Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σε €162 εκατ. έναντι €153 εκατ. το

2012. Το κόστος πωληθέντων διαμορφώθηκε σε €140 εκατ. έναντι €154 εκατ. το προηγούμενο έτος. Η μείωση οφείλεται κυρίως στην στρατηγική της εταιρίας για περιορισμό του κόστους καυσίμων (slow steaming και αναβάθμιση του συστήματος των προπελών) καθώς και στον εξορθολογισμό του κόστους μισθοδοσίας.

Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη €16,1 εκατ. έναντι ζημιών €7,2 εκατ. το 2012. Τα καθαρά αποτελέσματα (μετά από τους φόρους) διαμορφώθηκαν σε ζημιές €14,8 εκατ. έναντι ζημιών €51,3 εκατ. της προηγούμενης χρήσης.¹³

Η Minoan Lines μέσα σε αυτό το εξαιρετικά αντίξοο οικονομικό περιβάλλον, έχοντας τα τελευταία χρόνια ακολουθήσει μια πολιτική μείωσης του τραπεζικού δανεισμού και περιστολής των λειτουργικών της δαπανών έχει βελτιώσει σε σημαντικό βαθμό τη χρηματοοικονομική της διάρθρωση. Το γεγονός αυτό, επιτρέπει στην εταιρία να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες που προέρχονται από αυτή την αρνητική οικονομική συγκυρία.¹⁴

Ο κύκλος εργασιών της **Hellenic Seaways** για το 2013 διαμορφώθηκε στα €103 εκ., σημειώνοντας μείωση κατά 7,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το κόστος πωληθέντων μειώθηκε κατά €11 εκ.(9,1%), λόγω μείωσης δρομολογίων και του κόστους καυσίμων, ωστόσο το μικτό αποτέλεσμα παρέμεινε αρνητικό (-€4,8 εκ.). Τα έξοδα διάθεσης & διοίκησης επίσης μειώθηκαν (€1,0 εκ., 6,0%), αλλά όχι σε βαθμό που θα απέτρεπε την καταγραφή αρνητικών λειτουργικών αποτελεσμάτων. Η Hellenic Seaways παρουσίασε ζημιές προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού €6,3 εκ. έναντι €7,9 εκ. το 2012.

Τα καθαρά μετά από φόρους αποτελέσματα επιδεινώθηκαν περαιτέρω, καθώς η εταιρία κατέγραψε ζημιές ποσού €53 εκ. έναντι ζημιών €35 εκ. το 2012. Η επιδείνωση προήλθε κυρίως από την απομείωση της αξίας των πλοίων της εταιρίας κατά €21 εκατ. και από έκτακτες ζημιές €2,4 εκατ. από την πώληση των πλοίων Hellenic Master και Hellenic Trader.

Ο κύκλος εργασιών της **Nel Lines** κατά τη χρήση 2013 παρουσίασε μείωση σε

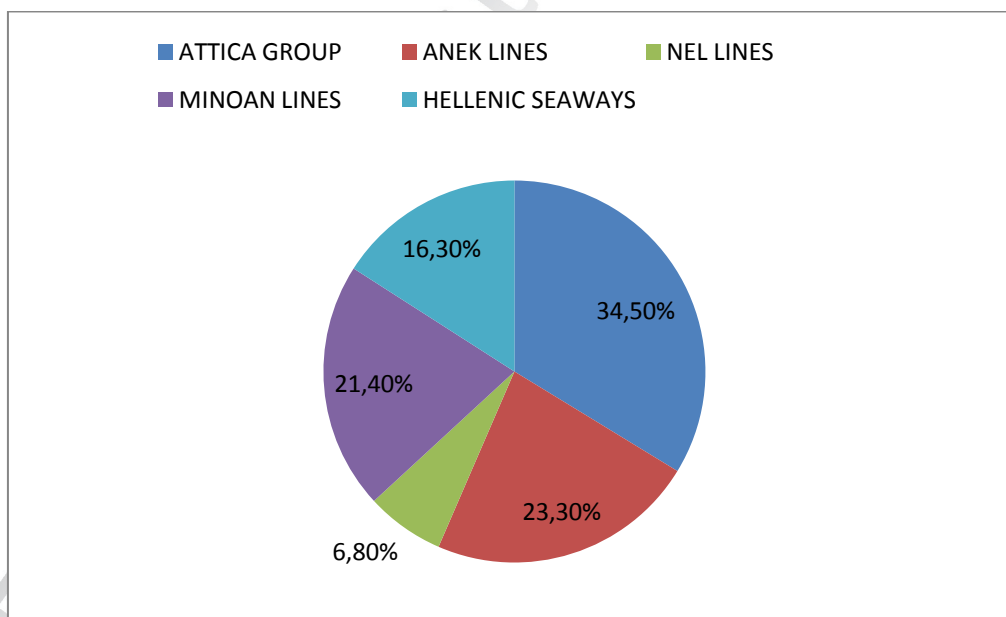
¹³ <http://www.ellinikiaktoploia.net/deltia-typou-etairiwn/2437-----minoan-lines.html>

¹⁴ <http://www.ellinikiaktoploia.net/deltia-typou-etairiwn/2437-----minoan-lines.html>

σχέση με το 2012 κατά 24,24% και ανήλθε σε ποσό €51,5 εκατ. Οι λειτουργικές ζημιές προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου ανήλθαν σε ποσό €45,8 εκατ. κατά τη χρήση 2013, έναντι ζημιών ποσού €62,3 εκατ. στην προηγούμενη χρήση. Τα αποτελέσματα πριν και μετά από φόρους το 2013 ανήλθαν σε ζημιά ποσού €59 εκατ. έναντι ζημιάς ποσού €75,7 στη χρήση 2012. Τα παραπάνω αποτελέσματα έχουν επιβαρυνθεί κατά τη χρήση 2013 με ποσό €32,3 έναντι ποσού €34,7 εκατ. στη χρήση 2012, αποτέλεσμα που προήλθε από την αναπροσαρμογή των πλοίων στην εύλογη τους αξία.

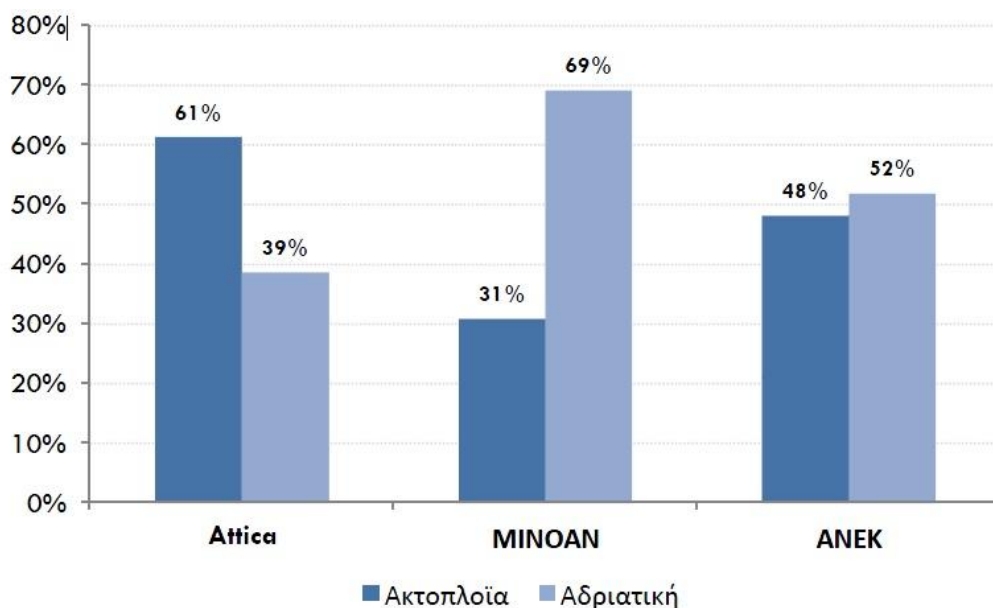
Σημειώνεται τέλος ότι το σχέδιο εξυγίανσης, που είχε υποβάλει η εταιρία σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 106 επ. Ν.3588/2007, ενέκρινε το τριμελές Εφετείο Βορείου Αιγαίου με την υπ' αριθμ. 124/12.12.2013. Η δικαστική απόφαση επικυρώνει τη συμφωνία εξυγίανσης και κατά προέκταση συνιστά μια θετική εξέλιξη για την περαιτέρω πορεία της εταιρίας, εφόσον το σχέδιο αποδειχθεί αποτελεσματικό.

Γράφημα 22 - Μερίδια αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών το 2013



Πηγή: ELSTAT

Γράφημα 23 - Κατανομή κύκλου εργασιών (ακτοπλοΐα έναντι Αδριατικής) σε τρεις εισηγμένες εταιρίες, 2013



Πηγή: Μελέτη IOBE, 2014

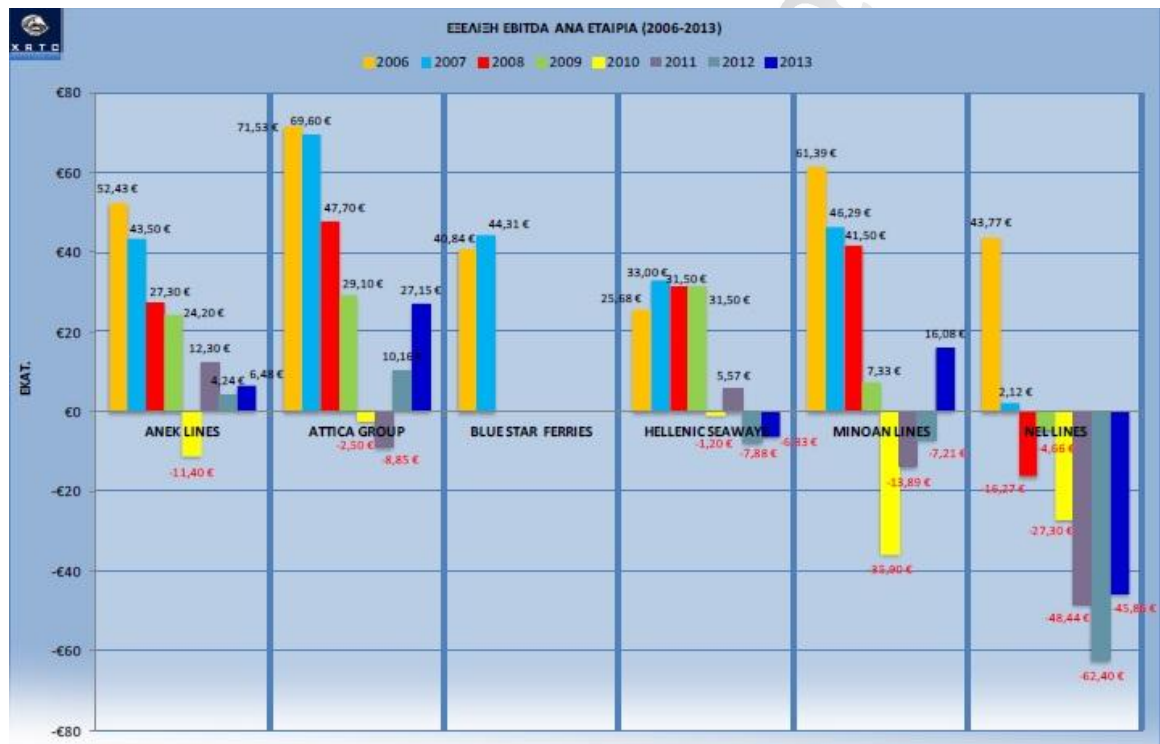
5.3 EBITDA

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να επισημανθεί ότι τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) στην περίοδο 2012-2013 αυξήθηκαν κατά +96% και λίγο έλειψε να επιστρέψουν σε θετικό έδαφος, γεγονός που αναμένουμε να πραγματοποιηθεί μετά από 5 χρόνια. Στο Γράφημα 24 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου αν και καθηλωμένος για 4η συνεχή χρονιά σε αρνητικό επίπεδο εξαιτίας των αρνητικών λειτουργικών αποτελεσμάτων της NEL LINES και της HELLENIC SEAWAYS οι οποίες εμφάνισαν και οι 2 μαζί -€52εκ EBITDA, οι υπόλοιπες 3 εταιρίες βελτίωσαν τα αποτελέσματα EBITDA στο σύνολό τους κατά περίπου φορές.

Μόνο η ANEK LINES, η MINOAN LINES και ATTICA GROUP πραγματοποίησαν θετικά αποτελέσματα EBITDA το 2013 ύψους +€49.7εκ από μόλις +€7.1εκ το 2012. Η δεύτερη μάλιστα ανέστρεψε τα αποτελέσματα EBITDA σε σχέση με το 2012 κατά +323%. Αν και τα EBITDA είναι σαφώς βελτιωμένα εξαιτίας των επιτυχημένων επιχειρησιακών στρατηγικών τους εντούτοις αυτό που θα επιφέρει την πλήρη και καθολική βελτίωση θα είναι η υγιής αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές

μεταφορές, που δεν είναι τίποτα άλλο από τη σταθερή αύξηση του νησιωτικού τουρισμού των Ελλήνων και τη σταθερή αύξηση του καταβαθρωμένου βιοτικού επιπέδου τους. Οι παράμετροι της αγοράς είναι βέβαιο ότι μπορούν μέχρι ενός σημείου, να την οδηγήσουν σε θετικό έδαφος, επομένως επιβάλλεται μια καινοτόμος και άμεση προσέγγιση από τους ρυθμιστές της τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Γράφημα 24 - Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2006-2013)

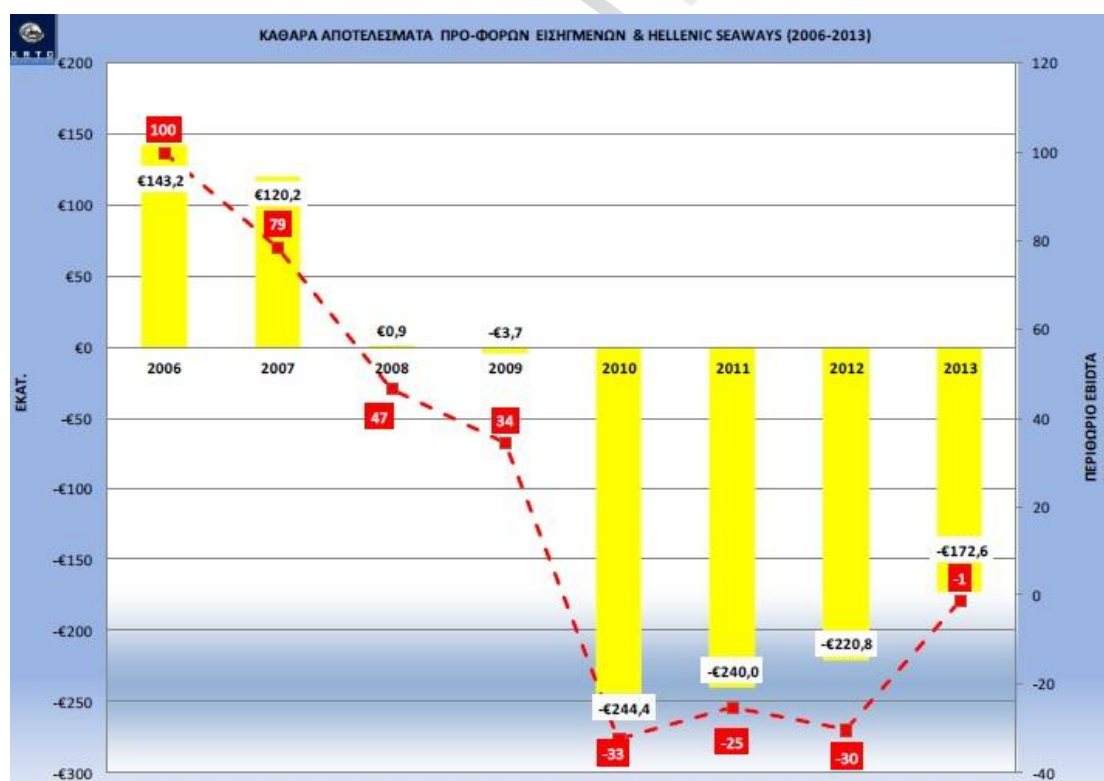


Πηγή: XRTC, 2014

5.4 ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Αναμφίβολα, και τα Καθαρά Αποτελέσματα εμφάνισαν το 2013 βελτίωση της τάξης του +22% σε σχέση με το 2012 ακολουθώντας την πορεία των Εσόδων προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 25. Όμως για την περίοδο 2006-2013 το συγκεκριμένο μέγεθος έχει υποστεί μείωση της τάξης του -220%. Οι σωρευτικές Ζημίες προ Φόρων από το 2009 έως το 2013 ανέρχονται πλέον για το σύνολο των 5 εταιριών στα -€880εκ. Οι εταιρίες εμφανίζουν αρνητικά Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων με την ANEK LINES, ATTICA GROUP, NEL LINES, MINOAN LINES και HELLENIC SEAWAYS να δηλώνουν -€36.2εκ, -€10.1εκ, -€59εκ, -€14.5εκ και -€52.7εκ αντίστοιχα.

Γράφημα 25 - Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων εισηγμένων και HSW (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

5.5 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Η δυνατότητα άντλησης πρόσθετων κεφαλαίων μέσω δανεισμού ή άλλων πηγών επηρεάζεται σημαντικά από την οικονομική ύφεση που διέρχεται η χώρα μας και γενικότερα από την κρίση χρέους και την ύφεση που ανέκυψε στην Ευρωζώνη. Συνεπώς, η συνεχώς εντεινόμενη οικονομική ύφεση επηρεάζει αρνητικά τη δυνατότητα όλων των εταιριών του κλάδου της ακτοπλοΐας να αντλήσουν πρόσθετα κεφάλαια και πιθανόν να αυξήσουν σημαντικά το κόστος δανεισμού του γεγονός που θα μπορούσε να έχει αρνητική επίδραση στην οικονομική κατάσταση και στα αποτελέσματα του Ομίλου.

Από τα μέσα του 2008, η παγκόσμια οικονομία, ο τραπεζικός κλάδος και η ναυτιλία ήταν σε συνεχιζόμενες δυσκολίες. Η επιβράδυνση και οι ακανόνιστες επιδόσεις της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου έχουν οδηγήσει σε επιβράδυνση της ζήτησης για τη ναυτιλία στους περισσότερους τομείς. Αυτό δεν θα μπορούσε να έρθει σε χειρότερη στιγμή για τη ναυτιλία, δεδομένου ότι η καλή αγορά του 2003 - 2007 έθεσε τα θεμέλια ενός γιγαντιαίου βιβλίου παραγγελιών, οι οποίες υπερδιπλασιάστηκαν για τα πλοία μεταφορικής ικανότητας.

Η προκύπτουσα υπερπροσφορά στην αγορά έχει οδηγήσει στη δραστική μείωση των τιμών των πλοίων και των εισοδημάτων των πλοίων. Οι ναύλοι κατέληξαν πρόσφατα σε πολύ χαμηλά επίπεδα με τα περισσότερα πλοία μόλις και μετά βίας να καλύπτουν το κόστος λειτουργίας τους.

Η φθίνουσα ταμειακή ροή του κλάδου έχει επίσης επηρεάσει την ικανότητά του να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις, με αποτέλεσμα σε όλους τους τομείς να υπάρχουν αναδιαρθρώσεις δανείων από τις τράπεζες, οι οποίες είχαν άλλη επιλογή από το να προσφέρουν. Φυσικά, οι τράπεζες έχουν αρχίσει τον εντοπισμό και την ανακατανομή των περιουσιακών στοιχείων μεταξύ των πελατών τους, όχι μόνο σε μια προσπάθεια να καλύψουν την πιστοληπτική ικανότητα των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων δανείων τους, αλλά κυρίως για να αποφύγουν ή να καθυστερήσουν τη λήψη των ζημιών.

Ο τραπεζικός τομέας της ναυτιλίας, ως μέρος της συνεχούς παγκόσμιας τραπεζικής κρίσης, έχει υποφέρει πολύ. Ο αριθμός των τραπεζών που εξακολουθούν

να συμμετέχουν ενεργά στην τραπεζική δανειοδότηση πλοίων έχει μειωθεί πάρα πολύ με τον κατάλογο των «υπαρχουσών» τραπεζών να γίνεται ολοένα και μικρότερος.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος έντασης κεφαλαίου, η οποία απαιτεί την οικονομική υποστήριξη, τόσο για την απόκτηση των πλοίων, καθώς και για την εξυπηρέτηση του χρέους της τράπεζας. Η εικονική έλλειψη χρηματοδότησης πλοίων, ακόμη και για τους μεγαλύτερους και φερέγγυους πελάτες, που αφορούν την ασφάλεια των συναλλαγών που ικανοποιούν ακόμα και τρέχοντα δυσμενή κριτήρια της αγοράς, οδήγησε σε κατάρρευση τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπου η ρευστότητα είναι σπάνια και η εξοικονόμηση πόρων είναι αναγκαία.

Για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία είχε περάσει από μια περίοδο δραστηκής ηλικίας, αναβάθμισης της ποιότητας και αύξησης του στόλου της, με τη συνακόλουθη αύξηση των χορηγήσεων, η προσαρμογή στις καταστροφικές συνθήκες που επικρατούν τα τελευταία 4 χρόνια, υπήρξε ιδιαίτερα επώδυνη.

Αναμφίβολα, όμως, η κύρια συμβολή στην επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας ήταν η μεγάλη υποστήριξη και η ευελιξία που εμφανίζονταν από τις τράπεζες. Οι τράπεζες, είτε λόγω των εσωτερικών τους αδυναμιών ή της συνειδητοποίησης ότι μόνο μέσω της ευελιξίας από την πλευρά τους θα πρέπει να αποτρέψουν απώλειες, έχουν αναδιαρθρώσει σε ένα πολύ υψηλό ποσοστό τα δάνεια, ρυθμίζοντας μικρότερες δόσεις δανείου και παραιτήθηκαν από την ελάχιστη κάλυψη των περιουσιακών στοιχείων και άλλων χρηματοοικονομικών δεικτών.

Οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν αισθητά κατά -13.5% σε σχέση με το 2012. Το σύνολο των υπό εξέταση εταιριών έχει προβεί σε αναταξινόμηση των Μακροπρόθεσμων δανείων σε Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 74 του ΔΛΠ 1, αφού δεν πληρούνται οι όροι των σχετικών δανειακών συμβάσεων όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των δανείων τους. Για πρώτη φορά το 2013 το σύνολο των δανείων των εταιριών «έπεσαν» κάτω από το €1δισ λόγω:

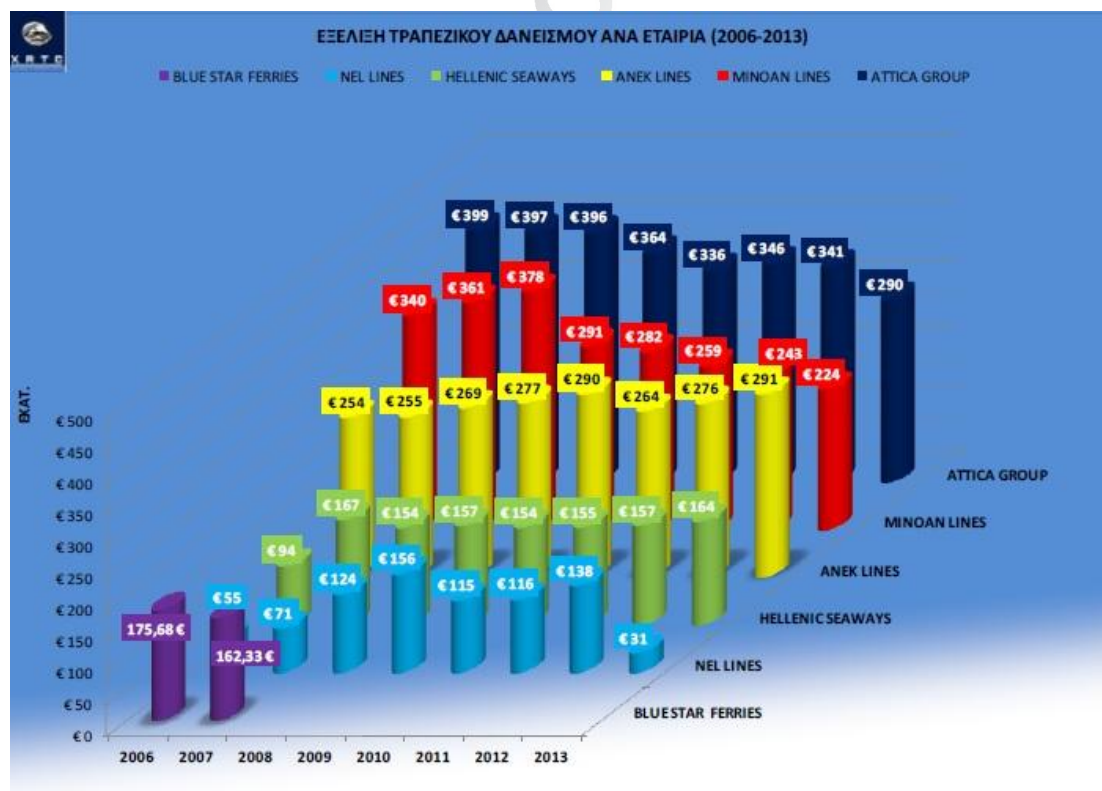
- της αποπληρωμής των δανείων
- αναδιάρθρωσης των δανείων και
- της πώλησης πλοίων που βοήθησαν στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών

- της δικαστικής επίλυσης των δανείων της NEL LINES.

Ενδεικτικό είναι ότι κατά την περίοδο 2006-2013 τα τραπεζικά δάνεια στο σύνολο των εταιριών μειώθηκαν -24% περίπου, όμως αν προσθέσουμε την ρύθμιση των δανείων της NEL LINES το ποσοστό αυτό γίνεται -16% για τα 8 αυτά έτη. Εξετάζοντας επιμέρους τις 5 εταιρίες η MINOAN LINES παρουσίασε στοιχειώδη μείωση των συνολικών δανειακών τους υποχρεώσεων κατά -8% όπως και η ATTICA GROUP παρουσίασε μείωση της τάξης του -15%. Από την άλλη μεριά, τόσο η ANEK LINES όσο και η HELLENIC SEAWAYS αύξησαν το δανεισμό τους κατά 5.4% και 4.2% αντίστοιχα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το Γράφημα 26 που απεικονίζει τον τραπεζικό δανεισμό των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς και φαίνεται να παραμένουν σχεδόν σταθερά τα τελευταία τέσσερα χρόνια με την ATTICA GROUP και τη MINOAN LINES να έχουν τον μεγαλύτερο δανεισμό.

Γράφημα 26 - Εξέλιξη τραπεζικού δανεισμού ανά εταιρία (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Σημαντική εξέλιξη στην τραπεζική αγορά αποτέλεσε η κεφαλαιοποίηση χρέους της ANEK και της Hellenic Seaways από την τράπεζα Πειραιώς. Αισιοδοξία προκαλεί το γεγονός ότι όλες οι τράπεζες συνεχίζουν επιμελώς τις αναγκαστικές κατασχέσεις και τη ρευστοποίηση περιουσιακών στοιχείων των εταιριών με ιδιαίτερη δυσκολία όχι μόνο στην αποπληρωμή αλλά και στην κατανόηση των αναγκαίων αναδιαρθρώσεων των δανείων. Η ομαλή σχέση των ακτοπλόων με τις μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες της χώρας προσδίδει μία αισιοδοξία για την πορεία του κλάδου. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι σημερινές διαπραγματεύσεις της ΑΤΤΙCΑ GROUP με τους δανειστές της.

Είναι γεγονός ότι η μεγαλύτερη δανειστρία τράπεζα της Ελληνικής ακτοπλοΐας, η Τράπεζα Πειραιώς- υπολογίζεται ότι κατέχει περίπου το 50% του συνόλου των δανείων- αναμένεται να προβεί σύντομα σε κινήσεις που θα δρομολογήσουν εξελίξεις στον κλάδο αφού μελετήσει και τα αποτελέσματα του τρέχοντος καλοκαιριού.

5.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Οι εταιρίες παράκτιων μεταφορών, από την πλευρά τους, πρέπει να επιμείνουν στην επίπονη εργασία τους μειώνοντας το λειτουργικό κόστος, να περιορίσουν τις ανταγωνιστικές στρατηγικές τους ακόμη περισσότερο και να εξηγήσουν ακόμη πιο συνοπτικά πόσο κοντά στην κατάρρευση είναι.

Παρατηρητές του τραπεζικού τομέα υποστηρίζουν ότι παίρνοντας πίσω την απροθυμία των τραπεζών να δανείσουν τις ελληνικές παράκτιες εταιρίες είναι το κλειδί για την επιβίωσή τους. Για τις τράπεζες – ελληνικές και γερμανικές – για να είναι σε θέση να βοηθήσουν τον κλάδο προκύπτει ότι τα υπολειπόμενα χρέη τους - που εκτιμάται σε περίπου 900 εκατ. ευρώ – μπορούν να αναχρηματοδοτηθούν από επενδυτικές τράπεζες της Ευρωζώνης, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Από τη στιγμή που οι αρχικοί δανειστές απαλλαγούν από το βάρος του χρέους, θα πρέπει να παρέχουν τα κεφάλαια για να στηρίξουν τις εταιρίες παράκτιων μεταφορών κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών, προκειμένου να αποτρέψουν την κατάρρευση τους.

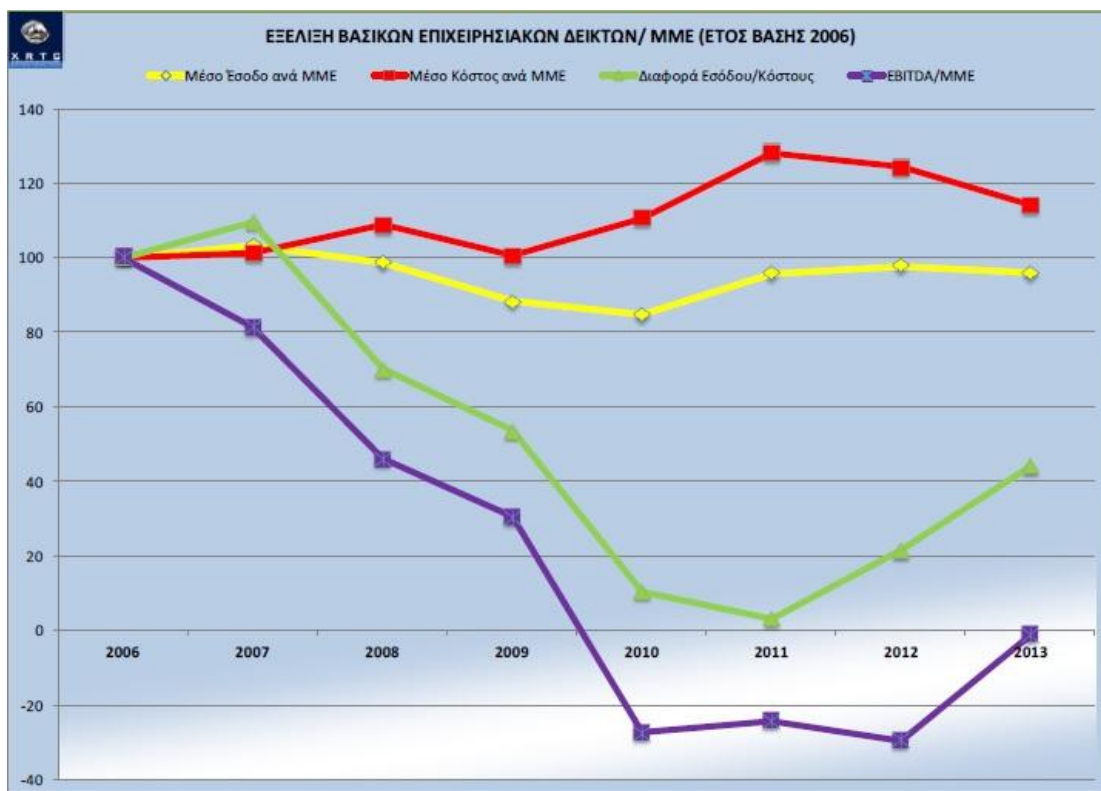
Η παρατεταμένη κρίση υπήρξε μια διαρροή για την ελληνική ακτοπλοΐα, αλλά ο

τομέας είναι ένα καλό παράδειγμα για άλλους οικονομικούς τομείς που πάσχουν. Η συνταγή για την επιβίωση των επιχειρήσεων είναι υποδειγματική σε σύγκριση με άλλους διευθυντές μεγάλων επιχειρήσεων: εξορθολογισμός των υπηρεσιών, σταθερή μείωση της ταχύτητας των πλοίων και μια υποδειγματική μείωση των διοικητικών δαπανών.

Στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 27) παρουσιάζονται οι βασικότερες αιτίες που έχουν οδηγήσει τον κλάδο της ακτοπλοΐας στη σημερινή άσχημη εικόνα. Κεντρική παράμετρος σύγκρισης αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (MME) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Υπενθυμίζεται ότι ως MME ορίζεται «Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος».

Με βάση τα αποτελέσματα είναι φανερό ότι για το 2013, το Μέσο Έσοδο/MME βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα του 2006 που αποτελεί και το έτος βάσης της παρούσας ανάλυσης. Το Λειτουργικό Κόστος/MME έχει και αυτό αυξηθεί κατά 14% σε σχέση με το 2006 το οποίο οφείλεται κυρίως στο Κόστος Καυσίμων/MME που παρουσιάζεται 44% περίπου υψηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαφορά Εσόδων-Εξόδων ανά MME να είναι λίγο κάτω από μηδέν και το περιθώριο EBITDA ανά MME να είναι σταθερά σε αρνητικό έδαφος την τελευταία 4ετία, αποδεικνύοντας σαφέστατα τη συνεχιζόμενη αδυναμία των εταιριών να λειτουργήσουν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά και τον άμεσο κίνδυνο μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς τους λόγω απουσίας κεφαλαίων και χρηματοδότησης παγίων καθώς και μελλοντικών επενδύσεων. Βέβαια όλοι οι επιμέρους δείκτες για το διάστημα 2012-2013 είναι βελτιωμένοι αισθητά, γεγονός που αναμένουμε να συνεχισθεί και το 2014.

Γράφημα 27 - Εξέλιξη βασικών μεγεθών αγοράς με βάση το MME (2006-2013)



Πηγή: XRTC, 2014

Το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων συνεχίζει να είναι σε αρνητικό επίπεδο παρά την ελαφρά βελτίωσή του. Όσον αφορά τη σχέση υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια δείχνει κι αυτή ότι βελτιώθηκε αρκετά το 2013 και επιβάλλεται η αύξηση της λειτουργικής κερδοφορίας ώστε να καλύπτει τουλάχιστον 1½ φορά τους χρεωστικούς τόκους των εταιριών. Η απόλυτη μείωση της αξίας του μετοχικού κεφαλαίου των εταιριών πρέπει να αποκατασταθεί άμεσα. Αν εξαιρέσουμε την περίπτωση της NEL LINES που κατάφερε τα αρνητικό μετοχικό κεφάλαιο που είχε το 2012 ύψους -€63εκ να το κάνει +€15εκ, που έχουν υποστεί τα ίδια κεφάλαια των υπόλοιπων 4 εταιριών είναι της τάξης του -119%. Πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι αν ποτέ μπορέσει η αγορά να εισέλθει σε περίοδο νέων επενδύσεων θα πρέπει το Περιθώριο EBITDA να επανέλθει στα επίπεδα του 25% και άνω της περιόδου 2006-2007.

Ο κλάδος θα συρρικνωθεί απότομα αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα αποσυμφόρησης της επικίνδυνης αυτής πορείας. Η αντιμετώπιση του δύσκολου και πολυσύνθετου αυτού εξωτερικού περιβάλλοντος στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν οι

εταιρίες δεν αποτελεί μόνο έργο των ιδίων αλλά και της Ελληνικής Κυβέρνησης η οποία στο πρόσφατο παρελθόν έχει συμβάλει εν μέρη στη χειροτέρευση των συνθηκών με την αδυναμία να καταβάλει στις συμφωνημένες ημερομηνίες τα ποσά που αντιστοιχούσαν σε επιδοτήσεις γραμμών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

6.1.1 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ

Το ζήτημα καθιέρωσης δρομολογίων για ακτοπλοϊκή σύνδεση των παραλίων της Τουρκίας με τη Θεσσαλονίκη βρίσκεται στα πλαίσια συζητήσεων των δυο χωρών, προερχόμενο από την ανάγκη για καθιέρωση ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη. Πιστεύεται πως το γεγονός αυτό θα συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών, στην τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, των εξαγωγών, του τουρισμού, του πολιτισμού και της αγροτικής ανάπτυξης. Η πρόταση δημιουργίας των εν λόγω δρομολογίων ενισχύεται σημαντικά τόσο από τη σημαντική αύξηση των Τούρκων τουριστών που επισκέπτονται την Κεντρική Μακεδονία τα τελευταία χρόνια όσο και από την ανάγκη ενίσχυσης των τουριστικών συνεργασιών ανάμεσα στις δύο πλευρές.

6.1.2 ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

Τη χρήση του φυσικού αερίου (LNG) στα πλοία της ακτοπλοΐας προωθεί το Υπουργείο Ναυτιλίας, ενώ το Κατάρ θέτει ως επιδίωξη να κατασκευάσει σταθμό LNG στον Πειραιά, μέσω της κρατικής εταιρίας του Κατάρ QPI (Qatar Petroleum International). Όπως έχει κοινοποιηθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας για τη δράση αυτή, η Τράπεζα Πειραιώς έχει αιτηθεί να γίνει ο συντονιστής της επένδυσης που θα μετατρέψει τις μηχανές των πλοίων έτσι ώστε να λειτουργούν με φυσικό αέριο, όντας ο μεγαλύτερος δανειοδότης της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας και συνάμα μεγαλομέτοχος, με άμεση προτεραιότητα τη μείωση των λειτουργικών δαπανών. Σε περίπτωση που επιτευχθεί ο ως στόχος αυτός και το diesel γίνει αέριο, η οικονομία στα καύσιμα θα υπερβεί το 40%. Η χρησιμοποίηση του LNG στην ακτοπλοΐα απασχολεί από καιρό την Ε.Ε. και το Υπουργείο Ναυτιλίας της χώρας μας και εκτιμάται από τους αρμόδιους φορείς ότι θα εξασφαλισθούν τα κονδύλια που θα χρειαστούν για να χρηματοδοτηθεί το κόστος των μετατροπών.

Όπως υποστηρίζει το Υπουργείο Ναυτιλίας, η εν λόγω πρόταση για χρήση LNG στα πλοία ακτοπλοΐας θεωρείται ένας από τους αποτελεσματικότερους τρόπους μείωσης των λειτουργικών εξόδων των ακτοπλοϊκών εταιριών, που τα τελευταία χρόνια της κρίσης έχουν γράψει οικονομικές ζημιές άνω των 900.000.000 ευρώ.

6.1.3 ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Το τρέχον σκηνικό των περικοπών στις δαπάνες έχει οδηγήσει τη χώρα σε μείωση κατά 3,6% των κονδυλίων για την επιδότηση των άγονων γραμμών για το 2014 που ανέρχονται στα 79 εκατομμύρια ευρώ έναντι 82 εκατομμυρίων το 2013. Αυτό μεταφράζεται σε μια σταδιακή κατάργηση των άγονων γραμμών, με πιθανούς κινδύνους σε ζητήματα ασφάλειας των ελληνικών θαλασσών, αλλά και με επιπτώσεις στην τουριστική κίνηση. Ο ανασχεδιασμός των επιδοτούμενων ακτοπλοϊκών γραμμών (άγονες) ωθεί σε έξοδο από τον κλάδο τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που δεν μπορούν να εξασφαλίσουν κεφάλαια κίνησης για τα δρομολόγια που αφορούν τις άγονες γραμμές. Το ίδιο επιβάλλει το Υπουργείο Ναυτιλίας και στις εταιρίες που δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τα πλοία τους με νεώτερα, όπως προβλέπουν οι πολυετείς συμβάσεις.

Στην περίπτωση του Βορείου Αιγαίου, βρίσκεται στην επιφάνεια το σενάριο που ορίζει να καταργούνται οι άγονες γραμμές που συνδέουν τα νησιά της Περιφέρειας με τα λιμάνια της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης. Αυτό είναι μια πρώτη ένδειξη πως η ΝΕΛ ωθείται σε έξοδο από τις άγονες γραμμές. Εκτός από τις συνδέσεις που χάνουν τα νησιά του Βορείου Αιγαίου, μεγάλο πρόβλημα είναι ο χρόνος του ταξιδιού για τη Λήμνο.

Συγκεκριμένα, η Λέσβος αποκόπηκε τελείως από τη δρομολόγηση πλοίων με την Βόρεια Ελλάδα αλλά και με τα νησιά Σάμο, Ικαρία, ενώ η Λήμνος δεν έχει σύνδεση ούτε με τον Πειραιά. Η γραμμή που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις Σποράδες, τις Κυκλάδες και την Κρήτη, έπαυσε από το έτος 2010 και μετά να προσελκύει το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιριών, διότι λόγω των πολλών μιλίων της γραμμής οι εταιρίες ζητούσαν αύξηση μισθωμάτων. Επίσης, δεν επαναπροκηρύχθηκε η δρομολογιακή γραμμή Θεσσαλονίκη-Λήμνος-Μυτιλήνη και επιστροφή με επέκταση στον Πειραιά, μετά την λύση της συμβάσεως με την ακτοπλοϊκή εταιρία, λόγω

έλλειψης πιστώσεων. Επίσης, πλήττονται πολλά μεσαία και μικρά νησιά, όπως τα Κύθηρα, η Κάρπαθος, η Κάσος, η Ανάφη και η Θηρασιά. Η κατάργηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Πειραιά και Κυθήρων-Αντικυθήρων αποτελεί την τρέχουσα περίοδο το θέμα αιχμής για τα προβλήματα με τις θαλάσσιες συγκοινωνίες που αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Η εν λόγω κατάργηση μετατοπίζει το πρόβλημα και στα νησιά των Κυκλάδων και των ακριτικών Δωδεκανήσων, όπως, η Κάρπαθος, η Κάσος, η Ανάφη και η Θηρασιά.

Ένα από τα φλέγοντα ζητήματα που απασχολούν το ναυτιλιακό σκηνικό είναι η προβληματική κατάσταση στον ισολογισμό της εταιρίας Hellenic Seaways, όπου οι μέτοχοι έχουν συμφωνήσει στην πώληση αριθμού πλοίων, προκειμένου να επέλθει μία ισορροπία στον ισολογισμό της εταιρίας και να μειωθεί ο τραπεζικός της δανεισμός. Η συγκεκριμένη εταιρία ελέγχει ένα στόλο από 19 πλοία (συμβατικά και ταχύπλοα). Συνάμα, η δικαστική διαμάχη που υφίσταται με την Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου (NEΛ), δημιουργεί ένα αμφίβολο πεδίο για τις άγονες γραμμές, καθώς μια συμφωνία για πώληση πλοίων της Hellenic Seaways θέτει σε κίνδυνο την επάρκεια κάλυψης των ακτοπλοϊκών γραμμών και δημιουργεί συνέπειες για τον τουρισμό και την οικονομία των νησιωτικών περιοχών.

Στόχος των τροποποιήσεων που οριοθετεί το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι να απελευθερώσει τα κονδύλια που είναι δεσμευμένα με τη μορφή επιδότησης και να βελτιώσει την εξυπηρέτηση των νησιών της άγονης γραμμής, δίχως να επιβαρυνθεί ο ήδη περιορισμένος προϋπολογισμός. Τα εναλλακτικά δρομολόγια είναι ένας νέος όρος που εισάγεται στα ακτοπλοϊκά δεδομένα της χώρας και προφανής στόχος του είναι να παρακαμφθούν τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή οι άγονες γραμμές. Τα εναλλακτικά δρομολόγια είναι αυτά που ενώ εκκινούν από διαφορετικό λιμάνι αφετηρίας, προσεγγίζουν τον προορισμό της άγονης γραμμής, με διαφορετική σειρά, ή σε άλλο χρόνο. Αναφορικά με την εκ νέου κάλυψη των αναγκών εξυπηρέτησης των νησιών της άγονης γραμμής, η Ακτή Μιαούλη εγκαινιάζει τη λειτουργία των «εναλλακτικών δρομολογίων», προκειμένου να είναι σε θέση να καλύψει συγκοινωνιακές ανάγκες, σε περίπτωση μη πραγματοποίησης δρομολογίων, ή μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξυπηρέτησή τους, με σύναψη προσωρινής σύμβασης απευθείας ανάθεσης από το Υπουργείο Ναυτιλίας με εταιρία του κλάδου.

6.2 SWOT ANALYSIS

Μεγάλης σημασίας διαδικασία είναι η γνωστή SWOT Analysis, μια ανάλυση που μας επιτρέπει να μελετήσουμε καλύτερα το περιβάλλον της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς, να το κατανοήσουμε και έτσι μέσα από αυτή να βρούμε τα σημεία στα οποία είμαστε δυνατοί και πρέπει να τα αξιοποιήσουμε και αυτά που υστερούμε με σκοπό να τα βελτιώσουμε έγκαιρα.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν, το πρώτο κομμάτι που εξετάζουμε είναι τα **δυνατά** σημεία, τα σημεία υπεροχής της ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς. Σε αυτά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

- Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου μας κατατάσσει στην πρώτη θέση ανάμεσα στις χώρες της E.E. (16.8 ετών)
- Οι Έλληνες επιχειρηματίες διακρίνονται για τη διορατικότητα τους και είναι ικανοί και δοκιμασμένοι στην κρίση διοικήσεων
- Οι σχέσεις με τις τράπεζες των περισσότερων επιχειρήσεων είναι πολύ καλές και σχεδόν όλες βρίσκονται στο τελικό στάδιο αναδιαρθρώσεων των δανείων τους
- Τάσεις εκλογίκευσης του ανταγωνισμού
- Το ισχύον νομικό πλαίσιο για την ναυτιλία εμπεριέχει αρκετές ευνοϊκές διατάξεις για τον κλάδο
- Ικανοποιητική κλαδική εκπροσώπηση (ΕΕΑ)

Στον αντίποδα έχουμε τις **αδυναμίες** του περιβάλλοντος τη δεδομένη στιγμή που αποτελούν εμπόδιο ανάπτυξης.

- Απουσία ρευστότητας
- Η ανεύρεση κεφαλαίων είναι δύσκολη και ορισμένες φορές αδύνατη
- Συνεχιζόμενες ζημίες αν και με μειωμένο ρυθμό
- Απουσία δημοσίων επενδύσεων με σκοπό την ανάπτυξη των λιμένων
- Αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων
- Διατήρηση των μεγάλων απομειώσεων των αξιών των πλοίων

Εφόσον λοιπόν έχουμε αναπτύξει μια σαφή εικόνα των δυνατών και αδύνατων σημείων μας φτάνουμε στο σημείο που πρέπει να δούμε τι ευκαιρίες μας παρουσιάζονται αλλά και από τι είδους απειλές πρέπει να προφυλαχτούμε.

Στις **ευκαιρίες** συγκαταλέγονται τα παρακάτω:

- Η μεγάλη πτώση των αξιών των πλοίων δίνει δυνατότητα ασφαλών επενδύσεων
- Δρομολόγηση πλοίων σε επιδοτούμενες γραμμές αν και το συνολικό ποσό των επιδοτήσεων βαίνει μειούμενο
- Πιθανή μείωση του εργατικού κόστους λόγω της γενικότερης οικονομικής πορείας του τόπου.
- Θετικές προβλέψεις για την αύξηση της ζήτησης κατά την θερινή περίοδο του 2015 (προσέλευση τουριστών)
- Έντονες τάσεις ανάθεσης λιμενικής διαχείρισης σε εξειδικευμένους ομίλους και ιδιωτικοποίησης
- Σημάδια οικονομικής ανάπτυξης με αργούς αλλά σταθερούς ρυθμούς στην Ελλάδα

Ενώ σαν **απειλές** θεωρούμε¹⁵:

- Υψηλό κόστος καυσίμων
- Αυξημένος συναλλαγματικός κίνδυνος
- Συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης από τους ίδιους τους Έλληνες
- Η κρίση στην Ανατολική Ευρώπη
- Διεθνής αρνητική οικονομική συγκυρία
- Δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης εξαιτίας της έλλειψης τραπεζικής χρηματοδότησης
- Μείωση ποσού των επιδοτήσεων λόγω αδυναμίας στήριξης από τον κρατικό προϋπολογισμό

15 XRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοία 2014, «Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης»

- Αυξημένες πιθανότητες μείωσης του στόλου εξαιτίας της αναδιάρθρωσης που προωθείται στον κλάδο
- Καθυστέρηση την ηλεκτρονική καταγραφή της κίνησης και της εφαρμογής του ηλεκτρονικού εισιτηρίου

6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τα τελευταία τρία χρόνια οι ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν συσσωρεύσει ζημίες που υπερβαίνουν πλέον το 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη μια μείωση 15% σε επιβάτες και 20% πτώση στα οχήματα τους τελευταίους 10 μήνες, σε συνδυασμό με την προοπτική μιας περαιτέρω πτώσης, οι εταιρίες σχεδιάζουν να αντικαταστήσουν μεγάλα πλοία με τα μικρότερα να λειτουργούν με χαμηλότερο κόστος.

Σήμερα ο καθένας στον τομέα συμφωνεί ότι τους επόμενους μήνες θα δούμε μια σημαντική μείωση του αριθμού των πλοίων που λειτουργούν από την Αττική σε λιμάνια στο Αιγαίο, καθώς οι εταιρίες θα αναγκαστούν να αράξουν τα πλοία τους ή να τα ναυλώνουν σε κερδοσκοπικές διαδρομές στο εξωτερικό, ενώ αρκετές από αυτές το έχουν ήδη κάνει. Όταν υπάρχει ένα συμβατικό πλοίο με χωρητικότητα 1.800 επιβατών και 250 οχημάτων, καθώς και η ημερήσια κυκλοφορία δεν έχει φτάσει ακόμη και το 20% από αυτό, δεν μπορεί να αντέξει οικονομικά για να λειτουργήσει αλλά θα προσθέτει συνεχώς ζημίες. Ταυτόχρονα οι εταιρίες μείωσαν την ταχύτητα κίνησης των πλοίων τους, κάτω από 26 - 28 κόμβους σε μόλις 20-21 κόμβους, πράγμα που σημαίνει καθυστερήσεις έως και δύο ώρες, ανάλογα με τον προορισμό, καθώς αυτό καθημερινά μειώνει το κόστος τους κατά 7 έως 8% .

Από την άλλη, κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί ότι μετά από τόσα χρόνια πτωτικής πορείας και ύφεσης, η ελληνική οικονομία έχει αρχίσει να δείχνει σημάδια ανάκαμψης και σταθεροποίησης, έστω και αν αυτό γίνεται με αργούς ρυθμούς. Αυτές οι θετικές εξελίξεις όμως, κινδυνεύουν αν δεν αντιληφθούμε γρήγορα πως για να επέλθει ανάπτυξη πρέπει να αλλάξουμε εξ ολοκλήρου και ουσιαστικά τον τρόπο λειτουργίας της οικονομίας μας. Πρέπει να επικεντρωθούμε στην εξωστρέφεια, στην εξυγίανση του επιχειρηματικού μας περιβάλλοντος και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας μας, με σκοπό να αυξήσουμε τις επενδύσεις μας και τις εξαγωγές μας.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, η μεταρρυθμιστική πολιτική πρέπει να εστιάσει σε τέσσερα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της Ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας, τα οποία καθορίζουν κατά κύριο λόγο τις προοπτικές κάθε χώρας, δηλαδή τη διαρθρωτική ανταγωνιστικότητά της, την εξωστρέφειά της, το ρόλο του κράτους στην οικονομία και το βαθμό πρόσβασης-συμμετοχής της κοινωνίας στις οικονομικές-τεχνολογικές εξελίξεις.¹⁶

Από όλα τα παραπάνω λοιπόν, αντιλαμβανόμαστε πως ρόλος της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ιδιαίτερα σημαντικός καθότι η χώρα μας, παραδοσιακά νησιωτική, πρέπει μέσω αυτής να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού της προϊόντος και των υπόλοιπων παροχών και υπηρεσιών που σχετίζονται με αυτή. Ας μην ξεχνάμε σε τι βαθμό επηρεάζεται το ΑΕΠ και η απασχόληση της χώρας μας από τη συμβολή του ακτοπλοϊκού και ναυτιλιακού κλάδου. Αυτό που μένει είναι να κατανοήσει και η ίδια η Ελληνική Κυβέρνηση τη σπουδαιότητα αυτή, αρχικά για να μεταδώσουν αυτή τη διαπίστωση και στην υπόλοιπη ΕΕ, της όποιας η στήριξη είναι μείζονος σημασίας για τη διαρθρωτική μας αναβάθμιση, και εν συνεχεία για να κάνει και αυτή τις απαραίτητες κινήσεις για την τόνωση του κλάδου αυτού.

Χωρίς μια εθνική στρατηγική, δεν είναι έκπληξη το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των εμπορευματικών μεταφορών με στόχο την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ακτοπλοΐας ήταν περιορισμένη και ότι δεν υπήρχε συνεργασία για τη διερεύνηση νέων επιχειρηματικών ευκαιριών στις συνδυασμένες μεταφορές. Αυτό μπορεί εν μέρει να αποδοθεί στα διαφορετικά εμπόδια στην συνεργασία, το σημαντικότερο των οποίων είναι η έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ των μεγάλων παικτών του κλάδου.

Ο ελληνικός παράκτιος στόλος αποτελείται από πλοία, κυρίως μεγάλου μεγέθους, τα οποία θεωρούνται αποδοτικά για τους πλοιοκτήτες, λόγω της ικανότητάς τους να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας. Τα είδη αυτών των πλοίων παρέχουν αρκετά καθίσματα επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου του καλοκαιριού (υψηλής ζήτησης) και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα κατά τη διάρκεια

¹⁶ΧRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης »

της τυπικής περιόδου (το χειμώνα), όπου το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης αποτελείται από φορτηγά.

Αν και οικονομικά αποδοτική για τους πλοιοκτήτες, αυτή η «συμπαγής προσέγγιση» στην παράκτια ναυτιλία, δηλαδή επιβατών και εμπορευμάτων στο ίδιο πλοίο, έχει σήμερα αμφισβητηθεί από πολλούς εμπειρογνώμονες των επιχειρήσεων που πιστεύουν ότι είναι ένα σημαντικό εμπόδιο για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (Hila, 2006). Η άποψή τους κυρίως πηγάζει από το γεγονός ότι η λειτουργία του μεγάλου μεγέθους πλοίων προσθέτει στο μοναδιαίο κόστος των φορτίων το σχετικά υψηλό κόστος λειτουργίας του πλοίου, ιδίως κατά τη χειμερινή περίοδο. Ένα άλλο εμπόδιο για την ολοκλήρωση της ακτοπλοΐας στις συνδυασμένες αλυσίδες είναι η ένταση κεφαλαίου του τρόπου που θέτει σε κίνδυνο την ευελιξία της αγοράς. Αντ' αυτού, η βελτίωση των συνδέσεων με την ενδοχώρα στα λιμάνια μπορεί να θεωρηθεί ως ένα βήμα προς τα εμπρός για να βοηθήσει τη διαδικασία των συνδυασμένων μεταφορών (Lekakou & Vitsounis, 2008).

Οι λιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του συνολικού κόστους της ακτοπλοΐας. Εκτός από πολλά «εσωτερικά στοιχεία του κόστους» συνήθως προσδιορίζονται από εξωτερικούς παράγοντες, όπως ο καιρός που στην πλειοψηφία των περιπτώσεων μπορεί να οδηγήσει σε περιττές καθυστερήσεις. Στην Ελλάδα, οι καθυστερήσεις των πλοίων που προκαλούνται από τις καιρικές συνθήκες εξακολουθούν να θεωρούνται μέρος «του λογαριασμού» επιδεινώνοντας τη γνώμη της αγοράς μεταφορών και την προοπτική της παράκτιας ναυτιλίας (Lekakou et. al., 2007).

Η επιβατηγός ναυτιλία επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κρίση, κάτι που αποτυπώνεται τόσο στη μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, όσο και στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών του κλάδου οι οποίες τη χρήση 2010 κατέγραψαν τις υψηλότερες, ιστορικά, ζημιές τους. Όσον αφορά το 2011 και 2012, η μείωση της κίνησης σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών των καυσίμων (περίπου 25% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο της προηγούμενης χρήσης) δημιουργούν μια ιδιαίτερα κρίσιμη κατάσταση στον κλάδο της ακτοπλοΐας ο οποίος, σε αρκετές περιπτώσεις, είναι ο μοναδικός συνδετικός κρίκος της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα. Η μείωση των κρατήσεων υπέρ τρίτων (από

την 1η Ιουνίου 2011), καθώς και η ομαλοποίηση του ανταγωνισμού είναι γεγονότα που μπορούν να χαρακτηριστούν ως θετικά για τη βιωσιμότητα του κλάδου.

6.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η οικονομική κρίση που μαστίζει την παγκόσμια οικονομία και ειδικά την Ελληνική, οι τιμές βασικών συντελεστών παραγωγής όπως το πετρέλαιο, ο «πόλεμος» που διεξάγεται καθημερινά στις συναλλαγματικές ισοτιμίες καθώς επίσης και οι λανθασμένες κινήσεις και οι συγκρούσεις σε επίπεδο στρατηγικών αποφάσεων από τις ίδιες τις εταιρίες οδήγησαν την ελληνική ακτοπλοΐα στην κατάσταση που βρίσκεται σήμερα.

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

Η πολυπλοκότητα του προβλήματος είναι τέτοια που δεν επιδέχεται μίας και μοναδικής λύσης. Αυτό οφείλεται καταρχήν στο γεγονός ότι υπάρχουν μία σειρά εμπλεκόμενων φορέων ο κάθε ένας εκ των οποίων αντιλαμβάνεται με διαφορετικό τρόπο την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αλλά και το οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον σε τοπικό και διεθνές επίπεδο και παρουσιάζει έντονα σημάδια αστάθειας και αδυναμίας εξεύρεσης κοινά αποδεκτών τρόπων περιορισμού της. (Γράφημα 28)

Γράφημα 28 - Εμπλεκόμενοι φορείς στον Ακτοπλοϊκό Κλάδο



Οι εταιρίες θα πρέπει να **αξιολογήσουν εκ νέου τις διαδικασίες παραγωγής** του έργου τους ώστε να εξασφαλίσουν αποδοτικότερες λειτουργίες και να επιτευχθεί ένα **υψηλότερο επίπεδο ανταγωνιστικότητας**. Τα επίπεδα αυτά δεν επιτυγχάνονται απαραίτητα με μειώσεις μισθών αλλά με ορθολογικότερες κινήσεις εσωτερικής αναδιοργάνωσης.

Το ελληνικό εργατικό δυναμικό και ειδικά ο Έλληνας ναυτικός διαθέτει **τεχνογνωσία** που μπορεί να προσφέρει το απαραίτητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που χρειάζεται κλάδος. Οι εξοντωτικές επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές των τελευταίων ετών, που το μόνο που κατάφεραν ήταν η δραματική μείωση του μέσου εσόδου ανά Μονάδα Μεταφορικού Μέσου που συντέλεσε στα αρνητικά επίπεδα EBITDA, έγιναν ευτυχώς μάθημα με χαρακτηριστική την κίνηση συνεργασίας ANEK LINES – ATTICA GROUP σε γραμμές έντονου ανταγωνισμού. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι το μέσο έσοδο ανά ΜΜΕ ανέκαμψε σε σχέση με το 2010 σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό παρά τη γενικότερη αρνητική οικονομική εικόνα που παρουσίασαν οι εταιρίες.

Σημαντικής σημασίας στρατηγική κίνηση θεωρούμε επίσης τη **γεωγραφική διασπορά του στόλου** είτε μέσω ενοικίασης των πλοίων σε άλλες εταιρίες

(ανταγωνίστριες και μη), είτε με την παρουσία των ίδιων των εταιριών σε νέες αναδυόμενες αγορές όπως την Ασία και της Άπω Ανατολής.

Η επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αποτελεί το θετικότερο βήμα που θα μπορούσε να γίνει σε αυτή τη δύσκολη περίοδο. Μένει βέβαια να υλοποιηθούν επιτέλους τα βασικά αιτήματα του κλάδου που είναι απαραίτητα για τη βιωσιμότητα του.

Κύριος στόχος παραμένει η **μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων**. Έχοντας ως δεδομένο ότι το κόστος καυσίμων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό εξωγενώς,¹⁷ η μείωση του γενικού κόστους μπορεί να επιτευχθεί με μείωση του κόστους επανδρώσεως (μέσω π.χ. της επιδότησης ασφαλιστικών εισφορών), με επιλογή πληρωμάτων που καλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων και που σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις μπορούν να διασφαλίσουν την ασφαλή λειτουργία του, με μείωση του χρόνου υποχρεωτικής δρομολόγησης στις τακτικές γραμμές σε συνδυασμό με ανάλογη αποζημίωση σε περίπτωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αντίστοιχη προσαρμογή του υποχρεωτικού χρόνου διατήρησης πληρώματος (με πρόβλεψη παροχής επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς).

Η **κατάργηση σειράς κρατήσεων υπέρ τρίτων** οι οποίες επιβάρυναν τα εισιτήρια σε ποσοστό άνω του 20% ήταν ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση που καταλογίζεται στις επιτυχίες της παρελθούσας πολιτικής ηγεσίας της ελληνικής ναυτιλίας. Επίσης, προσπάθεια για κατάργηση του επίναυλου, μείωση των λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανάλογη παροχή υπηρεσιών και η επανεξέταση του μεγέθους των υποχρεωτικών εκπτώσεων σε κατηγορίες χρηστών.

Εκεί που χρειάζεται ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια είναι στον τομέα των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας όπου πρέπει να ληφθούν καινοτόμες αποφάσεις. Το σύνολο του ακτοπλοϊκού δικτύου και κυρίως το κομμάτι των άγονων γραμμών, δεν είναι μόνο θέμα οικονομικό όπως όλοι ευαγγελίζονται όλα αυτά τα χρόνια. Η ιδιαιτερότητα του Ελληνικού αρχιπελάγους απαιτεί μία συνολική λύση όπως πολύ

¹⁷ XRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, « Σε προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης »

συχνά υποστηρίζεται από πολλούς αλλά δυστυχώς προς τη λάθος κατεύθυνση ή με τη χρήση μισών μέτρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Μεταφορικό Ισοδύναμο για το οποίο μάλιστα έχουν ακουστεί και έχουν μελετηθεί διάφορες διαστάσεις της ιδέας αυτής, μιας ιδέας, που ήδη στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες με νησιά στην επικράτεια τους έχει γίνει πράξη. Έτσι λοιπόν, θα πρέπει **να εξεταστούν ξανά από την αρχή οι γραμμές που επιδοτούνται** και να διαπιστωθεί αν όντως εξυπηρετούν τις ανάγκες για τις οποίες έχουν σχεδιαστεί και αν αξιοποιούνται οι πόροι που έχουν διατεθεί ως αποζημίωση των μη εμπορικών γραμμών. Σε αυτή τη φάση, σημαντική εξέλιξη θα ήταν και η μελέτη της δημιουργίας κάποιων **κόμβων (hubs)** μέσω των οποίων θα γίνεται ανταπόκριση σε άλλα μικρότερα νησιά.

Στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης του ακτοπλοϊκού συστήματος, μια καλή πρόταση θα ήταν και η **ολική επανεξέταση των αποζημιώσεων** που χορηγούνται σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Με αυτό τον τρόπο θα διαπιστωθεί αν όλοι οι πόροι που συγκεντρώνονται από τον κρατικό υπολογισμό κατανέμονται ισότιμα για όλους τους χρήστες χωρίς να επικαλύπτει το ένα δίκτυο το άλλο.

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

Τελευταία, αλλά όχι λιγότερο σημαντική πρόταση είναι αυτή που έχει να κάνει με τη **βελτίωση των συστημάτων και διαδικασιών έκδοσης εισιτηρίων**. Η χρήση των νέων τεχνολογιών είναι πλέον ευρέως διαδεδομένη και αποδεκτή από τους χρήστες (όπως για παράδειγμα συμβαίνει στις αερομεταφορές). Τα ηλεκτρονικά εισιτήρια,

μετά από τις αναγκαίες προσαρμογές, μπορούν να βοηθήσουν στην καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, στην εξοικονόμηση πόρων και στην καλύτερη τιμολόγηση των υπηρεσιών με τελικό αποτέλεσμα την αποδοτικότερη διαχείριση των εσόδων.

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

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

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

Η συρρίκνωση της υψηλής περιόδου συνεχίζεται και το 2014, η οποία έχει επιβαρυνθεί από την πολιτική αστάθεια. Με την αγοραστική και καταναλωτική δύναμη να είναι σε πτωτική πορεία λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης της εσόδων των Ελλήνων πολιτών, τα νησιά του Αιγαίου έχουν γίνει είδος πολυτελείας για πολλούς

χρήστες. Οποσδήποτε η πορεία του κλάδου επιδεινώνεται από τη συνεχιζόμενη πτώση της κίνησης προς τα νησιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και αναμένεται να δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα κατά τους χειμερινούς μήνες όταν η κίνηση θα είναι ακόμη πιο περιορισμένη. Παρόμοια είναι και η εικόνα στην Αδριατική λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης των εισαγωγών της χώρας αλλά και της περιορισμένης έως οριακής ανάκαμψης των εξαγωγών. Ενδεικτικό της κρισιμότητας της κατάστασης είναι η πλήρης αποχώρηση στα μέσα του καλοκαιριού της Minoan Lines από τη γραμμή της Βενετίας αλλά και η συνεχιζόμενη ένταση μεταξύ του ομίλου Grimaldi και Βαρδινογιάννη στην πρόσφατη γενική συνέλευση της Hellenic Seaways όπου το μήλο της έριδος είναι κυρίως η επικίνδυνα συρρικνωμένη αγορά της Αδριατικής. Η πορεία των τιμών του πετρελαίου σε συνδυασμό με την συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου λόγω της έντονης κερδοσκοπικής στροφής των επενδυτών θα συνεχίσει πιθανότατα να ασκεί πιέσεις στα αποτελέσματα των εταιριών.

Οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία, τόσο μέσα στο πλαίσιο του ελλαδικού χώρου όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσιών μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Μέσα λοιπόν σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισοροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας συνεχώς επεκτεινόμενης παγκοσμιοποίησης, οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές θα καθορίζονται και θα υλοποιούνται με βάση την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α. (2006) *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία*. Τυπωθήτω, Αθήνα:
2. Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ. Β., Πάλλης Α. Α., Συριόπουλος Θ .Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα*, Αθήνα: Gutenberg.
3. Χλωμούδης, Κ., Λεκάκου, Μ., Πάνου, Κ., Παπαδημητρίου, Ε., Τζαννάτος, Ε, .(2007) *Μεταφορές. Αρτηρίες ζωής για τα νησιά*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
4. Anek Lines, ετήσιες οικονομικές εκθέσεις 2008-2012
5. Attica Group, ετήσιες οικονομικές εκθέσεις 2008-2012
6. ICAP (2011) Κλαδική μελέτη ακτοπλοΐας
7. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2014), Μελέτη, Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές
8. Η Καθημερινή, Ακτοπλοϊκές: χωρίς ποινή η πρόωρη λήξη της σύμβασης για τις άγονες γραμμές, 22/07/2014
9. Λιανού Κυριακή, Διπλωματική Εργασία: «Η ακτοπλοϊκή και αεροπορική σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2009
10. Minoan Lines, ετήσιες οικονομικές εκθέσεις 2008-2012
11. Νόμος 2932/2001 (2001). Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001, σ. 1-36.
12. Nel Lines, ετήσιες οικονομικές εκθέσεις 2008-2012
13. Σπαθή, Σ. (2005). Σύγκριση των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών επιβατικών μετακινήσεων στις γραμμές εσωτερικού. Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ)
14. ΧRTC (2012), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2011-2012
15. ΧRTC (2014), Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, « Σε

προσπάθειες συγκράτησης των τάσεων συγκέντρωσης »

16. Ψαράτης, Χ. (2006a). Ελληνική ακτοπλοΐα και καμποτάζ. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου

17. Ψαράτης, Χ., (2006b). Θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αθήνα: Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Chlomoudis, C., Lekakou, M., Panou, C., Papadimitriou, E., Siriopoulos, T. and Tzannatos, E. (2006) “The Inter-Island Transport problem, counter measures and the role of local Authorities”, Greek Institute for Local Authorities, *Report*.
2. Goulielmos A. M., Lekakou, M. (1992). The economic structure of Greek Passenger coastal Shipping. *European Research Roundtable Conference on Short sea Shipping*, London: Lloyds of London Press, 301-315.
3. Lekakou, M., Fafaliou, I., (2004). "Coastal Shipping Issue" in Greece. State Policies, market structure and key causes. *4th International Conference of Maritime History*, (CD-Rom) Corfu, Greece.
4. Lekakou, M., Fafaliou, I. (2006). “The Coastal Shipping Issue in Greece. State policies, market structure and key causes.” In: Hatzioannou M.C. and Harlaftis G. (Eds.) *Following the Nereids: Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Athens: Kerkyra Publications, pp. 167-179.
5. Lekakou, M., Panou, C., and Syriopoulos T., (2007). “Liberalisation of maritime καμποτάζ. Lessons from the Greek experience.” *11 World Conference on Transport Research* (proceedings: CD-Rom format), Berkley CA, US, June 2007.
6. Lekakou, M. B. and Vitsounis, T. K., (2008). “Measuring market concentration in Greek coastal lines”. *Proceedings of the International Association of Maritime Economists Conference*, (CD-Rom format), Dalian, China.

INTEPNET

- http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_wsites_1_18/03/2013_488419
- <http://www.attica-group.com/gr/profile/salesnetwork.asp>
- www.minoanlines.gr
- www.aneklines.gr
- www.nellines.gr
- www.hellenicseaways.gr
- [emprosnet.gr](http://www.emprosnet.gr), Εκτός άγονων γραμμών η ΝΕΛ, 24/07/2014
- <http://www.e-nautilia.gr> ,«Φουρτούνες» στην ελληνική ακτοπλοΐα, 30/06/2014
- www.ypodomes.com, Αίτημα Περιφερειάρχη Κ.Μακεδονία για ακτοπλοϊκή σύνδεση της Θεσσαλονίκης με Τουρκία, 09/10/2014
- <http://www.defencenet.gr>, Καταρρέει η ελληνική ακτοπλοΐα στις άγονες γραμμές, 25/01/2014
- www.dimokratianews.gr , Πλοία με φυσικό αέριο, 14/03/2014