

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1,38 δισ. ευρώ το 2010
η συνολική αγορά



Η συνολική αγορά, όπως αναφέρει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της «Στόκας», κ. Βασίλης Ρεγκούζας, υπολογίζεται σε 1,38 δισ. ευρώ για το έτος 2010, με το μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τριετίας 2008-2010, να είναι αρνητικός και να διαμορφώνεται σε -6,8%.

[Στόκας] Μεγάλες οι απώλειες στην τριετία 2008-2010 - Σε πτώση 7%-10% ο κλάδος και το 2011

«Ρήγμα» άνω των 210 εκατ. ευρώ προκάλεσε η κρίση στην ακτοπλοΐα

Του Λάμπρου Καργαγιώρου
lkar@naftemporiki.gr

> Πέντε μεγάλοι

Πάνω από 210 εκατ. ευρώ έσοδα έλασε την τριετία 2008-2010, λόγω της κρίσης, ο κλάδος της ακτοπλοΐας στο σύνολό του, γεγονός που έπαιξε σε συνδυασμό και με το σημαντικό αυξημένο κόστος καισίμων, τις μεγάλες ζημιές που εμφανίζει τα τελευταία χρόνια.

Όπως αναφέρεται σε μελέτη που εκπόνησε η «Στόκας» Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ΑΕ, στο πλαίσιο της σειράς μελετών Κοινωνικές Στοιχιστικές, ο κλάδος της ακτοπλοΐας βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο, καθώς η ετήσια του πώληση σε επίπεδο 7%-10% συνεχίζεται και το 2011.

Η οικονομική κατάσταση των εταιρειών του κλάδου χαρακτηρίζεται από επιβαρυνόμενες συνθήκες ρευστότητας, με αδυναμία κάλυψης των χρηματοοικονομικών δαπανών. Ο κλάδος είναι σε επικίνδυνη θέση να αντιπαραβεί σε περαιτέρω αρνητικές μεταβολές και οικονομικοί περιβάλλοντες, προσιδεται στη μελέτη.

Ειδικότερα, η μελέτη της «Στόκας» εξετάζει τις γραμμές της ακτοπλοΐας, τις πορθμειακές γραμμές και τη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας (Αδριατική). Όπως αναφέρει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της «Στόκας», Βασίλης Ρεγκούζας, η συνολική αγορά

ού υπολογίζεται σε 1,38 δισ. ευρώ για το έτος 2010, με τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τριετίας 2008-2010, να είναι αρνητικός και να διαμορφώνεται σε -6,8%. Με βάση υπολογισμούς το έσοδο του συνόλου των εταιρειών εκτιμάται ότι το 54% των εσόδων προέρχεται από την εσωτερική ακτοπλοΐα, το 37% από τις γραμμές της Αδριατικής και το 9% από την αγορά των πορθμείων.



Τους περισσότερους επιβάτες ανά όχημα συγκεντρώνουν οι ακτοπλοϊκές γραμμές του εσωτερικού, σε σχέση με τις πορθμειακές γραμμές και τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας που κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα.

Οι πέντε μεγαλύτεροι όμιλοι του κλάδου, (ANEK Lines, Attica Group, Minoan Lines, Hellenic Seaways, Nel Lines) κατέχουν περίπου το 2/3 της συνολικής αγοράς (σε αξία) για το 2010. Ειδικότερα, οι έξι όμιλοι κατέχουν το 74% της αγοράς της ακτοπλοΐας, ενώ οι τρεις εξ αυτών (ANEK Lines, Attica Group, Minoan Lines) κατέχουν το 69% της αγοράς της Αδριατικής. Στη δρομολογιακή περίοδο (2011-2012) δραστηριοποιούνται 155 επιχειρήσεις και 210 πλοία στις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.

Οι πέντε μεγαλύτεροι όμιλοι του κλάδου, (ANEK Lines, Attica Group, Minoan Lines, Hellenic Seaways, Nel Lines) κατέχουν περίπου το 2/3 της συνολικής αγοράς (σε αξία) για το 2010. Ειδικότερα, οι έξι όμιλοι κατέχουν το 74% της αγοράς της ακτοπλοΐας, ενώ οι τρεις εξ αυτών (ANEK Lines, Attica Group, Minoan Lines) κατέχουν το 69% της αγοράς της Αδριατικής. Στη δρομολογιακή περίοδο (2011-2012) δραστηριοποιούνται 155 επιχειρήσεις και 210 πλοία στις γραμμές τακτικής δρομολόγησης. Όσον αφορά στα δικίνηση επιβατών και ακιρτών στις εφειόμενες γραμμές, το 2010 σε σύγκριση με το 2009 παρουσιάζει μείωση κατά 3% και 6% αντίστοιχα. Επισημαίνεται ότι, το 56% της επιβατικής κίνησης και το 70% των μεταφερόμενων ακιρτών το 2010, αφορούν σε πορθμειακές τοπικές συγκοινωνίες. (SID-3822717)

«Άμεση λύση στα προβλήματα»

Άμεση στήριξη στην ελληνική ακτοπλοΐα που βρίσκεται σε εξαιρετικά δύσκολη θέση οφείλει να παράσχει η κυβέρνηση, δήλωσε ο πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Ανδρέας Ανδρεϊδής. Επιστημονικά ότι πρόκειται συνδεθεί από κοινού τα διοικητικά συμβούλια ΣΕΤΕ και Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ελληνικού Ναυτικού (ΣΕΕΝ). Η ακτοπλοΐα έχει εθνικό, κοινωνικό και τουριστικό ρόλο και για να μπορέσει να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες της θα πρέπει να επιλυθούν

άμεσα τα χρονίζοντα προβλήματα που την ταλανίζουν, σημείωσε ο κ. Ανδρεϊδής. Με ορατό πλάνο τον κίνδυνο ορισμένα νησιά να μείνουν χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση και με προφανείς τις επιπτώσεις για την οικονομία και την κοινωνία, η κυβέρνηση πρέπει να διαθεθεί άμεσα μια σειρά αναπτυξιακής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών, υπογράμμισε ο κ. Ανδρεϊδής και πρόσθεσε ότι το κράτος πρέπει να λάβει μέτρα για τον εφορμολογισμό του κόστους.

Έντονος ανταγωνισμός στον κλάδο

Ο ανταγωνισμός στον κλάδο είναι έντονος, πολυεπίπεδος και αφορά κυρίως στους τομείς της ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, της ασφαλείας, της συντότητας των δρομολογίων, της ταχύτητας και των προσφορών. Όσον αφορά στη χρηματοοικονομική κατάσταση του κλάδου, όπως παρατηρεί η υπεύθυνη του τμήματος Κοινωνικών Στοιχιστικών, Χ. Γεωργιάδη, παρουσιάζονται επιδείξεις το 2010.

Περιορισμένη είναι η εντατική χρησιμοποίηση των συνολικών επενδυμένων κεφαλαίων, καθώς και των ιδίων κεφαλαίων των επιχειρήσεων του κλάδου, ως προς τη δημιουργία πωλήσεων, ενώ ο βαθμός ικανότητας στη χρησιμοποίηση των συνολικών αποκομμένων κεφαλαίων, όσο και η αποτελεσματικότητα χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων το 2010 είναι αρνητικός. Η μεγάλη εξάρτηση του κόστους λειτουργίας από τις τιμές των καυσίμων είναι μια από τις μεγαλύτερες απειλές για τον κλάδο, αναφέρει η «Στόκας».

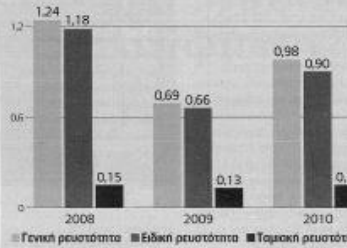
«Κόντρα» για τις τιμές καυσίμων

Συνεχίζεται η «κόντρα» μεταξύ του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ελληνικού Ναυτικού (ΣΕΕΝ) και Ομίλου Ελληνικών Πετρελίων (ΕΛΠΕ) για το θέμα των πολύ υψηλών τιμών των ναυτιλιακών καυσίμων. Κάτω από ΕΛΠΕ εφεφώραν χρεος την ενόπληση τους με το άρρωτο πρόγραμμα βελτιωμένης ανακίνησης του ΣΕΕΝ για το θέμα και, σύμφωνα με πληροφορίες, η εταιρεία εξετάζει σοβαρά τη λήψη νομικών μέτρων. Πηγή της εταιρείας επισήμανε ότι όλα τα ερωτήματα του ΣΕΕΝ έχουν απαντηθεί και διαρωτότητα εάν το πρόεδρο του Συνδέσμου διαθέτει τη δυνατότητα να αντιλαμβάνεται το περιεχόμενο των διαφόρων ανακίνησης. Από την πλευρά του και ο ΣΕΕΝ εξετάζει τις περαιτέρω κινήσεις του καθώς το θέμα των καυσίμων και ειδικά η σημαντική αύξηση κατά 40% των τιμών από πλευράς των διυλιστηρίων θεωρείται ως «πρόκληση».

Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία



Δείκτες ρευστότητας



Κάλυψη χρημικών δαπανών



Περιορισμένη είναι η εντατική χρησιμοποίηση των συνολικών επενδυμένων κεφαλαίων, καθώς και των ιδίων κεφαλαίων των επιχειρήσεων του κλάδου, ως προς τη δημιουργία πωλήσεων.

Διαθέρωση του παγκόσμιου στόλου (2010/2006)

