

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

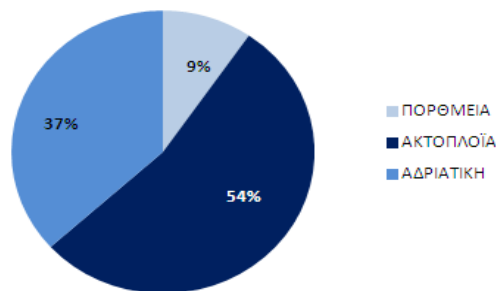
ΣΤΟΧΑΣΙΣ ΑΕ: «ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΣΤΟΧΕΥΣΕΙΣ»

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε κρίσιμο σημείο βρίσκεται η επιβατηγός ναυτιλία, σύμφωνα με μελέτη που εκπόνησε η **ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ΑΕ**, στο πλαίσιο της σειράς μελετών **Κλαδικές Στοχεύσεις**. Ειδικότερα, η μελέτη εξετάζει τις γραμμές της ακτοπλοΐας, τις πορθμειακές γραμμές και τη γραμμή Ελλάδα – Ιταλίας (Αδριατική).

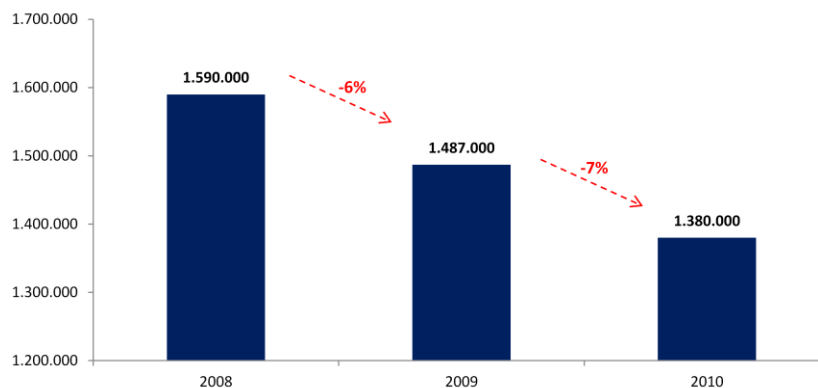
Η διάρθρωση της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας για το 2010, αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Διάρθρωση αγοράς της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας
(2010, σε αξία)



Όπως αναφέρει ο **Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΟΧΑΣΙΣ, κ. Βασίλης Ρεγκούζας**, η **συνολική αγορά** υπολογίζεται σε €1,38 δισ. για το έτος 2010, με το μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τριετίας 2008-2010, να είναι αρνητικός και να διαμορφώνεται σε 6,8%.

Εξέλιξη αγοράς της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας (σε € χιλ.)



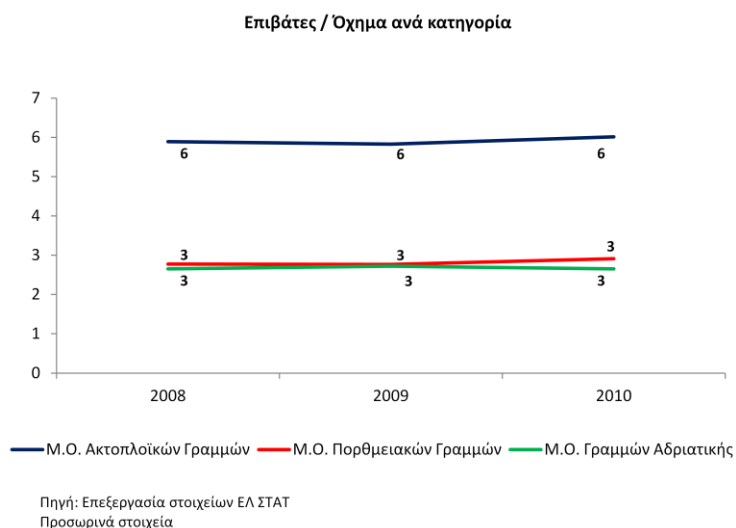
Σημ.: Ο συνολικός κύκλος εργασιών προέρχεται κυρίως από ναύλους επιβατών, ναύλους οχημάτων και από πωλήσεις αγαθών και υπηρεσιών επί των πλοίων, και σε πολύ μικρό ποσοστό από άλλες υπηρεσίες.

Στους πέντε μεγαλύτερους ομίλους του κλάδου συμπεριλαμβάνονται οι ANEK LINES, MINOAN LINES, ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS, NEL LINES κατέχοντας περίπου τα 2/3 της συνολικής αγοράς (σε αξία) για το 2010. Ειδικότερα, οι ίδιοι όμιλοι στην αγορά ακτοπλοΐας κατέχουν το 74%, ενώ οι τρεις εξ αυτών (ANEK LINES, MINOAN LINES, ATTICA GROUP) κατέχουν το 69% της αγοράς της Αδριατικής.

Στη δρομολογιακή περίοδο (2011-2012) δραστηριοποιούνται 155 επιχειρήσεις και 210 πλοία στις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.

Όσον αφορά στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων στις εξεταζόμενες γραμμές, παρουσιάστηκε μείωση το 2010/2009 κατά 3% και 6% αντίστοιχα. Σημειώνεται ότι, το 56% της επιβατικής κίνησης και το 70% των μεταφερθέντων οχημάτων το 2010, αφορούν σε πορθμειακές τοπικές συγκοινωνίες.

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.



Τα περισσότερα οχήματα σε σχέση με τους διακινηθέντες επιβάτες στις ακτοπλοϊκές γραμμές, μεταφέρονται στις γραμμές Πειραιώς-Κρήτης και Πειραιώς-Δωδεκανήσου (4 επιβάτες/όχημα το 2010 και το 2009, και 5 επιβάτες/όχημα το 2008). Τα λιγότερα οχήματα μεταφέρουν οι γραμμές του Αργοσαρωνικού.

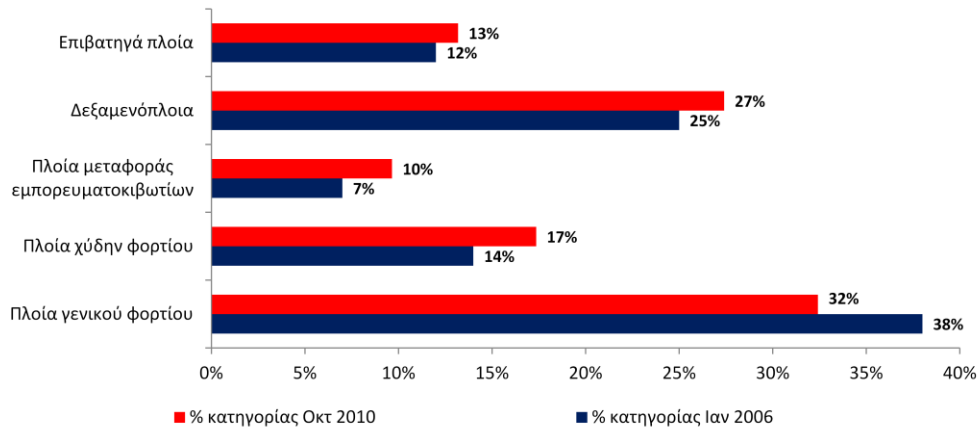
Οι πορθμειακές γραμμές και οι γραμμές της Αδριατικής διακινούν σταθερά 3 επιβάτες/όχημα κατά τη διάρκεια της τριετίας 2008-2010.

Ο ανταγωνισμός στον κλάδο είναι έντονος, πολυεπίπεδος και αφορά κυρίως στους τομείς της ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, της ασφάλειας, της συχνότητας των δρομολογίων, της ταχύτητας και των προσφορών.

Η μεγάλη εξάρτηση του κόστους λειτουργίας από τις τιμές των καυσίμων είναι μια από τις μεγαλύτερες απειλές για τον κλάδο. Από την άλλη πλευρά, ο σύγχρονος και ανανεωμένος στόλος και το εξειδικευμένο και έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό είναι από τα πιο δυνατά σημεία του κλάδου.

Όσον αφορά στη διεθνή αγορά, ο παγκόσμιος στόλος ναυτιλίας αποτελείται από 50.054 πλοία, εκ των οποίων τα επιβατηγά ανέρχονται σε 6.597.

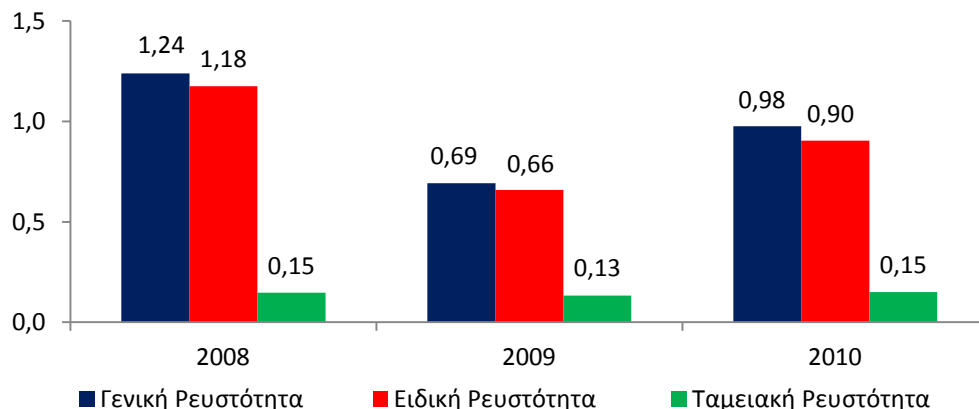
Διάθρωση του παγκόσμιου στόλου (2010/2006)

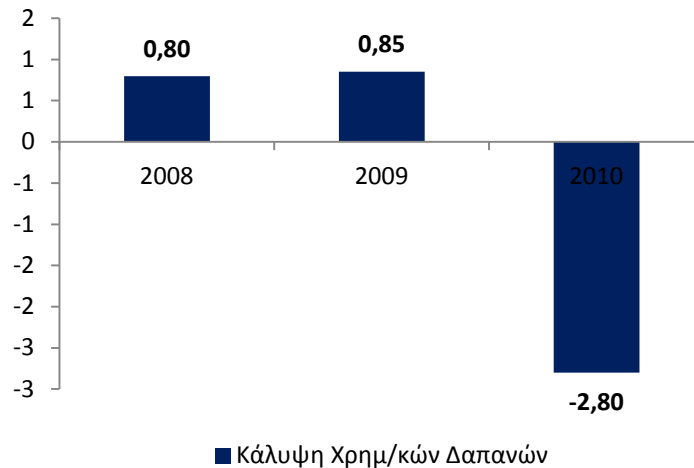


Πηγή: Shippingfacts από τον οργανισμό Marisec

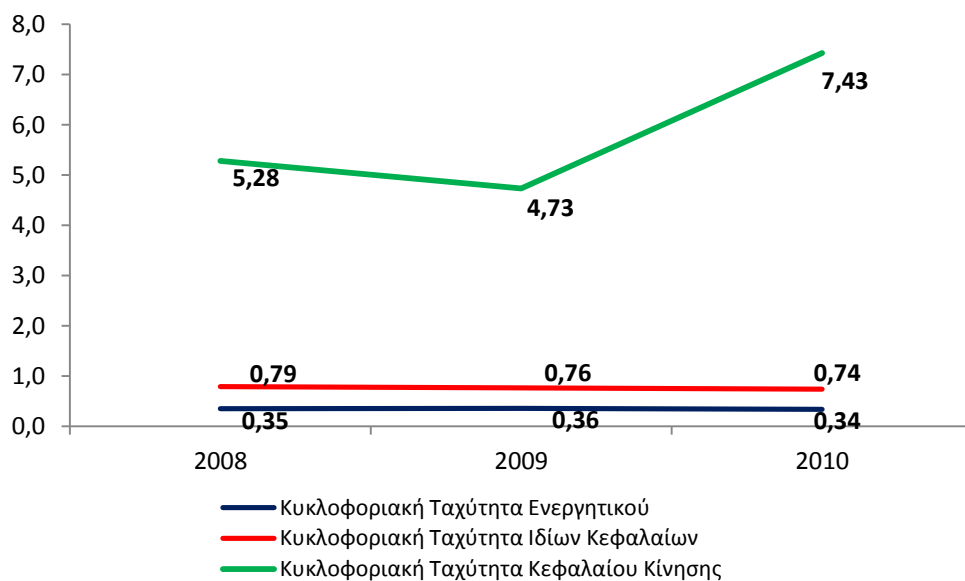
Όσον αφορά στη χρηματοοικονομική κατάσταση του κλάδου, όπως παρατηρεί η υπεύθυνη του τμήματος **Κλαδικών Στοχεύσεων** κυρία Χ. Γκιόκα, παρουσιάστηκε επιδείνωση το 2010.

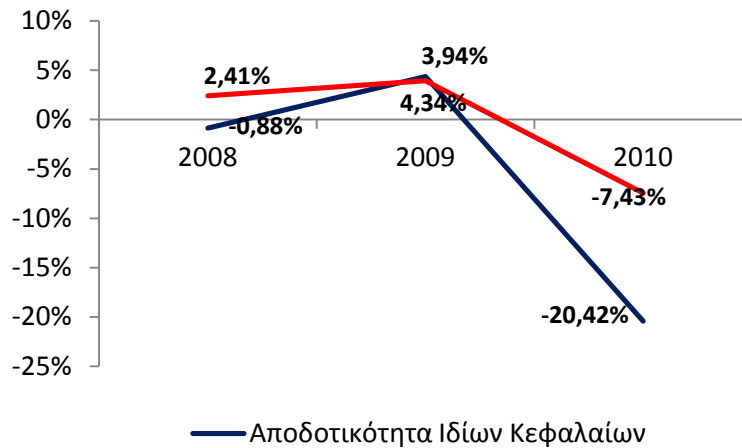
Η οικονομική κατάσταση των εταιριών του κλάδου χαρακτηρίζεται από αυξομειούμενες συνθήκες ρευστότητας, με αδυναμία κάλυψης των χρηματοοικονομικών δαπανών το 2010, δηλώνοντας ότι ο κλάδος είναι σε επικίνδυνη θέση να ανταπεξέλθει σε περαιτέρω αρνητικές μεταβολές του οικονομικού περιβάλλοντος.





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 απασχολούμενων κεφαλαίων, όσο και η αποτελεσματικότητα χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων το 2010 είναι αρνητικός.





Όσον αφορά στην **πορεία του κλάδου**, εκτιμάται ότι το 2011, η πτωτική πορεία συνεχίστηκε και διαμορφώθηκε σε επίπεδα της τάξης του 7%-10%. Οι **προοπτικές** του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από:

- την πορεία της ελληνικής οικονομίας και την υλοποίηση των διαρθρωτικών αλλαγών που θα επιτρέψουν να οδηγηθεί η χώρα σε τροχιά ανάπτυξης,
- την αντιμετώπιση των προβλημάτων και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες,
- την αναμενόμενη αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα,
- τις διεθνείς εξελίξεις και τη διαμόρφωση των τιμών των καυσίμων.