

«Έτος-ορόσημο για τη μετοχική σύνθεση των ακτοπλοϊκών εταιρειών» κρίνεται το 2007 από την ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα της Εταιρείας Συμβούλων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ΧΡΤC. Η χρηματοπιστωτική κρίση και η μεγάλη άνοδος της τιμής του πετρελαίου επηρέασαν τις μετοχικές αξίες των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά περισσότερο πρόσθεσαν μεγάλο βάρος στο κόστος διαχείρισής τους. Οι προοπτικές για το μέλλον όμως είναι ευοίωνες για τους επενδυτές, καθώς «η ακτοπλοΐα είναι πλέον εξοπλισμένη με δυνατά επιχειρηματικά και διαχειριστικά σχήματα, που εξασφαλίζουν διαφάνεια αλλά και δυναμική επιχειρηματική δράση»

Χ Ρ Τ C

Ευοίωνο το μέλλον της ακτοπλοΐας



Το 2007 αποτέλεσε αναμφίβολα έτος ορόσημο στην εξέλιξη της μετοχικής δραστηριότητας των ελληνικών εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η συγκυρία αυτή συντελέστηκε χρονικά ταυτόχρονα με τους τεράστιους κλυδωνισμούς που πυροδότησε στις διεθνείς αγορές κεφαλαίου και χρήματος η «φούσκα» της αγοράς ενυπόθηκων δανείων μειωμένης εξασφάλισης στις ΗΠΑ. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται επίσης τόσο από την προσπάθεια των εταιρειών του κλάδου να αντεπεξέλθουν στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, όσο και από τις κινήσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικής τους θέσης μέσω του εξορθολογισμού τόσο των δρομολογίων τους όσο και του λειτουργικών τους. Ο εξορθολογισμός αυτός έχει εκφραστεί με μία σειρά στρατηγικών από πλευράς των εταιρειών όπως οι αγοροπωλησίες πλοίων, η αναδιάρθρωση υποχρεώσεων (μακροχρόνιων και βραχυχρόνιων), ο περιορισμός των δρομολογίων, η δημιουργία συνεργασιών, συγχωνεύσεων, εξαγορών κ.λπ. Η μελέτη της ΧΡΤC αποσκοπεί στην παρουσίαση βασικών στοιχείων κίνησης και οικονομικών αποτελεσμάτων της ακτοπλοϊκής αγοράς για το 2007 εστιάζο-

ντας στις έξι μέχρι σήμερα εισηγμένες στο Χ.Α. εταιρείες (ANEK Lines, Attica Group, Blue Star Ferries, Minoan Lines, NEL Lines, Saos Ferries), καθώς και στην Hellenic Seaways, η οποία αποτελεί την κυριότερη μη εισηγμένη στο Χ.Α. εταιρεία του κλάδου λόγω μεγέθους και δραστηριότητας.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) διαπιστώνουμε ότι η ελληνική ακτοπλοΐα έχει φτάσει σε επίπεδα ωρίμασης καθώς η μέση αύξηση από το 2001 έως και το 2006 δεν ξεπερνά το επίπεδο των 2%, 5% και 1% για επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά αντίστοιχα. Οι γραμμές που προσφέρουν καλύτερες αποδόσεις είναι κατά σειρά μεταφερόμενου όγκου οχημάτων της Κρήτης, των Δωδεκανήσων, της Χίου-Μυτιλήνης, του Αργοσαρωνικού και των Κυκλάδων. Τα υψηλά επίπεδα απόδοσης οφείλονται στο γεγονός ότι στηρίζονται στο κομμάτι της ζήτησης με τη μικρότερη εποχικότητα, με αποτελέσματα να επιτυγχάνονται υψηλότερα επίπεδα πληρότητας και εκμετάλλευσης των πλοίων. Αντίστοιχες τιμές παρου-

σιάζονται αναλύοντας και το μεταφορικό έργο επιβατών και αυτοκινήτων ανά γραμμή (Γράφημα 1, 2). Τα μερίδια αγοράς δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες διαφορές τα τελευταία τρία χρόνια. Στην ελληνική αγορά (Γράφημα 1) η HSW κατέχει περίπου το 50% της επιβατικής κίνησης, ακολουθεί η Blue Star με 25% και η ANEK με 10%. Οι Minoan Lines, NEL Lines και Saos Ferries κατέχουν ποσοστά μικρότερα του 10%, κάτι που οφείλεται στην περιορισμένη δραστηριότητά τους στην περιοχή. Στην Αδριατική η εικόνα είναι διαφορετική, με τις Minoan και ANEK να κατέχουν από 30% της επιβατικής κίνησης και την Attica μαζί με τη Blue Star να έχουν τη μερίδα του λέοντος, που φτάνει το 40%. Την τελευταία τριετία τα μερίδια των εταιρειών παραμένουν σταθερά με εξαίρεση την Blue Star, που οφείλεται στην αποδρoμολόγηση πλοίων της από την περιοχή για την κάλυψη αναγκών της Attica στη Βόρεια Ευρώπη. Τα μερίδια αγοράς των αυτοκινήτων τόσο στην ελληνική αγορά όσο και στην αγορά της Αδριατικής ακολουθούν την ίδια τάση και κα-

τανομή με αυτή των επιβατών (Γράφημα 2). Ωστόσο, η ανάλυση του μεταφορικού έργου των φορτηγών παρουσιάζει εντελώς διαφορετική εικόνα σε σχέση με τα μερίδια αγοράς. Στα αποτελέσματα του Γραφήματος 3 φαίνεται η ANEK με μερίδιο 30% να υπερέχει σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στην ελληνική αγορά. Ακολουθούν οι Blue Star με 22%, η Hellenic Seaways με 17% και η Minoan με 15%. Αξιοσημείωτη είναι η παρουσία της NEL Lines με 6,5% της αγοράς, αλλά και της Saos Ferries, η οποία αν και νέα εταιρεία σε μία πενταετία έχει καταφέρει να αποσπάσει ένα 6,5% της αγοράς των φορτηγών. Επισημαίνεται ότι στην κίνηση της HSW συμπεριλαμβάνεται και η κίνηση του Αργοσαρωνικού, που αποτελεί τα 2/5 του ετήσιου μεταφορικού έργου της εταιρείας. Στην περιοχή της Αδριατικής η Attica μαζί με την Blue Star κατέχουν το 40% της αγοράς των φορτηγών, με την ANEK και Minoan να ακολουθούν με 26% και 25% αντίστοιχα. Σημαντική είναι και η παρουσία της HSW με 7,5% περίπου, δραστηριοποιούμενη από την περιοχή της Κορίνθου σε α-

ντίθεση με τις υπόλοιπες εταιρείες που έχουν ως αφετηρία το λιμάνι της Πάτρας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Παρατηρείται σημαντική μείωση του στόλου των υδροπτερυγών (Hydrofoils) και των επιβατηγών/οχηματαγωγών (Ro/Pax) (Γράφημα 5). Η μείωση των δύο αυτών τύπων πλοίων πραγματοποιήθηκε κυρίως μεταξύ 2004 και 2005, και οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανανέωση και την αναδιοργάνωση του στόλου της HSW. Από το 2005 έως και σήμερα δεν παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στο σύνολο και στη σύνθεση του στόλου (Γραφήματα 4 και 5). Οι εταιρείες δεν συνέχισαν το εντυπωσιακό επενδυτικό πρόγραμμα στο οποίο προχώρησαν την εποχή άνθησης του ελληνικού χρηματιστηρίου καθώς από τα στοιχεία προκύπτει ότι μόνο η HSW, η Blue Star και η NEL Lines πρόσθεσαν πλοία στο στόλο τους τα τελευταία τρία χρόνια. Η HSW ανανέωσε το στόλο της με την αγορά μεταχειρισμένων και τη ναυπήγηση δύο καινούργιων πλοίων, η Blue Star μέσω της εξαγοράς της DANE Lines και η ►