

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ
ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ:**

ΑΝΕΚ Α.Ε. & ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΙΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

ΑΔΑΜΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΧΙΩΤΕΡΗΣ Σ.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

1. Adcock, D et al (1995), <http://www.google.com>
2. Bateson, J.E.G (1995), *Managing Services Marketing*, The Dryden Press.
3. Bernard, G. (1950) *Change management*, Harvard Business review
4. Bhote, K.R. (2006), *Beyond Customer Satisfaction to Customer Loyalty*, American Management Association, NY.
5. Brassington, F & Pettitt, S. (2007), *Principles of Marketing*, Financial Times.
6. Brownlaw, M. (2001), *What is email marketing ?*, Email Marketing Reports.
7. Byrne, J.A. (1998), *Jack*, Business Week, 91.
8. Cann, C.W. (1998), *Eight Steps to Building a B2B Relationship*, Journal of Business and industrial Marketing, Vol. 13, No 4/5
9. Cartwright & Green (2007), *In Charge of Customer Satisfaction*, 2nd Edition, Blackwell
10. Cartwright (2001), *Customer Relations*, Palgrave Editions.
11. Cole, P.M. & Wayland, R.E. (2007), *Customer Connections*, Harvard Business School Press, Boston MA.
12. Cohen, L. and Manion, L (1980), *Research Methods in Education*, London: Croom Helm.
174
13. Drucker, P. (1973), *Marketing Management*,
14. Duffy, D. (1999), *Loyalty Marketing*, Marketing Publishers Inc.
15. Dunban & McDonald (1995), *Marketing Mix*, Prentice Hall.
16. Easterby-Smith, M. Thorpe, R. and Lowe, A. (1993), *Research - An Introduction*, London: Sage Publications.
17. Elden, M. and Chisholm, R.F. (1993), *Emerging Varieties of Action Research: Introduction to the Special Issue*, Human Relations Magazine, Vol46 N02.
18. F. Reicheld & W. Sasser (1995), *Zero Defections: Quality Comes to Services*, Harvard Business Review, October
19. Foley, J. (1998), *Holding the Customer*, Information Week, 38.
20. Galbreath J. & Rogers T (1999), *Customer relationship leadership: a leadership and motivation model for the twenty-first century business*, The TQM Magazine, Volume 11 No 3
21. Green, W. & Mowinski, J. (1987), *Modern Commercial Aircraft*, Salamander

22. Gubman, E.L. (1998), *The Talent Solution, Aligning Strategy and People to Achieve Extraordinary Results*, McGraw-Hill.
23. Gundlach, G. T., Achrol, R. S. and Mentzer, J. T. (1995), *The Structure of Commitment in Exchange*. *Journal of Marketing*, 59 (January), 78-92
24. Haapaniemi, P. (1998), *The New Leadership*, <http://corp2.unisys.com>
25. Harari O. (2007), *Leapfrogging the Competition*, American Century Press, Washington DC. 96.
26. Heracleous, L. (1998). *Strategic thinking or strategic planning?* *Long Range Planning*, 31 (3)
27. Humel, G. (1998), <http://www.email-marketing-reports.com>
- 28. Husserl, E (1982), *General Introduction to a Pure Phenomenology*, Kersten Ed.**
29. Kerlinger, F.N. (1986), *Research design: Purpose and principles* (chapter 17, p. 280-284). *Foundations of Behavioral Research* (3rd Edition).
30. Kotler (2000), *Μάρκετινγκ – Μάνατζμεντ*, Αθήνα, Interbooks
31. Maister, D.H. (1993), *Managing the Professional Service Firm*, The Free Press, NY.
32. Malhorta, N. & Birks, D. (1999), *Marketing Research, An Applied Approach*, Prentice Hall.
33. McDonald, M. (1995), *Market Segmentation*, London, McGraw- Hill. 175
34. Porter (1985), *Competitive Advantage*, The Free Press, New York
35. Quelch, JA & Klein, LR (2006), *The Internet and International Marketing*. *Sloan Management Review*
36. Senge, P.M. (1990), *The Fifth Discipline, The Art and Practice of the Learning Organization*, Currency Doubleday, NY.
37. Spreng, R.A et al (2006), *A Re-examination of the Determinants of Consumer Satisfaction*, *Journal of Marketing*.
38. Stuart, S. Dunoff (2001), *The Role of the Shipbrokers*, *Businessweek*.
39. Thomas, M.J. (1995), *The Segmentation Process*, Prentice Hall.
40. Thyfault, M.E. et al (1998), *The Service Imperative*, *Information Week*, 46.
41. Tyson, K.W.M. (2007), *Competition in the 21st Century*, St.Lucie Press, Delray Beach.
42. Westbrook, R.A. & Black, W.C (1985), *A Motivation-Based Shopper*

Typology, Journal of Retailing, Vol. 61.

43. Wilson K. (1999), Methods of research for social sciences, UK
phenomenology research workshop

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γουλιέλμος Α (1999), Μάνατζμεντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Σταμούλης, Αθήνα
2. Μάλλιαρης, Π. (1990), Εισαγωγή στο Μάρκετινγκ, 2η Έκδοση, Α. Σταμούλη.
3. Ξηροτύρη Σ.– Κουφίδου (2001), Διοίκηση Ανθρωπίνων Πόρων, Ανικούλα, Θεσσαλονίκη,
4. Περιοδικό Ελνάβι Δεκέμβριος
2001
5. Πετράκης Μ. (1999), Έρευνα
Μάρκετινγκ, Αθήνα, Σταμούλης
6. Σιώμκος Γ (2001), Συμπεριφορά
Καταναλωτή & Στρατηγική
Μάρκετινγκ, Αθήνα, Σταμούλης, 1η
έκδοση

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. [http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANЕК_proд](http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANЕК_proდ)
2. http://www.hellenicseaways.gr/index.asp?a_id=80
3. <http://www.xrtc.gr>
4. <http://www.taxnews.info>
5. <http://www.yen.gr/>
6. <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>
7. <http://www.naftemporiki.gr>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1.2 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	7
2. ΕΚΘΕΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΝΑΛΥΤΗ	13
2.1 ANEK LINES.....	14
2.2 HELLENIC SEAWAYS LINES.....	17
3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	20
3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	21
3.2 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	27
3.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	32
3.4 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	46
3.5 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΤΗΣ ANEK	51
3.6 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ HELLENIC SEAWAYS	52
3.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	58
4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	60
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	61
4.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	63
4.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	70
4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	71
4.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	72
5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.....	75
5.1 ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	77
5.2 ΜΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	77
5.3 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.....	78
6 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	82
6.1 ANEK LINES.....	83
6.HELLENIC SEAWAYS	87
6.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	90
7 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	91
7.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	92

7.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	100
7.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΡΑΣ.....	105
7.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ.....	111
7.5 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ/ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑ	113
7.6 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ.....	116
8. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ –ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	121
8.1 ΑΝΕΚ.....	122
8.2 HELLENIC SEAWAYS	123
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	125
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	127
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	135

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή με θέμα χρηματοοικονομική ανάλυση και σύγκριση των επιχειρήσεων ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS αποτελεί πτυχιακή εργασία η οποία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του τμήματος λογιστικής του Α.Τ.Ε.Ι Θεσσαλονίκης.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να γίνουν κατανοητές οι έννοιες που συνθέτουν τη χρηματοοικονομική ανάλυση μιας ανώνυμης εταιρείας κυρίως μέσα από μια πρακτική εφαρμογή των αριθμοδεικτών και σύγκριση των δύο εταιρειών του ναυτιλιακού κλάδου. Η χρηματοοικονομική ανάλυση βασίζεται κυρίως στους αριθμοδείκτες .

Παρατηρούμε ότι η αύξηση της τιμής των καυσίμων από το 2007 αλλά και η γενικότερη οικονομική ύφεση στη χώρα αλλά και παγκόσμια επηρεάζει και τις δύο εταιρείες που προσπαθούν με κατάλληλες στρατηγικές συγχωνεύσεων και επενδύσεων να ορθοποδήσουν σε αυτή τη δύσκολη συγκυριακά οικονομική περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αβεβαιότητα του 2009 όχι μόνο δεν έχει περιοριστεί αλλά μάλλον έχει επιδεινωθεί σε βαθμό που όποιος σε βάθος αναλύσει και αν γίνουν το σίγουρο είναι ότι δεν θα μας οδηγήσουν σε συμπεράσματα που θα μας δώσουν μία κατεύθυνση για το πώς θα πρέπει να κινηθεί ο κλάδος της ακτοπλοΐας με σχετική ασφάλεια στο άμεσο μέλλον. Η επιδείνωση του κλίματος αβεβαιότητας οφείλεται σε μία σειρά εξωγενών παραγόντων που επικρατούν τόσο σε εθνικό, περιφερειακό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο η οικονομική κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας συνεχίζει να δημιουργεί σειρά προβλημάτων στους ακτοπλόους τα οποία οφείλονται μεταξύ άλλων (α) στη μείωση της ζήτησης που είναι αποτέλεσμα της περιοριστικής εισοδηματικής πολιτικής που έχει επιφέρει σημαντική μείωση των εισοδημάτων των νοικοκυριών, (β) στην έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτολοΐας που έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρίες και ειδικά τις εταιρίες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών, (γ) στις κοινωνικές αναταραχές που έχουν αρνητικές συνέπειες και οι οποίες περιόρισαν τις φαινομενικά θετικές εξελίξεις που αναμένονταν για το φετινό καλοκαίρι από τον τουρισμό καθώς και (δ) στον πιστωτικό κίνδυνο που προέρχεται από τις απαιτήσεις προς τους πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών, αρκετοί από τους οποίους αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες λόγω των οικονομικών συνθηκών.

Σημαντική εξέλιξη που πρέπει να επισημανθεί είναι η κίνηση του Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Α. (όσο αυτό υπήρχε) που αφορά την κατάργηση μέρους των εισφορών προς τρίτους που επιβάρυναν τις τιμές των εισιτηρίων. Η εξέλιξη αυτή σίγουρα αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τον εξορθολογισμό της δομής του κόστους των εισιτηρίων αλλά τα μακροπρόθεσμα οφέλη για τους τελικούς καταναλωτές είναι αμφίβολα εξαιτίας των παραγόντων που σχετίζονται με το διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Προς το παρόν βέβαια οι εταιρίες δείχνουν ένα υψηλό αίσθημα ευθύνης ανακοινώνοντας μειώσεις ναύλων μεταξύ 8% και 10%. Όσον αφορά τις περιφερειακές εξελίξεις, οι αναταραχές στην περιοχή της Βόρειας Αφρικής (Αίγυπτο, Λιβύη) δημιούργησαν σειρά ευκαιριών για τον ακτοπλοϊκό κλάδο τις οποίες και δεν άφησαν ανεκμετάλλευτες. Η άμεση ανταπόκριση για τη μεταφορά πολιτών από αυτές τις δύο χώρες σε Ευρωπαϊκό έδαφος απέδειξε για άλλη μία φορά τα γρήγορα αντανακλαστικά που διαθέτουν οι διοικούντες των εταιριών αυτών προσφέροντας τις υπηρεσίες τους με τρόπο

αποτελεσματικό διαχειριζόμενοι κατά τρόπο άριστο τους κινδύνους που επικρατούσαν. Αυτή η κίνηση δεν είχε μόνο θετικές οικονομικές επιπτώσεις στους ισολογισμούς των εταιριών αλλά και ενδυνάμωσε τη θετική εικόνα της Ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές στερέωμα. Η συνεισφορά του Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ. σε αυτή τη θετική εξέλιξη κρίνεται σημαντική.

Οι παγκόσμιες οικονομικές κυρίως εξελίξεις επιδρούν και αυτές σε σημαντικό βαθμό στη λειτουργία του κλάδου. Μεταξύ αυτών, ίσως και η κυριότερη, είναι η τιμή του πετρελαίου που κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα συμμετέχοντας σε ποσοστά άνω του 45% στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων. Ο συναλλαγματικός κίνδυνος έχει σε κάποιο βαθμό περιοριστεί τα τελευταία χρόνια λόγω του ενισχυμένου ευρώ σε σχέση με το δολάριο. Ο κίνδυνος βέβαια από τις συνεχείς απότομες μεταβολές των συναλλαγματικών ισοτιμιών εξακολουθεί να υφίσταται και να απειλεί τις οικονομικές τους καταστάσεις.

Τέλος, δεν πρέπει να αγνοηθεί ο κίνδυνος της διακύμανσης των επιτοκίων κυρίως μετά την πρόσφατη απόφαση της ΕΚΤ για αύξηση του βασικού επιτοκίου κατά 25 μονάδες βάσης. Εάν συνεχιστεί αυτή η ανοδική πολιτική σίγουρα θα επιβαρύνει τον τραπεζικό δανεισμό της αγοράς σημαντικά. Οι ίδιες οι εταιρίες από τη μεριά τους προσπαθούν να προσανατολιστούν παλεύοντας μέσα σε αυτό το κλίμα της έντονης αβεβαιότητας. Χαρακτηριστική είναι η ακύρωση της πώλησης του μετοχικού πακέτου που κατέχει η MINOAN LINES στην HELLENIC SEAWAYS λόγω αδυναμίας της ANEK LINES να ανταπεξέλθει στην καταβολή της δόσης το Νοέμβριο του 2010. Οι δύσκολες οικονομικές συνθήκες έχουν προσανατολίσει τις εταιρίες στην πλειοψηφία τους στο να ακολουθούν αμυντικές πολιτικές με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητάς τους σε ό,τι αφορά την επέκταση σε νέες γραμμές και ανανέωση στόλων. Από την άλλη όμως στις γραμμές «φιλέτα» έχουν επιδοθεί σε επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων τους ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) που δικαιολογούν σε μεγάλο βαθμό τα απογοητευτικά αποτελέσματα EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται.

Η παρούσα εργασία αποσκοπεί στο να δώσει μία ολοκληρωμένη εικόνα του κλάδου από το 2007 μέχρι σήμερα ώστε να γίνει πιο κατανοητό το πώς έχουμε φτάσει στη σημερινή κατάσταση. Μετά την εισαγωγή, ακολουθούν οι παρουσιάσεις της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο προσφοράς, ζήτησης και μετοχικών συνθέσεων, της χρηματοοικονομικής

ανάλυσης του κλάδου, της κατάστασης στην οποία βρίσκονται οι ANEK LINES και HELLENIC SEAWAYS.

1.2 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μελέτη και ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων μιας εταιρείας μπορεί να γίνει με τους παρακάτω τρόπους : Οριζόντια ανάλυση, Κάθετη ανάλυση (Καταστάσεις κοινού μεγέθους), Ανάλυση αριθμοδεικτών, Κατάσταση ροών ταμείου, Κεφάλαιο κίνησης, Σύνταξη προϋπολογισμών δράσης.

Όλοι οι παραπάνω τρόποι ανάλυσης των χρηματοοικονομικών καταστάσεων μιας εταιρείας παρέχουν χρηματοοικονομικές πληροφορίες σε διάφορες ομάδες προσώπων, οι οποίες κατά τον Γεωργόπουλο μπορεί να είναι : μέτοχοι, διοίκηση , επενδυτικοί σύμβουλοι, απασχολούμενο προσωπικό, προμηθευτές, πελάτες, το κράτος, το κοινωνικό σύνολο, δανειστές.

Η ανάλυση με αριθμοδείκτες θεωρείται ένα από τα πιο γνωστά μέσα ανάλυσης, αξιολόγησης και ερμηνείας των χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Αριθμοδείκτης ονομάζεται η σχέση που υπάρχει μεταξύ δύο χαρακτηριστικών στοιχείων της οικονομικής κατάστασης, της παραγωγικής δυναμικότητας, της τεχνικοοικονομικής δραστηριότητας ή της απόδοσης του έργου μιας επιχείρησης. Στη χρηματοοικονομική ανάλυση, αριθμοδείκτης θεωρείται η απλή μαθηματική έκφραση της σχέσης ανάμεσα σε δύο λογιστικά μεγέθη (στοιχεία ή σύνολα στοιχείων), που λαμβάνονται από την ίδια (π.χ. των ισολογισμών) ή από διαφορετικές οικονομικές καταστάσεις (π.χ. τον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης). Ο αριθμοδείκτης, λοιπόν, δεν είναι παρά ένα κλάσμα και μπορεί να εκφραστεί, είτε ως πηλίκο , είτε ως λόγος ή τέλος ως ποσοστό επί τοις εκατό.

Με τους αριθμοδείκτες προσδιορίζεται η σχέση μεταξύ βασικών επιχειρηματικών αγαθών, διευκολύνεται η επιχειρηματική δράση και επεξηγούνται τα αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτήν. Επίσης προσδιορίζεται , ο βαθμός αποδόσεως των διάφορων δραστηριοτήτων μιας οικονομικής μονάδας, με σκοπό την ορθολογικότερη εκμετάλλευση των μέσων δράσεώς της .

Η συσχέτιση των μεγεθών των αριθμοδεικτών γίνεται κατά τρόπο ώστε οι δείκτες-αριθμοί που προκύπτουν να είναι ευθέως ανάλογοι με την κατάσταση που απεικονίζουν,

δηλαδή οι υψηλότεροι δείκτες να αντιστοιχούν σε ευνοϊκότερες καταστάσεις και οι χαμηλότεροι σε δυσμενέστερες.

Για να έχει κάποιος αριθμοδείκτης αξία, θα πρέπει να εκφράζει σχέσεις που παρουσιάζουν οικονομικό ενδιαφέρον και οδηγούν σε συγκεκριμένα συμπεράσματα. Ένας δείκτης μεμονωμένος έχει σχετική μόνο χρησιμότητα. Γι' αυτό επιβάλλεται να γίνεται σύγκριση μεταξύ διαφόρων δεικτών, ώστε να εξασφαλίζονται ορθά συμπεράσματα. Η κατάρτιση των δεικτών θα πρέπει να γίνεται με τρόπο ενιαίο, ώστε να είναι δυνατή η σύγκρισή τους με τους αντίστοιχους δείκτες ομοειδών οικονομικών μονάδων.

Η ουσιαστική ανάλυση των Ισολογισμών και των Καταστάσεων Αποτελεσμάτων Χρήσεως, προϋποθέτει και κάποια λογική επιλογή των εκάστοτε υπολογιζόμενων αριθμοδεικτών.

Δεν παίζει ρόλο ο αριθμός των επιλεγμένων αριθμοδεικτών αλλά οι πληροφορίες που μπορούν να παρέχουν μέσω της ερμηνείας τους.

Κάθε επιχείρηση θα πρέπει να υπολογίσει, ανάλογα βέβαια με την πληροφόρηση που θέλει να παρέχει, τους πιο αντιπροσωπευτικούς αριθμοδείκτες, οι οποίοι θα αποτελέσουν ένα εργαλείο στην ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων και στη λήψη των σχετικών αποφάσεων από τη διοίκησή της.

Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό διαφόρων αριθμοδεικτών πολλές φορές είναι κοινά (όπως για παράδειγμα η αξία του βραχυπρόθεσμου παθητικού μπορεί να χρησιμοποιείται με τον υπολογισμό δύο ή περισσότερων δεικτών). Αυτό έχει ως συνέπεια τον αλληλοσυσχετισμό τους. Επομένως θα πρέπει να ερευνάται η αλληλοεπίδραση αυτή, προκειμένου να επιτευχθεί πλήρης κατανόηση της χρηματοοικονομικής και λειτουργικής καταστάσεως της επιχειρήσεως.

Κατά τον Γκλεζάκο οι αριθμοδείκτες δύναται να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να

- Εκτιμήσουμε την βιωσιμότητα μιας μονάδας
- Εκτιμήσουμε την αποτελεσματικότητα ενός επενδυτικού σχεδίου
- Προβούμε σε προβλέψεις χρεοκοπίας
- Εκτιμήσουμε την αξία μιας επιχείρησης.

Κατά τον υπολογισμό των αριθμοδεικτών είναι δυνατόν να προκύψουν ορισμένα προβλήματα τα οποία, εάν δεν αντιμετωπιστούν κατάλληλα, ενδεχομένως να οδηγήσουν στον προσδιορισμό παραπλανητικών τιμών. Τα προβλήματα αυτά συνήθως οφείλονται στις ακόλουθες αιτίες:

- Ύπαρξη αρνητικών παρονομαστών ή αριθμητών

- Ύπαρξη ακραίων τιμών, οφειλόμενων σε λανθασμένη καταχώρηση ή συγκυριακή επικράτηση ασυνήθιστων τιμών των αντίστοιχων παραμέτρων.
- Χρησιμοποίηση, ως παρονομαστών, μεταβλητών με τιμές που τείνουν στο μηδέν. Σε μια τέτοια περίπτωση, οι τιμές των αντίστοιχων δεικτών τείνουν στο άπειρο.
- Διαφοροποιήσεις μεταξύ επιχειρήσεων ή μεταξύ χρήσεων. Για παράδειγμα, η απόκτηση παγίων με χρηματοδοτική μίσθωση έχει ως αποτέλεσμα την παρουσίαση μειωμένων παγίων στο ενεργητικό. Έτσι ο δείκτης παγιοποίησης της αντίστοιχης επιχείρησης θα είναι εξαιρετικά χαμηλός συγκρινόμενος με τον ίδιο δείκτη μιας ομοειδούς επιχείρησης η οποία δεν έχει καταφύγει στην χρηματοδοτική μίσθωση.

Στις περιπτώσεις αυτές, το πρόβλημα αντιμετωπίζεται με χρήση εναλλακτικών δεικτών (οι οποίοι έχουν αντίστοιχο πληροφοριακό περιεχόμενο αλλά συσχετίζουν παραμέτρους που δεν παρουσιάζουν ανάλογα προβλήματα) ή με απαλοιφή των ακραίων τιμών των παραμέτρων η με απαλοιφή των δεικτών που παρουσιάζουν ακραίες τιμές.

Αποδοτικότητα

Κάθε επιχείρηση θα πρέπει να διατηρεί μια ισχυρή τρέχουσα χρηματοοικονομική θέση της επιχείρησης. Αυτό σημαίνει ότι θα μπορεί να α) ικανοποιεί τις βραχυχρόνιες απαιτήσεις των πιστωτών της όταν γίνονται απαιτητές, β) διατηρεί επαρκές κεφάλαιο κίνησης, γ) καταβάλλει τους τρέχοντες τόκους και τα μερίσματα, δ) διατηρεί ευνοϊκή πιστοληπτική διαβάθμιση από τρίτους.

Μακροχρόνια όμως επιδιώκει εκτός από τον παραπάνω στόχο και την επίτευξη ικανοποιητικής αποδοτικότητας προκειμένου να εδραιωθεί και διατηρηθεί στο ανταγωνιστικό ή μη περιβάλλον.

Αποδοτικότητα είναι η σχέση ανάμεσα στα κέρδη που πραγματοποιούνται μέσα σε μια χρήση και στο κεφάλαιο που χρησιμοποιήθηκε μέσα σε αυτήν για την πραγματοποίησή τους. Ρευστότητα είναι η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις πληρωμές της. Οι έννοιες της αποδοτικότητας και της ρευστότητας σχετίζονται καθώς η ρευστότητα προϋποθέτει την ύπαρξη αποδοτικότητας, γιατί χωρίς πραγματοποίηση κερδών για μεγάλη χρονική περίοδο, η επιχείρηση δεν θα μπορέσει να βρει πηγή άντλησης των αναγκαίων κεφαλαίων.

Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μας παρέχουν την ένδειξη αν η εταιρεία παράγει με κερδοφορία, καθώς επίσης αν πουλάει με κερδοφορία κι αν τα επενδυμένα κεφάλαια σε αυτήν έχουν απόδοση μεγαλύτερη από αυτήν που θα είχαν αν είχαν επενδυθεί κάπου αλλού.

Μετράνε την δυναμικότητα των κερδών της και την ικανότητα της διοικήσεώς της. Οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μετρούν τον βαθμό επιτυχίας ή αποτυχίας μιας επιχειρήσεως στη δεδομένη χρονική στιγμή.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας:

- **Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει το ποσοστό καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις της.

- **Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης.

- **Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει την κερδοφόρα δυναμικότητα της επιχείρησης.

ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

Για να προσδιοριστεί αν μια εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση έχει την ικανότητα να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιείται ο αριθμοδείκτης ρευστότητας.

Η ρευστότητα ενδιαφέρει κυρίως τους πιστωτές βραχυπρόθεσμων πιστώσεων, προμηθευτές, τις τράπεζες στις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχουν χορηγήσει βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης ή και επενδυτές προκειμένου να διερευνήσουν την δυνατότητα διανομής μερισμάτων ιδιαίτερα σε περιόδους που βρίσκονται σε εξέλιξη επενδυτικά προγράμματα.

Με λίγα λόγια ο δείκτης αυτός, συγκρίνει τα άμεσα ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις (πληρωμές χρεών προς τρίτους) της εταιρείας.

Για την μέτρηση της ρευστότητας χρησιμοποιούνται ορισμένες σχέσεις μεταξύ λογαριασμών του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

Τα άμεσα ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας ονομάζονται κυκλοφορούν ενεργητικό. Σε αυτό περιλαμβάνονται τα διαθέσιμα (μετρητά, αμέσως ρευστοποιήσιμα χρεόγραφα), οι απαιτήσεις από τους πελάτες και τα αποθέματα προϊόντων.

Τι κάνει τους αριθμοδείκτες ρευστότητας να αυξάνονται;

1. Αύξηση αποθεμάτων
2. Αύξηση χρεωστών
3. Αύξηση μετρητών
4. Αύξηση πιστωτών

Στην περίπτωση της μείωσης των ανωτέρω (αποθεμάτων, χρεωστών, μετρητών) και αυξήσεις των πιστωτών, οι αριθμοδείκτες ρευστότητας αντίθετα μειώνονται.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες των αριθμοδεικτών ρευστότητας:

- **Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας:**

Συνήθως, όταν η τιμή του είναι μεγαλύτερη από τη μονάδα, η επιχείρηση δεν αντιμετωπίζει προβλήματα κάλυψης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων

- **Αριθμοδείκτης Ειδικής ρευστότητας:**

Δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

- **Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας:**

Δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης ως προς την εξόφληση των τρεχουσών και ληξιπρόθεσμών υποχρεώσεων της με τα μετρητά που διαθέτει.

ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Ως κεφαλαιακή διάρθρωση ή δομή εννοείται η αναλογία μακροπρόθεσμων δανείων και κοινού, προνομιούχου κεφαλαίου μιας επιχείρησης. Κάθε επιχείρηση έχει αναπτυξιακά σχέδια, τα οποία επιδιώκει να υλοποιήσει προκειμένου να επεκταθεί και να εδραιώσει την παρουσία της στον οικονομικό τομέα δραστηριοποίησής της. Για να υλοποιήσει λοιπόν μια εταιρεία τα αναπτυξιακά αυτά σχέδια και να αυξήσει κατά συνέπεια την αξία της, θα πρέπει

να συνδυάσει αποδοτικά τις διάφορες πηγές χρηματοδότησης. Έτσι μπορεί να αντλήσει κεφάλαια, με τους παρακάτω τέσσερις εναλλακτικούς τρόπους :

- Παρακρατηθέντα κέρδη
- Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με την έκδοση νέων μετοχών
- Μακροπρόθεσμο Τραπεζικό δανεισμό
- Έκδοση εταιρικών ομολόγων

Μέσω των αριθμοδεικτών εκτιμάται η μακροχρόνια ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της και ο βαθμός προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές της.

Οι αριθμοδείκτες φανερώνουν τη σχέση μεταξύ Ιδίων και Ξένων κεφαλαίων καθορίζοντας τον βαθμό χρηματοοικονομικού κινδύνου των Ιδίων κεφαλαίων.

Υψηλός Δείκτης:

- Πιθανότητα δυσκολιών επιπλέον εξωτερικής χρηματοδότησης.

Οι εξωτερικοί επενδυτές αναμένουν τους κοινούς μετόχους να χρηματοδοτήσουν πρώτοι.

Χαμηλός Δείκτης:

- Διευκόλυνση στην εξωτερική χρηματοδότηση

Ένας χαμηλός δείκτης δείχνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των κερδών παραμένει στους κοινούς μετόχους.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες των αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης:

- **Αριθμοδείκτης Σχέσεων Κεφαλαίων:**

Δείχνει τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης προς το σύνολο των κεφαλαίων της.

- **Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης:**

Δείχνει την σχέση δανείων προς το σύνολο κεφαλαίων κάθε μορφής που είναι επενδυμένα ή χρησιμοποιούνται καθ' οιονδήποτε τρόπο από την επιχείρηση.

- **Αριθμοδείκτης Ξένα προς Ίδια κεφάλαια:**

Δείχνει την σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια και ποιο συγκεκριμένα το επίπεδο κεφαλαιακής μόχλευσης της επιχείρησης.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ/ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αριθμοδείκτες αποτελεσμάτων/δραστηριότητας χρησιμοποιούνται για την μέτρηση του βαθμού αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης κατά πόσο δηλαδή χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες των αριθμοδεικτών αποτελεσμάτων/δραστηριότητας:

- **Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Είσπραξης Απαιτήσεων:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει πόσες φορές, κατά μέσο όρο, εισπράττονται οι απαιτήσεις της επιχείρησης στη διάρκεια της λογιστικής χρήσης.

- **Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει πόσες φορές το κόστος πωληθέντων καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Με άλλα λόγια δείχνει την πολιτική που ακολουθεί η επιχείρηση σχετικά με τη χρηματοδότηση των αγορών της.

- **Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού :**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει πόσο έντονα εκμεταλλεύεται η επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία. Σε γενικές γραμμές όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο δείκτης τόσο το καλύτερο για την επιχείρηση.

- **Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων:**

Ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης δείχνει τον βαθμό χρησιμοποίησης των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τις πωλήσεις της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :

ΕΚΘΕΣΗ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟ

ΜΙΚΟΥ

ΑΝΑΛΥΤΗ

2 Έκθεση Χρηματοοικονομικού Αναλυτή

2.1 ANEK LINES

Ανάλυση αποτελεσμάτων

Πίνακας 2.1

Αποτελέσματα χρήσης Anek Lines				
	2010	2009	2008	2007
Κύκλος εργασιών	232.147	254.321	250.102	232.310
Μικτά αποτελέσματα	14.999	47.100	52.257	60.908
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	6,46%	18,52%	20,72%	26,21%
Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας	11.351	10.782	10.168	9.771
Έξοδα Λειτουργίας Διάθεσης	22.481	24.923	25.112	22.919
κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	15.109	24.121	16.007	29.099
Περιθώριο EBITDA	12,05%	4,49%	6,35%	12,52%
Χρηματοοικονομικά Έξοδα	-13.778	-14.035	-18.588	-17.647
Χρηματοοικονομικά Έσοδα	150	113	1.206	1.671
Έκτακτα και λοιπά αποτελέσματα	-1.629	-1.133	-2.125	655
κέρδη προ φόρων	-90.745	-3.651	-3.500	13.778

Σύμφωνα με την κατάσταση αποτελεσμάτων το μικτό περιθώριο κέρδους της εταιρείας διαμορφώθηκε στο τέλος του 2008 σε 20,72% έχοντας μειωθεί σε σχέση από την

προηγούμενη χρήση όπου είχε διαμορφωθεί σε 26,11%. Τα μικτά κέρδη του Ομίλου και της Εταιρείας επηρεάστηκαν από τη μεγάλη αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, γεγονός που οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στη σημαντική άνοδο των τιμών του πετρελαίου και στο αυξημένο κόστος επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων. Ενδεικτικά, το κόστος των καυσίμων σε ενοποιημένο επίπεδο επιβάρυνε τα αποτελέσματα κατά ευρώ 23,2 εκατ. επιπλέον σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Επίσης, τα αποτελέσματα επηρεάστηκαν αρνητικά από την έναρξη δρομολογίων του «ΕΓ/ΟΓ ΕΛΥΡΟΣ» μετά το τέλος της θερινής περιόδου λόγω της καθυστερημένης ολοκλήρωσης μετασκευής και παράδοσής του σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό. Τα μικτά κέρδη του Ομίλου το 2010 υποχώρησαν σε ευρώ 22,4 εκατ. έναντι ευρώ 49,5 εκατ. το 2009. Η μείωση του μικτού κέρδους οφείλεται αφενός στη μείωση του κύκλου εργασιών και αφετέρου στην αύξηση του κόστους πωληθέντων που διαμορφώθηκε σε ευρώ 240,8 εκατ. έναντι ευρώ 225,1 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Βασική αιτία για την αύξηση του κόστους πωληθέντων αποτέλεσε η μεγάλη άνοδος της τιμής του πετρελαίου στις διεθνείς αγορές που είχε ως συνέπεια την αύξηση του κόστους των καυσίμων κατά ευρώ 22,5 εκατ. σε σχέση με το 2009. Αντίστοιχα, τα μικτά κέρδη της Μητρικής ανήλθαν σε ευρώ 15,0 εκατ. έναντι ευρώ 47,1 εκατ. το 2009.

Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) το 2008 παρουσιάζουν μικρή αύξηση 6,5%, ενώ το 2007 είχαμε αύξηση της τάξης του 12,52%. Επακόλουθο των παραπάνω γεγονότων ήταν τα κέρδη προ φόρων, χρηματοοικονομικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων της Εταιρείας (EBITDA) για το 2008 να ανέλθουν σε ευρώ 27,3 εκατ. έναντι ευρώ 43,3 εκατ. το 2007 και, αντίστοιχα, του Ομίλου σε ευρώ 26,9 εκατ. από ευρώ 43,0 εκατ. το 2007. Επίσης, το EBITDA επηρεάστηκε από την αύξηση των προμηθειών έκδοσης εισιτηρίων (ως αποτέλεσμα των αυξημένων πωλήσεων) και από τη διενέργεια επιπλέον προβλέψεων. Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοοικονομικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου τη χρήση 2010 διαμορφώθηκαν σε ζημίες ευρώ 11,4 εκατ. έναντι κερδών ευρώ 24,2 εκατ. το 2009. Η αναστροφή αυτή οφείλεται στη μείωση του κύκλου εργασιών κατά ευρώ 11,5 εκατ., στο αυξημένο κόστος πωληθέντων κατά ευρώ 15,7 εκατ. και στα λοιπά λειτουργικά έξοδα που αυξήθηκαν κατά ευρώ 9,5 εκατ. λόγω του σχηματισμού προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις. Αντίστοιχα, σε επίπεδο Εταιρείας το EBITDA διαμορφώθηκε σε ζημίες ευρώ 15,1 εκατ., έναντι κερδών ευρώ 24,1 εκατ. το 2009.

Τα αποτελέσματα μετά από φόρους της Εταιρείας διαμορφώθηκαν το 2008 σε ζημίες ποσού ευρώ 3,5 εκατ. έναντι κερδών ευρώ 13,6 εκατ. το 2007. Αντίστοιχα, τα αποτελέσματα του

Ομίλου μετά την αφαίρεση των δικαιωμάτων μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές ευρώ 5,9 εκατ., έναντι κερδών ευρώ 12,3 εκατ. το 2007.

2.2 HELLENIC SEAWAYS

Ανάλυση αποτελεσμάτων

πίνακας 2.2

Αποτελέσματα χρήσης Hellenic Seaways				
	2010	2009	2008	2007
Κύκλος εργασιών	134.837	156.289	178.867	162.175
Μικτά αποτελέσματα	10.789	39.292	31.256	40.552
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	8%	25%	17,40%	25%
Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας	-7.768	-7.412	-7.903	-7.750
Έξοδα Λειτουργίας Διάθεσης	-11.452	-12.459	-15.792	-14.589
κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	-8.219	20.746	8.771	15.329
Περιθώριο EBITDA	-6%	13,20%	4,90%	9,40%
Χρηματοοικονομικά Έξοδα	4.423	4.560	10.497	7.836
Χρηματοοικονομικά Έσοδα	289	1.302	8.085	9.179
Έκτακτα και λοιπά αποτελέσματα	-4.616	0	0	0
κέρδη προ φόρων	-16.969	17.487	6.374	19.818

Σύμφωνα με την κατάσταση αποτελεσμάτων το μικτό περιθώριο κέρδους της εταιρείας διαμορφώθηκε στο τέλος του 2008 σε 17,40% έχοντας επιδεινωθεί κατά -2,50% από το 2007

οφείλεται κυρίως στην αλματώδη αύξηση της τιμής των ναυτιλιακών καυσίμων ως αποτέλεσμα της αύξησης της τιμής του πετρελαίου κατά 70% μέσα στους καλοκαιρινούς μήνες όπου η κατανάλωση πετρελαίου αυξάνεται κατακόρυφα λόγω αυξημένης κίνησης. Το 2009 το μικτό περιθώριο κέρδους αυξάνεται στα επίπεδα του 2007. Το κόστος λειτουργίας των πλοίων περιορίστηκε σε € 142,52 εκατ. έναντι € 181,01 εκατ. της προηγούμενης χρήσης, σημειώνοντας μείωση κατά 21,3%, γεγονός που οφείλεται στην ορθολογικότερη δρομολόγηση των πλοίων αλλά και στην πτώση των τιμών των καυσίμων. Το 2010 το μικτό περιθώριο κέρδους ανήλθε στο 8% λόγω ότι το κόστος λειτουργίας ανήλθε σε € 149,15 εκ. (έναντι € 142,52 εκ.), κυρίως λόγω της ραγδαίας αύξησης των τιμών των καυσίμων.

Το 2007 παρά το σχηματισμό έκτακτων προβλέψεων ποσού € 3,58 εκατ. για την πλήρη κάλυψη

των επίδικων απαιτήσεων από πρώην πλοιοκτήτες, τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) έφτασαν τα € 33 εκατ. (από € 25,45 εκατ. για το έτος 2006) σημειώνοντας αύξηση 29,6%. Η σημαντική αυτή αύξηση οφείλεται σε τρεις κυρίως λόγους:

- Στην ένταξη στο στόλο της εταιρείας τριών νέων πλοίων, του φορτηγού -οχηματαγωγού CELTIC SUN (υπό μετονομασία σε Hellenic Sailor), του νεότευκτου επιβατηγού – οχηματαγωγού ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ και του μεγαλύτερου επιβατηγού – οχηματαγωγού πλοίου ΑΡΙΑΔΝΗ.
- Στη βελτίωση των πληροτήτων στα υπόλοιπα πλοία του στόλου (ταχύπλοα και συμβατικά) ως αποτέλεσμα της ορθολογικότερης διάταξης των δρομολογίων τους, αλλά και της ανταπόκρισης του επιβατικού κοινού στην πολιτική ανανέωσης του στόλου που ακολουθείται τα τελευταία χρόνια.
- Στην επιτυχημένη σύναψη συμβολαίων αντιστάθμισης κινδύνου τιμών καυσίμων, η οποία εξασφάλισε στην εταιρεία τιμές μειωμένες σε σχέση με αυτές που ίσχυσαν στην αγορά. Τα κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε € 17,38 εκατ. έναντι κερδών € 10,16 εκατ. της χρήσης 2006, σημειώνοντας εντυπωσιακή αύξηση κατά 71%. Τέλος, αντίστοιχα αυξήθηκαν και τα κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή και ανήλθαν σε € 0,22 ανά μετοχή έναντι € 0,13

ανά μετοχή στη χρήση 2006. Το προτεινόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο, στην τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, μέρισμα ανέρχεται σε € 0,08 ανά μετοχή.

Το 2008 η εταιρεία μετακύλησε μέρος μόνο αυτής της αύξησης στα καύσιμα στους ναύλους επιβατών και οχημάτων και προσπάθησε με την αναδιάταξη, ή και μείωση σε ορισμένες περιπτώσεις, των δρομολογίων της αλλά και τον αυστηρό έλεγχο των άλλων - πλην καυσίμων - δαπανών να περιορίσει τις αρνητικές συνέπειες αυτής της αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης στα λειτουργικά αποτελέσματά της. Η προσπάθειά της αυτή αποδείχθηκε επιτυχής αφού τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της χρήσης έφθασαν τα € 31,50εκατ. σημειώνοντας μείωση μόνο κατά 4,7% έναντι των € 33,06 εκατ. της προηγούμενης χρήσης.

Το 2009 τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε € 31,5 εκατ. παραμένοντας στα ίδια επίπεδα με τα αντίστοιχα του 2008.

Το 2010 τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) παρουσίασαν ζημιά ύψους € 1,1 εκ. έναντι κερδών € 31,5 εκ. το 2009.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο :

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ

ΚΛΑΔΟΥ

ΚΑΙ ΤΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στον ευρωπαϊκό και στον παγκόσμιο στόλο. Το θαλάσσιο εμπόριο είναι ζωτικής σημασίας τόσο για την ευρωπαϊκή όσο και για την παγκόσμια οικονομία. Το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου και το 90% του εμπορίου με τις τρίτες χώρες γίνεται με τη χρήση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η αποφασιστική λοιπόν σημασία που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές και το ολοένα αυξανόμενο παγκόσμιο εμπόριο μαρτυρούν τον σημαντικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Η εμπορική ναυτιλία λοιπόν λόγω της παγκόσμιας φυσιογνωμίας της συνεπάγεται και προβλήματα έντονα τόσο για τις σημαίες των κρατών όσο και για τις προοπτικές απασχόλησης των ναυτικών κάθε χώρας.

Είναι ευρέως γνωστό ότι όταν τα ελληνικά πλοία φεύγουν από την ελληνική σημαία, μοιραία μειώνονται και οι θέσεις εργασίας τόσο στη θάλασσα όσο και στην στεριά. Αυτή η φυγή από την σημαία υποδηλώνει πρόβλημα ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων δηλαδή ακριβότερο κόστος επάνδρωσης σε σύγκριση με αυτό των ανταγωνιστών. Δυνατή ελληνική σημαία σημαίνει ασφαλές εσωτερικό περιβάλλον, σταθερή οικονομική πολιτική και άριστη συνεργασία μεταξύ κράτους και εφοπλισμού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν ανέκαθεν ένας τομέας που έκανε την Ελλάδα υπερήφανη. Όπως προκύπτει από πρόσφατη μελέτη του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), παρά τη δυσμενή οικονομική συγκυρία, διεθνώς, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κρατάει τα πρωτεία παγκοσμίως. Η σημερινή αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου υπολογίζεται σε 91,6 δισεκ. δολάρια, ενώ από την δραστηριότητα του το ελληνικό δημόσιο θα αποκομίσει το 2011, 12,3 δισεκ ευρώ.

Από τη μελέτη αυτή -που έγινε με σκοπό να αποτυπωθεί η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας- προκύπτει ότι το ναυτικό συνάλλαγμα θα παρουσιάσει το 2011 μείωση κατά 12% σε σχέση με το 2010, γεγονός που αποδίδεται στη μείωση των ναύλων στα επίπεδα του 2001. Ανεξάρτητα από αυτό ο ελληνικός στόλος

παραμένει ο μεγαλύτερος του κόσμου σε επίπεδο χωρητικότητας, κατέχοντας το 15,1% του παγκόσμιου τονάζ, με δεύτερη την Ιαπωνία και τρίτη τη Γερμανία.

Το χρονικό διάστημα 2010-2011 ο ελληνικός στόλος εμφάνισε αύξηση της τάξης του 4,4%. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές να φτάνουν σήμερα τα 4.770 και η συνολική χωρητικότητα τους να ανέρχεται στους 248.202.613 τόνους.

Από αυτά το 41% (δηλαδή 1.958) είναι πλοία ξηρού φορτίου, 1.387 είναι δεξαμενόπλοια διαφόρων τύπων, 248 είναι πλοία μεταφοράς κοντέινερ, 25 LNG, 105 LPG, 103 πλοία-ψυγεία, 275 επιβατηγά-οχηματαγωγά, 88 το-το, 50 πλοία μεταφοράς οχημάτων 199 ρυμουλκά και 24 κρουαζιερόπλοια.

Το 32% των ελληνόκτητων πλοίων (1.526) βρίσκεται στο ελληνικό νηολόγιο, το 13% έχουν παναμαϊκή σημαία, το 12% μαλτέζικη, το 11% σημαία Λιβερίας, το 10% σημαία των Νησιών Μάρσαλ, ενώ ένα 10 % είναι εγγεγραμμένα σε άλλα νηολόγια όπως των νήσων Μπαχάμες, της Κύπρου κ.α.

Σύμφωνα με έκθεση της Ένωσης εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δισ. ευρώ στην οικονομία της χώρας, ποσό που αντιστοιχεί με το 50% του δημόσιου χρέους της Ελλάδας το 2009 (280 δισ. ευρώ).

Το ποσό ήταν μεγαλύτερο κατά 3,5 φορές των συνολικών κονδυλίων, ύψους 46 δισ. ευρώ, που εισρέουν στην Ελλάδα από τα ευρωπαϊκά ταμεία για το διάστημα 2000 - 2013.

Σύμφωνα με την έκθεση της ECSA σε αυτές τις εντυπωσιακές ροές συνέβαλαν οι 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η ελληνική ναυτιλία παραμένει η πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο και αντιπροσωπεύει το 41,49% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Δυναμικοί κλάδοι που θα μπορούσαν να αναδειχθούν σε βασικά συστατικά ενός πιο εξωστρεφούς και βιώσιμου αναπτυξιακού υποδείγματος για την ελληνική οικονομία και θα προσέθεταν ετησίως, τουλάχιστον, 1,5 μονάδα του ΑΕΠ, είναι, σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας που δόθηκε χθες στην δημοσιότητα η ναυτιλία, ο τουρισμός και τα λιμάνια.

Σύμφωνα με την έρευνα της EtE «οι μεταφορές και κυρίως η ναυτιλία που ήδη από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας αποτέλεσε τον πλέον ταχέως αναπτυσσόμενο εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας θα μπορούσε κάλλιστα να είναι η αιχμή του δόρατος της εθνικής οικονομίας της χώρας για το 2011.

Επίσης, καθοριστικής σημασίας είναι και η ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο για μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τη ΝΑ Ευρώπη θα μπορούσε να αυξήσει τον όγκο του διακινούμενου εμπορίου κατά 75% (από περίπου 170 εκατομμύρια τόνους σήμερα σε 290 εκατομμύρια τόνους έως το 2015), αναδεικνύοντας την Ελλάδα σε ηγετικό κέντρο στην ανατολική Μεσόγειο και εξασφαλίζοντας οφέλη τόσο για τις ελληνικές μεταφορές όσο και ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρίες παροχής επικουρικών υπηρεσιών.

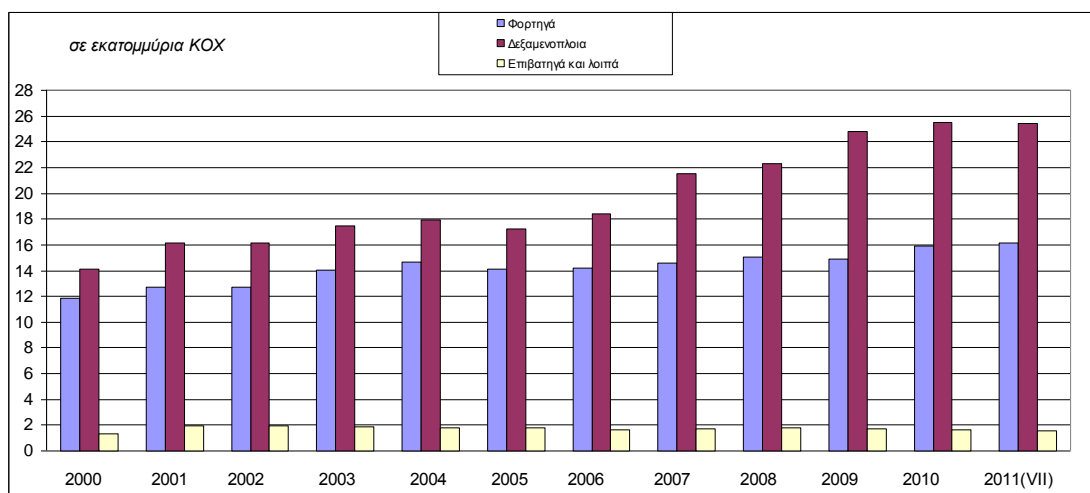
Ένας ακόμη κλάδος που θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην αύξηση του ΑΕΠ είναι και ο κλάδος της κρουαζιέρας στον οποίο η Ελλάδα διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο ως προορισμός (αποτελώντας προορισμό για το 20% των επιβατών κρουαζιέρας στη ΕΕ), αλλά δεν προσπορίζει τα ανάλογα έσοδα (μόνο 10% των συνολικών εισπράξεων της ΕΕ το 2008), ως αποτέλεσμα διοικητικών περιορισμών.

Οι αναλυτές της Εθνικής Τράπεζας πιστεύουν ότι η εφαρμογή του νόμου για το καμποτάζ, μαζί ενδεχομένως με τις επιπρόσθετες προσαρμογές στα διεθνή πρότυπα μπορούν να καταστήσουν την Ελλάδα απόλυτα ανταγωνιστικό χώρο δραστηριοποίησης για τις εταιρίες κρουαζιέρας, επιτρέποντας στην ελληνική οικονομία να αντλήσει το μερίδιο των εσόδων που της αντιστοιχούν βάσει της σημασίας της ως προορισμού.

Τέλος σημαντικός εκτιμάται και ο κλάδος της παροχής επικουρικών υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας στο ναυτιλιακό κλάδο, που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων νομικές, διαχειριστικές, χρηματοπιστωτικές και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, οι οποίες αντιπροσωπεύουν άνω του 30% του κύκλου εργασιών της ευρύτερης ναυτιλιακής βιομηχανίας (όπως καταδεικνύουν τα παραδείγματα του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ολλανδίας και της Δανίας) και για τις οποίες οι ναυτιλιακές μας εταιρίες πληρώνουν σημαντικά κεφάλαια στο εξωτερικό αποτελεί μία ακόμη δυνατότητα.

Από το 1985 έως σήμερα υπάρχει μια ακατάσχετη αιμορραγία στον συνολικό αριθμό πλοίων και κατά συνέπεια και στην χωρητικότητά τους που είναι υπό ελληνική σημαία δημιουργώντας ένα αρνητικό κλίμα. Η ανησυχία είναι έκδηλη για το μέλλον της γαλανόλευκης και την διαφοροποίηση του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής

δραστηριότητας και αυτό αποτυπώνεται καθαρά στο γεγονός ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος συρρικνώθηκε από τον Ιανουάριο του 2006 κατά 22%, δηλαδή το ¼ της ελληνικής δύναμης σε λιγότερο από 3 χρόνια. Η φυγή αυτή από το ελληνικό νηολόγιο οδήγησε τον ελληνικό στόλο να καταλάβει την 4^η θέση παγκοσμίως προκαλώντας έντονες ανησυχίες αφού σε περίπτωση που δεν υπάρξει αναστροφή του κλίματος, υπάρχει κίνδυνος διαφοροποίησης του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας αλλά και απώλειας πολύτιμων στελεχών, ικανών να χειριστούν πλοία τα οποία φέρουν τεχνολογία αιχμής. Ο αριθμός των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία συρρικνώθηκε εντυπωσιακά λόγω της συνεχιζόμενης διαρροής του νηολογίου. Το 1990 ο στόλος υπό ελληνική σημαία ανέρχονταν σε 1.871 πλοία ενώ το 1995 σε 1.863, το 2006 δεν υπερέβαινε τα 890 και το 2010 ανέρχονταν σε 741.



Σχήμα 3-1: Η Χωρητικότητα του Εμπορικού Στόλου στα Υπό Ελληνική Σημαία Πλοία άνω των 100 ΚΟΧ, 2000-2010

Πηγή: ΕΣΥΕ(2007) Στατιστικά για την Ελληνική Ναυτιλία

Τα αίτια της κατάστασης αυτής απορρέουν από την έλλειψη ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων καθώς και από την οικονομική κρίση εν μέσω της οποίας βρισκόμαστε η οποία δεν θα μπορούσε να αφήσει απέξω και να μην οδηγήσει σε κρίση την ναυλαγορά που ανέδειξε το ευάλωτο του εθνικού πλοίου. Η έλλειψη εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης κρίνεται ως ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα που επηρεάζει περαιτέρω αρνητικά την παραγωγή ικανών στελεχών για τα ελληνικά εμπορικά πλοία στο άμεσο μέλλον.

Η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία παρουσιάζει μια συνεχή μείωση με την πάροδο των ετών τη τελευταία δεκαετία και πλέον, βλάπτοντας όχι μόνο τα ελληνικά συμφέροντα, αλλά στερώνοντας και από το δημόσιο τεράστια έσοδα.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεγαλούργησε και συνεχίζει να μεγαλουργεί ακόμα και σε αυτούς του δύσκολους καιρούς με τη χρήση όχι μόνο ελληνικών πλοίων αλλά και πλοίων με ξένη σημαία αλλά υπό ελληνική διαχείριση. Συνεπώς, η εκμετάλλευση ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία πλοίων είναι μια συμπληρωματική επιχειρηματική δράση της ελληνικής ναυτιλίας που όμως οδηγεί βραχυπρόθεσμα τον ελληνικό εμπορικό στόλο σε αυξημένη ανεργία και μακροπρόθεσμα σε δραματική μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, στοιχείου απαραίτητου για την εύρυθμη λειτουργία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης. Το βασικό ζήτημα που αναδύεται είναι κατά πόσον μπορεί να θεωρηθεί ως ελληνική μία υπό ξένη σημαία ναυτιλία, η οποία χρηματοδοτείται με ξένα κεφάλαια και χρησιμοποιεί κατά κόρον αλλοδαπούς εργαζομένους.

Τα ελληνικά πλοία διαγράφονται από το ελληνικό νηολόγιο και οι σημαίες που προτιμώνται είναι ως επί το πλείστον αυτές του Παναμά, της Λιβερίας και της Μάλτας. Μόνο κατά τη διάρκεια του 2007 διαγράφηκε το 19% της δύναμης του ελληνικού στόλου. Ενώ το 2010 μόνο το 31% των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων ήταν υπό ελληνική σημαία. Από τη διαφορά των δεκάδων πλοίων που έφυγαν από το ελληνικό νηολόγιο χάθηκαν εκατομμύρια κόροι ολικής χωρητικότητας που ισοδυναμούν με τη μείωση εκατοντάδων θέσεων εργασίας για του Έλληνες ναυτικούς.

Οι εφοπλιστές των ποντοπόρων και των ακτοπλοϊκών πλοίων ζητάνε περαιτέρω μειώσεις των συνθέσεων των πλοίων προκειμένου να γίνουν τα ελληνικά πλοία περαιτέρω ανταγωνιστικά και να σταματήσει έτσι η φυγή από την σημαία μειώνοντας όμως ακόμα περισσότερο τις θέσεις εργασίας. Σύμφωνα με τον Πάνο Λασκαρίδη, διευθύνοντα σύμβουλο της Iavinia Corporation, η Ελλάδα ανήκει στην κατηγορία πολλών άλλων ναυτικών κρατών στα οποία παρατηρείται φυγή από την σημαία για λόγους κοινωνικής εξέλιξης και κυρίως γιατί φθίνει το εργατικό δυναμικό. Ο ελληνικός στόλος μειώνεται συνεχώς για πολλούς λόγους όπως οικονομικούς, φορολογικούς και επιχειρηματικούς. Δραστικά μέτρα είναι πολύ δύσκολο να παρθούν γιατί το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό είναι πολύ μεγάλο και δύσκολα μπορούν να αλλάξουν την μακροχρόνια πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.

Πρωταρχικός σκοπός πρέπει να είναι η προστασία της μεγάλης ελληνόκτητης ναυτιλίας η οποία διαθέτει και την απαραίτητη τεχνογνωσία, και τις επιχειρήσεις και τα

στελέχη. Αξίζει να σημειωθεί ότι καμία σημαία παραδοσιακού ναυτικού κράτους δεν ανέκαμψε όταν άρχισε να φθίνει και αυτό γιατί η ναυτιλία λειτουργεί σε έναν κλάδο όπου το οικονομικό ενδιαφέρον για τον επενδυτή συνεχώς μειώνεται, οι συνθήκες συνεχώς δυσκολεύουν και οι δυνατότητες περιορίζονται.

Η ναυτιλία χάνει το επιχειρηματικό της ενδιαφέρον από πλευράς απόδοσης και όπως σε όλες τις αγορές σήμερα, παρατηρείται μια δυστοκία και μια δυσπραγία ως προς τους ναύλους. Η οικονομική κρίση που μαστίζει την Ελλάδα αλλά και πολλές ακόμα αγορές του κόσμου έχει εντείνει τις αρνητικές συνέπειες στον κλάδο της ναυτιλίας.

Παράλληλα όμως με αυτόν τον σκεπτικισμό και τις αρνητικές ενδείξεις για το μέλλον της ελληνικής ποντοπόρας ναυτιλίας, υπάρχει και η αισιόδοξη άποψη που ισχυρίζεται ότι υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις πως η ελληνική ναυτιλία όχι μόνο θα καταφέρει να διατηρήσει την θέση της στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό αλλά και να την ενισχύσει. Οι λόγοι είναι πολλοί με σημαντικότερους, το γεγονός ότι η μείωση της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου όπως π.χ. το 2007 κατά 1.700.000 τόρους αφορούσε κυρίως φορτηγά και δεξαμενόπλοια μεγάλης ηλικίας τα οποία κατέφυγαν σε νηολόγιο ευκαιρίας.

Ακόμα στο προσκήνιο της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς εδραιώνεται μια νέα γενιά εφοπλιστών ξεκινώντας από πολύ καλύτερη θέση από τους παλιούς Έλληνες εφοπλιστές ενώ και το στελεχιακό δυναμικό αποτελείται από τεχνοκράτες υψηλής εκπαίδευσης. Επίσης, μόνο την περίοδο 2006-2007 οι ελληνικές επενδύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία ανήλθαν σε 8,7δισ δολάρια που ισοδυναμεί με 80 νέα πλοία χωρητικότητας άνω των 7.000.000τόνων dwt.

Η Ελλάδα στον τομέα της ναυτιλίας σύμφωνα με τις ετήσιες έρευνες της Unctad και της ετήσιας έκδοσής της «*Review of Maritime Transport*» κατέχει την πρωτιά στο παγκόσμιο σκηνικό. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα έκδοση η Ελλάδα το έτος 2010 κατείχε το 15.96% της χωρητικότητας εκτοπίσματος (dwt), παγκόσμια. Ο στόλος που βρίσκεται υπό ελληνική διαχείριση έρχεται πρώτος στις έρευνες που διενεργούνται τα τελευταία χρόνια με ισχυρό ανταγωνιστή τον υπό Ιαπωνική διαχείριση στόλο. Οι πρωταγωνιστές της παγκόσμιας ναυτιλίας με την Ελλάδα στην κορυφή συμπεριλαμβάνουν την Ιαπωνία, την Κίνα, την Γερμανία και μέχρι το 2009 και την Νορβηγία. Οι πέντε αυτές χώρες είχαν υπό την διαχείρισή τους πάνω από το 50 % της παγκόσμιας χωρητικότητας μέσω των πλοίων τους.

Παρήγορο επίσης είναι ότι από το 2007 μέχρι και το 2010 τα πλοία που είναι υπό ελληνική σημαία διατηρούνται σε σχετικά ίδια επίπεδα σε σχέση με τη δραματική μείωση της προηγούμενης δεκαετίας. Αν και εν μέσω οικονομικής κρίσης τόσο στη χώρα μας όσο και σε

παγκόσμιο επίπεδο μας δίνεται η ελπίδα ότι αυτή η σταθερότητα τόσο στην πρωτιά που κατέχει η Ελλάδα παγκόσμια όσο και στον αριθμό των υπό ελληνική σημαία πλοίων της ότι η ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει μια ισχυρή βάση πάνω στην οποία θα αναπτυχθούν και άλλοι τομείς και θα βοηθήσουν στην έξοδο μας από την κρίση.

3.2 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως είναι ευρέως γνωστό, το διεθνές οικονομικό περιβάλλον και ιδιαίτερα το ευρωπαϊκό, χαρακτηρίζεται από αυξημένη ανεξαρτησία από τις εθνικές οικονομίες μέσω της συνεχιζόμενης διαδικασίας για μια ενοποιημένη και παγκόσμια αγορά. Αυτή η διαδικασία μέσα στους κόλπους της ευρωπαϊκής ένωσης είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή και κερδοφόρα για το ευρωπαϊκό εμπόριο αφού τα σύνορα έχουν πέσει και όλα λειτουργούν με τους όρους της ελεύθερης αγοράς. Ο ανταγωνισμός λοιπόν πια είναι πολύ έντονος στην ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία με νέες χώρες να προσπαθούν να προσελκύσουν πλοία στο νηολόγιό τους.

Ο όγκος του διεθνούς κεφαλαίου έχει αυξηθεί σημαντικά καθώς και η κινητικότητα του, κάνοντας έτσι τις εθνικές οικονομίες πιο ευάλωτες σε γεγονότα που συμβαίνουν εκτός της χώρας καθώς και εκτός πολλών συνόρων. Η ελληνική ναυτιλία έχοντας κυρίως δραστηριοποιηθεί εκτός των στενών ελληνικών συνόρων και πολύ πριν ξεκινήσει η διαδικασία όπου η παγκοσμιοποίηση της αγοράς να είναι ζωτικής σημασίας για κάθε επιχείρηση και βιομηχανία, είναι ικανή και έχει τις δυνατότητες να προσαρμοστεί γρήγορα στα νέα δεδομένα και να βγει κερδισμένη από τις εξελίξεις στο παγκόσμιο σκηνικό και ιδίως από το ελεύθερο εμπόριο που τείνει να γίνει παγκόσμια εφαρμόσιμο.

Η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας σε παγκόσμιο αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και η σημαντική αύξηση του ευρωπαϊκού ακαθόριστου εγχώριου προϊόντος, της δεύτερης οικονομικής δύναμης στον κόσμο, τα τελευταία χρόνια έχει ως συνέπεια την αύξηση του ευρωπαϊκού αλλά και του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου καθώς και την αύξηση του ανταγωνισμού μέσα στην ευρωπαϊκή ένωση για τον έλεγχο του θαλάσσιου εμπορίου πιέζοντας σημαντικά την ελληνική εμπορική ναυτιλία και οδηγώντας την να χάσει πάνω από το 10% της δύναμής της στον ευρωπαϊκό χώρο τα τέσσερα χρόνια από το 2004 έως το 2007. Επειδή όμως το παγκόσμιο και το ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια πιστεύεται ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα ανακάμψει

διατηρώντας έτσι τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς και γιατί όχι ίσως καταφέρει και να τις αυξήσει.

Η κρίση που διέρχεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι πέρα από την προφανή και γενικευμένη οικονομική κρίση, λόγω των καινούριων συνθηκών και προκλήσεων που πρέπει να αντιμετωπίσει στο νέο ευρωπαϊκό σκηνικό, της τάσης για εμπόριο χωρίς οικονομικούς περιορισμούς και την προοπτική της παγκόσμιας αγοράς. Αν εξετάσουμε την δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας από το 1988 έως σήμερα βλέπουμε ότι μέχρι το 1994 η αύξηση του ελληνικού στόλου ήταν της τάξης του 37,55% ή αύξηση κατά 8.234 νέα πλοία. Από το 2004 έως το 2007 η ελληνική εμπορική ναυτιλία γνώρισε μεγάλη κρίση χάνοντας το 16,14% της δύναμης ή μείωση κατά περίπου 4.871 πλοία. Από το 2007 έως και το 2010 η διακύμανση της δύναμης του ελληνικού στόλου κυμαίνεται σε σχετικά σταθερά επίπεδα, που δείχνει αν μη τι άλλο μια σταθερότητα. Συνολικά λοιπόν το τελευταίο μεγάλο χρονικό διάστημα η ελληνική ναυτιλία αύξησε τη δύναμή της συνολικά κατά 3.363 εμπορικά πλοία ή κατά 15,35%. Ωστόσο η ελληνική ναυτιλία είναι αντιμέτωπη με ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο οποίο για να επιβιώσει, θα πρέπει να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να μειώσει το λειτουργικό της κόστος.

Οι εξελίξεις και οι μεταβολές που συνέβησαν στην ελληνόκτητη ναυτιλία κατά την τελευταία δεκαετία

Ο ελληνόκτητος στόλος σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στον ελληνικό εμπορικό στόλο εξακολουθεί να βρίσκεται σε ανοδική πορεία την τελευταία δεκαετία αν και δέχτηκε σοβαρές πιέσεις και έντονο ανταγωνισμό για τον έλεγχο όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μέρους του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως παρά τις εντεινόμενες καθημερινά πιέσεις στην λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας που παρατηρούνται διεθνώς.

Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας.

Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου

εμπορίου.ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι πριν από εννέα χρόνια ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου.

Το ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκοσμίου στόλου κατά το 2008 και 2009 ήταν ως εξής:

Επιβατηγά πλοία Ποσοστό πλοίων το 2008: 6.5 Ποσοστό πλοίων το 2009: 6.7 Ποσοστό σε κοχ το 2008: 5.8 Ποσοστό σε κοχ το 2009: 6	Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων Ποσοστό πλοίων το 2008: 8.9 Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.8 Ποσοστό σε DW το 2008: 6.6 Ποσοστό σε DW το 2009: 6.9
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών Ποσοστό πλοίων το 2008: 9.8 Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.4 Ποσοστό σε DW το 2008: 14.0 Ποσοστό σε DW το 2007: 13.3	Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου Ποσοστό πλοίων το 2008: 19.8 Ποσοστό πλοίων το 2009: 18.1 Ποσοστό σε DW το 2008: 21.9 Ποσοστό σε DW το 2009: 19.1
Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου (OBO) Ποσοστό πλοίων το 2008: 7.4 Ποσοστό πλοίων το 2009: 5.6 Ποσοστό σε DW το 2008: 6.0 Ποσοστό σε DW το 2009: 4.6	Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Ποσοστό πλοίων το 2008: 4.6 Ποσοστό πλοίων το 2009: 4.5 Ποσοστό σε DW το 2008: 5.9 Ποσοστό σε DW το 2007: 5.7
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου Ποσοστό πλοίων το 2008: 22.9	Λοιπά φορτηγά πλοία Ποσοστό πλοίων το 2008: 1.0

Ποσοστό πλοίων το 2009: 22.3	Ποσοστό πλοίων το 2009: 1.0
Ποσοστό σε DW το 2008: 20.9	Ποσοστό σε DW το 2008: 1.6
Ποσοστό σε DW το 2009: 20.4	Ποσοστό σε DW το 2007: 1.9

Με βάση πρωτογενή έρευνα του ΚΕΠΕ σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στα χέρια τους μία δύναμη 4.470 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 248202.613 τόνων.

Το 41,3% αφορά πλοία ξηρού φορτίου δηλαδή 1.958 πλοία, 1.387 είναι δεξαμενόπλοια διαφόρων τύπων, 248 πλοία μεταφοράς κοντέινερ, 25 LNG, 105 LPG, 103 πλοία ψυγεία 275 επιβατηγά – οχηματαγωγά, 88 go – go, 50 μεταφοράς οχημάτων, 199 ρυμουλκά, 24 κρουαζιερόπλοια και 278 πλοία ξηρού φορτίου.

Η μελέτη του ΚΕΠΕ υπολογίζει ότι η αξία του υπό ελληνική διαχείριση στόλου ξηρού φορτίου ανέρχεται στα 43,884 δις δολάρια, η αξία των δεξαμενόπλοιων στα 40,505 δις δολάρια και των εμπορευματοκιβωτίων στα 7,181 δις δολάρια.

Από τα 4.740 ελληνόκτητα πλοία, το 32% ή 1.526 πλοία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο, το 13% στο νηολόγιο του Παναμά, το 12% φέρει σημαία Μάλτας, το 11% σημαία Λιβερίας και το 10% σημαία Νήσων Μάρσαλ ενώ οι Έλληνες εφοπλιστές επιλέγουν ακόμα τα νηολόγια των Μπαχάμες και της Κύπρου. Ένα 10% των πλοίων τους βρίσκονται σε μικρότερα νηολόγια.

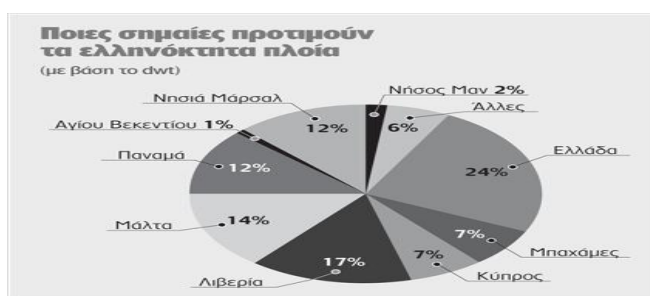
Ο ελληνόκτητος στόλος στο διάστημα 2010 – 2011 παρουσίαζε μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 4,4%.

Υπολογίζεται ότι ο ελληνικός στόλος ελέγχεται από 762 έως και 1050 ναυτιλιακές εταιρίες ενώ, όπως σημειώνεται στη μελέτη του ΚΕΠΕ, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν εισαχθεί στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και άλλων χωρών και οι οποίες ουσιαστικά καλύπτουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τις ανάγκες του διεθνούς επενδυτικού κοινού.

Η αύξηση του ελληνόκτητου στόλου έχει ως άμεση συνέπεια την αύξηση της ελληνικής συμμετοχής στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο σε 14,08% το 2010.

Αναφορικά με το νηολόγιο, το 2010, αυτό αριθμούσε τα 2.096 πλοία (άνω των 100 gt), που ισοδυναμούν με 43.086.974 gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία βρέθηκε στη πρώτη θέση διεθνώς με 3.185 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 gt) και 202,19 εκατομμύρια dwt συνολικά, αντιπροσωπεύοντας το 14,33 % της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Η ελληνική σημαία είναι πέμπτη στη διεθνή κατάταξη και πρώτη στην ΕΕ σε dwt. Επίσης, τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αποτελούν το 41,49% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 22,54% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων σε dwt και το 16,80% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε (dwt) (εξαιρούνται τα υπό ναυπήγηση πλοία). Το επίτευγμα αυτό είναι αξιοσημείωτο σε ένα έτος αβεβαιότητας για την παγκόσμια ναυτιλία, όπου το παγκόσμιο εμπόριο συρρικνώθηκε κατά 4,50% αγγίζοντας επίπεδα χαμηλότερα του 2007.

Η κύρια σημαία προτίμησης του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου την τελευταία δεκαετία είναι η ελληνική με τάση όμως συνεχούς μείωσης, ενώ διαρκώς αυξητική τάση έχει αυτή του Παναμά και της Λιβερίας.



Σχήμα 3-2: Οι κυριότερες σημαίες του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, 2010

Η επιλογή της σημαίας είναι ο πολυεθνικός παράγοντας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Με την επιλογή της σημαίας, τα υπό ελληνικής διαχείρισης πλοία αλλάζουν νομικό καθεστώς δηλαδή ουσιαστικά αλλάζουν χώρα εγκατάστασης κάθε φορά που αλλάζουν την εθνική σημαία με άλλη.

Με την περίοδο αυτή της δεκαετούς συνεχούς αύξησης της δύναμης του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, τίποτα δεν φαίνεται να απειλεί την πρωτοκαθεδρία της στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και διαφαίνεται ότι οποιαδήποτε μικρή αναδίπλωση στο εγγύς μέλλον θα οφείλεται στην προσπάθεια ποιοτικής της βελτίωσης και διαγραφής των πλοίων αντιοικονομικής χωρητικότητας. Παρ'όλες τις θετικές ενδείξεις για το μέλλον της ελληνόκτητης ναυτιλίας δεν λείπουν και οι συντηρητικές απόψεις βασιζόμενες στο γεγονός ότι μεγάλος αριθμός ελληνόκτητων πλοίων έχει παροπλισθεί ενώ μεγάλο μέρος των πλοίων ξηρού φορτίου δημιουργεί σε πολλές επιχειρήσεις οικονομικό αδιέξοδο. Η οικονομική ύφεση και αστάθεια παγκοσμίως δεν επιτρέπει αισιοδοξία τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον.

3.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΟΪΑ

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επαγγελματικά και επιβατικά) και προϊόντα, διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Επίσης, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου.

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας, τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασυνδέσεως τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Από τον συνολικό αριθμό των νησιών που ευρίσκονται στην ελληνική επικράτεια (3.500 περίπου), τα 124 κατοικούνται (από το 14% του πληθυσμού της Ελλάδας), αλλά μόνο τα μισά εξ αυτών κατοικούνται από σημαντικό αριθμό κατοίκων και αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα κυρίως στον τομέα του τουρισμού και της γεργίας. Στα νησιά είναι εγκατεστημένο το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα με το 61% των ξενοδοχειακών κλινών.

Ο αριθμός των πιο σημαντικών λιμένων του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων 42 έχει η ηπειρωτική Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Εύβοιας) και περίπου 96 τα νησιά. Ειδικότερα, η Κρήτη διαθέτει οκτώ σημαντικά λιμάνια μέσω των οποίων διακινείται μεγάλο μέρος της ελληνικής γεωργικής παραγωγής και των εξαγωγών ιδιαίτερα σε νωπά φρούτα και λαχανικά, σταφίδες και άλλα γεωργικά προϊόντα. Αεροδρόμιο διαθέτουν 26 νησιά εκ των οποίων τα 16 εξυπηρετούνται μόνο από μία εταιρεία, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, πολλές φορές με σχετικά αραιό δίκτυο πτήσεων. Σε έντεκα νησιά που αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, εκτός των τακτικών αεροπορικών γραμμών, ένα σημαντικό μέρος των τουριστών από το εξωτερικό διακινείται με έκτατες πτήσεις (πτήσεις charter) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Το μέγεθος της αγοράς στις υπάρχουσες (ή δυνητικές) ακτοπλοϊκές γραμμές κυμαίνεται από ικανοποιητικά μεγάλο έως εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα, διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών:

Κατηγορία Α: περιλαμβάνει τις γραμμές με μέγεθος της αγοράς ικανοποιητικά μεγάλο στις οποίες δικαιολογείται η δραστηριοποίηση περισσότερων της μίας ναυτιλιακών εταιρειών σε ανταγωνιστική βάση. Τέτοιες είναι αυτές της Κρήτης, της Ρόδου, της Κέρκυρας, των Ανατολικών Κυκλάδων, κ.ά.

Κατηγορία Β: περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς (Σε συνδυασμό με την απόσταση και το μέγεθος των πλοίων που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν) είναι σχετικά μικρό. Στις γραμμές μπορεί να δραστηριοποιηθεί με ικανοποιητική κερδοφορία μόνο μία ναυτιλιακή εταιρεία με ένα ή δύο πλοία. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι η Κάσος, η Κίμωλος και η Χάλκη. Η είσοδος άλλων εταιρειών στην αγορά αυτή και ο διαμοιρασμός του μεταφορικού έργου οδηγεί κατά κανόνα σε ζημιογόνο εκμετάλλευση (αδυναμία καλύψεως του υψηλού μέσου σταθερού κόστους).

Κατηγορία Γ: περιλαμβάνει γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι εξαιρετικά μικρό (οι λεγόμενες «άγονες γραμμές»), με συνέπεια η εκτέλεση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας να είναι εφικτή μόνο με κρατική επιχορήγηση. Ο αριθμός των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών που μπορεί να λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής (ή άλλης) επιχορήγησης.

Το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοΐα στην ελληνική επικράτεια προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση

μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα και δεν ξεπερνά τους τρεις – τέσσερις μήνες. Σύμφωνα με τα στοιχεία κινήσεως επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά το 2004, κατά το τετράμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου διακινήθηκαν περίπου 7 εκατομμύρια ενώ στους υπόλοιπους οκτώ μήνες διακινήθηκαν περίπου 5 εκατομμύρια επιβάτες (Πηγή:ΕΛ.ΣΤΑΤ). Επιπλέον, η εποχικότητα στις σχετικά μικρές αγορές επιβατών κι εμπορευμάτων είναι ακόμα εντονότερη.

Στην πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, συμβάλλει στη διόγκωση του προβλήματος της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησης των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Πολλές γραμμές που είναι βιώσιμες λόγω της εκμετάλλευσής τους από μία ναυτιλιακή εταιρεία στο τετράμηνο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου, μπορεί να μην καλύπτουν τα έξοδά τους για εκμετάλλευση στο οκτάμηνο Οκτωβρίου – Μαΐου. Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο και για την ενίσχυση των προσπαθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου ή για ανάπτυξη άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση.

Το ελληνικό πλαίσιο άσκησης πολιτικής στον τομέα της ακτοπλοΐας

Η κρατική πολιτική στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από: α) υπερβολικό συγκεντρωτισμό των αποφάσεων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και περιορισμένη χρήση των αρχών της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού, β) την προσπάθεια επιχορηγήσεως των μη-βιώσιμων γραμμών με πρόσθετη επιβάρυνση των βιώσιμων γραμμών, και γ) την επιδίωξη και πρόσθετων στόχων πολιτικής εκτός της συγκοινωνιακής εξαρτήσεως των νησιών, με κυριότερους την προστασία των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και των Ελλήνων ναυτικών και τη χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ). Αυτό το πλαίσιο πολιτικής είχε εξελιχθεί σε ένα αντικοινωνικό καθεστώς στο οποίο κυριαρχούσε η αδιαφάνεια και η κατανομή των πόρων και των εξυπηρετήσεων με μη – αντικειμενικά κριτήρια, η κακή εξυπηρέτηση των βιώσιμων και μη βιώσιμων ακτοπλοϊκών γραμμών, η δυσφήμιση της χώρας και του ελληνικού τουρισμού κ.ά.

Αν και η νομοθεσία έχει αλλάξει βάσει οδηγίας της Ε.Ε. από το 2002, στην πράξη δεν φαίνεται να έχουν αλλάξει πολλά πράγματα, δυσχεραίνοντας τη θέση της ελληνικής ακτοπλοΐας εν μέσω της δίνης της οικονομικής κρίσης.

Ο κλάδος των ακτοπλοϊκών ζητά μέτρα για τον εξορθολογισμό του κόστους λειτουργίας των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως μείωση ΦΠΑ, ρήτρες καυσίμων, ρύθμιση των υπέρ τρίτων κρατήσεων, απελευθέρωση τιμών ναύλων, κ.α.

Παρακάτω παρουσιάζονται στοιχεία σύμφωνα με το ΥΕΝ που αφορούν θεσμικές εξελίξεις στο Ελληνικό λιμενικό σύστημα καθώς και γενικότερα το πλαίσιο δράσης του εν λόγω υπουργείου και την πολιτική που χαράσσει απέναντι στα λιμάνια και γενικότερα στις εθνικές μεταφορές, επίσης παρουσιάζονται και αναλύονται οι στόχοι και οι επιδιώξεις του Υπουργείου.

Έργο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ) συνιστά ο συνολικός σχεδιασμός και η χάραξη και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων.

Η αποτελεσματικότητα των θεσμών που δημιουργήθηκαν και των παρεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Εθνικής Πολιτικής αξιολογείται, προκειμένου το σύστημα να επανασχεδιαστεί και η πολιτική να επαναπροσδιοριστεί, όπου αυτό κριθεί αναγκαίο για την συγκροτημένη και δυναμική οργάνωση του Ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Πρώτιστο στόχο της Κυβέρνησης αποτελεί η προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων. Το ΥΕΝ, μέσω της ΓΓΛ&ΛΠ, προχωρεί σε όλα εκείνα τα αναγκαία μέτρα που θα διευκολύνουν τη γρήγορη και αποτελεσματική πραγματοποίηση επενδύσεων στους Ελληνικούς λιμένες. Παράλληλα, εξετάζεται η δυνατότητα προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου που διέπει την οργάνωση και λειτουργία των λιμένων στις ανάγκες της αγοράς. Σημειώνεται, ότι έχουν ήδη πραγματοποιηθεί οι απαραίτητες επεξεργασίες σε θεσμικό επίπεδο, ώστε η προγραμματική δέσμευση της Κυβέρνησης για την παροχή αδειών πρόσβασης σε ιδιώτες στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων να υλοποιηθεί σύντομα. Σημαντική ώθηση για τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία αναμένεται να προκύψει με το Νόμο 3389/2005 για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), στη διαμόρφωση του οποίου το ΥΕΝ συνέβαλε στον τομέα αρμοδιότητάς του. Σημαντικές δυνατότητες για την ιδιωτική πρωτοβουλία διανοίγονται ακόμη από τη

δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων (Νόμος 3333/2005), ενός νέου θεσμού που προγραμματίζεται να αναπτυχθεί σε κομβικά σημεία της Χώρας για την εξυπηρέτηση και την προώθηση των εμπορευματικών ροών. Παράλληλα, προωθείται η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορευματικών και βιομηχανικών ζωνών και ελεύθερων συγκροτημάτων αποθηκών στους λιμένες για την προσέλκυση μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων που θα απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα της ελεύθερης διακίνησης προϊόντων.

Τέλος, προγραμματίζεται παρέμβαση σχετικά με ζητήματα λειτουργίας των Λιμενικών Ταμείων, ώστε να αντιμετωπιστούν χρόνια προβλήματα, και δυσχέρειες, που εμποδίζουν την ανάπτυξή τους.

Σημειώνεται, πάντως, ότι τα θετικά αποτελέσματα των θεσμικών, οργανωτικών και λειτουργικών μεταβολών, που βρίσκονται σε εξέλιξη στο εθνικό λιμενικό σύστημα, θα γίνουν περισσότερο εμφανή στο προσεχές μέλλον, όταν αυτές εδραιωθούν και ξεπεραστούν επιμέρους αδυναμίες ή προβλήματα της αρχικής φάσης. Σε αυτή τη βάση, ενισχύεται η πεποίθηση, ότι η Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε Χώρα παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με θετικές επιπτώσεις στην αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων.

Λιμενική πολιτική και εθνική πολιτική μεταφορών

Στρατηγική επιδίωξη της εθνικής πολιτικής μεταφορών αποτελεί η ανάπτυξη των μεταφορών κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της οικονομικής δραστηριότητας και να επιτυγχάνονται οι στόχοι της ισόρροπης ανάπτυξης και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την κατανάλωση ενέργειας.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη μιας πολιτικής μεταφορών με αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελεί η ύπαρξη κατάλληλης υποδομής που θα μπορεί να εξυπηρετήσει αφενός διαφορετικά μέσα μεταφοράς και αφετέρου τις ανάγκες για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου μεταφορών, σε άμεση διασύνδεση με τα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα, συνιστά κεντρικό στόχο της εθνικής πολιτικής μεταφορών. Εξάλλου, ένα σαφές πλαίσιο για την πολιτική οριοθετείται από τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Μεταφορές, η οποία καθορίζει την

Ευρωπαϊκή πολιτική στον εν λόγω τομέα με ορίζοντα το έτος 2010, όπως άλλωστε και από τη Στρατηγική της Λισσαβόνας, ενώ σημαντικές κατευθύνσεις αναμένεται να προκύψουν με την επικείμενη Πράσινη Βίβλο για τη Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υιοθέτηση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής και των επενδύσεων σε ανωδομή, υποδομή και εξοπλισμό αναφέρονται στη μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς, την εξασφάλιση των απαραίτητων προϋποθέσεων για τη δια-κίνηση του εμπορίου και τη βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό. Αντίστοιχη αξία αποδίδεται στην ενίσχυση της υποδομής, της ανωδομής και του εξοπλισμού των κύριων Ελληνικών λιμένων, στη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς επίσης στη μείωση των πιθανοτήτων για πρόκληση ατυχημάτων.

Επίσης, επιδιώκεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων, μέσω της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, της προσέλκυσης κεφαλαίων από ιδιωτικούς και κοινοτικούς πόρους για επενδύσεις, της ενίσχυσης της ασφάλειας κλπ. Τέλος, ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην ικανοποίηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών και την ενίσχυση της συνοχής του εθνικού χώρου.

Στα πλαίσια αυτά, εκπονήθηκε η Μελέτη του Γενικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης του Λιμενικού Συστήματος της Ανατολικής Ελλάδος, η οποία κατέγραψε την υφιστάμενη κατάσταση και κατέληξε, μεταξύ των άλλων, σε συγκεκριμένες προτάσεις αναφορικά με την ανάπτυξη των λιμένων της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, του Βόλου, της Ραφήνας, του Λαυρίου και της Ελευσίνας, σε σχέση με τους δύο μεγαλύτερους λιμένες της Χώρας, τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά. Η μελέτη αυτή υποβοηθά το έργο της επικαιροποίησης των υφιστάμενων προγραμματικών σχεδίων των λιμένων, βάσει των εξελίξεων των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, με όρους αποτελεσματικής και επωφελούς δράσης και συνεργασίας στην περιοχή. Στις υποστηρικτικές μελέτες σχεδιασμού που έχουν εκπονηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών, περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων η Μελέτη Σκοπιμότητας για την Ανάπτυξη Κόμβων Συνδυασμένων Μεταφορών στην Ελλάδα στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Εξάλλου, στα πλαίσια της αναπτυξιακής πολιτικής της Κυβέρνησης, προωθείται, μέσα από το σχεδιασμό και την υλοποίηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής, ένας συνολικός και συνεκτικός σχεδιασμός του λιμενικού συστήματος της Χώρας στη βάση των πραγματικών μεταφορικών αναγκών και τάσεων, καθώς επίσης και σε συνάρτηση με τους γενικότερους

στόχους της οικονομικής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών. Ο συντονισμός υλοποίησης της λιμενικής πολιτικής πραγματοποιείται στα πλαίσια της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.). Η Ε.Σ.Α.Λ. συνιστά διυπουργικό όργανο ευρείας συμμετοχής υπό τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, με εκπροσώπηση των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων, Τουριστικής Ανάπτυξης, Οικονομίας & Οικονομικών, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Πολιτισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Εθνικής Άμυνας. Αντικείμενο της Ε.Σ.Α.Λ. συνιστούν:

- ▶ ο γενικός σχεδιασμός εκπόνησης μελετών και προγραμματισμού έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής,
- ▶ η ιεράρχηση των έργων και η κατανομή σχετικών πιστώσεων,
- ▶ ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων,
- ▶ η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς,
- ▶ η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα, και
- ▶ η χωροθέτηση των λιμενικών έργων.

Οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη, κοινωνική συνοχή

Η άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης των λιμένων και της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία βρίσκονται είναι δεδομένη. Οι μεταφορικοί άξονες, που καθιερώνονται ή βελτιώνονται με την πυκνωση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας, αφενός ανταποκρίνονται στις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες για την εξυπηρέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων,

αφετέρου προωθούν νέες παραγωγικές δραστηριότητες και συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση της απασχόλησης και των εισοδημάτων στις το-πικές κοινωνίες, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό κλίμα για συνολική ανάπτυξη.

Συγχρόνως, με την ανάπτυξη κατάλληλων προϋποθέσεων για τη διευκόλυνση των συνδέσεων, εξασφαλίζεται μια επιτυχημένη αντιμετώπιση των γεωγραφικών ασυνεχειών και διασφαλίζεται το ενιαίο του ελληνικού χώρου και η ενδυνάμωση της γεωγραφικής συνοχής.

Το YEN καταβάλλει σημαντική προσπάθεια για την αξιοποίηση όλων των αναπτυξιακών συντελεστών και των διαθέσιμων μέσων, αλλά και των ευκαιριών που παρέχει το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τα Κοινοτικά Προγράμματα, ώστε να ενισχυθεί η περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη.

Καθίσταται πάντως σαφές, ότι η περαιτέρω αξιοποίηση και ανάδειξη των λιμένων θα πρέπει να πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες δραστηριότητες, ανάγκες και προοπτικές στη βάση ενός συνεκτικού και ορθολογικού σχεδιασμού του Ελληνικού λιμενικού συστήματος, αλλά και του γενικότερου αναπτυξιακού σχεδιασμού της Χώρας. Καθοριστικό ρόλο για την προαγωγή της εθνικής ανάπτυξης διαδραματίζει η χωροθέτηση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα των Εμπορευματικών Κέντρων, που προγραμματίζεται να αναπτυχθούν σε κομβικά σημεία της Χώρας.

Οι τοπικές κοινωνίες καλούνται να στηρίξουν την ανάπτυξη των λιμένων, ενώ αντίστοιχα οι φορείς διαχείρισης των λιμένων οφείλουν να δραστηριοποιούνται λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τοπικές και περιφερειακές ανάγκες, αλλά και στη βάση μιας υψηλής κοινωνικής εταιρικής ευθύνης.

Οι στόχοι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω της ΓΓΛ&ΛΠ, επιδιώκει μια σειρά ειδικών στόχων, οι οποίοι προβλέπεται να ικανοποιηθούν σε βραχυπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο διάστημα. Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων, οι επιδιώξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προσδιορίζονται στα ακόλουθα:

1. Προώθηση ενός συνολικού και ορθολογικού σχεδιασμού του λιμενικού συστήματος, που θα εκφράζεται με ένα βελτιωμένο και σύγχρονο προγραμματισμό και οργάνωση, σε συνάρτηση με τους γενικότερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών.

2. Βελτίωση ή/και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών και ανωδομών για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων. Μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών στους λιμένες και εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής που θα συμβάλλουν στη παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και στη βελτίωση της συνεργασίας με τους χρήστες.
3. Παρακολούθηση της ανάπτυξης των τεχνολογιών που εφαρμόζονται διεθνώς στους λιμένες και στους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χερσαίων μεταφορικών μέσων,

με στόχο την υιοθέτηση και ανάπτυξη τους στους Ελληνικούς λιμένες, προς βελτίωση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητάς τους, επ' ωφελεία των ιδίων και των χρηστών.

4. Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στους λιμένες για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας τους και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, και δημιουργία Γραφείου Υποδοχής Επενδύσεων στο ΥΕΝ. Χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρίες πέραν των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης.
5. Ανάδειξη των Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς και μεταφορτωτικούς κόμβους, με σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, και ελεύθερων εμπορευματικών, βιομηχανικών ζωνών καθώς επίσης και ελεύθερων συγκροτημάτων στις τελωνειακές περιφέρειες της χώρας για την υποστήριξη και ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας και της αναζωπύρωσης των λιμένων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών. Κατασκευή επιβατικών σταθμών στους λιμένες ανάλογων εκείνων που υπάρχουν στα αεροδρόμια.
6. Διασφάλιση της βιωσιμότητας των Ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσής τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών. Εξορθολογισμός του συστήματος χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τιμολογίων των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τα τιμολόγια λιμένων του εξωτερικού.

7. Προώθηση και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές μέσω σιδηροδρομικών συνδέσεων και συνδέσεων των λιμένων με εθνικές αρτηρίες και αεροδρόμια.
8. Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
9. Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων Ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας. Κατάλληλη αξιοποίηση του Προγράμματος «Marco Polo».
10. Ανάπτυξη συνεργασιών με άλλα κράτη-μέλη και τρίτες χώρες για την προετοιμασία και υποβολή κοινών προγραμμάτων για την ανάπτυξη των λιμένων, καθώς επίσης για τη μεταφορά τεχνογνωσίας. Συνεργασία με αρμόδιες αρχές εποπτείας λιμένων για τη δημιουργία ενός φόρουμ των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου, με στόχο την επίλυση κοινών προβλημάτων, τη δια-μόρφωση ενιαίων θέσεων και την προώθηση-υποστήριξη τους στην Ε.Ε.
11. Ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), και των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων, καθώς επίσης της συμφωνίας ΗΠΑ – Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (CSI).
12. Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, μέσω της αξιολόγησης και γκρισης των Σχεδίων Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, της δημιουργίας κατάλληλης υποδομής, όπου απαιτείται, και της ενίσχυσης των περιβαλλοντικών ελέγχων. Εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες.
13. Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

14. Αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται στα πλαίσια Κοινοτικών και άλλων προγραμμάτων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας. Εισαγωγή των λιμένων στην Κοινωνία της Πληροφορίας (ΚτΠ), μέσω της αξιοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος της ΚτΠ.

15. Εφαρμογή πολιτικής κινήτρων, με στόχο την προσέλκυση νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων και την τόνωση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Τόνωση της απασχόλησης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και υλοποίηση Ολοκληρωμένου Προγράμματος για την ανάπτυξή της.

16. Ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ). Επιτάχυνση των διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη και υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και δημιουργία Ειδικής Τεχνικής Υπηρεσίας στη ΓΓΛ&ΛΠ για την άμεση υλοποίηση έργων και την πάταξη της γραφειοκρατίας στο πεδίο αυτό.

17. Ανάπτυξη και ενίσχυση της συνεργασίας με τα ΑΕΙ και ΤΕΙ για τη δημιουργία και εξειδίκευση στελεχών για στελέχωση των λιμενικών υπηρεσιών και των σχετικών προς αυτές επιχειρήσεων για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη αναδιοργάνωση των λιμένων.

Ακόμη επιδιώκονται τα εξής:

► Τροποποίηση και κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας για τους λιμένες, ώστε να εξαλειφθούν προβλήματα ανασχετικά της αποτελεσματικότητας, αλληλεπικαλύψεις, προβλήματα συντονισμού, διασπορά της ευθύνης, αλλά και ιδιαίτερα χρονοβόρες διαδικασίες.

► Ενίσχυση λειτουργίας και επέκταση αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), με στόχο τη μείωση της γραφειοκρατίας και επιτάχυνση του χρόνου έγκρισης των έργων.

- ▶ Επανεξέταση του καθεστώτος των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, με σκοπό τη δημιουργία εύκαμπτων σχημάτων, που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες συνθήκες της ανταγωνιστικής αγοράς (σύσταση ανώνυμων εταιρειών) και των τοπικών κοινωνιών.
- ▶ Δημιουργία Ειδικού λογαριασμού στη ΓΓΛ&ΛΠ, οι πόροι του οποίου θα διατίθενται για τη λειτουργία και τη βελτίωση των συστημάτων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ▶ Αναδιοργάνωση και βελτίωση του λειτουργικού σχήματος των λιμένων.
- ▶ Εφαρμογή ενός προγράμματος συνεχούς εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του προσωπικού των λιμένων.

Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι στρατηγικοί στόχοι που αφορούν στο Ελληνικό λιμενικό σύστημα, παρατίθενται ενδεικτικά, οι ακόλουθες προτάσεις:

- ▶ Για τη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμένων, κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία φορέα που θα εποπτεύεται από τη ΓΓΛ&ΛΠ, ο οποίος θα παρέχει υποστήριξη σε ζητήματα σχεδιασμού, ωρίμανσης και υλοποίησης έργων σε Λιμενικούς Οργανισμούς και κυρίως σε Λιμενικά Ταμεία, για τα οποία φαίνεται ότι υφίσταται ιδιαίτερη ανάγκη. Ο φορέας, ο οποίος θα μπορούσε να έχει τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας ή άλλου ευέλικτου σχήματος και θα στελεχώνεται από εξειδικευμένο προσωπικό, θα λαμβάνει υπόψη, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, τους στρατηγικούς στόχους και την πολιτική της ΓΓΛ&ΛΠ. Πεδία δραστηριοποίησης θα μπορούσαν να αποτελέσουν α) η αξιοποίηση ευκαιριών που παρέχονται από Κοινοτικά προγράμματα, β) η τεχνική υποστήριξη για την υποβολή προτάσεων και την υλοποίηση των παρεμβάσεων, γ) η υλοποίηση έργων από το φορέα που θα αναγνωρίζεται ως τελικός δικαιούχος σχετικών δράσεων κλπ. Το κόστος λειτουργίας του φορέα αυτού θα καλύπτεται από τα μέλη του τους Λιμενικούς Οργανισμούς και τα Λιμενικά Ταμεία.
- ▶ Δεδομένων των προβλημάτων συντονισμού και έλλειψης πληροφόρησης, που είναι σήμερα ιδιαίτερα εμφανή στα θέματα μεταφορών, κρίνεται αναγκαία η συγκρότηση ενός Διυπουργικού Οργάνου Σχεδιασμού Πολιτικής με συμμετοχή των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών και Οικονομίας & Οικονομικών. Το Όργανο αυτό, θεωρείται ότι θα οδηγήσει σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του στρατηγικού σχεδιασμού

για τις μεταφορές, αλλά επίσης στην προώθηση της αντίληψης για πολυτροπικότητα στις μεταφορές και για διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Μια πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση αυτή έχει ήδη αναληφθεί στα πλαίσια της προετοιμασίας προτάσεων έργων για την ανάπτυξη των θαλασσιών λεωφόρων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, δεδομένου ότι συστήθηκε και λειτουργεί Διυπουργική Επιτροπή, με συμμετοχή των καθ' ύλη αρμόδιων Υπουργείων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Οικονομίας & Οικονομικών και Εξωτερικών. Στα πλαίσια της Διυπουργικής Επιτροπής, θα καταστεί δυνατή η πρόκριση έργων στη βάση των αναπτυξιακών στόχων και προτεραιοτήτων, της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές και της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως άλλωστε μέσα από τη συνεργασία με άλλα Κράτη-Μέλη της περιοχής για την από κοινού υποβολή προτάσεων έργων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

► Η γεωμορφολογική κατάσταση της Χώρας και η ύπαρξη εκτεταμένου νησιωτικού χώρου, προσδίδουν στη λειτουργία του λιμενικού συστήματος βαρύνουσα σημασία σε όρους οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής. Ωστόσο, σε αρκετές περιπτώσεις οι ακραίες καιρικές συνθήκες, αλλά και τα ατυχήματα που προκαλούνται δημιουργούν προβλήματα στη λιμενική υποδομή, με αποτέλεσμα η πρόσβαση των πλοίων στους λιμένες είτε να αποκλείεται είτε να καθίσταται προβληματική. Η δημιουργία Ειδικού Λογαριασμού στο ΥΕΝ/ΓΓΛ&ΛΠ για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών θα αποτελούσε ένα σημαντικό εργαλείο για τη γρήγορη και αποτελεσματική ολοκλήρωση έργων αποκατάστασης στους λιμένες της Χώρας. Τον προτεινόμενο Ειδικό Λογαριασμό θα διαχειρίζεται η ΓΓΛ&ΛΠ, ενώ οι αναγκαίοι πόροι για τη λειτουργία του είναι δυνατό να προέρχονται από τα έσοδα των λιμένων, καθώς και από τον κρατικό προϋπολογισμό, μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

► Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θέτει ως στόχο προτεραιότητας την εξασφάλιση των θέσεων απασχόλησης στους λιμένες. Παράλληλα, η εργασία, ως βασικός συντελεστής παραγωγής του λιμενικού προϊόντος, θα πρέπει να συμβάλλει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Τόσο στους Οργανισμούς Λιμένα όσο και στα Λιμενικά Ταμεία, η λιμενική εργασία θα πρέπει να κοστολογείται με κριτήριο την ποσότητα και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και τις τιμές ανάλογων υπηρεσιών των ανταγωνιστικών λιμένων.

► Για τη διευκόλυνση της προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων, το ΥΕΝ προωθεί σχέδιο νόμου για τη δημιουργία ειδικού γραφείου στο ΥΕΝ (one stop shop) με στόχο την προώθηση των επενδύσεων που προέρχονται από το ναυτιλιακό χώρο. Η δημιουργία ενός τέτοιου γραφείου θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική στα πλαίσια της απελευθέρωσης της λιμενικής αγοράς και της δημιουργίας νέων επενδυτικών ευκαιριών.

Οι βασικές προτεραιότητες πολιτικής επικεντρώνονται στους ακόλουθους άξονες:

► Στη βελτίωση της παραγωγικότητας, της αποδοτικότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, επιδιώκονται ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των υποδομών και του εξοπλισμού, η επένδυση σε καινοτομία και ανθρώπινο κεφάλαιο, αλλά και η αναβάθμιση της εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων, ιδιαίτερα δε των Οργανισμών Λιμένα στους οποίους πραγματοποιούνται σημαντικές διοικητικές και οργανωτικές αλλαγές και υλοποιούνται Στρατηγικά και Επιχειρησιακά Σχέδια.

► Στην προσαρμογή του λιμενικού συστήματος στις κυρίαρχες μεταφορικές τάσεις και ανάγκες, οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη μεταφορικών δικτύων, στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και την αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, με τη δημιουργία και ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων.

► Στην τόνωση και αξιοποίηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, τα οποία θα πρέπει να καλλιεργούνται και να προβάλλονται συστηματικά και συγκροτημένα στην λιμενική αγορά.

► Στη δημιουργία ενός φιλικού και ευέλικτου επιχειρηματικού περιβάλλοντος και

την αξιοποίηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ευκαιριών, που θα επιτρέψουν την ανάληψη επενδυτικών πρωτοβουλιών.

- ▶ Στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση της σημαντικής περιουσίας που διαχειρίζονται σήμερα οι φορείς διοίκησης των λιμένων, με την ανάπτυξη νέων κερδοφόρων δραστηριοτήτων δημιουργώντας παράλληλα νέες θέσεις εργασίας.
- ▶ Στην αρμονική και αποδοτική συνύπαρξη των ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων της χώρας.

3.4 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ANEK

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES», με μετόχους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου. Είναι η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης και η ιδέα της ίδρυσής της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Διοικείται από 15μελες συμβούλιο και απασχολεί κατά μέσο όρο 1800 άτομα σε πληρώματα & Διοικητικές Υπηρεσίες ξηράς. Η έδρα της είναι στα Χανιά, σε ιδιόκτητα υπερσύγχρονα γραφεία, τα οποία διαθέτουν μεγάλο συνεδριακό κέντρο με δυνατότητα φιλοξενίας 500 ατόμων. Η δραστηριοποίηση της ANEK στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου της, του αλησμόνητου «ΚΥΔΩΝ», στη γραμμή Πειραιά – Χανιά. Από τότε μέχρι σήμερα η εξέλιξή της ήταν εντυπωσιακή.

Ο μεγάλος και σύγχρονος στόλος της ANEK περιλαμβάνει 10 ιδιόκτητα πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM & ISPS Systems, ISO & HACCP αντίστοιχα.

Επιπροσθέτως, εφαρμόζοντας την Διεθνή Σύμβαση STCW του 1995, που αφορά στην ποιότητα των πληρωμάτων (εξειδίκευση, διπλώματα, εμπειρία κλπ), η ANEK κατά γενική ομολογία έχει καταφέρει να διατηρήσει μια από τις πρώτες θέσεις στο χώρο της διεθνούς και εγχώριας ναυτιλίας.

Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών, 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 Marketing 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.

Παράλληλα, η ANEK είναι κοινωνικά ευαισθητοποιημένη και με υπευθυνότητα προσφέρει χρόνια τώρα στο κοινωνικό σύνολο, μέσα από μεγάλες περιβαλλοντικές, αθλητικές, πολιτισμικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα, ενισχύει προσπάθειες διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και προβολής της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης, συμμετέχοντας στην τουριστική προβολή της χώρας. Βρίσκεται πάντα, έμπρακτα και διακριτικά & στο πλευρό συνανθρώπων μας που έχουν ανάγκη την συνδρομή της.

Το Δεκέμβριο του 2008, στο πλαίσιο της ετήσιας απονομής των "5th Greek Shipping Awards" που διοργάνωσε η Lloyd's List, η ANEK βραβεύτηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία».

Από την γέννηση της εταιρείας & τον κατάπλου του πρώτου πλοίου της, του θρυλικού ΚΥΔΩΝ, μέχρι τις μελετημένες στρατηγικές αποφάσεις της σημερινής Διοίκησης, η ANEK LINES λειτουργεί χωρίς παρέκκλιση, με υπευθυνότητα και συνέπεια, αναπτύσσει και βελτιώνει τον αξιόπιστο στόλο της, το ειδικευμένο προσωπικό της και τις άψογα παρεχόμενες υπηρεσίες της. Και όλα αυτά πάντα με κύριο γνώμονα το συμφέρον του επιβατικού κοινού που μακροπρόθεσμα εξασφαλίζει και την ευρωστία του δικού της φέροντος μετοχικού οργανισμού.

Η 40χρονη και πλέον πορεία της ANEK στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας, την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της πλοίο μέχρι και σήμερα, η ANEK διασχίζει τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια. Η ANEK δημιουργήθηκε με μετόχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου, που ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με ασφάλεια από την Κρήτη προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό άλλωστε είναι που διαφοροποιεί την ANEK από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες: η πολυμετοχική βάση της. Οι άνθρωποι της Κρήτης αναζήτησαν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαινόταν ουτοπικό, όμως όλα συνέβησαν σε αυτόν τον σκοπό και επετεύχθη.

Σήμερα η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης αλλά όχι και η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της. Η εξελικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Και η ANEK με τη σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τα σημαντικότερα γεγονότα της ANEK από το 1967 ως σήμερα:

10 Απριλίου 1967 στα Χανιά. Μερικές εκατοντάδες Κρητικοί, έμποροι, επαγγελματίες, συνταξιούχοι, αγρότες, με πρόταση του Συνδέσμου Οικονομολόγων του Νομού Χανίων και την συμβολή και αμέριστη συμπαράσταση του τότε Σεβασμώτατου Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίου Γαλανάκη, υλοποιούν την τολμηρή ιδέα της ίδρυσης της πρώτης παγκοσμίως πολυμετοχικής ναυτιλιακής εταιρείας, με στόχο την πραγματοποίηση θαλάσσιων μεταφορών με σύγχρονα, άνετα και πολιτισμένα μέσα. Η ANEK είναι μια πραγματικότητα .

Στις 9 Σεπτεμβρίου 1970 το Ε/Γ-Ο/Γ ΚΥΔΩΝ καταπλέει στο λιμάνι της Σούδας και η ANEK κερδίζει την εμπιστοσύνη όλων. Η ANEK εισέρχεται δυναμικά στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Το 1973 αποκτά τα Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ, πραγματοποιώντας καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιά.

Το 1978 η Εταιρεία αποκτά το Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ. Τα καθημερινά δρομολόγια των πλοίων της ANEK είναι πλέον γεγονός, συνδέοντας τα δύο βασικά λιμάνια της Κρήτης με την

ηπειρωτική Ελλάδα.

To 1987 ενισχύει το στόλο της με ότι πιο σύγχρονο υπήρχε την εποχή εκείνη, το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ, στη γραμμή Χανιά-Πειραιά. Οι δημιουργικές ιδέες φέρνουν αλματώδη ανάπτυξη. Πραγματοποιείται η ναυτιλιακή σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας, ενώ παράλληλα άρχισε η αναγραφή του μπλε-κίτρινου λογοτύπου σε όλα τα πλοία της.

To 1989 τα Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΣΟΣ και ΛΑΤΩ μπαίνουν δυναμικά στους θαλάσσιους δρόμους της Ιταλίας, δημιουργώντας νέες προοπτικές στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΚΥΔΩΝ"

To 1992 δρομολογείται για τη γραμμή Βορείου Ιταλίας το Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, η ναυαρχίδα της ANEK, το μεγαλύτερο και πολυτελέστερο πλοίο της Μεσογείου. Το ακολουθεί στα ίδια δρομολόγια το Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ

To 1997 δρομολογούνται τα ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα.

To 1998 η ANEK χαράζει μια νέα πορεία με αγορές νέων πλοίων και εισαγωγή των μετοχών της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Δρομολογείται το ΣΟΦΟΚΛΗΣ Βεν. στη γραμμή Βορείου Ιταλίας και εντάσσονται στο στόλο της τα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗΣ και ΑΡΚΑΔΙ από συγχώνευση της Ρεθυμνιακής.

To 2000 δρομολογείται το Ε/Γ-Ο/Γ "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ στη γραμμή Βορείου Ιταλίας, και το νεότευκτο Η/Σ/Φ "OLYMPIC CHAMPION στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα.

To 2001 δρομολογείται το δεύτερο νεότευκτο Η/Σ/Φ HELLENIC SPIRIT στη γραμμή Βορείου Ιταλίας.

To 2005 η γραμμή της Βορείου Ιταλίας συνεχίζεται με τη νέα γραμμή Πάτρα-Βενετία. Την ίδια χρονιά ένα όραμα δεκαετιών έγινε πραγματικότητα. Ολοκληρώθηκε η ανέγερση του κτηρίου της Εταιρείας και η μεταφορά των διοικητικών υπηρεσιών της σε ιδιόκτητες, λειτουργικές εγκαταστάσεις στα Χανιά, αναβαθμίζοντας έτσι το κύρος και τις παρεχόμενες υπηρεσίες της ANEK.

Το 2006 η Γερμανική Λέσχη Αυτοκινήτου ADAC, απονέμει στο H/S/F OLYMPIC CHAMPION, το πρώτο Πανευρωπαϊκό βραβείο καλύτερου επιβατηγού / οχηματαγωγού πλοίου, πιστοποιώντας έτσι ότι πληρεί τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, σε ότι αφορά τον τεχνικό εξοπλισμό και το άρτια εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Τον Φεβρουάριο του 2007 εγκαινιάζεται το νέο υπερσύγχρονο κτήριο της εταιρείας στον Πειραιά, όπου στεγάζεται η διεύθυνση εμπορικής εκμετάλλευσης, η διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών και το κεντρικό πρακτορείο Πειραιά.

Τον Απρίλιο του 2008 δρομολογείται το Ε/Γ- Ο/Γ «Πρέβελη» στη γραμμή Πειραιά- Πάρο-Νάξο-Ιο-Σαντορίνη. Τον Ιούλιο το Ε/Γ-Ο/Γ «ΛΙΣΣΟΣ» δρομολογείται από Πειραιά προς Χίο-Μυτιλήνη, ενώ τον Σεπτέμβριο το υπερπολυτελές, υπερσύγχρονο ΕΓ/ΟΓ «ΕΛΥΡΟΣ» η κορωνίδα του στόλου της ANEK, δρομολογείται στην γραμμή Πειραιά-Χανιά, αναβαθμίζοντας ουσιαστικά την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Το Δεκέμβριο του 2008 η ANEK βραβεύτηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία», στα πλαίσια της ετήσιας απονομής των 5th Greek Shipping Awards που διοργάνωσε η Lloyd's List. Η πορεία προς ένα δυναμικό μέλλον συνεχίζεται, με το άριστα εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό μας -σε ξηρά και θάλασσα, με μεγάλες και αποτελεσματικές επενδύσεις καθώς και με ένα σύγχρονο δίκτυο παροχής υπηρεσιών. Όλα μελετώνται προσεκτικά και υλοποιούνται στα πλαίσια μιας αποτελεσματικής στρατηγικής που αξιοποιεί με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο τα μέσα και τους πόρους της εταιρείας.

Η ANEK LINES και τα πλοία της έχουν πιστοποιηθεί με το Διεθνές Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management System- ISM Code), το οποίο βρίσκεται σε συμφωνία με το σύνολο των διεθνών και εθνικών κανονισμών, κανόνων και οδηγιών, που αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διασφαλίζοντας έτσι όχι μόνο την άνεση, αλλά και την ασφάλεια (safety) στα ταξίδια σας.

Οι δραστηριότητες της εταιρείας

Η ANEK με τα επηβατηγά οχηματαγωγά πλοία διατηρεί τις γραμμές εσωτερικού (Κρήτη, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Πειραιά), γραμμές Ιονίου (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα) και γραμμές Αδριατικής(Ηγουμενίτσα, Βενετία, Ανκόνα) οι οποίες εξυπηρετούνται από Ε/Γ, Ο/Γ πλοία μεγάλης χωρητικότητας, ταχύτητας, πολυτέλειας και βέβαια ασφάλειας. Αυτά είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της ANEK LINES σε όλα τα δρομολόγια εσωτερικού αλλά και εξωτερικού. Η ANEK είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε και του Κανονισμού 3051/95 Ε.Κ. για την Ασφαλή Διαχείριση των Ε/Γ , Ο/Γ πλοίων.

Από το 1995 καθιερώθηκε ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, International Safety Management System(ISM Code), το οποίο βρίσκεται σε συμφωνία με το σύνολο των διεθνών και εθνικών κανονισμών, κανόνων και οδηγιών, που αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπλέον, από το έτος 2004, καθιερώθηκε ένα Σύστημα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) που αφορά στην πρόληψη και αντιμετώπιση των τρομοκρατικών επιθέσεων.

Τα πλοία της ANEK, έχουν πιστοποιηθεί με τα ανωτέρω Συστήματα Ασφαλείας και είναι εξοπλισμένα με τα τελειότερα και πλέον σύγχρονα μηχανήματα πλοήγησης και ασφάλειας, όπως επίσης πυροσβεστικών και σωστικών μέσων, εξασφαλίζοντας έτσι την μέγιστη δυνατή ασφάλεια και εξυπηρέτηση επιβατών και πληρωμάτων, καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3.5 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ

Όπως κάθε κράτος έχει τη δική του κουλτούρα ή πολιτισμικές αξίες, έτσι και κάθε επιχείρηση έχει την κουλτούρα της. Η οργανωτική κουλτούρα είναι ένα σύνολο αξιών, πιστεύω, προτύπων, υποθέσεων και τρόπου σκέψης, που αποδέχονται όλα τα μέλη της. Στην σημερινή εποχή όπου αξίες, αντιλήψεις, παραδόσεις εξαφανίζονται, κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη της οργανωτικής κουλτούρας, προκειμένου η επιχείρηση να διατηρηθεί αλλά και να πετύχει τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Η οργανωτική κουλτούρα αναπτύσσεται στους οργανισμούς για να αντιμετωπίσει τις παρακάτω προκλήσεις: α) διατήρηση αποτελεσματικών σχέσεων μεταξύ των μελών του

οργανισμού. β)Την αντιμετώπιση του μεταβαλλόμενου εξωτερικού περιβάλλοντος στον οποίο ο οργανισμός πρέπει να προσαρμοστεί για να επιβιώσει.

Στην περίπτωση της ANEK, τα βασικότερα χαρακτηριστικά της οργανωτικής της κουλτούρας είναι:

1. Φερεγγυότητα: Ύπαρξη ενιαίου λόγου. Τα στελέχη της εταιρείας δεσμεύονται από το λόγο τους και με τιμιότητα εμμένουν σε αυτόν
2. Σεβασμός: Κάθε άτομο το οποίο συνεργάζεται με την εταιρεία (εσωτερικά ή εξωτερικά), εισπράττει σεβασμό και εκτίμηση.
3. Υπευθυνότητα: Το κάθε μέλος της εταιρείας αναλαμβάνει την ευθύνη των αποφάσεών του, και των πράξεών του και προσπαθεί για την ομαλή και επιτυχημένη διεξαγωγή των αρμοδιοτήτων του.
4. Δέσμευση: Για παροχή καλής ποιότητας υπηρεσιών και επίτευξη ομαλών σχέσεων με τους πελάτες.

Το εσωτερικό περιβάλλον και το κλίμα μεταξύ των υπαλλήλων είναι ήπιο. Παρατηρείται ελαστικότητα ως προς τον τρόπο ντυσίματος, διευθέτησης χώρων, επικοινωνίας μεταξύ των υπαλλήλων και ωραρίου.

3.6 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ HELLENIC SEAWAYS

Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το Φεβρουάριο του 1999. Πρόκειται για την μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, η οποία με τα 30 πλοία της εξυπηρετεί περισσότερα από 35 λιμάνια στις Κυκλάδες, το Β.Α. Αιγαίο, το Ν.Α Αιγαίο, την Κρήτη, τον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες.

Δύο από τα κύρια χαρακτηριστικά της εταιρείας είναι η ποιοτική εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη συνέπεια εκτέλεσης των δρομολογίων και η βελτίωση των συνθηκών διακίνησης επιβατών και οχημάτων.

Από το έτος 2005, η εταιρεία ξεκίνησε μια νέα πορεία ανάπτυξης, μέσω της υλοποίησης ενός σημαντικού επενδυτικού σχεδίου ένταξης νέων πλοίων και αναδιάταξης του στόλου της.

Το 2005 προστέθηκαν στο στόλο της Hellenic Seaways πέντε νέα πλοία: το νεότευκτο HIGHSPEED 5 (ταχύπλοο πλοίο), το ταχύτερο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο στο Αιγαίο, με μέγιστη ταχύτητα 41 κόμβων και υπηρεσιακή 38 κόμβων, το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, τα FLYINGCAT 5 και FLYINGCAT 6 (Catamaran πλοία), τα οποία αντικατέστησαν έξι υδροπτέρυγα και το Hellenic Voyager (Ro-Ro) που εξυπηρετεί τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων.

Το 2007 η εταιρεία παρέλαβε 4 νέα πλοία: το νεότευκτο πλοίο Ε/Γ-Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο επίσης κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ και δύο πλοία τύπου Ro-Ro, τα Celtic Sun και Hellenic Master.

Η Hellenic Seaways υλοποίησε με επιτυχία επενδυτικό πλάνο που περιέλαβε την αγορά και τη ναυπήγηση 9 νέων πλοίων. Μεταξύ αυτών τα δύο ναυπηγήθηκαν εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, στηρίζοντας έτσι τους εργαζομένους στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και στα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Σκαραμαγκά, πράγμα που αποδεικνύει έμπρακτα τη δέσμευση της εταιρείας και την πρόθεσή της να στηρίζει ουσιαστικά την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

Επιπλέον, η εταιρεία επεκτάθηκε με μεγάλη επιτυχία σε νέες γραμμές της ακτοπλοΐας. Το 2007 δρομολογήθηκε το νεότευκτο «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης. Μέσα στο 2007, ολοκληρώθηκε στην Ελλάδα και η μετασκευή του υπερπολυτελούς «ΑΡΙΑΔΝΗ», του μεγαλύτερου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου σε χωρητικότητα γκαράζ της ελληνικής ακτοπλοΐας, το οποίο δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά-Χανιά. Το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά-Ικαρίας-Σάμου.

Επισφράγιση της προσπάθειας της Hellenic Seaways για τη διαρκή ανάπτυξη και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελούν οι πρόσφατες διακρίσεις. Συγκεκριμένα,

στα ναυτιλιακά βραβεία “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2007”, η Hellenic Seaways ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2007 για την Επιβατηγό Ναυτιλία» και στο νεότευκτο επιβατηγό - οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίο της εταιρείας ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, απονεμήθηκε το βραβείο του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς 2007».

Το 2006, τη διάκριση του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς» στον ίδιο θεσμό είχε λάβει το επίσης νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο της Hellenic Seaways ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, που, την ίδια χρονιά, έγινε και το πρώτο ελληνικό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, στο οποίο απονεμήθηκε το πιστοποιητικό προστασίας περιβάλλοντος “Green Star” από τον Ιταλικό Νηογνώμονα RINA. Το πλοίο έχει προσαρμοστεί πλήρως σε όλους τους απαιτούμενους κανονισμούς για τη διασφάλιση της πρόληψης της ρύπανσης από όλες τις λειτουργίες του, συμπεριλαμβανομένης και της εκπαίδευσης του πληρώματος στη διαχείριση όλων των ουσιών που είναι επιβαρυντικές προς το περιβάλλον.

Ο συνεχής εκσυγχρονισμός, η ανανέωση του στόλου και η αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες αποτελούν διαρκή δέσμευση και στρατηγικό στόχο της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό, η Hellenic Seaways επιδιώκει και επιτυγχάνει να διατηρεί την ηγετική της θέση στην ανταγωνιστική αγορά υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς στην Ελλάδα και παράλληλα να διευρύνει την παρουσία της στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων της Μεσογείου.

Κεντρικές αξίες της εταιρείας είναι η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που αντεπεξέρχονται στις προσδοκίες των πελατών της, καθώς και η τήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας κατά τη λειτουργία των πλοίων, που διασφαλίζουν την προστασία της ζωής των επιβατών και των πληρωμάτων, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το όραμά της εταιρείας συνοψίζεται στα εξής:

- Να χρησιμοποιούμε και να βελτιώνουμε την τεχνογνωσία μας στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και φορτίων, στοχεύοντας στη δημιουργία αξίας για τους μετόχους μας.
- Να διατηρήσουμε την ηγετική μας θέση σε μια ανταγωνιστική αγορά υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς στην Ελλάδα.

- Να διευρύνουμε την παρουσία μας στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων της Μεσογείου.

Οι στόχοι της εταιρείας είναι σε γενικές γραμμές οι εξής δύο:

- Παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε επιβάτες και φορτία, επιδιώκοντας την πλήρη ικανοποίηση των πελατών μας.
- Τήρηση υψηλών επιπέδων ασφαλείας κατά τη λειτουργία των πλοίων μας, επιδιώκοντας την απόλυτη προστασία της ζωής των επιβατών και πληρωμάτων, καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Τα σημαντικότερα γεγονότα της Hellenic Seaways από το 1999 έως σήμερα:

Φεβρουάριος 1999: Έναρξη δραστηριοποίησης της εταιρείας με τη σημερινή της μορφή.

Ιούνιος 2000: Δρομολογείται το HIGHSPEED 2.

Ιούλιος 2000: Δρομολογούνται τα HIGHSPEED 3 και HIGHSPEED 4.

Ιούλιος 2005: Δρομολογείται το νεότευκτο HIGHSPEED 5, το ταχύτερο επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο στο Αιγαίο.

Σεπτέμβριος 2005: Παραλαμβάνεται το νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου από ελληνικά χέρια.

Δεκέμβριος 2006: Κατά την τελετή απονομής των βραβείων «LLOYD'S LIST GREEK SHIPPING AWARDS 2006», βραβεύτηκε η HSW για το πλοίο «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» ως «ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ 2006».

Σεπτέμβριος 2006: Απονομή πιστοποιητικού προστασίας περιβάλλοντος «GREEN STAR» στο Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ». Είναι το πρώτο ελληνικό επιβατηγό /

οχηματαγωγό πλοίο, στο οποίο απονεμήθηκε το ειδικό πιστοποιητικό «GREEN STAR» από τον Ιταλικό Νηογνώμονα RINA.

Ιούλιος 2007: Παραλαμβάνεται το νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα και πρόκειται για το αδελφό πλοίο του ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ.

Σεπτέμβριος 2007: Ολοκληρώνεται στην Ελλάδα η μετασκευή του υπερπολυτελούς ΑΡΙΑΔΝΗ, του μεγαλύτερου σε χωρητικότητα οχημάτων πλοίου της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Δεκέμβριος 2007: Κατά την τελετή απονομής των βραβείων LLOYD'S LIST GREEK SHIPPING AWARDS 2007, βραβεύτηκε η ΗΣΩ ως η «ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ 2007» για την Επιβατηγό Ναυτιλία, και το πλοίο «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» ως το «ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ 2007».

Οι δραστηριότητες της Εταιρείας

Η Hellenic Seaways έχει έδρα τον Πειραιά και δραστηριοποιείται με 30 πλοία της εξυπηρετεί περισσότερα από 35 λιμάνια στις Κυκλάδες, το Β.Α. Αιγαίο, το Ν.Α Αιγαίο, την Κρήτη, τον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες. Το 2010 μετέφερε 3,91 εκατ. Επιβάτες, 419.337 οχήματα και 71.427 φορτηγά.

Η Minoan Lines καθίσταται ο μεγαλύτερος μέτοχος της Hellenic Seaways με ποσοστό 33,35%, με μεγαλομέτοχό της τον Όμιλο Grimaldi. Δεύτερος μέτοχος είναι η Τράπεζα Πειραιώς με ποσοστό 19,996% και τρίτος μέτοχος η Sea Star Capital με ποσοστό 16,504%.

Η HELLENIC SEAWAYS παρουσιάζει την καλύτερη εικόνα σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων σε σχέση με τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες της αγοράς, παρά τη σημαντική μείωση της κίνησης επιβατών (-9%), αυτοκινήτων (-8%) και φορτηγών (-24%) η οποία έχει επιφέρει μείωση του κύκλου εργασιών κατά (-19%) σε σχέση με τη χρήση του 2008. Τα αποτελέσματα χρήσης εμφανίζονται βελτιωμένα κατά 21% κυρίως όχι μόνο λόγω της μείωσης των λειτουργικών εξόδων και του κόστους καυσίμων κατά -21% και -40%

αντίστοιχα αλλά και από μια σειρά κινήσεων που σχετίζονται με τον εξορθολογισμό της διαχείρισης του στόλου. Μεταξύ των κινήσεων διαχείρισης του στόλου είναι:

- η ναύλωση των πλοίων ARTEMIS, ARIAΔNH και HIGHSPEED 1 στην εταιρεία ANEK LINES
- η πώληση των HIGHSPEED 2 και 3 και HELLENIC CARRIER, που συνέβαλε στη μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων
- η ακινησία των δύο πλοίων Ro/Ro που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή της Αδριατικής λόγω μειωμένης ζήτησης
- η μετασκευή ενός πλοίου Ro/Ro (HELLENIC VOYAGER) σε επιβατηγό/οχηματαγωγό για να δρομολογηθεί στην περιοχή των Δωδεκανήσων
- η αγορά ενός ταχύπλοου (HELLENIC WIND) μήκους 100 μέτρων, υπηρεσιακής ταχύτητας

Μία ιδιαίτερα στρατηγικής σημασίας κίνηση είναι η εξαγορά της εταιρείας Easy Cruise L.T.D. Μαζί με το κρουαζιερόπλοιο easyCruise Life, δυναμικότητας 574 επιβατών, η Hellenic Seaways απέκτησε, από την easyGroup, το δικαίωμα της αποκλειστικής χρήσης του σήματος easyCruise σε όλους τους προορισμούς της Μεσογείου.

Η HELLENIC SEAWAYS είναι ο μόνος παίκτης της ελληνικής ακτοπλοΐας που θα δικαιολογούνταν να προχωρήσει σε νέες επενδύσεις με σκοπό να καλύψει το κενό που υπάρχει σε νέα πλοία. Η σταδιακή ανάπτυξη της εταιρείας σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές, οι επιτυχημένες επενδύσεις σε νεότευκτα αλλά και σύγχρονα πλοία την τελευταία τριετία καθώς επίσης η ηγετική της θέση στα ταχύπλοα πλοία την καθιστούν ως την κύρια υποψήφια για να εκμεταλλευτεί την αδράνεια των μικρών και ανήμπορων για περαιτέρω ανάπτυξη εταιρειών.

Διοίκηση και οργανωτική κουλτούρα

Αδιαπραγμάτευτος στόχος της εταιρίας είναι η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε συνδυασμό με την τήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η επίτευξη του διπλού αυτού στόχου έχει προσφέρει κατά καιρούς πολλές διακρίσεις στην

Hellenic Seaways με κορυφαία αυτή της "Καλύτερης Εταιρείας της Χρονιάς 2007 για την Επιβατηγό Ναυτιλία".

Η επίτευξη και η διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης ως προς τους επιβάτες της μέσα από την παροχή ποικίλων, καινοτόμων και ποιοτικών υπηρεσιών παραμένει ο πρωταρχικός στόχος της εταιρείας. Για να πετύχει το στόχο αυτό και να συνεχίσει να διατηρεί τέτοιου είδους επίπεδα η HSW έχει θέσει αδιαπραγμάτευτη προοπτική την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού της η οποία κρίνεται από την εταιρεία ως πρώτης προτεραιότητας προσόν.

Κύρια στοιχεία τα οποία διακρίνουν την HSW είναι τα εξής:

- Υψηλό αίσθημα ευθύνης
- Επαγγελματισμός
- Ακεραιότητα
- Ομαδικό πνεύμα
- Εργατικότητα και προθυμία
- Ευελιξία και ικανότητα επικοινωνίας και συνεργασίας

3.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 2 ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώνεται η διαφορετική πορεία των δύο εταιρειών στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η ANEK είναι μια εταιρεία που αριθμεί 45 χρόνια λειτουργίας και είναι η πρώτη πολυμετοχική εταιρεία με λαϊκή βάση. Η Hellenic Seaways λειτουργεί μόλις τα τελευταία 13 χρόνια με συνεχή ανοδική πορεία.

Η ANEK πραγματοποιεί μέχρι και σήμερα δρομολόγια με γραμμές στην Αδριατική, συνδέοντας την Ελλάδα με τα διεθνή ύδατα και ειδικότερα με δύο προορισμούς στην Ιταλία προς Αγκόνα και Προς Βενετία από Πάτρα και Ηγουμενίτσα. Αντιθέτως η HSW δεν δραστηριοποιείται στην Αδριατική και δεν πραγματοποιεί δρομολόγια προς Ιταλία.

Στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών είναι εισηγμένη η ANEK από το 1998 ενώ η Hellenic Seaways είναι μη εισηγμένη εταιρεία.

Ένα κοινό στοιχείο που διέπει και τις δύο εταιρείες είναι η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών τους καθώς και η άριστη εξυπηρέτηση των επιβατών τους. Η διαφορά τους είναι η αντιμετώπιση που έχει η κάθε μία απέναντι στο ανθρώπινο δυναμικό με την ANEK να παρατηρείται πιο ελαστική απέναντι στην συμπεριφορά των υπαλλήλων.

Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) εμφανίζουν τη χειρότερη εικόνα όλων των εποχών και για τις δύο εταιρείες καθώς οι εταιρίες έχουν δηλώσει αρνητικά αποτελέσματα. Τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου είναι πλέον σε αρνητικό επίπεδο και μάλιστα 3 φορές κάτω σε σχέση με το 2004. Η ANEK LINES παρουσιάζει μεταβολή στο EBITDA σε σχέση με το 2009 κατά -147% και η HELLENIC SEAWAYS κατά -104%. Η χειροτέρευση των αποτελεσμάτων των εταιριών τα οποία αναμένεται να δοκιμαστούν ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον οφείλονται τόσο στη μείωση της ζήτησης όσο στην επιθετική τιμολογιακή πολιτική που ακλούθησαν οι εταιρίες στις γραμμές φιλέτα με προσφορές πολύ κοντά στο λειτουργικό τους κόστος κατά τη 2ετία 2009-2010. Δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς ότι οι συγκεκριμένες πολιτικές δεν αποτελούν μακροπρόθεσμες στρατηγικές λύσεις καθώς σε μία τέτοια βάση μπορούν να αποτελέσουν σημαντική απειλή για τη βιωσιμότητα των ίδιων των εταιριών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο :

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΤΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

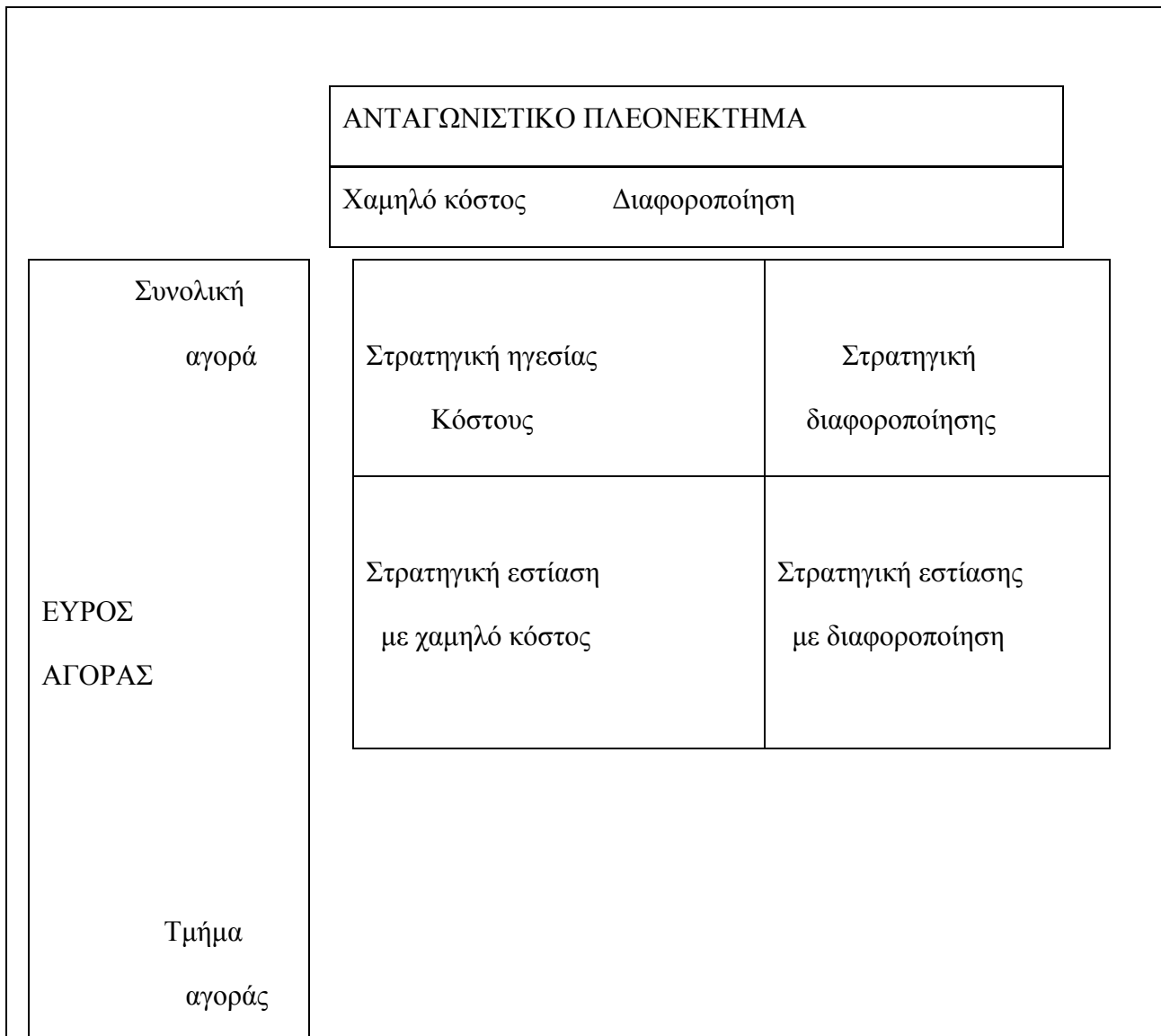
Στη συγκεκριμένη ενότητα θα μελετηθεί η στρατηγική των δύο επιχειρήσεων και ο ευρύτερος στρατηγικός σχεδιασμός στον οποίο έχουν εστιάσει για να επιτύχουν τους ευρύτερους στόχους τους.

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ANEK, για να μπορέσει να επιβιώσει στις δύσκολες συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς αποκτώντας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, έχει υιοθετήσει την Στρατηγική Ηγεσίας Κόστους που έχει την έννοια ότι η επιχείρηση ανταγωνίζεται με χαμηλό κόστος και τιμές σε όλο το εύρος μιας αγοράς. Προσπαθεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες εκείνων των πελατών, οι οποίοι θέλουν να ταξιδέψουν γρήγορα και σε χαμηλό κόστος. Η ANEK εστιάζει στην παροχή ελάχιστων παροχών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, προσπαθώντας έτσι να δώσει τη δυνατότητα για ένα γρήγορο και συνάμα φθινό ταξίδι. Με αυτόν τον τρόπο προσπαθεί να εστιάσει σε ένα συγκεκριμένο target group και με την ποιότητα, την μηχανολογική-τεχνολογική πληρότητα και τις σωστές τεχνικές προδιαγραφές των διαχειριζόμενων πλοίων να ικανοποιήσει πλήρως τις ανάγκες του. Η ANEK με βάση τις θεωρίες του Porter για τη διαχείριση και ανάπτυξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος από μια εταιρεία ακολουθεί μια στρατηγική κόστους, η οποία τη βοηθά να ακολουθεί το ρεύμα της εποχής και να παρέχει αυτό που ζητά η αγορά.

Από την άλλη η στρατηγική της HSW στηρίζεται στη συνεχή προώθηση νέων πακέτων υπηρεσιών στα κατάλληλα τμήματα τα αγοράς. Σκοπός της είναι να διαφοροποιείται από τον ανταγωνισμό, μέσω καλύτερων σχέσεων με τους πελάτες, αμεσότερη και καλύτερη εξυπηρέτηση. ΑΝ τώρα θέλουμε να εντάξουμε την στρατηγική της εταιρείας σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, θα λέγαμε ότι ακολουθεί μια ιδεολογική στρατηγική, στρατηγική διαφοροποίησης που έχει την έννοια ότι η επιχείρηση ανταγωνίζεται προσφέροντας προϊόντα ή υπηρεσίες με γνωρίσματα και μεθόδους τα οποία ο πελάτης τα αντιλαμβάνεται ως διαφορετικά από αυτά των ανταγωνιστών και συνεπώς είναι διατεθειμένος να δεχθεί υψηλότερες τιμές αφού λόγω διαφορετικότητας δεν συγκρίνει τις τιμές με αυτές των ανταγωνιστών. Η φύση της δουλειάς έχει καθορίσει ως βασική ανάγκη την ύπαρξη κοινού οράματος το οποίο θα ακολουθείται

πιστά από το προσωπικό. Η ταύτιση με ένα όραμα βοηθάει την οργανωτική δομή της εταιρείας να είναι ταυτισμένη με αυτό και να επιδιώκει την επίτευξή του. Συγχρόνως βοηθάει τους εργαζομένους να μην απογοητεύονται και να νοιώθουν ότι οι προσωπικές τους φιλοδοξίες συνδέονται με τις φιλοδοξίες της εταιρείας στο σύνολό της.



σχήμα 4-1: στρατηγική των εταιρειών

Με βάση τις παραπάνω εννοιολογικές αποσαφηνίσεις, η στρατηγική της επιχείρησης εκφράζει ιδιαίτερα σημαντικές επιλογές που προσδιορίζουν μακροπρόθεσμα την πορεία της, την κατανομή των πόρων της και τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα.

4.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Σε μια επιχείρηση υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες πελατών: οι ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ και οι ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ. Σύμφωνα με τα Cartwright (2000) οι εξωτερικοί είναι σημαντικοί για το τελικό κέρδος ενώ οι εσωτερικοί προσθέτουν αξία και είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα. Ο Roger Cartwright (2001) τονίζει τη διαφορά ανάμεσα στον προϊόντοκεντρικό και πελατοκεντρικό οργανισμό. Υποστηρίζει ότι όταν μια επιχείρηση υιοθετεί την προϊόντοκεντρική προσέγγιση παράγει προϊόντα και συστήματα που ταιριάζουν στην επιχείρηση. Αντίθετα η πελατοκεντρική προσέγγιση δεν έχει να κάνει μόνο με τα φυσικά προϊόντα. Η επιχείρηση βάζει τις ανάγκες του πελάτη πάνω από τις δικές τις ανάγκες γνωρίζοντας ότι ο πελάτης και μόνο ο πελάτης είναι εκείνος που άμεσα ή έμμεσα πληρώνει τους λογαριασμούς και τους μισθούς της.

Εσωτερικοί Πελάτες

Στην ANEK και στην HSW εσωτερικοί πελάτες είναι το σύνολο των υπαλλήλων (υφιστάμενοι- προϊστάμενοι, managers) οι οποίοι εργάζονται στα διάφορα γραφεία τους στην Ελλάδα καθώς και τα πληρώματα που εργάζονται στα πλοία.

Οι δύο εταιρείες προσπαθούν να ενισχύσουν τη δομή τους με ακόμη περισσότερη ομαδική δουλειά, πέρα από λειτουργίες, τμήματα, περιοχές. Οι δύο εταιρείες προσπαθούν να μην έχουν συγκεντρωτική λειτουργία να δίνουν πρωτοβουλίες στο προσωπικό, και να δίνουν τη δυνατότητα στα τμήματα να λειτουργούν ελεύθερα βασιζόμενα πάντα στην γενικότερη φιλοσοφία της εταιρείας.

Οι δύο εταιρείες χαρακτηρίζονται από τυπικές και μη διαδικασίες, με βάση τις οποίες λειτουργούν σε καθημερινή βάση. Αυτό που τις χαρακτηρίζει είναι η ευελιξία, η οποία με την κατάλληλη πειθαρχία τις βοηθάει να είναι οι κορυφαίες εταιρείες στη Ελλάδα. Το στυλ και ο χαρακτήρας της διοίκησης χαρακτηρίζεται από σεβασμό, ακεραιότητα και ειλικρίνεια. Τα στελέχη των δύο εταιρειών αγωνίζονται διαρκώς για τη δημιουργία ενός κλίματος μεγάλης εμπιστοσύνης. Οι δύο εταιρείες θεωρούν ότι η εμπιστοσύνη είναι που βοηθά τους καταναλωτές να επιλέξουν.

Τέλος οι δύο εταιρείες προσπαθούν να δημιουργήσουν ένα περιβάλλον εργασίας που θα επιτρέψει σε κάθε εργαζόμενο ν' αναπτύξει στο μέγιστο βαθμό τις δυνατότητες του. Οι δύο εταιρείες χρησιμοποιούν διάφορα μέσα για να παρακινήσουν το προσωπικό (ανύψωση ηθικού, συμπεριφορά, κίνητρα κ.λ.π.). Βλέπουμε ότι οι δύο εταιρείες σε διοικητικό επίπεδο είναι ακριβώς ίδιες.

Εξωτερικοί Πελάτες

Οι managers των δύο εταιρειών υποστηρίζουν ότι οι πελάτες αποτελούν το επίκεντρο του ενδιαφέροντος τους. Το μείγμα Μαρκετινγκ είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες των πελατών τους. Συγκεκριμένα:

Τιμή (Price)

Η ANEK εστιάζει στις χαμηλές τιμές στοχεύοντας στο τμήμα αγοράς που θέλει να ταξιδέψει φθηνά και γρήγορα. Από την άλλη η HSW διατηρεί τις τιμές σε πιο ψηλά επίπεδα, παρέχοντας ποιοτικές υπηρεσίες. Οι τιμές δεν είναι απαγορευτικές με βάση τις υπηρεσίες κι εκεί ανταγωνίζεται την HSW.

Υπηρεσία (Product)

Βασικό μέλημα της ANEK και της HSW σε σχέση με την ασφάλεια των επιβατών είναι να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Ενδιαφέρονται για την τεχνική μηχανολογική κατάσταση των πλοίων, την τακτική προμήθειά τους με εφόδια, την επάνδρωσή τους με εξειδικευμένο προσωπικό και την προσαρμογή τους στις ανάγκες της αγοράς. Ταυτόχρονα ασφαλίζει με καλύτερους όρους τόσο τα πλοία όσο και τα πληρώματα με σκοπό να ικανοποιήσει τους ταξιδιώτες και να προφυλάξει την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα.

Διανομή (Place)

Στον χώρο της ναυτιλίας και ιδιαίτερα στον τομέα μεταφοράς εμπορευμάτων από χώρα σε χώρα, ο χώρος εγκατάστασης των γραφείων και η ευκολία πρόσβασης σε αυτά δεν έχει μεγάλη σημασία. Οι πελάτες της ANEK και της HSW στηρίζονται στα συστήματα επικοινωνίας (e-mail, fax).

Προβολή (Promotion)

Η ANEK και η HSW χρησιμοποιούν ποικίλες μεθόδους προβολής των υπηρεσιών τους στους πελάτες τους. Αρχικά χρησιμοποιούν τις δημόσιες σχέσεις. Ο Roger Cartwright

(2001), διευκρινίζει ότι με τον όρο δημόσιες σχέσεις εννοείται η διαδικασία με την οποία ο οργανισμός επικοινωνεί με το σύνολο της πελατειακής βάσης του και όχι με ένα μεμονωμένο πελάτη.

Παρακάτω ακολουθούν τα βασικότερα μέσα με τα οποία προβάλλονται οι δύο εταιρείες:

- **Ενημερωτικά Φυλλάδια**

Ανά τακτά χρονικά διαστήματα στέλνονται ενημερωτικά φυλλάδια στους πελάτες οι οποίοι ενημερώνονται για τις υπηρεσίες που προσφέρουν με αποτέλεσμα να τους κάνουν να αισθάνονται μέρος της επιχείρησης.

- **Υπάλληλοι**

Οι υπάλληλοι διαδραματίζουν πολύ σημαντικό, αν και ανεπίσημο ρόλο όσον αφορά τις δημόσιες σχέσεις. Η εικόνα και το μήνυμα που βγάζουν προς τα έξω έχει τεράστια σημασία. Τίποτα δεν μειώνει περισσότερο την αξιοπιστία της εταιρείας από τα αρνητικά σχόλια κάποιου υπαλλήλου της. Ένας από τους χρυσούς κανόνες της σωστής εξυπηρέτησης Πελατών των Cartwright & Green (2007), είναι ο εξής ‘αν εσείς οι ίδιοι οι δεν πιστεύετε στον οργανισμό σας πώς θα πιστέψει ο πελάτης’, που σημαίνει ότι αν ο υπάλληλος έχει χάσει την εμπιστοσύνη του στον οργανισμό που εργάζεται τότε το πιθανότερο είναι να συμβεί το ίδιο και στους πελάτες. Οι Brassington & Pettit (2007), τονίζουν την σημασία των εσωτερικών αυτών δημοσίων σχέσεων. Οι δυο εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες πράγμα που τις αναγκάζει να δίνουν μεγάλη βαρύτητα στο ρόλο και τη σημασία του προσωπικού σε σχέση με τη παροχή των υπηρεσιών αυτών.

- **Διαδικασία (Processes)**

Η διαδικασία παροχής υπηρεσιών από τις δυο εταιρείες περιλαμβάνει τη διαδικασία προσφορών-αντιπροσφορών, κλείσιμο συμφωνίας ταξιδιού, καθορισμό ναύλου, σύνταξη ναυλοσυμφώνου και αποστολή για υπογραφές, εφοδιασμό πλοίου, χρηματοδότηση καπετάνιου για κάλυψη εξόδων ταξιδιού, επιθεωρήσεις πλοίου.

Οι δυο εταιρείες δίνουν μεγάλη βαρύτητα στο προσωπικό τους αυτό αποτελεί τη βάση της στρατηγικής τους και μέσω αυτού προσεγγίζουν τις ανάγκες των πελατών τους. Έχουμε δυο εταιρείες στο τομέα αυτό τόσο όμοιες πράγμα που επηρεάζει ευρύτερα τη λειτουργία τους οδηγώντας τις σε παράπλευρες δράσεις.

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

HELLENIC SEAWAYS	ANEK
<p style="text-align: center;">Παιδιά έως 5 ετών Παιδιά από 5 έως και 10 ετών 50% έκπτωση</p>	<p style="text-align: center;">Παιδιά έως 4 ετών Δωρεάν στην οικονομική θέση, χωρίς δικαίωμα κλίνης, με απαραίτητη την κράτηση και έκδοση εισιτηρίου με μηδενικό ναύλο. 50% Έκπτωση σε όλες τις κατηγορίες καμπινών εκτός κατηγορίας LUX. Παιδιά από 4 έως και 12 ετών 50% έκπτωση σε όλες τις θέσεις.</p>
	<p style="text-align: center;">Έκπτωση για τους Τρίτεκνους 50% στην Οικονομική Θέση (DECK) & στα Αεροπορικά Καθίσματα. 30% σε όλες τις κατηγορίες καμπινών εκτός LUX. 20% στα IX & MO</p>
<p style="text-align: center;">50% Έκπτωση για τους Πολύτεκνους στα συμβατικά πλοία</p>	<p style="text-align: center;">50% Έκπτωση για τους Πολύτεκνους και 20% έκπτωση στα IX οχήματά</p>
<p style="text-align: center;">Οι φοιτητές ταξιδεύουν με έκπτωση 35% σε όλες τις θέσεις, όλες τις μέρες στα συμβατικά πλοία. Στα ταχύπλοα σε οικονομική θέση.</p>	<p style="text-align: center;">50% Έκπτωση για τους Φοιτητές-Σπουδαστές ΑΕΙ, ΕΑΠ, ΤΕΙ, ΑΕΝ, Στρατιωτικών Σχολών. Ισχύει και για τα IX αυτοκίνητα και δίκυκλα αυτών.</p>
	<p style="text-align: center;">50% Έκπτωση για τους Οπλίτες (Στρατιώτες, Σμηνίτες, Ναύτες)</p>

Στα “μικρά” αυτοκίνητα (μήκους μέχρι 3,70m) η εταιρεία μας παρέχει έκπτωση έως 40%.	20% Έκπτωση στους Ναύλους Επιστροφής για τους επιβάτες και τα οχήματά τους (εκτός λεωφορείων και φορτηγών).
	10% Έκπτωση για τους επιβάτες και τα οχήματα τους, που εκδίδουν ταυτόχρονα εισιτήρια εσωτερικού και Γραμμής Βενετίας.
50% έκπτωση για τους συνταξιούχους NAT & τις συζύγους τους	50% έκπτωση για τους συνταξιούχους NAT
	20% Έκπτωση για τους κατόχους δελτίων κοινωνικού τουρισμού Εργατικής Εστίας/ΟΓΑ. Ισχύει όλο το χρόνο εκτός Ιουλίου & Αύγουστο.
	50% έκπτωση για τα Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες με ποσοστό αναπηρίας άνω του 80%, τους Τυφλούς, τους συνοδούς αυτών. Η έκπτωση ισχύει και για τα ΙΧ αυτοκίνητά τους.
	50% Έκπτωση για τους Ανάπηρους Πολέμου και τους συνοδούς τους. Ισχύει και για τα ΙΧ αυτοκίνητά τους.

σχήμα 4-2: προσφορές εσωτερικού

Όπως παρατηρείται στον παραπάνω πίνακα και οι δυο εταιρείες διαθέτουν οικονομική πολιτική για τα παιδιά τους πολύτεκνους, τους φοιτητές και τους συνταξιούχους NAT. Από ότι βλέπουμε όμως η ANEK παρέχει πέρα από τις παραπάνω ομάδες σε μια πληθώρα άλλων τμημάτων πληθυσμού προνομιακές τιμές και εκπτώσεις, γεγονός που τις

προσάπτει μια ιδιαίτερη κοινωνική ευαισθησία απέναντι σε ομάδες πολιτών με ιδιαιτερότητες σε αντίθεση με την HSW της οποίας η οικονομική πολιτική δεν προβλέπει ελαφρύνσεις σε άτομα με ειδικές ανάγκες, ανάπηρους πολέμου, οπλίτες κ.λ.π.

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

HELLENIC SEAWAYS	ANEK
<p>ΔΕΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑΞΙΔΙΑ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ (MONO CARGO)</p>	<p>30% για επιβάτες και τα οχήματά τους όλων των κατηγοριών, μόνο με ταυτόχρονη έκδοση εισιτηρίων μετάβασης και επιστροφής.</p>
	<p>20% Οικογενειακή Έκπτωση σε ATS και DECK Χορηγείται έκπτωση 20% σε οικογένειες που αποτελούνται από 4 ή περισσότερα μέλη και ταξιδεύουν σε κατηγορία θέσης ATS ή DECK. Η έκπτωση ισχύει μόνο για τους ενήλικες και το αυτοκίνητό τους (κατηγορίας 1 ή 2) για όλο το χρόνο. Η έκπτωση δεν ισχύει για τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.</p>
	<p>10% Οικογενειακή έκπτωση σε καμπίνα Η έκπτωση ισχύει για τριμελείς ή τετραμελείς οικογένειες/παρέες που ταξιδεύουν στον ίδιο κωδικό κράτησης στις κατηγορίες θέσεων A3-AB3 ή A4-AB4 και για το Ι.Χ. αυτοκίνητό τους (κατηγορίας 1 ή 2).</p>
	<p>20% Έκπτωση για νέους έως 25 ετών</p>

	<p>Οι επιβάτες ηλικίας 60 ετών και άνω δικαιούνται 10% έκπτωση. Ισχύει για όλες τις θέσεις επιβατών.</p>
	<p>Παιδιά κάτω των 4 ετών ταξιδεύουν ΔΩΡΕΑΝ, χωρίς δικαίωμα αεροπορικού καθίσματος (ATS) ή κλίνης σε καμπίνα.</p> <p>Παιδιά κάτω των 4 ετών που καταλαμβάνουν αεροπορικό κάθισμα (ATS) ή κλίνη σε καμπίνα πληρώνουν το 50% του επιλεγμένου ναύλου.</p> <p>Παιδιά από 4 έως 12 ετών χορηγείται έκπτωση 50% σε όλες τις κατηγορίες θέσεων.</p>
	<p>10% Έκπτωση για τους επιβάτες και τα οχήματα τους, που εκδίδουν ταυτόχρονα εισιτήρια εσωτερικού και Γραμμής Βενετίας.</p>
	<p>10% Έκπτωση στις γραμμές του εσωτερικού</p> <p>Η έκπτωση ισχύει για τους επιβάτες και τα οχήματά τους όλων των κατηγοριών.</p> <p>Ισχύει για τους ναύλους δρομολογίων εσωτερικού της ANEK LINES όταν εκδίδονται ταυτόχρονα με εισιτήρια διεθνών γραμμών της ANEK LINES.</p>

σχήμα 4-3: προσφορές εξωτερικού

4.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Η βελτίωση των δυο εταιρειών έρχεται μέσα από την εξέλιξη τους σ' όλους τους τομείς. Η εξέλιξη μειώνει τα λάθη και βελτιώνει τη σχέση των δυο εταιρειών με τους πελάτες τους. Η βελτίωση των σχέσεων μειώνει την απώλεια σε πελάτες. Ο Kotler (2000), τονίζει ότι οι επιχειρήσεις πρέπει να δίνουν μεγάλη προσοχή στο ποσοστό απώλειας πελατών και να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες για να το μειώσουν.

Οι δυο εταιρείες μέσα από μια βάση δεδομένων την οποία και χρησιμοποιούν σε συνεργασία πάντα και με τα ταξιδιωτικά τους γραφεία ορίζουν και μετρούν το ποσοστό διατήρησης πελατών. Η εν λόγω καταμέτρηση πραγματοποιείται με βάση τα ταξίδια που πραγματοποιούνται στα διάφορα δρομολόγια τους. Η ANEK εδώ πρώτη έχει εγκαταστήσει ένα CRM σύστημα το οποίο καταμετρά, ενημερώνει και γενικά σχετίζεται με την ικανοποίηση των πελατών της.

Η επιχείρηση μέσα από το συγκεκριμένο σύστημα μετρά τις αιτίες της φθοράς των πελατών.

Αυτά τα οποία μετράει είναι τα ακόλουθα (William Sherden:1994):

1. Την απώλεια πελατών η οποία γίνεται με διαφορετικό ρυθμό στη διάρκεια ενός έτους;
2. Τη διατήρηση πελατών η οποία κυμαίνεται κατά περιοχή, αντιπρόσωπο πωλήσεων ή διανομέα (πλοίο στη συγκεκριμένη περίπτωση);
3. Ποια είναι η σχέση ανάμεσα στα ποσοστά διατήρησης των πελατών και τις μεταβολές στις τιμές;
4. Τι συμβαίνει με τους χαμένους πελάτες και που πάνε αυτοί συνήθως;
5. Ποια εταιρεία του κλάδου διατηρεί τους πελάτες για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα;
6. Η επιχείρηση εκτιμά πόσα κέρδη χάνει όταν χάνει πελάτες.

7. Η εταιρεία υπολογίζει πόσα θα της κοστίσει η μείωση του ποσοστού απωλειών. Σε περίπτωση που το κόστος είναι μικρότερο από το απολεσθέν κέρδος η εταιρεία πρέπει να δαπανήσει αυτό το ποσό για να μειώσει το ποσοστό απωλειών. Σύμφωνα με τον Kotler (2000), κόστος προσέλκυσης ενός καινούριου πελάτη εκτιμάται ότι είναι πενταπλάσιο από το κόστος του να διατηρηθεί ικανοποιημένος ένας υπάρχον πελάτης. Σήμερα όλο και περισσότερες επιχειρήσεις αναγνωρίζουν πόσο σπουδαίο είναι να ικανοποιείς και να διατηρείς τους σημερινούς πελάτες. Σύμφωνα με την έρευνα των F. Reicheld και W. Sasser (1995) οι επιχειρήσεις μπορούν να βελτιώσουν τα κέρδη σε ποσοστά 2%-85% αν μειώσουν τις απώλειες πελατών κατά 5%. Μια άλλη μελέτη (Vavra 1992) υπολόγισε ότι εάν μια επιχείρηση χάνει 167 πελάτες κάθε μήνα, στη διάρκεια ενός έτους θα έχει χάσει \$ 2,4 εκ. σε πωλήσεις και \$ 280.000 από τα κέρδη της.

Από την άλλη η HSW λόγω της στρατηγικής της παροχής υψηλών υπηρεσιών έχει περιορισμένες απώλειες γι αυτό και δεν επιδιώκει να βελτιώνεται μέσα από τη μείωση των χαμένων πελατών αλλά μέσα από τη συνεχή και αυξανόμενη ικανοποίηση των υπάρχοντων. Η στρατηγική των υψηλότερων τιμών αλλά και της καλύτερης ποιότητας τη καθιστά μεν ανταγωνιστική σε κάποιο τμήμα της αγοράς, αυξάνει όμως και τις προσδοκίες των πελατών πράγμα που την αναγκάζει να επενδύει συνεχώς στο καλύτερο.

4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Οι στρατηγικές κινήσεις των δυο εταιρειών οι οποίες τις βοηθούν να λειτουργούν μ' επιτυχία αλλά και να επιβιώνουν μπορούν να οριστούν μέσα από τα δεδομένα που δίνονται σε σχέση με τις κινήσεις που μπορούν για το τώρα αλλά και για το μέλλον:

1. Οι δυο εταιρείες όχι μόνο ανταγωνίζονται μέσα στην υπάρχουσα οργανωτική τους δομή αλλά προσπαθούν να δημιουργούν και μελλοντικές δομές μέσα στην αγορά, μέσα από τα δίκτυα που δημιουργούν.

2. Οι δυο εταιρείες όχι μόνο προσπαθούν να εξασφαλίσουν στους πελάτες καλή ποιότητα ταξιδιών και υπηρεσιών αλλά και να αναπτύξουν τις θεμελιώδεις ικανότητες τους ώστε ν' ανταποκρίνονται στις ανάγκες του στρατηγικού πλαισίου στο οποίο

δραστηριοποιούνται. Η ANEK με τις χαμηλές τιμές και η HSW με τη καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών.

3. Οι δυο εταιρείες επενδύουν στη μάθηση μέσα από τη εκπαίδευση του προσωπικού

αλλά και τους οικονομικούς πόρους που διαθέτουν σε τεχνολογικό επίπεδο.

4. Οι δυο εταιρείες όχι μόνο μεγιστοποιούν το χρόνο παραμονής τους στην

υπάρχουσα αγορά αλλά ελαχιστοποιούν και το χρόνο που απαιτείται για να εισέλθουν σε νέες αγορές.

4.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώθηκε ότι το στρατηγικό πλαίσιο στο οποίο είναι ενταγμένες οι δυο εταιρείες είναι αρκετά ανταγωνιστικό. Οι δυο εταιρείες για να μπορέσουν ν' αντιπαρέλθουν προσπαθούν να παρουσιάζονται διαφοροποιημένες από τον ανταγωνισμό επενδύοντας συνεχώς στη καινοτομία και προσπαθώντας η ANEK να παρέχει φθηνές και ποιοτικές σχετικά υπηρεσίες ενώ η HSW ποιότητα, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε λίγο ποιο υψηλές τιμές.

Οι δυο εταιρείες με βάση και το στρατηγικό πλαίσιο δράση τους έχουν αναπτύξει συγκεκριμένες δυνατότητες τις οποίες πρέπει να εκμεταλλευτούν αλλά και αδυναμίες που πρέπει να βελτιώσουν.

Τα πλεονεκτήματα είναι τ' ακόλουθα:

- 1) Φήμη στην αγορά.
- 2) Υψηλή ποιότητα.
- 3) Δυνατότητα να παρέχουν καλές τιμές, κυρίως η ANEK.
- 4) Υψηλή τεχνολογική υπόσταση και δυναμική.

Από την άλλη τα μειονεκτήματα είναι τα' ακόλουθα:

a) Αδυναμία ν' ανταγωνιστούν ξένες εταιρίες που εισέρχονται στην αγορά ειδικά σ' επίπεδο ναύλου.

b) Δυσκολία επέκτασης σ' άλλες χώρες για αύξηση της κερδοφορία τους.

Οι στρατηγικές των δυο εταιρειών έχουν προεκτάσεις οι οποίες ορίζονται ως ακολούθως:

1) Βασίζονται στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχουν η μεν ANEK στις χαμηλές τιμές, η μεν HSW στις ποιότητα των υπηρεσιών. Οι δύο εταιρείες ανταγωνίζονται συνεχώς σ' επίπεδο καινοτομίας, η καινοτομία είναι αυτή που τις καθιστά διαφορετικές σε διάφορα επίπεδα.

2) Η στρατηγική τους βασίζεται από στρατηγικές τοποθέτησης νέων ταξιδιών στην ίδια αγορά (Διείδυση) αλλά κυρίως σε νέες αγορές (Στρατηγικές ανάπτυξης).

3) Για το μέλλον οι δυο εταιρείες θα προσπαθήσουν να επεκταθούν σε ευρύτερες διαδρομές του εξωτερικού.

4) Η κυρίαρχη κουλτούρα των δυο εταιρειών εστιάζει στα ακόλουθα:

a) Σεβασμός στις ανάγκες του πελάτη.

b) Στρατηγική εστίασης με διαφοροποίηση.

c) Συνεχής υποστήριξη του προσωπικού, ουσιαστικά και ιδεολογικά κίνητρα.

d) Συνεχής προγραμματισμός, σωστή οργάνωση των διαδικασιών που τις χαρακτηρίζουν.

Οι αξίες του δυο εταιρειών πηγάζουν από τη κουλτούρα τους και σχετίζονται με τις ποιοτικές υπηρεσίες, τη προώθηση καλά οργανωμένων πακέτων, το σεβασμό στις

ανάγκες του προσωπικού, τον ευγενή ανταγωνισμό ο οποίος στηρίζεται στη προσπάθεια για διαφοροποίηση.

Όλα τα παραπάνω είναι απόρροια των ιδρυτικών στελεχών των δυο εταιρειών, τα οποία προσπαθούν να μεταφέρουν τις αξίες και τα πρότυπα των παλαιότερων στελεχών, πράγμα που καθιστά και τις δυο εταιρείες παραδοσιακές αλλά και ανταγωνιστικές σε σχέση με τη τωρινή αλλά και τη μελλοντική τους πορεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :

ΑΝΑΛΥΣΗ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟ

ΜΙΚΟΥ

ΚΙΝΔΟΥΝΟΥ

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η ανάλυση του χρηματοοικονομικού κινδύνου αποτελεί ένα από τα δυσκολότερα προβλήματα που καλούνται να λύσουν οι εταιρίες, διότι οι πηγές προέλευσής του είναι πολλές και το μέγεθος των προβλημάτων που μπορούν να προκληθούν από κάθε πηγή δεν είναι εύκολο να εκτιμηθεί με ικανοποιητική προσέγγιση. Για την αντιμετώπιση των κινδύνων απαιτείται η δημιουργία ενός πλαισίου διαχείρισης, βάσει εγκεκριμένων πολιτικών των εταιριών και η συνεχής παρακολούθησή τους, προκειμένου να αναγνωρίζονται, να αναλύονται και να αντισταθμίζονται ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

Ο συνολικός χρηματοοικονομικός κίνδυνος που είναι εκτεθειμένες οι εταιρίες διακρίνεται στους παρακάτω χρηματοοικονομικούς κινδύνους:

- Συστηματικό κίνδυνο ή κίνδυνο αγοράς
- Μη συστηματικό κίνδυνο ή κίνδυνο επιλογής

Ο συστηματικός κίνδυνος πηγάζει από το εξωτερικό οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον των εταιριών. Αντιπροσωπεύει την γενική κατάσταση της οικονομίας, τις πληθωριστικές τάσεις που υπάρχουν, τις δραστηριότητες των εταιριών και τα επίπεδα των επιτοκίων.

Ο συστηματικός κίνδυνος διακρίνεται σε:

- Πιστωτικό κίνδυνο
- Κίνδυνο ρευστότητας
- Συναλλαγματικό κίνδυνο
- Κίνδυνο επιτοκίου
- Κίνδυνο διακύμανσης τιμής

Ο μη συστηματικός κίνδυνος πηγάζει από το εσωτερικό περιβάλλον της εκάστοτε εταιρίας. Προκύπτει από γεγονότα και δεδομένα που αφορούν την ίδια την εταιρία και τα οποία μπορούν να επηρεάσουν κατ' επέκταση την τιμή της μετοχής της βραχυχρόνια ή μακροχρόνια.

5.1 Συστηματικός Κίνδυνος

Ο συστηματικός κίνδυνος αντιπροσωπεύει τον κίνδυνο αγοράς των εταιριών και έχει επιπτώσεις στο ενεργητικό όλων των επιχειρήσεων στην οικονομία. Η μέτρηση του κινδύνου γίνεται με τη βοήθεια ενός χρηματοοικονομικού εργαλείου του συντελεστή beta. Γενικά, ο βήτα στον ακτοπλοϊκό κλάδο κυμαίνεται σε ικανοποιητικά επίπεδα και οφείλεται στο γεγονός ότι ο κλάδος παρουσιάζει μια οικονομική άνθηση .

Οι πέντε σημαντικοί οικονομικοί κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν η HSW και η Anek lines μπορούν να διαιρεθούν στις ακόλουθες κατηγορίες κινδύνου: πιστωτικό, κίνδυνο ρευστότητας, συναλλαγματικό, επιτοκίου, και κίνδυνο διακύμανσης τιμής.

5.2 Μη Συστηματικός Κίνδυνος

Ο μη συστηματικός κίνδυνος αφορά κινδύνους που επηρεάζουν μεμονωμένα την πορεία της εκάστοτε εταιρίας και κατ' επέκταση την τιμή της μετοχής της. Έχει επιπτώσεις στο ενεργητικό της εταιρίας και αναφέρεται σε ειδικούς κινδύνους.

Και οι δύο επιχειρήσεις μετά την είσοδο τους σε ξένες αγορές εκτίθενται στον έντονο ανταγωνισμό σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιούνται.

5.3 Αντιμετώπιση συστηματικού κινδύνου

• Πιστωτικός κίνδυνος

A) ANEK

Στις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες, οι πιστωτικοί κίνδυνοι που αντιμετωπίζει κάθε εταιρεία είναι αυξημένοι. Τα σημαντικά προβλήματα ρευστότητας που έχουν δημιουργηθεί στην αγορά, ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης, ξεπέρασαν κάθε πρόβλεψη με κατακόρυφη αύξηση των περιπτώσεων ακάλυπτων επιταγών και δυσχερειών στην είσπραξη των ανοιχτών υπολοίπων. Η εταιρεία παρακολουθεί στενά τα υπόλοιπα των πελατών της μέσω των διαδικασιών πιστωτικού ελέγχου που εφαρμόζει και όπου κρίνεται απαραίτητο λαμβάνονται επιπλέον εγγυήσεις για την μεγαλύτερη εξασφάλιση των πιστώσεων που χορηγούνται. Ωστόσο, οι τρέχουσες οικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα και διεθνώς, δημιουργούν περιπτώσεις αυξημένων πιστωτικών κινδύνων, με αποτέλεσμα την όλο και περισσότερο επιβεβλημένη ανάγκη δημιουργίας προβλέψεων για ζημίες από μείωσης απαιτήσεων με σκοπό την εξισορρόπηση των συνεπειών από τις ακραίες συνθήκες που επικρατούν στο εμπορικό και στο ευρύτερο μακροοικονομικό περιβάλλον. Η διοίκηση της εταιρείας θεωρεί ότι, μετά και τις προβλέψεις απομείωσης της αξίας των απαιτήσεων που σχηματίστηκαν στη χρήση 2010, το συσσωρευμένο ποσό των 18,8 εκατ. είναι επαρκές έναντι του πιστωτικού κινδύνου. Αναφορικά με τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα η εταιρεία δεν διατρέχει κάποιον πιστωτικό κίνδυνο καθώς υπάρχει φυσική αντιστάθμιση κινδύνου, δεδομένου ότι με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με τα οποία συνεργάζεται υπάρχουν και δανειακές συμβάσεις.

B) HSW

Ο πιστωτικός κίνδυνος είναι ο κίνδυνος ζημίας της Εταιρείας και του Ομίλου σε περίπτωση που πελάτης ή τρίτος σε συναλλαγή χρηματοοικονομικού μέσου δεν εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις και σχετίζεται κύρια με τις

απαιτήσεις από πελάτες.

Η Εταιρεία και ο Όμιλος εφαρμόζουν διαδικασίες πιστωτικού ελέγχου, οι οποίες περιλαμβάνουν ορισμό πιστωτικού ορίου ανά πελάτη και συγκεκριμένους όρους πιστωτικής πολιτικής για κάθε κατηγορία πελατών. Επιπλέον, έχουν

ληφθεί από ορισμένους πελάτες ως εξασφάλιση εγγυητικές επιστολές τραπεζής και επιταγές σε εγγύηση .

Η Εταιρεία και ο Όμιλος εκτιμούν ότι δεν έχουν σημαντικές συγκεντρώσεις πιστωτικού κινδύνου, δεδομένου ότι υπάρχει ικανοποιητική διασπορά των απαιτήσεών τους από πελάτες, καθώς και των λοιπών απαιτήσεών τους.

• Κίνδυνος ρευστότητας

A) ANEK

Η εταιρεία στα πλαίσια αναδιάρθρωσης των δανείων της συνέταξε συμβάσεις που διέπονται από όρους και υποχρεώσεις. Σε περίπτωση που η εταιρεία δεν τηρήσει τους όρους και τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει, ενδέχεται τα δάνεια να κηρυχτούν άμεσα απαιτητά και να υποχρεωθεί να αποπληρώσει το υπόλοιπο των δανείων της στις δανείστριες τράπεζες δημιουργώντας ενδεχόμενο πρόβλημα ρευστότητας. Εντούτοις για την αποφυγή του ενδεχόμενου δημιουργίας ελλείψεων επαρκούς ρευστότητας η διοίκηση της εταιρείας φροντίζει να υπάρχουν πάντα διαθέσιμες τραπεζικές πιστώσεις για την κάλυψη έκτακτων αναγκών σε περιόδους χαμηλής ρευστότητας. Σε κάθε περίπτωση ωστόσο δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να υπάρξει παραβίαση κάποιου ή κάποιων όρων των δανειακών συμβάσεων της εταιρείας η αδυναμία της διοίκησης της εταιρείας όσον αφορά στην εξασφάλιση τραπεζικών πιστώσεων για την κάλυψη έκτακτων αναγκών με αποδεκτούς όρους γεγονός που ενδέχεται να επιφέρει ουσιωδώς αρνητικές συνέπειες στην επιχειρηματική δραστηριότητα, τα αποτελέσματα της λειτουργίας, τις ταμιακές ροές και την χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας.

B) HSW

Ο κίνδυνος ρευστότητας συνίσταται στην αδυναμία της Εταιρείας και του Ομίλου να εκπληρώσουν τις χρηματοοικονομικές τους υποχρεώσεις, όταν αυτές καθίστανται απαιτητές.

Ο κίνδυνος αυτός λόγω της υποχώρησης των οικονομικών μεγεθών αλλά και της σοβαρής περιστολής των δανειακών περιθωρίων των τραπεζών, έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Η διοίκηση του Ομίλου

βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τις πιστώτριες τράπεζες σχετικά με την τροποποίηση των όρων αποπληρωμής των δανείων. Σε κάθε περίπτωση ωστόσο, δε μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να υπάρξει παραβίαση κάποιου ή

κάποιων όρων των δανειακών συμβάσεων του Ομίλου.

• Συναλλαγματικός κίνδυνος

ANEK

Η εταιρεία δεν εκτίθεται σε ιδιαίτερο συναλλαγματικό κίνδυνο καθώς όλες σχεδόν οι συναλλαγές με πελάτες και προμηθευτές εκτός Ελλάδος διενεργούνται με βάση το ευρώ.

Πολύ περιορισμένος συναλλαγματικός κίνδυνος ενδεχομένως να δημιουργηθεί από την αξία των αγορών ανταλλακτικών και λοιπών υλικών ή υπηρεσιών από χώρες εκτός Ευρωζώνης η οποία όμως είναι πολύ μικρή σε σχέση με το σύνολο των αγορών και δαπανών. Επίσης όλα τα δάνεια που έχει συνάψει η εταιρεία είναι σε ευρώ οπότε δεν υφίσταται κίνδυνος από την αποπληρωμή τους.

• Κίνδυνος Διακύμανσης Επιτοκίων

A) ANEK

Η εταιρεία κατά τη διάρκεια του 2008 προχώρησε σε αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου τραπεζικού δανεισμού της με τη σύναψη νέων δανειακών συμβάσεων με κοινοπραξία τραπεζών. Επίσης κατά τη διάρκεια του 2010 προέβη σε νέα σύναψη μακροπρόθεσμου δανείου. Επιπλέον η εταιρεία έχει συνάψει συμβάσεις ανοικτών αλληλόχρεων λογαριασμών

με διάφορες τράπεζες. Όλα τα ανωτέρω δάνεια τοκίζονται με επιτόκιο Euribor πλέον περιθωρίου. Κατά συνέπεια η εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε κίνδυνο διακύμανσης επιτοκίων αφού σε περίπτωση ανόδου αυτών θα επιβαρυνθεί με υψηλότερους χρεωστικούς τόκους.

B) HSW

Τα μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα δάνεια του Ομίλου είναι σε ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο euribor πλέον περιθωρίου. Κατά συνέπεια ο Όμιλος είναι εκτεθειμένος σε κίνδυνο διακύμανσης επιτοκίων, αφού σε περίπτωση ανόδου αυτών, θα επιβαρυνθεί με υψηλότερους χρεωστικούς τόκους. Ενδεικτικά, μία μεταβολή σε ετήσια βάση κατά 1% στο επιτόκιο θα είχε επίδραση στα αποτελέσματα και στα ίδια κεφάλαια του Ομίλου κατά € 1,5 εκ.

• Κίνδυνος διακύμανσης τιμών

A) ANEK

ΤΟ κόστος του καυσίμου αποτελεί το βασικότερο λειτουργικό κόστος της εταιρείας με άμεση επίδραση στα αποτελέσματα της κάθε περιόδου επομένως η αύξηση των τιμών του πετρελαίου είναι ο σημαντικότερος κίνδυνος που αντιμετωπίζει η εταιρεία. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το κόστος καυσίμων και λιπαντικών της εταιρείας για το 2010 αποτέλεσε το 43% του συνολικού κόστους πωληθέντων.

B) HSW

Η Εταιρεία και ο Όμιλος εκτίθενται στον κίνδυνο αύξησης των τιμών των καυσίμων, δεδομένης της σημαντικής συμμετοχής του κόστους καυσίμων στο κόστος εκμετάλλευσης. Μια αύξηση ή μείωση κατά 1% στην τιμή των καυσίμων σε ετήσια βάση θα είχε επίδραση στα αποτελέσματα και στην καθαρή θέση του Ομίλου κατά € 0,6 εκ. Κατά συνέπεια, ενδεχόμενη αύξηση στις τιμές των καυσίμων αναμένεται να επιφέρει ουσιαστικές δυσμενείς επιδράσεις στα οικονομικά αποτελέσματα, τις ταμιακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο :

ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

6 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

6.1 ANEK LINES

- **Εταιρική διακυβέρνηση**

Η ANEK LINES έχει συντάξει Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας βάσει του οποίου προβλέπονται η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου , Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων. Η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου μεταξύ άλλων παρακολουθεί την εφαρμογή και την συνεχή τήρηση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και του Καταστατικού της εταιρείας. Η Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Μετόχων έχει την ευθύνη της άμεσης και ισότιμης ενημέρωσης των μετόχων σχετικά με την άσκηση των δικαιωμάτων τους και η Υπηρεσία Εταιρικών Ανακοινώσεων έχει την ευθύνη γνωστοποίησης στο κοινό μέσω του Χ.Α. κάθε γεγονότος το οποίο προβλέπεται να επηρεάσει την αγορά των μετόχων της εταιρείας.

- **Διοικητικό Συμβούλιο**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK LINES αποτελείται από 15 μέλη, 11 αιρετά και 4 που ορίζονται από το καταστατικό της εταιρείας. Αυτά τα τέσσερα είναι ο τέως Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης (Πρόεδρος), ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, καθώς και ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων.

Πίνακας 6-1: Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας ANEK

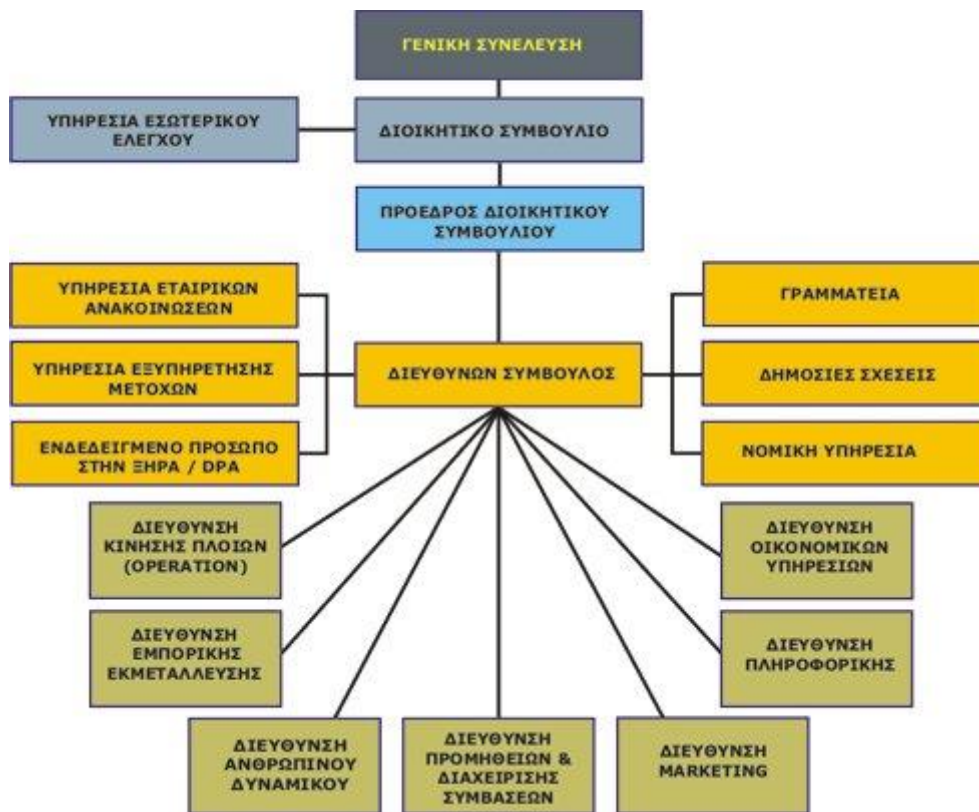
Πρόεδρος ANEK	ΣΕΒΑΣΜΙΟΤΑΤΟΣΕΙΡΗΝΑΙΟΣ τ. Μητροπολίτης Κισσάμου & Σελίνου
Προεδρεύων Αντιπρόεδρος	ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Β' Αντιπρόεδρος	ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ
Γ' Αντιπρόεδρος	ΑΡΧΟΝΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Διευθύνων Σύμβουλος	ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ του ΣΗΦΗ
Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος	ΜΠΑΛΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ
Μέλος Δ.Σ.	ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Δήμαρχος Χανίων, Μέλος Δ.Σ.	ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Μέλος Δ.Σ.	ΓΑΛΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Μέλος Δ.Σ.	ΓΕΩΡΒΑΣΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ
Μέλος Δ.Σ.	ΚΑΝΤΗΛΙΕΡΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
Μέλος Δ.Σ.	ΜΑΡΑΚΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ
Δήμαρχος Ρεθύμνου, Μέλος Δ.Σ.	ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Μέλος Δ.Σ.	ΜΠΑΙΡΑΚΤΑΡΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
Μέλος Δ.Σ. Εκπρόσωπος Συνδέσμου Οικονομολόγων Χανίων	ΜΠΑΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

- **Μετοχική σύνθεση**

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε ευρώ 40.325.000,00 με 131.134.117 κοινές και 3.281.876 προνομιούχες ονομαστικής αξίας 0,30 ευρώ η κάθε μία.

- **Οργανόγραμμα**



Από την ανάλυση του οργανογράμματος μιας επιχείρησης μπορεί κανείς να αντιληφθεί και ποιος είναι ο προσανατολισμός της επιχείρησης ως προς τους αντικειμενικούς σκοπούς της.

Στο οργανόγραμμα της εταιρείας Anek Lines παρατηρείται ότι το πρώτο όργανο στην διοικητική ιεραρχία είναι η γενική συνέλευση, όπως άλλωστε απαιτεί και η νομική μορφή εταιρείας (Α.Ε.). Το διοικητικό συμβούλιο δεύτερο όργανο στην ιεραρχία συνεργάζεται με το τμήμα εσωτερικού ελέγχου και «αναφέρεται» στη γενική συνέλευση. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οφείλουν να συνεργάζονται και να παρέχουν πληροφορίες στον Εσωτερικό Ελεγκτή της Εταιρείας και γενικά να διευκολύνουν με κάθε τρόπο το έργο του. Κατά την άσκηση των καθηκόντων του ο Εσωτερικός Ελεγκτής δικαιούται να λάβει γνώση οποιουδήποτε βιβλίου, εγγράφου, αρχείου, τραπεζικού λογαριασμού και χαρτοφυλακίου της εταιρείας και να έχει πρόσβαση σε οποιαδήποτε υπηρεσία της Εταιρείας. Η διοίκηση της Εταιρείας οφείλει να παρέχει στον Εσωτερικό Ελεγκτή όλα τα απαραίτητα μέσα για τη διευκόλυνση του έργου του.

Στη κορυφή βέβαια του Διοικητικού Συμβουλίου βρίσκεται ο Πρόεδρος. Ο Διευθύνων Σύμβουλος ελέγχει όλα τα τμήματα τα οποία είναι : υπηρεσία εταιρικών ανακοινώσεων,

υπηρεσία εξυπηρέτησης μετοχών, ενδεδειγμένο πρόσωπο στη ξηρά, η γραμματεία, το γραφείο δημοσίων σχέσεων καθώς και το γραφείο του νομικού συμβούλου.

Στη βάση του οργανογράμματος βρίσκονται οι επτά διευθύνσεις οι οποίες αποτελούν το κύριο έργο. Οι διευθύνσεις αυτές είναι : α) διεύθυνση κίνησης πλοίων β)διεύθυνση εμπορικής εκμετάλλευσης, γ) διεύθυνση ανθρώπινου δυναμικού, δ) διεύθυνση προμηθειών και διαχείρισης συμβάσεων, ε) διεύθυνση οικονομικών υπηρεσιών, στ) διεύθυνση πληροφορικής, ζ)διεύθυνση ξενοδοχειακής υποστήριξης. Η κάθε εξειδικευμένη διεύθυνση υπάγεται στον Διευθύνοντα Σύμβουλο.

Η συμμετοχή της ANEK (με ποσοστό μεγαλύτερο από 50%) σε άλλες εταιρείες αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα τόσο σε αριθμό μετοχών όσο και σε ποσοστό συμμετοχής.

Πίνακας 6-2: Η συμμετοχή της ANEK στις θυγατρικές εταιρείες

Εταιρεία	Συμμετοχή (%)
ΛANE	50,11
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	47,85
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ	60,37
ΑΝΕΚ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε.	99,48
ΤΙ.ΣΙ.ΣΕΪΛΙΝΓΚ Ν.Ε.	97,50
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	100
ΑΝΕΚ LINES ITALIA srl	49,00

Οι παραπάνω εταιρείες στις οποίες η ANEK συμμετέχει με ποσοστό 50% και άνω, καθώς και η θυγατρική εταιρεία ΕΤΑΝΑΠ, έχουν συμπεριληφθεί στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2010 με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης. Η «ΑΝΕΚ LINES ITALIA srl», στην οποία η ANEK συμμετέχει με ποσοστό 49% ενοποιήθηκε με τη μέθοδο της καθαρής θέσης. Τον Απρίλιο του 2010 ιδρύθηκε η εταιρεία «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με σκοπό την κυριότητα

και εκμετάλλευση ή διαχείριση εμπορικών πλοίων, στην οποία η Μητρική κατέχει το σύνολο των μετοχών. Η «ΑΝΕΚ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε.» συμμετέχει με ποσοστό 100% στην «ΑΝΕΚ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε.» οι οποίες όπως και η «ΤΙ.ΣΙ. ΣΕΪΛΙΝΓΚ Ν.Ε.», δεν έχουν ξεκινήσει δραστηριότητα.

6.2 HELLENIC SEAWAYS

- **Εταιρική διακυβέρνηση**

Στην εταιρεία έχει δημιουργηθεί Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου η οποία υπάγεται και αναφέρεται στο Διοικητικό Συμβούλιο. Επίσης λειτουργούν τμήμα μετόχων με ευθύνη τη διανομή των μερισμάτων και την πληροφόρηση των μετόχων και νομική υπηρεσία.

- **Διοικητικό Συμβούλιο**

Το ανώτατο όργανο της εταιρείας είναι το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελείται από 11 μέλη, τον Πρόεδρο, δύο Αντιπροέδρους και 8 μέλη.

Πίνακας 6-3: Διοικητικό Συμβούλιο εταιρείας HSW

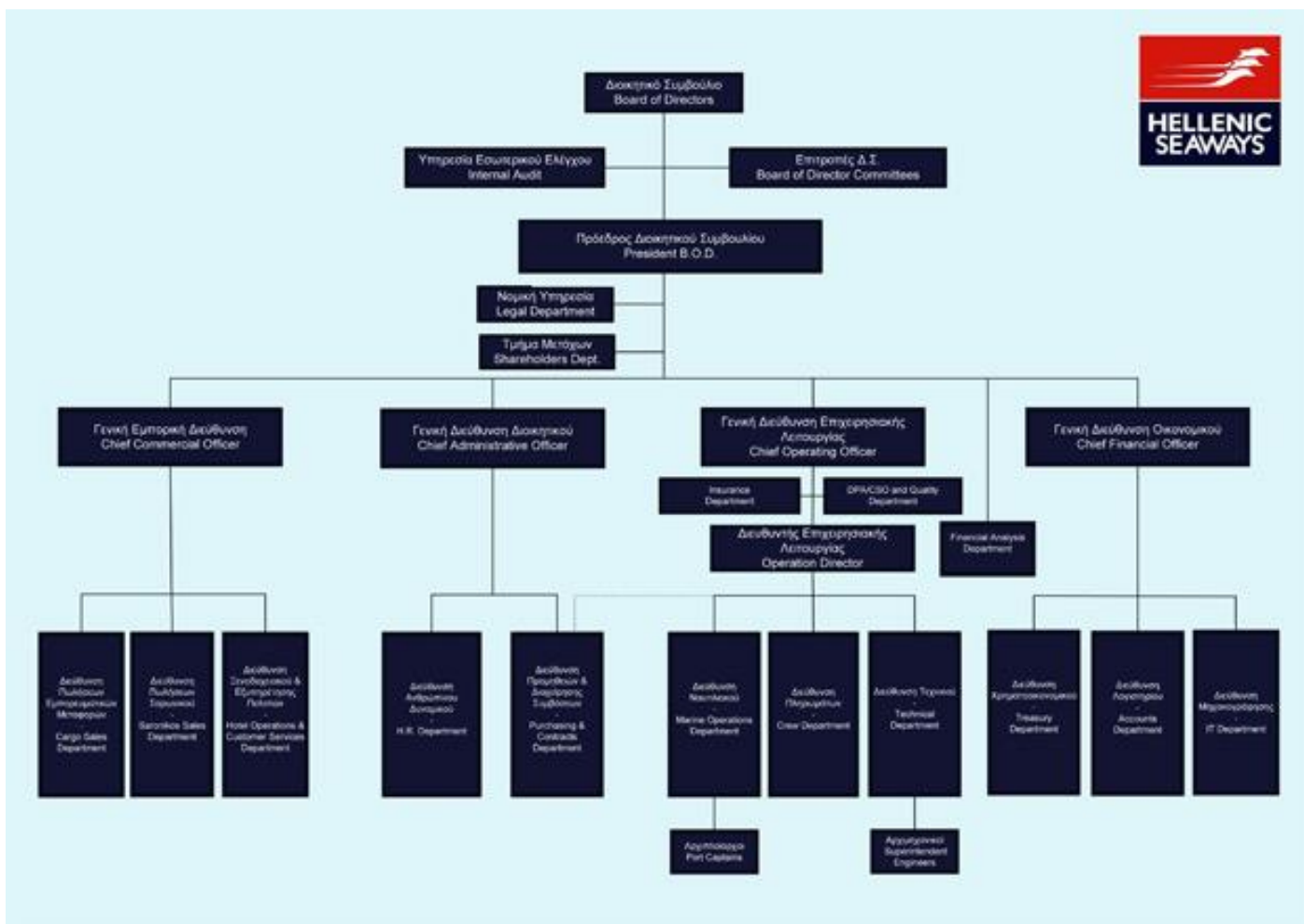
Βαρδινογιάννης Ιωάννης	Πρόεδρος
Αγαπητός Αντώνης	Α' Αντιπρόεδρος
Κληρονόμος Κωνσταντίνος	Β' Αντιπρόεδρος
Francesco Saverio Lauro	Μέλος
Morace Ettore	Μέλος
Pacella Diego	Μέλος
Αγγελιδάκης Σταύρος	Μέλος
Βασιλοκωνσταντάκης Γεώργιος	Μέλος

Κυριακόπουλος Ιωάννης	Μέλος
Μπαϊρακτάρης Ευάγγελος	Μέλος
Παπαϊωάννου Γεώργιος	Μέλος

- **Μετοχική σύνθεση**

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας μετά την τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που έγινε με απόφαση των μετόχων στη Γενική Συνέλευση της 19ης Νοεμβρίου 1999 ανέρχεται σε 194.037.500,00 ευρώ, διαιρεμένο σε 77.615.000 μετοχές. Σήμερα, ο αριθμός των μετόχων της εταιρείας ξεπερνά τους 2.000.

- **Οργανόγραμμα**



Στο οργανόγραμμα της εταιρείας φαίνεται ότι το πρώτο όργανο στην διοικητική ιεραρχία είναι το Διοικητικό Συμβούλιο. Δεύτερα στην ιεραρχία έρχονται η υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου και οι επιτροπές Δ.Σ. οι οποίες συστήθηκαν με σκοπό την υποβοήθηση του έργου του Διοικητικού Συμβουλίου, στην καθημερινή λειτουργία της εταιρείας. Τα μέλη των επιτροπών απαρτίζονται από τα εκτελεστικά μέλη του Δ.Σ. καθώς και από τους Γενικούς Διευθυντές, τον νομικό σύμβουλο, την νομική υπηρεσία κ.ά. Η υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου επικοινωνεί με το Δ.Σ., τις επιτροπές Δ.Σ. και με τον Πρόεδρο του Δ.Σ.

Οι εταιρείες στις οποίες συμμετείχαν οι Hellenic Seaways στις 31/12/2010 με ποσοστό άνω του 20% είναι οι ακόλουθες:

Πίνακας 6-4: Η συμμετοχή της HSW στις θυγατρικές εταιρείες

Εταιρεία	Συμμετοχή (%)
Hellenic Seaways Cargo N.E.	100
Hellenic Seaways Management S.A.	100
Trailer Shipping Company Ltd	100
Easy Cruise Ltd	100
Helcat Lines S.A.	100
Alpha Ferries Ltd	100
Betta Ferries Ltd	100

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, παρέχοντας υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Η μητρική Εταιρεία HELLENIC SEAWAYS A.N.E. δραστηριοποιείται κύρια στην ελληνική ακτοπλοΐα με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία, ενώ η θυγατρική HELLENIC SEAWAYS CARGO N.E. δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση ιδιόκτητων φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων τύπου Ro - Ro με ελληνική σημαία στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας. Η αλλοδαπή εταιρεία TRAILER SHIPPING COMPANY LTD συστήθηκε για την εκμ ετάλλευση πλοίων

με ξένη σημαία και μετά την πώληση των πλοίων αυτών είναι σήμερα αδρανής. Η αλλοδαπή Εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MANAGEMENT S.A που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα βάσει του Α.Ν. 89/1967 ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων του Ομίλου, που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Η εταιρεία EasyCruise Ltd αποκτήθηκε στις 13 Ιουλίου 2009. Η εταιρεία Helcat Lines S.A. ιδρύθηκε την 17η Αυγούστου 2009.

Οι εταιρείες Alpha Ferries Ltd και Betta Ferries Ltd ιδρύθηκαν στις 10 Ιουνίου 2010.

Τα οικονομικά μεγέθη των παραπάνω θυγατρικών έχουν συμπεριληφθεί στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης.

6.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΩΝ ΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στην εταιρεία Hellenic Seaways τα επίπεδα εξουσίας και ευθύνης και η γραμμή εξουσίας από την τελική εξουσία της Διοίκησης προς τους υφισταμένους είναι σαφέστερα με μία πλειάδα διευθύνσεων που η κάθε μια διαιρείται σε άλλες πιο εξειδικευμένες διευθύνσεις και επομένως η λήψη των επιχειρηματικών αποφάσεων σίγουρα είναι πιο αποτελεσματική. Στην ANEK αντίθετα, παρατηρούμε ότι όλες οι διευθύνσεις υπάγονται στον διευθύνοντα σύμβουλο με σαφές επακόλουθο οι λήψεις αποφάσεων να μην είναι ταχείες και αποτελεσματικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο :

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

7. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

7.1 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Απόδοση Παγίων=(Καθαρά Κέρδη/Πάγιο Ενεργητικό)

πίνακας 7-1

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-90.876	-3.818	-3.543	13.611
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	374.975	424.777	399.730	363.372
ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΑΓΙΩΝ	-24,23%	-0,89%	-0,88%	3,75%

Ανάλυση πίνακα:

Τη χρήση 2008 η απόδοση παγίων ανήλθε σε -0,88% έναντι 3,75% το 2007. Η μείωση οφείλεται στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛΥΡΟΣ γεγονός που αύξησε το πάγιο ενεργητικό αλλά και την αύξηση του κόστους λειτουργίας λόγω αυξημένου κόστους των καυσίμων, οι τιμές των οποίων παρουσίασαν ραγδαία αύξηση κατά τη διάρκεια του εννιαμήνου. Βλέπουμε ότι ενώ τα πάγια αυξήθηκαν, τα καθαρά κέρδη δέχθηκαν μεγάλη μείωση τη χρήση 2008.

Το 2009 συνεχίζεται η μείωση των καθαρών κερδών αλλά έχουμε μια σημαντική αύξηση του παγίου ενεργητικού λόγω της αύξησης των μακροπρόθεσμων απαιτήσεων.

Αντίστοιχα στη χρήση του 2010 τα καθαρά κέρδη δέχθηκαν μεγάλη μείωση. Η αναστροφή αυτή οφείλεται στη μείωση του κύκλου εργασιών κατά ευρώ 11,5 εκατ., στο αυξημένο κόστος πωληθέντων κατά ευρώ 15,7 εκατ. και στα λοιπά λειτουργικά έξοδα που αυξήθηκαν κατά ευρώ 9,5 εκατ. λόγω του σχηματισμού προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις.

πίνακας 7-2

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-18.501	17.456	6.343	19.520
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	373.941	373.382	366.411	379.594
ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΑΓΙΩΝ	-4,95%	4,67%	1,73%	5,14%

Ανάλυση πίνακα:

Τη χρήση 2008 τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε ευρώ 6.343 εκατ. έναντι σε ευρώ 19.520 εκατ. της περασμένης χρήσης μειωμένο κατά ευρώ 13.177 εκατ. (-67%). Το πάγιο ενεργητικό ανήλθε το 2008 σε ευρώ 366.411 εκατ. έναντι σε ευρώ 379.594 εκατ. Η μείωση αυτή οφείλεται στις αποσβέσεις της χρήσης. Τα παραπάνω γεγονότα διαμόρφωσαν το δείκτη απόδοσης παγίων στο 1,73% από το 5,14% που ήταν το 2007.

Τη χρήση 2009 τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε ευρώ 17.456 εκατ. έναντι 6.343 εκατ. την προηγούμενη χρήση αυξημένα κατά ευρώ 11.113 εκατ. Το πάγιο ενεργητικό ανήλθε το 2009 σε ευρώ 373.382 εκατ. έναντι 366.411 εκατ. το 2008. Η αύξηση των καθαρών κερδών το 2009 οφείλεται στη μείωση των τιμών των καυσίμων και την αποδρομολόγηση δύο εκ των τεσσάρων Ro-Ro που ήταν δρομολογημένα το προηγούμενο έτος στην περιοχή της Αδριατικής.

Τη χρήση 2010 η εταιρεία εμφάνισε ζημίες σε ευρώ 18.501 εκατ. ενώ το πάγιο ενεργητικό έμεινε ουσιαστικά στα ίδια επίπεδα με την προηγούμενη χρήση σε ευρώ 373.941 εκατ. Η μεγάλη μείωση των καθαρών κερδών οφείλεται στη μείωση των δρομολογημένων πλοίων και των εκτελεσθέντων δρομολογίων, στη συνολική μείωση της μεταφορικής κίνησης στον ακτοπλοϊκό κλάδο και στη σημαντική πτώση της εμπορευματικής κίνησης στις γραμμές της Αδριατικής, στην όξυνση του ανταγωνισμού σε πολλές ακτοπλοϊκές γραμμές, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών και των μεριδίων της αγοράς.

Σύγκριση πινάκων

Τη χρήση 2007 η απόδοση παγίων της Anek Lines διαμορφώθηκε σε 3,75% έναντι 5,14% της Hellenic Seaways. Η μεγαλύτερη απόδοση της δεύτερης οφείλεται στα μεγαλύτερα καθαρά κέρδη της χρήσης.

Τη χρήση 2008 και οι δύο εταιρείες παρουσιάζουν μείωση στην απόδοση των παγίων τους με την Anek Lines να παρουσιάζει αρνητικό πρόσημο -0,88% λόγω μεγάλης μείωσης των καθαρών κερδών της.

Τη χρήση 2009 η Anek Lines συνεχίζει την αρνητική απόδοση παγίων κατά -0,89% σε αντίθεση με τη Hellenic Seaways που η απόδοση παγίων αυξάνεται κατά 4,67% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Τη χρήση 2010 και οι δύο εταιρείες παρουσιάζουν μείωση απόδοσης παγίων, η Anek Lines 24,23% και η Hellenic Seaways -4.95%. Η Anek Lines σημείωσε μεγαλύτερες μεταβολές στο δείκτη σε όλες τις χρήσεις, οι οποίες οφείλονται στις αναπροσαρμογές των καθαρών κερδών.

Απόδοση ιδίων κεφαλαίων=(καθαρά κέρδη/ Ίδια κεφάλαια)*100

πίνακας 7-3

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-90.876	-3.818	-3.543	13.611
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	103.477	194.353	198.171	209.830
ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	-87,80%	-1,96%	-1,78%	6,50%

Ανάλυση πίνακα:

Τη χρήση 2008 ο αριθμοδείκτης απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε στο -1,78% έναντι 6,5% την προηγούμενη χρήση κατά την οποία εμφάνισε κερδοφόρα αποτέλεσμα το

οποίο οφειλόταν στην επιτυχή αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Η μεταβολή οφείλεται στη μείωση των καθαρών κερδών κατά ευρώ 3.543 εκατ. έναντι κερδοφορίας ευρώ 13.611 εκατ.

Τη χρήση 2009 ο αριθμοδείκτης διαμορφώθηκε στο -1,96% παρουσιάζοντας μικρή μεταβολή σε σχέση με τη προηγούμενη χρήση.

Τη χρήση 2010 ο αριθμοδείκτης διαμορφώθηκε στο -87,8% σημειώνοντας σημαντική μείωση έναντι της χρήσης 2009. Τα καθαρά κέρδη μειώθηκαν κατά ευρώ 87 εκατ. σε σχέση με τη χρήση 2009 αφού περιλαμβάνεται και η έκτακτη πρόβλεψη ύψους ευρώ 47,5 εκατ. η οποία αντιστοιχεί στο ποσό που είχε καταβληθεί από την Εταιρεία ως προκαταβολή - αρραβώνας στο πλαίσιο της συμφωνίας για την απόκτηση ποσοστού 33,35% της «HELLENIC SEAWAYS» .

πίνακας 7-4

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-18.501	17.456	6.343	19.520
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	212.405	237.115	221.993	226.346
ΑΠΟΔΟΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	-8,70%	7,30%	2,85%	8,60%

Ανάλυση πίνακα:

Τη χρήση 2008 ο αριθμοδείκτης απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε στο 2,85% έναντι 8,6% την προηγούμενη χρήση κατά την οποία εμφάνισε κερδοφόρα αποτελέσματα.

Τη χρήση 2009 ο αριθμοδείκτης διαμορφώθηκε στο 7,30% παρουσιάζοντας μεταβολή +4,45%. Η μεταβολή οφείλεται στην αύξηση των κερδών κατά 10 εκατ. και στην αύξηση των Ιδίων κεφαλαίων κατά ευρώ 15.162 εκατ. Τα ίδια κεφάλαια ανήλθαν σε ευρώ 237.405 εκατ. το 2009 έναντι ευρώ 221.993 εκατ. το 2008. Τα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε ευρώ 17.456 εκατ. το 2009 έναντι ευρώ 6.343 εκατ. το 2008. Η αύξηση των κερδών οφείλεται στην αύξηση του EBITDA.

Τη χρήση 2010 ο αριθμοδείκτης διαμορφώθηκε στο -8,70% σημειώνοντας σημαντική μείωση έναντι της χρήσης 2009. Τα Ίδια κεφάλαια ανήλθαν σε ευρώ 212.405 εκατ. έναντι ευρώ 237.115 εκατ. το 2009. Τα καθαρά κέρδη μειώθηκαν σε ευρώ -18.501 εκατ. εξ' αιτίας της αύξησης του κόστους πωληθέντων με αποτέλεσμα να επηρεάσουν αρνητικά τον δείκτη.

Σύγκριση πινάκων

Το 2008 για την Anek Lines ο δείκτης διαμορφώνεται στο -1,78% παρουσιάζοντας σημαντική μεταβολή η οποία οφείλεται στην μείωση των καθαρών κερδών κατά ευρώ 3.543 εκατ. έναντι κερδοφορίας ευρώ 13.611 εκατ. ενώ για τη Hellenic Seaways ο δείκτης παρουσιάζει μεταβολή 4,4% η οποία οφείλεται στη μείωση των καθαρών κερδών σε σχέση με το 2007.

Το 2009 η απόδοση Ιδίων κεφαλαίων για την Anek Lines διαμορφώνεται στο -1,96% έναντι -1,78% παρουσιάζοντας μικρή μείωση -0,18%, ενώ η απόδοση για τη Hellenic Seaways διαμορφώνεται στο 7,30%. Η μεταβολή είναι μεγαλύτερη σε σχέση με την Anek Lines διότι υπάρχει σημαντική αύξηση των καθαρών κερδών τη χρήση 2009.

Το 2010 και στις δύο εταιρείες ο δείκτης μειώνεται σημαντικά. Στην Anek Lines ανέρχεται στο -87,80% έναντι -1,96% το 2009 και στη Hellenic Seaways ανέρχεται στο -8,70% έναντι 7,30% το 2009.

Ο ΑΑΙΚ είναι από τους σπουδαιότερους αριθμοδείκτες μέτρησης της αποδοτικότητας της επιχείρησης, μαζί με τον ΑΑΕ, καθώς δείχνει το βαθμό αξιοποίησης των κεφαλαίων των μετόχων. Ένας υψηλός ΑΑΙΚ, είναι ένδειξη αποτελεσματικής διαχείρισης των ιδίων κεφαλαίων. Εκτός αυτού του γεγονότος, η εταιρία έχει επίσης ευνοϊκή θέση και διαπραγματευτική ισχύ με τους δανειστές και τους προμηθευτές της. Όταν επιτυγχάνεται υψηλός ΑΑΙΚ, φαίνεται ότι έχουν ληφθεί οι σωστές αποφάσεις για την πορεία και την βιωσιμότητα της εταιρίας, οπότε είναι δυνατό να πραγματοποιούνται πιο συμφέρουσες συμφωνίες με τα αντισυμβαλλόμενα μέρη.

Από τα δεδομένα του πίνακα παρατηρούμε ότι η Hellenic Seawyas εμφανίζει ομαλότερες διακυμάνσεις από την ANEK.. Στον αντίποδα έχουμε τη ANEK η οποία εμφανίζει αρνητική απόδοση τα περισσότερα έτη (έχει εμφανίσει δηλαδή ζημίες στα αποτελέσματα χρήσης). Δυστυχώς, για τον εξωτερικό αναλυτή η αρνητική απόδοση δεν είναι εύκολο να ερμηνευθεί. Το γεγονός αυτό ίσως οφείλεται σε ποικίλους παράγοντες όπως 1) Η διοίκηση ίσως δεν έχει

ενεργήσει ορθά για την πορεία της εταιρίας 2) Χαμηλή παραγωγικότητα 3) Υποαπασχόληση των κεφαλαίων 4) Δυσμενές οικονομικό κλίμα.

Ένα ακόμη σημείο που πρέπει να δώσουμε έμφαση είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων κατά τη διάρκεια της χρήσης. Θα πρέπει πάντα να εξετάζουμε αν υπήρξε σημαντική μεταβολή κατά τη διάρκεια του έτους ώστε να ληφθεί υπόψη στους υπολογισμούς. Μια πρώτη ένδειξη σημαντικής μεταβολής των ιδίων κεφαλαίων είναι αν ο δείκτης έχει μεταβληθεί ουσιαστικά από το ένα έτος στο επόμενο. Τα κέρδη τις περισσότερες φορές δεν εμφανίζουν έντονη μεταβλητότητα κατά τη διάρκεια της χρήσης, εν αντιθέσει με τα ίδια κεφάλαια που είναι εύκολο να μεταβληθούν (π.χ. Οι μέτοχοι αποφασίζουν αύξηση μετοχικού κεφαλαίου). Εμείς στην παρούσα ενότητα για λόγους απλοποίησης δεν έχουμε εξετάσει αυτό το ενδεχόμενο για καμία εταιρία.

Απόδοση κυκλοφορούντος ενεργητικού= (καθαρά κέρδη / κυκλοφορούν ενεργητικό) * 100

πίνακας 7-5

ΑΝΕΚ	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-90.876	-3.818	-3.543	13.611
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	74.304	91.846	111.632	142.530
ΑΠΟΔΟΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-122,30%	-4,16%	-3,17%	9,55%

Ανάλυση πίνακα:

Το 2008 ο δείκτης απόδοσης κυκλοφορούντος ενεργητικού διαμορφώθηκε στο -3,17% σε σχέση με το 9,55% που ήταν τον 2007. Η μεταβολή αυτή οφείλεται αφενός στη μεγάλη μείωση των καθαρών κερδών, όπου το 2007 ανερχόταν στα ευρώ 13.611 εκατ. ενώ το 2008 στα ευρώ -3.543 εκατ., αφετέρου στο μειωμένο κυκλοφορούν ενεργητικό.

Το 2009 ο δείκτης απόδοσης κυκλοφορούντος ενεργητικού διαμορφώθηκε στο -4,16%, στα ίδια επίπεδα με τη χρήση του 2008. Το κυκλοφορούν ενεργητικό ανήλθε στα ευρώ 91.846 εκατ. μειωμένο κατά ευρώ 19.876 εκατ. ενώ τα καθαρά κέρδη στα ευρώ -3.818 εκατ.

Το 2010 τα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε ευρώ -90.876 εκατ. έναντι ευρώ -3.818 εκατ. μειωμένο κατά ευρώ 87 εκατ. αφού περιλαμβάνεται και η έκτακτη πρόβλεψη ύψους ευρώ 47,5 εκατ. η οποία αντιστοιχεί στο ποσό που είχε καταβληθεί από την Εταιρεία ως προκαταβολή - αρραβώνας στο πλαίσιο της συμφωνίας για την απόκτηση ποσοστού 33,35% της «HELLENIC SEAWAYS». Έτσι επηρεάζεται αρνητικά ο δείκτης απόδοσης κυκλοφορούντος ενεργητικού όπου ανέρχεται στο -122.30%

πίνακας 7-6

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	-18.501	17.456	6.343	19.520
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	37.387	46.428	30.594	40.772
ΑΠΟΔΟΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	-49,50%	37,50%	20,70%	47,80%

Ανάλυση πίνακα:

Το 2008 το κυκλοφορούν ενεργητικό παρουσιάζεται μειωμένο κατά ευρώ 10 εκατ. και διαμορφώθηκε στα ευρώ 30.594 εκατ. έναντι ευρώ 40.772 εκατ. το 2007 γεγονός που οφείλεται κυρίως στη μείωση των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων. Τα καθαρά κέρδη παρουσιάζουν μείωση κατά ευρώ 13.177 εκατ. Από τα παραπάνω γεγονότα η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού διαμορφώθηκε σε 20,70% και το 2008 και 47,80% το 2007.

Το 2009 το κυκλοφορούν ενεργητικό παρουσιάζει αύξηση 51,75% όπου ανήλθε σε ευρώ 46.428 εκατ. γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των ταμειακών διαθέσιμων. Τα καθαρά

κέρδη ανήλθαν σε ευρώ 17.456 εκατ. έναντι ευρώ 6,343 εκατ. το 2008. Παρουσιάζοντας αύξηση 175% γεγονός που οφείλεται στη πώληση παγίων.

Το 2010 το κυκλοφορούν ενεργητικό παρουσιάζει μείωση κατά ευρώ 9.41 εκατ. και ανήλθε σε ευρώ 37.387 εκατ. έναντι 46.428 εκατ. της περασμένης χρήσης λόγω μείωσης των ταμειακών διαθέσιμων. Τα καθαρά κέρδη παρουσιάζουν σημαντική μείωση της τάξης του - 49,50% κυρίως λόγω της μείωσης του κύκλου εργασιών και της αύξησης του κόστους πωληθέντων.

Σύγκριση πινάκων:

Το 2008 η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Anek Lines διαμορφώθηκε στο - 3,17% έναντι 9,55% το 2007 σημειώνοντας μείωση 6,38% ενώ παράλληλα ο δείκτης απόδοσης του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Hellenic Seaways σημείωσε μείωση 27,10% διαμορφωμένος στο 20,70% το 2008 έναντι 47,80% το 2007.

Το 2009 η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Anek Lines διαμορφώθηκε στο - 4,16% έναντι -3,17% το 2008 σημειώνοντας μείωση 0,9% ενώ η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Hellenic Seaways διαμορφώθηκε στο 37,5% έναντι 20,70% το 2008.

Το 2010 η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Anek Lines διαμορφώθηκε στο - 122,30% έναντι -4,16% το 2009 σημειώνοντας μείωση 118,14% η οποία οφείλεται στη σημαντική μείωση των καθαρών κερδών . Όμοια η απόδοση του κυκλοφορούντος ενεργητικού της Hellenic Seaways διαμορφώθηκε στο -49,50% έναντι 37,50% το 2009 σημειώνοντας μείωση των καθαρών κερδών.

7.2 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Γενικής Ρευστότητας =Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

πίνακας 7-7

ΑΝΕΚ LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	74.304	91.846	111.632	142.530
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	121.870	119.668	92.324	81.220
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,61	0,77	1,21	1,75

Ανάλυση πίνακα:

Τη χρήση 2007 η γενική ρευστότητα της εταιρείας διαμορφώνεται στο 1,75. Επομένως η εταιρία έχει την ικανότητα να καλύψει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της από τα κυκλοφοριακά στοιχεία και την καθιστά φερέγγυα στους πιστωτές της.

Τη χρήση 2008 η γενική ρευστότητα έχει πτωτική τάση και διαμορφώνεται στο 1,21, γεγονός που οφείλεται στη μείωση του κυκλοφορούν ενεργητικού λόγω της μείωσης στα διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία.

Τη χρήση 2009 και 2010 ο δείκτης γενικής ρευστότητας παρουσιάζει πτωτικές τάσεις λόγω της αύξησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων σε δανειακές υποχρεώσεις και υποχρεώσεις σε προμηθευτές.

πίνακας 7-8

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	37.387	46.428	30.594	40.772
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	84.171	53.222	32.610	38.632
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,44	0,87	0,94	1,06

Τη χρήση 2007 ο δείκτης γενικής ρευστότητας διαμορφώνεται στο 1,06. Η εταιρεία παρουσιάζει σχετική άνεση ρευστότητας στο να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

Τη χρήση 2008 ο δείκτης γενικής ρευστότητας διαμορφώνεται στο 0,94. Ο δείκτης βρίσκεται κάτω από τη μονάδα με αποτέλεσμα η κάλυψη των υποχρεώσεών της να δυσκολεύει.

Οι δείκτες του 2009 και περισσότερο το 2010, που έχουμε και τη μεγαλύτερη μείωση του δείκτη της γενικής ρευστότητας κάτω τις μονάδας, μειώνονται ακόμα περισσότερο. Στο κυκλοφορούν ενεργητικό τα αποθέματα και οι απαιτήσεις αυξάνονται το 2009 ενώ σημαντική αύξηση έχουμε και στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της εταιρείας. Το 2010 στο κυκλοφορούν ενεργητικό τα αποθέματα και οι απαιτήσεις αυξάνονται ενώ σημαντική μείωση παρουσιάζουν τα λοιπά στοιχεία του ενεργητικού ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξάνονται σημαντικά σε σχέση με την προηγούμενη χρήση.

Σύγκριση πινάκων

Ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας δείχνει πόσες φορές το κυκλοφορούν ενεργητικό (διαθέσιμα, απαιτήσεις, αποθέματα) μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Συνήθως αυτός ο αριθμοδείκτης καθώς και ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας πρέπει να είναι μεγαλύτερος της μονάδας, χωρίς ωστόσο να επιβάλλεται ένα καθορισμένο μέγεθος, διότι η σύγκριση γίνεται με τις ομοειδείς επιχειρήσεις. Διαπιστώνουμε ότι οι εταιρίες παρουσιάζουν τα ίδια περίπου επίπεδα μεγέθους ΑΓΡ. Παρατηρούμε επίσης, από τα στοιχεία που διαθέτουμε, ότι η ANEK εμφανίζει το μεγαλύτερο δείκτη γενικής ρευστότητας ενώ σε καλή κατάσταση φαίνεται και η ρευστότητα της Hellenic Seaways. Επιπλέον διακρίνουμε ότι

ο ΑΓΡ των εταιριών είναι κοντά ή και κάτω από τη μονάδα, γεγονός που αναδεικνύει ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις καλύπτονται οριακά από τα ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ίσως πρόβλημα στην αποπληρωμή των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων.

Ωστόσο, αυτός ο αριθμοδείκτης καθώς και ο ΑΕΡ, θα πρέπει να εξετάζονται σε συνδυασμό με τον ΑΤΕΒΥ, ώστε να διερευνούμε παράλληλα τον χρόνο που απαιτείται ώστε η επιχείρηση να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Αν το διάστημα αυτό είναι αρκετά μεγάλο, τότε πιθανόν η οικονομική μονάδα να μην έχει ανάγκη να κατέχει πλεόνασμα ταμειακών διαθέσιμων.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η διακράτηση ταμειακών διαθέσιμων αποτελεί κόστος για την επιχείρηση, καθώς δεν προσφέρονται ούτε για επενδύσεις ούτε για παραγωγική δραστηριότητα, αλλά μόνο για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών. Έτσι λοιπόν κάθε επιχείρηση πρέπει να αναζητεί, κατά το μέγιστο δυνατό, το άριστο ύψος διακράτησης διαθέσιμων, ώστε το υπόλοιπο κεφάλαιο να το αξιοποιεί σε επενδυτικές/ χρηματοοικονομικές/ παραγωγικές δραστηριότητες. Παρακάτω θα εξετάσουμε και τον δείκτη ΑΤΕΒΥ ώστε να έχουμε πληρέστερη εικόνα.

Άμεσης Ρευστότητας = (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα)/ Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

πίνακας 7-9

ΑΝΕΚ LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	74.304	91.846	111.632	142.530
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	7.931	9.955	9.819	10.809
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	121.870	119.668	92.324	81.220
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,54	0,68	1,10	1,62

Τη χρήση 2007 η ειδική ρευστότητα αυξάνεται σημαντικά και διαμορφώνεται στο 1,62 γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των άμεσα ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων τα οποία αφορούν κυρίως τα ταμειακά διαθέσιμα της εταιρίας όπου αυξήθηκαν κατά 2032,40% (το 2007 ανήλθαν σε ευρώ 54. εκατ. έναντι ευρώ 2,6 εκατ.).

Τη χρήση 2008 η ειδική ρευστότητα της εταιρείας διαμορφώθηκε στο 1,10. Τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Τη χρήση 2009 και 2010 η ειδική ρευστότητα της εταιρίας διαμορφώνεται κάτω της μονάδος σε 0,68 και 0,54 αντίστοιχα. Η αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και η ταυτόχρονη μείωση των ταμειακών διαθέσιμων από το κυκλοφορούν ενεργητικό, συντέλεσαν στη μείωση της ικανότητας κάλυψης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρίας.

πίνακας 7-10

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	37.387	46.428	30.594	40.772
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	1.213	911	716	1.348
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	84.171	53.222	32.610	38.632
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,43	0,86	0,92	1,02

Τη χρήση 2007 η ειδική ρευστότητα της εταιρείας διαμορφώθηκε στο 1,02. Τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Τη χρήση 2008 οι συνολικές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις διαμορφώνονται σε χαμηλότερα επίπεδα από το 2007, όμως έχουμε μια ταυτόχρονη μείωση στα διαθέσιμα και στις απαιτήσεις, που διαμορφώνουν το δείκτη ειδικής ρευστότητας κάτω της μονάδας στο 0,92.

Τη χρήση 2009 ενώ έχουμε μια αύξηση των διαθέσιμων, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξάνονται κατακόρυφα, κοντά στο 80%, με το δείκτη ειδικής ρευστότητας να κλείνει στις 0,86 μονάδες.

Τη χρήση 2010 η μεγάλη μείωση των διαθεσίμων, η αύξηση των αποθεμάτων και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας έχουν ως αποτέλεσμα ο δείκτης ειδικής ρευστότητας να διαμορφώνεται στο 0,43.

Σύγκριση πινάκων:

Αρχικά, από τα δεδομένα του πίνακα παρατηρούμε ότι ο ΑΕΡ των επιχειρήσεων δεν έχει σημαντικές διαφορές με τον αντίστοιχο ΑΓΡ, γεγονός που συνεπάγεται ότι οι εταιρίες δεν διακρατούν μεγάλο ύψος αποθεμάτων, οπότε τα αποθέματα δεν επηρεάζουν ιδιαίτερα την ρευστότητά τους. Οι τρέχουσες υποχρεώσεις εξυπηρετούνται κυρίως με ταμειακά διαθέσιμα ή ισοδύναμα ταμειακών διαθεσίμων.πως έχουμε ήδη επισημάνει, ο ΑΕΡ είναι πιο εξειδικευμένος δείκτης σε σχέση με τον ΑΓΡ, διότι περιλαμβάνει μόνο τα στοιχεία του Ενεργητικού τα οποία είναι άμεσα ρευστοποιήσιμα και διαθέσιμα.

Σε γενικές γραμμές διαπιστώνουμε ότι τα αποτελέσματα και τα μεγέθη είναι παρόμοια με αυτά του ΑΓΡ, συνεπώς δεν θα επεκταθούμε σε περαιτέρω ανάλυση. Τέλος σχετικά καλή ρευστότητα παρουσιάζουν και οι δύο εταιρίες μέχρι το 2009 με τη διεθνή κρίση να επηρεάζει τα αποτελέσματα στο τέλος του 2010 και τις δύο εταιρίες.

7.3 Αριθμοδείκτες Αποτελεσμάτων / Δραστηριότητας

Ταχύτητα κεφαλαίου κίνησης= Κύκλος εργασιών / (κυκλοφορούν ενεργητικό – βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις)

πίνακας 7-11

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	232.147	254.321	252.102	232.310
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	74.304	91.846	111.632	142.530
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	121.870	119.668	92.324	81.220
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ	-4,88 εκατ.	-9,14 εκατ.	13,06 εκατ.	3,79 εκατ.

πίνακας 7-12

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	134.837	156.289	178.867	162.175
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	37.387	46.428	30.594	40.772
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	84.171	53.222	32.610	38.632
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ	-2,88	-23,00	-88,72	75,78

Ανάλυση πινάκων:

Έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει στενή σχέση μεταξύ πωλήσεων και καθαρού κεφαλαίου κίνησης, διότι όσες περισσότερες πωλήσεις πραγματοποιεί η επιχείρηση τόσο περισσότερα κεφάλαια κίνησης απαιτούνται. Ο ΑΤΚΚ θα μας δείξει ποιο είναι το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκε ανά μονάδα κεφαλαίου κίνησης.

Ένας υψηλός ΑΤΚΚ είναι ένδειξη ανεπαρκείας κεφαλαίων κίνησης ή/ και χαμηλής ταχύτητας εισπράξεων απαιτήσεων και ανανέωσης αποθεμάτων. Ένας χαμηλός δείκτης είναι ένδειξη υπεραυξημένων καθαρών κεφαλαίων κίνησης. Σε γενικές γραμμές όσο μεγαλύτερος είναι ο ΑΤΚΚ τόσο δυσμενέστερη είναι η θέση της εταιρίας αν η ταχύτητα των κεφαλαίων κίνησης πραγματοποιήθηκε από αυξημένες βραχυπρόθεσμες πιστώσεις.

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε το εξής παράδοξο, ότι ο ΑΤΚΚ σε πολλές περιπτώσεις έχει αρνητικό πρόσημο. Αυτό το αποτέλεσμα έχει προέλθει από το παρονομαστή του δείκτη (Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης). Από το τυπολόγιο που έχουμε παραθέσει παραπάνω, το κεφάλαιο κίνησης ορίζεται ως το αποτέλεσμα του κυκλοφορούντος ενεργητικού μείον τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Αν οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις > κυκλοφορούν ενεργητικό, συνεπάγεται ότι το καθαρό κεφάλαιο κίνησης είναι αρνητικό. Δυστυχώς δεν μπορούμε να εξάγουμε οικονομική ερμηνεία από το αρνητικό πρόσημο του ΑΤΚΚ. Αυτό που μπορούμε ωστόσο να συμπεράνουμε είναι ότι όταν οι βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της εταιρίας είναι μεγαλύτερες από το κυκλοφορούν ενεργητικό, τότε είναι πιθανό να μην είναι εφικτό να εξυπηρετηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα οι απαιτήσεις των πιστωτών-προμηθευτών.

Επιπροσθέτως παρατηρούμε ότι όλες οι εταιρίες εμφανίζουν κατά τη διάρκεια των ετών τουλάχιστον μια φορά αρνητικό πρόσημο στον ΑΤΚΚ. Επίσης, μόνο η ΝΕΛ εμφανίζει ομαλή διακύμανση του δείκτη, οι υπόλοιπες εταιρίες έχουν έντονη εναλλαγή στο ύψος του ΑΤΚΚ.

Τελειώνοντας, η διοίκηση θα πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα όταν οι βραχυχρόνιες υποχρεώσεις υπερβαίνουν το κυκλοφορούν ενεργητικό, διότι ενδεχομένως να δημιουργείται δυσκολία στην εξυπηρέτηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Βεβαίως, στη διαδικασία αυτή σημαντικό ρόλο έχουν οι διαπραγματεύσεις και οι συμφωνίες της εταιρίας με τους πιστωτές, τις οποίες δεν

είναι εφικτό να γνωρίζουμε ως εξωτερικοί αναλυτές. Εφίσταται λοιπόν η προσοχή στην μελέτη και ανάλυση αυτού του δείκτη.

Ταχύτητα κυκλοφορίας Πάγιου ενεργητικού = Κύκλος εργασιών / Πάγιο ενεργητικό

πίνακας 7-13

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	232.147	254.321	252.102	232.310
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	374.975	424.777	399.730	363.372
ΤΚΠΕ	0,62	0,60	0,63	0,64

Τη χρήση 2008 διαμορφώθηκαν υψηλά επίπεδα μεταφορικής κίνησης που είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κύκλου εργασιών σε σχέση με το 2007 ενώ το πάγιο ενεργητικό ανήλθε σε ευρώ 399,370 εκατ. έναντι ευρώ 363.372 ευρώ αυξημένο, γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των ενσώματων ακινητοποιήσεων. Η ταχύτητα κυκλοφορίας του παγίου ενεργητικού διαμορφώνεται στο 0,63 έναντι 0,64 το 2007.

Τη χρήση 2010 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε ευρώ 232.147 εκατ. έναντι ευρώ 254.321 εκατ. μειωμένος κατά 22 εκατ. Η μείωση οφείλεται στη μείωση της επιβατικής κίνησης. Το πάγιο ενεργητικό ανήλθε σε ευρώ 374.975 εκατ. έναντι ευρώ 424.777 εκατ. το 2009 μειωμένο κατά ευρώ 374,550 χιλ. Η ταχύτητα κυκλοφορίας του παγίου ενεργητικού ακολουθεί ανοδική πορεία και διαμορφώνεται στο 0,62 έναντι 0,60 το 2009.

πίνακας 7-14

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	134.837	156.289	178.867	162.175
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	373.941	373.382	366.411	379.594
ΤΚΠΕ	0,36	0,42	0,49	0,43

Τη χρήση 2008 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε ευρώ 178.867 εκατ. έναντι 162.175 εκατ. ενώ το πάγιο ενεργητικό ανήλθε σε ευρώ 366.411 εκατ. έναντι 379.594 εκατ. μειωμένος κατά 2,5%. Η ταχύτητα κυκλοφορίας του πάγιου ενεργητικού διαμορφώνεται στο 0,49 έναντι 0,43 το 2007 γεγονός που δείχνει τη χρησιμοποίηση των επενδυμένων παγίων για τη δημιουργία πωλήσεων.

Τη χρήση 2010 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε ευρώ 134.837 εκατ. έναντι ευρώ 156.289 εκατ. Η ταχύτητα κυκλοφορίας του πάγιου ενεργητικού διαμορφώνεται στο 0,36 έναντι 0,42 το 2009. Η μείωση οφείλεται στην δραστηριοποίηση της εταιρίας με δύο πλοία λιγότερα.

Ταχύτητα κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων = Κύκλος εργασιών / σύνολο Ιδίων κεφαλαίων

πίνακας 7-15

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	232.147	254.321	252.102	232.310
ΣΥΝ. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	103.477	194.353	198.171	209.832
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛ. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	2,24	1,31	1,27	1,11

πίνακας 7-16

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	134.837	156.289	178.867	162.175
ΣΥΝ. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	212.405	237.115	221.993	226.346
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛ. ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	0,63	0,66	0,81	0,72

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν με κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης τόσο σε πιο ευνοϊκή θέση βρίσκεται η επιχείρηση, διότι πραγματοποιεί πολλές πωλήσεις με λιγότερα ίδια κεφάλαια, το οποίο ενδέχεται να οδηγήσει και σε αυξημένα κέρδη.

Ωστόσο, από πλευράς ασφάλειας και πιστοληπτικής ικανότητας, ο υψηλός ΑΤΚΙΚ δείχνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων έχει βασιστεί σε ξένα κεφάλαια. Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι τα επίπεδα του ΑΤΚΙΚ είναι παρόμοια για όλες τις επιχειρήσεις διαχρονικά, γεγονός που αποτελεί ένδειξη ότι τα ίδια κεφάλαια έχουν σταθερή συμβολή στο ύψος των πωλήσεων.

Μ.Ο πληρωμής Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων = (Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις / Κύκλο εργασιών) *365

πίνακας 7-17

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	121.870	119.668	92.324	81.220
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	232.147	254.321	252.102	232.310
ΜΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡ.	191,6	171,7	133,7	127,6

πίνακας 7-18

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	84.171	53.222	32.610	38.632
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	134.837	156.289	178.867	162.175
ΜΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΒΡΑΧ. ΥΠΟΧΡ.	227,8	124,3	66,5	86,9

Στον πίνακα αυτό παρουσιάζουμε το χρόνο που μεσολαβεί για την αποπληρωμή των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων. Αρχικά διαπιστώνουμε ότι οι επιχειρήσεις διαχρονικά έχουν δείκτη ΑΤΕΒΥ πάνω από 100 μέρες (3+ μήνες), εκτός ελάχιστων εξαιρέσεων. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει ότι οι διοικήσεις των εταιριών έχουν παρόμοιους όρους εξυπηρέτησης με τους προμηθευτές και τους πιστωτές. Ο χρόνος αυτός ίσως δεν είναι τυχαίος, καθώς έχει παρατηρηθεί ότι στην ακτοπλοΐα υπάρχει περιοδικότητα στην εισροή εσόδων. Οι περίοδοι που σημειώνονται υψηλές ταμιακές ροές είναι κατά την θερινή περίοδο και τις εορταστικές περιόδους (Πάσχα, Χριστούγεννα). Αυτές οι περίοδοι απέχουν περίπου τρεις μήνες ανά μεταξύ τους.

Ελέγχοντας παράλληλα τον ΑΓΡ και ΑΕΡ, συμπεραίνουμε ότι ίσως οι εταιρίες έχουν σχετικά χαμηλή ρευστότητα (κοντά στην μονάδα), εξαιτίας του γεγονότος ότι μεσολαβεί αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων. Συνεπώς δεν χρειάζονται μεγάλο ύψος χρηματικών διαθέσιμων και ταμιακών ισοδύναμων.

Βεβαίως, πρέπει να σημειώσουμε ότι ο δείκτης αυτός επηρεάζεται σημαντικά από την διαπραγματευτική ικανότητα των διοικούντων, καθώς είναι πιθανό να επιτυγχάνουν καλύτερους όρους εξυπηρέτησης, αν έχουν διαπραγματευτική ισχύ στις οικονομικές συναλλαγές. Αν ο ΑΤΕΒΥ μια συγκεκριμένης επιχείρησης είναι αρκετά μεγαλύτερος από αυτόν της ομοειδούς επιχείρησης τότε αυτό θεωρείται καλό, με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν προκληθεί άλλες αρνητικές επιπτώσεις. Ο υψηλός ΑΤΕΒΥ δείχνει ότι οι πιστωτές παρέχουν διευκολύνσεις και περισσότερες πιστώσεις στην συγκεκριμένη εταιρία σε σχέση με κάποια άλλη.

Τέλος, παρατηρούμε ότι από τη χρήση του 2008 προς το 2009 και 2010, ο ΑΤΕΒΥ παρουσίασε απότομη αύξηση, γεγονός που ίσως οφείλεται στο δυσμενές οικονομικό κλίμα που επικράτησε εξαιτίας της παγκόσμιας ύφεσης του 2008, με αποτέλεσμα να υπήρξε ενδεχομένως επαναδιαπραγμάτευση των υποχρεώσεων.

7.4 Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης

Δείκτες Σχέσεως Κεφαλαίων (Αυτονομίας)

πίνακας 7-19

ΑΝΕΚ LINES	2010	2009	2008	2007
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	103.477	194.353	198.171	209.832
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	449.279	516.623	511.362	505.902
ΔΣΙΚ	0,23	0,38	0,39	0,41

πίνακας 7-20

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	212.405	237.115	221.993	226.346
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	411.328	419.810	397.005	420.367
ΔΣΙΚ	0,52	0,56	0,56	0,54

Ανάλυση πινάκων:

Ο ΑΙΣΚ δείχνει το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων που έχουν χρηματοδοτηθεί από τους μετόχους. Όσο υψηλότερος είναι ο ΑΙΣΚ, τόσο μεγαλύτερη εξασφάλιση και πιστοληπτική ικανότητα παρέχει η εταιρία προς τους δανειστές. Ο υψηλός ΑΙΣΚ παρέχει πληροφορίες ότι η επιχείρηση έχει την οικονομική δυνατότητα εξόφλησης των υποχρεώσεών της. Ωστόσο, ένας υψηλός ΑΙΣΚ δεν αποτελεί απαραίτητα καλή στρατηγική για την χρηματοδότηση και την πορεία της εταιρίας.

Οι διοικήσεις πάντα προσπαθούν να επιτυγχάνουν το κατάλληλο μίγμα ιδίων και ξένων κεφαλαίων αναλόγως τους σκοπούς και τους στόχους που έχουν θέσει. Η πολιτική της εταιρίας καθώς και το νομοθετικό-φορολογικό πλαίσιο είναι δυο πολύ σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την αναλογία ιδίων και ξένων κεφαλαίων.

Ένα μεγάλο ύψος ιδίων κεφαλαίων (και κατά αντιστοιχία μικρό ύψος ξένων κεφαλαίων), παρέχει πιστοληπτική ικανότητα στην εταιρία και επιπλέον εξασφαλίζει τους δανειστές/ πιστωτές, ωστόσο η συνολική απόδοση των κεφαλαίων που επιτυγχάνεται είναι σχετικά χαμηλή. Αντίθετα, ένα μεγάλο ύψος ξένων κεφαλαίων παρέχει στην εταιρία φορολογικές ελαφρύνσεις, διότι οι τόκοι είναι πιθανό να εκπίπτουν από το φορολογητέο εισόδημα. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι ότι η συνολική απόδοση των κεφαλαίων είναι αρκετά υψηλή. Ωστόσο, η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρίας μειώνεται όσο αυξάνονται τα ξένα κεφάλαια, με αποτέλεσμα η θέση της να είναι επισφαλής.

Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε τις περιπτώσεις όπου οι φορολογικοί νομοί επιτρέπουν μειωμένο συντελεστή φορολογίας είτε μέσω αυξημένων αποσβέσεων είτε όταν η εταιρία επανεπενδύει τα κέρδη της. Τα πλεονεκτήματα αυτά έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς παρέχουν κίνητρα στις εταιρίες για χρηματοδότηση μέσω ιδίων κεφαλαίων. Στις περιπτώσεις αυτές η άντληση ξένων κεφαλαίων δεν αποτελεί συμφέρουσα επιλογή για τη διοίκηση.

Πάντοτε λοιπόν θα πρέπει να εξετάζονται όλοι οι παράγοντες (φορολογικοί/ νομοθετικοί/ οικονομικοί), πριν αποφασίσουν οι διοικούντες για την κατάλληλη αναλογία ιδίων και ξένων κεφαλαίων. Η χρήση δανειακών κεφαλαίων είναι ευεργετική μέχρι ενός σημείου, αλλά η υπερβολική εξάρτηση από ξένα κεφάλαια επιβαρύνει την επιχείρηση με προσθετό χρηματοοικονομικό κόστος (τόκοι δάνειου + δανειακό κεφάλαιο), το οποίο μακροπρόθεσμα μπορεί να οδηγήσει την επιχείρηση σε δυσμενή θέση, αν υπάρξει κάμψη στην δραστηριότητά της. Οι αναλυτές και οι σύμβουλοι με τη χρήση χρηματοοικονομικών μοντέλων έχουν την δυνατότητα να προβλέπουν για βραχυπρόθεσμο/ μεσοπρόθεσμο διάστημα το ύψος των πωλήσεων, εξόδων, ρευστότητα, κεφαλαίων κίνησης και γενικότερα την πορεία της εταιρίας, οπότε είναι σε θέση να λαμβάνουν αποφάσεις και να εξετάζουν αν η χρήση ξένων κεφαλαίων θα παρέχει οφέλη στην εταιρία

Από τα στοιχεία που διαθέτουμε παρατηρούμε ότι η Hellenic Seaways έχει υψηλό ΑΙΣΚ διαχρονικά. Το γεγονός αυτό εξασφαλίζει την οικονομική δυναμικότητα της εταιρίας. Η ANEK παρουσιάζει τάση προς αύξηση του δείκτη.

Από τα δεδομένα του πίνακα δεν μπορούμε να εξάγουμε ασφαλή συμπεράσματα για την θέση της εταιρίας στην αγορά, καθώς δεν είναι εφικτό να γνωρίζουμε την πολιτική της και τις συμφωνίες με τους δανειστές της. Έχουμε ωστόσο τη δυνατότητα να αποφανθούμε ότι η Hellenic Seaways είναι σε ευνοϊκότερη θέση από την ANEK καθώς το μεγάλο ύψος ιδίων κεφαλαίων παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια, οπότε έχουν την ικανότητα να εξασφαλίζουν ίσως καλύτερες συμφωνίες και όρους με τους δανειστές.

7.5 ΑΙΕΚ= Ίδια Κεφάλαια/Ξένα Κεφάλαια

Αριθμοδείκτης. Ιδίων Κεφαλαίων προς Ξένα Κεφάλαια

πίνακας 7-21

ANЕК LINES	2010	2009	2008	2007
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	103.477	194.353	198.171	209.832
ΜΑΚΡΟΠ. ΤΡ. ΥΠΟΧΡ	219.880	198.614	216.331	209.862
ΒΡΑΧ. ΤΡΑΠ. ΥΠΟΧΡ	65.998	72.153	48.640	43.016
ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	0,36	0,72	0,75	0,83

πίνακας 7-22

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	212.405	237.115	221.993	226.346
ΜΑΚΡΟΠ. ΤΡ. ΥΠΟΧΡ	113.551	128.285	141.301	154.317
ΒΡΑΧ. ΤΡΑΠ. ΥΠΟΧΡ	40.801	29.152	13.152	13.152
ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	1,38	1,51	1,44	1,35

Ανάλυση πινάκων:

Όπως και ο ΑΙΣΚ έτσι και ο ΑΙΕΚ, δείχνει την κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρίας. Ο ΑΙΕΚ χρησιμοποιείται για να διαπιστωθεί αν υπάρχει υπερδανεισμός σε μια επιχείρηση. Αν ο ΑΙΕΚ<1 τότε είναι πιθανό να υπάρχει υπερδανεισμός, αντίθετα αν ΑΙΕΚ>1 τότε τα ίδια κεφάλαια υπερβαίνουν τα δανειακά. Όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο δείκτης τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια παρέχεται στους πιστωτές. Να σημειώσουμε, όπως και στην προηγούμενη ενότητα, ότι η κεφαλαιακή δομή της εταιρίας έχει ζωτική σημασία για την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών. Επιπλέον το μίγμα ιδίων και ξένων κεφαλαίων δεν είναι προκαθορισμένο, αλλά αποφασίζεται από την διοίκηση αναλόγως με τις ανάγκες που πρέπει να καλυφθούν

Κατά τον υπολογισμό του ΑΙΕΚ ανακύπτουν μερικές δυσκολίες σχετικά με τον προσδιορισμό των ξένων κεφαλαίων καθώς και με ποιες αξίες πρέπει να υπολογίζονται τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας (ιστορικές, τρέχουσες). Η εκτίμηση πρέπει να γίνεται με συγκεκριμένη βάση και εύλογο θα ήταν να μην αλλάζει διαχρονικά ο τρόπος υπολογισμού ούτε ο τρόπος σύγκρισης με τις υπόλοιπες εταιρίες του κλάδου.

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι ο ΑΙΕΚ της Hellenic Seaways είναι ιδιαίτερα υψηλός γεγονός που αυξάνει την πιστοληπτική ικανότητα της εταιρίας. Η ANEK εμφανίζουν αύξηση, ωστόσο ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας.

Ίδια κεφάλαια προς Σύνολο Ενεργητικού = Σύνολο ιδίων κεφαλαίων / Σύνολο Ενεργητικού

Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού --Return on Total Assets (ROA)

πίνακας 7-23

ANEK LINES	2010	2009	2008	2007
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	103.477	194.353	198.171	209.832
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	449.279	516.623	511.362	505.902
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,23	0,38	0,39	0,41

πίνακας 7-24

HELLENICSEAWAYS	2010	2009	2008	2007
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	212.405	237.115	221.993	226.346
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	411.328	419.810	397.005	420.367
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,52	0,56	0,56	0,54

Ο ΑΑΕ (ROA) υπολογίζει την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αριθμοδείκτες μέτρησης της αποδοτικότητας σε συνδυασμό με τον αριθμοδείκτη αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων (ΑΑΙΚ). Ο ΑΕΕ μας επιτρέπει:

1) Να συγκρίνουμε την αποδοτικότητα της εταιρίας σε σχέση με άλλες μορφές επενδύσεων καθώς με άλλες επιχειρήσεις με παρόμοιο αντικείμενο εργασιών.

2) Η διαχρονική παρακολούθηση του ΑΕΕ διευκολύνει την διοίκηση να προσδιορίσει το μέσο βαθμό απόδοσης της επιχείρησης σε σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις.

3) Με την διαχρονική του μεταβολή έχουμε τη δυνατότητα να διαπιστώνουμε τις αιτίες της μεταβολής του δείκτη.

Από τα δεδομένα των παραπάνω πινάκων παρατηρούμε ότι ο ΑΕΕ είναι σχετικά χαμηλός για όλες τις υπό εξέταση επιχειρήσεις.

Στα επιμέρους αποτελέσματα διαπιστώνουμε ότι η διακύμανση των δεικτών είναι σχετικά μικρή διαχρονικά. Η διαχρονική σταθερότητα του ΑΕΕ οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η διοίκηση ίσως έχει σταθερή οικονομική πολιτική κατά τη διάρκεια των ετών, σε ότι αφορά το επίπεδο απόδοσης του ενεργητικού.

Αντιθέτως, οι έντονες διακυμάνσεις θα πρέπει να εξετάζονται εις βάθος και να αναζητούνται τα αίτια ύπαρξής τους, τα οποία ίσως προέρχονται από το γενικότερο οικονομικό κλίμα (π.χ. Για κάποιο χρονικό διάστημα ίσως επικρατεί ύφεση στον συγκεκριμένο κλάδο, υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στην νομοθεσία/ φορολογία κτλ), αλλά και από τις αποφάσεις της διοίκησης οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά την πορεία την οικονομικής μονάδας.

7.6 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

$ΑΓΡ = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
(Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας)

Έτος	HELLENIC SEAWAYS	ANEK	NEA	MINDIKEE	BLUESTAR	MINOAN
2004	1.15	1.141	0.319	0.506	0.928	0.517
2005	0.729	1.131	0.433	0.494	2.446	0.624
2006	0.635	1.189	0.152	0.732	2.461	0.662
2007	1.059	1.622	1.054	0.26	2.523	0.797
2008	1.227	1.02	0.248	1.032	XX	0.294
2009	0.931	0.754	0.364	0.344	XX	0.438

Διαπιστώνουμε ότι οι εταιρίες παρουσιάζουν τα ίδια περίπου επίπεδα μεγέθους ΑΓΡ. Παρατηρούμε επίσης, από τα στοιχεία που διαθέτουμε, ότι η BlueStar εμφανίζει το μεγαλύτερο δείκτη γενικής ρευστότητας ενώ σε καλή κατάσταση φαίνεται και η ρευστότητα της ANEK και Hellenic Seaways. Στον αντίποδα έχουμε τη ΛΑΝΕ, ΝΕΛ και τις Μινωικές Γραμμές.. Επιπλέον διακρίνουμε ότι ο ΑΓΡ των εταιριών είναι κοντά ή και κάτω από τη μονάδα, γεγονός που αναδεικνύει ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις καλύπτονται οριακά από τα ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ίσως πρόβλημα στην αποπληρωμή των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων.

Ωστόσο, αυτός ο αριθμοδείκτης καθώς και ο ΑΕΡ, θα πρέπει να εξετάζονται σε συνδυασμό με τον ΑΤΕΒΥ, ώστε να διερευνούμε παράλληλα τον χρόνο που απαιτείται ώστε η επιχείρηση να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Αν το διάστημα αυτό είναι αρκετά μεγάλο, τότε πιθανόν η οικονομική μονάδα να μην έχει ανάγκη να κατέχει πλεόνασμα ταμειακών διαθέσιμων. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η διακράτηση ταμειακών διαθέσιμων αποτελεί κόστος για την επιχείρηση, καθώς δεν προσφέρονται ούτε για επενδύσεις ούτε για παραγωγική δραστηριότητα, αλλά μόνο για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών. Έτσι λοιπόν κάθε επιχείρηση πρέπει να αναζητεί, κατά το μέγιστο δυνατό, το άριστο ύψος διακράτησης διαθέσιμων, ώστε το υπόλοιπο κεφάλαιο να το αξιοποιεί σε επενδυτικές/ χρηματοοικονομικές/ παραγωγικές δραστηριότητες.

ΑΤΕΒΥ(σε ημέρες)=365*(Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις)/(Κόστος Πωληθέντων) (Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Εξόφλησης Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων)

Έτος	HELLENIC SEAWAYS	ANEK	NEΛ	MINDIKEE	BLUESTAR	MINOAN
2004	132	138	294	237	341	137
2005	136	172	389	265	152	139
2006	212	152	848	276	120	108
2007	113	164	267	500	114	81
2008	74	158	379	158	XX	166
2009	158	204	446	790	XX	477

Στον πίνακα αυτό παρουσιάζουμε το χρόνο που μεσολαβεί για την αποπληρωμή των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων. Αρχικά διαπιστώνουμε ότι όλες οι επιχειρήσεις διαχρονικά έχουν δείκτη ΑΤΕΒΥ πάνω από 100 μέρες (3+ μήνες), εκτός ελάχιστων εξαιρέσεων. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει ότι οι διοικήσεις των εταιριών έχουν παρόμοιους όρους εξυπηρέτησης με τους προμηθευτές και τους πιστωτές. Ο χρόνος αυτός ίσως δεν είναι τυχαίος, καθώς έχει παρατηρηθεί ότι στην ακτοπλοΐα υπάρχει περιοδικότητα στην εισροή εσόδων. Οι περίοδοι που σημειώνονται υψηλές ταμιακές ροές είναι κατά την θερινή περίοδο και τις εορταστικές περιόδους (Πάσχα, Χριστούγεννα). Αυτές οι περίοδοι απέχουν περίπου τρεις μήνες ανά μεταξύ τους. Ελέγχοντας παράλληλα τον ΑΓΡ και ΑΕΡ, συμπεραίνουμε ότι ίσως οι εταιρίες έχουν σχετικά χαμηλή ρευστότητα (κοντά στην μονάδα), εξαιτίας του γεγονότος ότι μεσολαβεί αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων. Συνεπώς δεν χρειάζονται μεγάλο ύψος χρηματικών διαθέσιμων και ταμειακών ισοδύναμων.

Βεβαίως, πρέπει να σημειώσουμε ότι ο δείκτης αυτός επηρεάζεται σημαντικά από την διαπραγματευτική ικανότητα των διοικούντων, καθώς είναι πιθανό να επιτυγχάνουν καλύτερους όρους εξυπηρέτησης, αν έχουν διαπραγματευτική ισχύ στις οικονομικές συναλλαγές. Αν ο ΑΤΕΒΥ μια συγκεκριμένης επιχείρησης είναι αρκετά μεγαλύτερος από αυτόν της ομοειδούς επιχείρησης τότε αυτό θεωρείται καλό, με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν προκληθεί άλλες αρνητικές επιπτώσεις. Ο υψηλός ΑΤΕΒΥ δείχνει ότι οι πιστωτές παρέχουν διευκολύνσεις και περισσότερες πιστώσεις στην συγκεκριμένη εταιρία σε σχέση με κάποια άλλη.

Τέλος, παρατηρούμε ότι από τη χρήση του 2008 προς το 2009, ο ΑΤΕΒΥ παρουσίασε απότομη αύξηση, γεγονός που ίσως οφείλεται στο δυσμενές οικονομικό κλίμα που επικράτησε εξαιτίας της παγκόσμιας ύφεσης του 2008, με αποτέλεσμα να υπήρξε ενδεχομένως επαναδιαπραγμάτευση των υποχρεώσεων.

**AKK= Καθαρά Κέρδη Εκμεταλλεύσεως/ Πωλήσεις
(Αριθμοδείκτης Καθαρού Κέρδους)**

Έτος	HELLENIC	ANEK	NEA	MINDIKEE	BLUESTAR	MINOAN
2004	-0,056	-0,01	-0,143	0,047	0,082	0,005
2005	0,014	0,045	-0,31	0,086	0,131	-0,048
2006	0,061	0,084	1,189	0,105	0,154	0,06
2007	0,095	0,046	-0,218	0,083	0,128	-0,14
2008	0,048	-0,023	-0,881	0,015	XX	-0,194
2009	0,071	0,019	-0,52	0,189	XX	0,065

Από τα δεδομένα των επιχειρήσεων του παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν διαχρονικά έντονες διακυμάνσεις στο ύψος του AKK. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ΝΕΛ, όπου τα πέντε από τα έξι έτη εμφανίζει αρνητικό πρόσημο, γεγονός που συνεπάγεται ότι πρόκευψαν ζημιές στα αποτελέσματά της, ενώ το 2006 σημειώθηκε εντυπωσιακό ποσοστό κέρδους (119%). Για τις υπόλοιπες εταιρίες παρατηρούμε ότι η διακύμανση είναι ομαλότερη και μικρής μεταβλητότητας, ενώ παράλληλα τα περισσότερα έτη εμφανίζουν θετικό καθαρό περιθώριο κέρδους.

Όπως και για τους υπόλοιπους αριθμοδείκτες έτσι και για τον AKK, η σύγκριση θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τον αντίστοιχο AKK των υπολοίπων εταιριών του κλάδου, ώστε να εξετάζουμε αν η εκάστοτε εταιρία είναι σε ευνοϊκότερη/δυσμενέστερη θέση από τις υπόλοιπες ανταγωνίστριες εταιρίες. Στην περίπτωση μας διαπιστώσουμε ότι η ΝΕΛ ίσως είναι σε δυσμενέστερη θέση από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

**ΑΑΕ= Καθαρά Κέρδη Εκμεταλλεύσεως/Σύνολο Ενεργητικού
(Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού) --Return on Total
Assets (ROA)**

Έτος	HELLENIC	ANEK	NEA	MINDIKEE	BLUESTAR	MINOAN
2004	-0.024	-0.005	-0.042	0.011	0.025	0.004
2005	0.006	0.022	-0.07	0.022	0.042	-0.048
2006	0.027	0.047	0.159	0.03	0.052	0.069
2007	0.041	0.023	-0.065	0.024	0.05	-0.148
2008	0.026	-0.013	-0.148	0.005	XX	-0.207
2009	0.029	0.01	-0.103	0.05	XX	0.042

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι ο ΑΕΕ είναι σχετικά χαμηλός για όλες τις υπό εξέταση επιχειρήσεις. Να σημειώσουμε επίσης ότι το αρνητικό πρόσημο στον ΑΕΕ είναι αποτέλεσμα των ζημιών που πρόέκυψαν στα οικονομικά αποτελέσματα της εκάστοτε επιχείρησης το συγκεκριμένο έτος.

Στα επιμέρους αποτελέσματα διαπιστώνουμε ότι η διακύμανση των δεικτών είναι σχετικά μικρή διαχρονικά, με εξαίρεση την ΝΕΛ και τη ΛΑΝΕ οι οποίες εμφανίζουν εντονότερες μεταβολές. Η διαχρονική σταθερότητα του ΑΕΕ οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η διοίκηση ίσως έχει σταθερή οικονομική πολιτική κατά τη διάρκεια των ετών, σε ότι αφορά το επίπεδο απόδοσης του ενεργητικού.

Αντιθέτως, οι έντονες διακυμάνσεις θα πρέπει να εξετάζονται εις βάθος και να αναζητούνται τα αίτια υπαρξής τους, τα οποία ίσως προέρχονται από το γενικότερο οικονομικό κλίμα (π.χ. Για κάποιο χρονικό διάστημα ίσως επικρατεί ύφεση στον συγκεκριμένο κλάδο, υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στην νομοθεσία/ φορολογία κτλ), αλλά και από τις αποφάσεις της διοίκησης οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά την πορεία την οικονομικής μονάδας.

Από τις εταιρίες που διαθέτουμε, η ΝΕΛ και η ΛΑΝΕ, όπως προαναφέραμε, εμφανίζουν έντονη διακύμανση του ΑΑΕ σε σχέση με τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκρίνοντας τα στοιχεία τους με των υπολοίπων εταιριών, συμπεραίνουμε ότι η έντονη διακύμανση ίσως οφείλεται περισσότερο στις αποφάσεις των διοικήσεων παρά στο γενικό οικονομικό κλίμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο :

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ –

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΤΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

8.Προβλέψεις – προοπτικές των εταιριών

8.1 ANEK

Η ANEK LINES συνεχίζει τη στρατηγική ναύλωσης χωρητικότητας για την κάλυψη των αναγκών της. Σύμφωνα με την εταιρία διαχειρίζεται 16 πλοία συνολικά από τα οποία 11 είναι ιδιόκτητα με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς.

Η εταιρία έχει ναυλώσει δύο πλοία από την «αδελφή» εταιρία HELLENIC SEAWAYS (HIGHSPEED 1 και ARTEMIS) για την εξυπηρέτηση των αναγκών της. Επίσης αξιοποιεί πλέον τα πλοία ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ και Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ της θυγατρικής LANE LINES για την κάλυψη άγονων γραμμών. Το Β.ΚΟΡΝΑΡΟΣ έχει δρομολογηθεί στη γραμμή Καλαμάτας-Κρήτης (Καστέλι). Επίσης διαχειρίζεται και ένα πλοίο Ro/Ro που δραστηριοποιείται στην περιοχή του Β.Α. Αιγαίου.

Η εταιρία συνεχίζει την προσπάθεια εξεύρεσης νέων περιοχών δραστηριοποίησης πέραν της Αδριατικής και της Κρήτης όπου ο ανταγωνισμός έχει ενταθεί σημαντικά αλλά αναδιαρθρώνει το στόλο της ανάλογα με τη ζήτηση.

Χαρακτηριστική είναι η κίνηση μέσω της θυγατρικής εταιρείας «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ» που ιδρύθηκε το α' εξάμηνο του 2010. Η εταιρία δραστηριοποιείται στο Β.Α Αιγαίο με πλοίο Ro/Ro μετά την απόσυρση του Ro/Pax ΛΙΣΣΟΣ από τη γραμμή Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη.

Το 2010 συνεχίζονται τα άσχημα αποτελέσματα για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά με τον κύκλο εργασιών να μειώνεται κατά 4% σε σχέση με το 2009 η οποία οφείλεται στον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που έχει οδηγήσει στη συμπίεση των τιμών των εισιτηρίων.

Βασικοί πίνακες ANEK

Πίνακας 8-1

Στήλη1	2009	2010	Δ%
Κίνηση επιβατών	2.500.000	2.700.000	8%
Κίνηση Αυτοκινήτων	433.000	447.000	3%
Κίνηση Φορτηγών	260.000	255.000	-2%
Κύκλος Εργασιών	274.572.000	263.125.000	-4%

EBITDA	24.200.000	-11.400.000	5147%
Καθαρά Αποτελέσματα	-4.965.000	-11.400.000	-130%
Κόστος Πωληθέντων	225.050.000	240.769.000	7%
Κόστος Καυσίμων	98.509.000	119.898.000	22%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	206.372.000	227.184.000	10%

8.2 HELLENIC SEAWAYS

Οι προοπτικές του Ομίλου για την τρέχουσα χρήση θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από την εξέλιξη της Ελληνικής οικονομίας, την πρόοδο της δημοσιονομικής προσαρμογής και την πορεία της υλοποίησης των διαθρωτικών αλλαγών που θα οδηγήσουν στην αντιστροφή του αρνητικού κλίματος. Δυστυχώς, οι πρόσφατες εξελίξεις καθιστούν σαφές πως οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης θα είναι δυσμενείς και κατά την τρέχουσα χρήση, γεγονός που θα οδηγήσει τη χώρα μας σε μία φάση βαθύτερης ύφεσης, κάτι που αναμένεται να έχει σημαντικές συνέπειες στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Παράλληλα, τους τελευταίους μήνες οι τιμές των καυσίμων συνεχίζουν την έντονα αυξητική τάση που ξεκίνησε το 2010. Ενδεικτικά αναφέρεται πως κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011 οι τιμές των καυσίμων είναι κατά 30% αυξημένες σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα και διπλάσιες από την αντίστοιχη περίοδο του 2009.

Με δεδομένο πως οι παραπάνω παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου, είναι αστάθμητοι, οποιαδήποτε εκτίμηση για τα αποτελέσματα της τρέχουσας χρήσης θεωρείται επισφαλής. Παρά το γεγονός πως οι προβλέψεις για το 2011 δεν είναι αισιόδοξες, η Διοίκηση λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου η εταιρεία να ανταπεξέλθει με επιτυχία στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει.

Βασικοί πίνακες HELLENIC SEAWAYS

Πίνακας 8-2-

Στήλη1	2009	2010	Δ%
Κίνηση επιβατών	4.726.192	3.911.889	-17%
Κίνηση Αυτοκινήτων	524.081	419.337	-20%
Κίνηση Φορτηγών	92.223	71.427	23%
Κύκλος Εργασιών	178.335.000	153.394.000	-14%
ΕΒΙΤΔΑ	31.500.000	-1.195.000	-104%
Καθαρά Αποτελέσματα	13.042.000	-27.515.000	-311%
Κόστος Πωληθέντων	142,519.000	149.149.000	5%
Κόστος Καυσίμων	49.645.000	57.889.000	17%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	129.542.000	114.883.000	-11%

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι προβλέψεις για τη χρονιά που διανύουμε είναι επίσης δυσοίωνες όπως και την περασμένη χρονιά. Η συρρίκνωση της υψηλής περιόδου συνεχίζεται και κατά το 2010 και ουσιαστικά η αγορά θα επανέλθει στα επίπεδα του τέλους της δεκαετίας του '90 όταν τα έσοδα από τους καλοκαιρινούς μήνες αντιστοιχούσαν στο 60-70% του ετήσιου όγκου εσόδων. Υπενθυμίζεται ότι στην χρονιά σταθμό του 2008 το αντίστοιχο ποσό ήταν 37%.

Με την αγοραστική και καταναλωτική δύναμη να είναι σε πτωτική πορεία λόγω της σταδιακής μείωσης εσόδων των Ελλήνων πολιτών το «ταξιδάκι στο Αιγαίο» έγινε είδος πολυτελείας για πολλούς χρήστες οι οποίοι πλέον περιορίζουν τα συνεχή ταξίδια που έκαναν προς τα νησιά από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο. Οπωσδήποτε η πορεία του κλάδου θα επιδεινωθεί από τη συνεχιζόμενη πτώση της κίνησης προς τα νησιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και θα δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα κατά τους χειμερινούς μήνες όταν η κίνηση θα είναι ακόμη πιο περιορισμένη. Το ίδιο συμβαίνει και στην αγορά της Αδριατικής θάλασσας λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης των εισαγωγών της χώρας αλλά και της περιορισμένης έως οριακής ανάκαμψης των εξαγωγών. Η μείωση των φορτίων αποτελεί κύριο πλήγμα για την αγορά της Αδριατικής η οποία κάποτε αποτελούσε τον ισχυρό τομέα κερδοφορίας των εταιριών.

Η συνεχιζόμενη αύξηση των τιμών του πετρελαίου λόγω της έντονης κερδοσκοπικής στροφής των επενδυτών προς αυτό είναι βέβαιο ότι θα επιβαρύνει τα αποτελέσματα των εταιριών.

Ο κίνδυνος περιορισμού των δρομολογίων από και προς τα Ελληνικά νησιά σε δωδεκάμηνη βάση είναι πλέον υπαρκτός και δεν αποτελεί απειλή αλλά αποτέλεσμα απλής ανάλυσης των προβλεπόμενων αρνητικών αποτελεσμάτων.

Οι εταιρίες πρέπει να περιορίσουν όσο το δυνατόν τα έξοδά τους αν και ύστερα από δύο χρόνια συνεχιζόμενων περικοπών διαφαίνεται ότι υπάρχει αδιέξοδο αφού προέχει η ασφάλεια των πλόων.

Μία πιθανή έξοδος για τη βιωσιμότητα των εταιριών είναι η εκμετάλλευση των πλοίων τους σε αγορές με μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη και η αντικατάσταση

αυτών των πλοίων που θα φύγουν με πιο φθηνά και ανταγωνιστικά πλοία έστω κι αν είναι μεγαλύτερης ηλικίας.

Ευτυχώς όμως αυτή η δυνατότητα είναι επίσης περιορισμένη αφού οι μεγάλες εταιρίες του κλάδου δεν μπόρεσαν ούτε στις καλές εποχές της παγκόσμιας οικονομίας να αδράξουν την ευκαιρία να εισέλθουν σε νέες αγορές. Βεβαίως κάτι τέτοιο δεν είναι αδύνατον να συμβεί έστω κι αν φαίνεται σκληρό.

Το κράτος θα πρέπει άμεσα να δημιουργήσει ένα ελκυστικό σχεδιασμό του δικτύου θαλασσιών μεταφορών με σκοπό να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ακτοπλόων για έστω και μερική απασχόληση των πλοίων το εννεάμηνο Σεπτεμβρίου-Μαΐου. Παράλληλα θα πρέπει να στηρίζει τις εταιρίες εκσυγχρονίζοντας τις διατάξεις που αφορούν τα πληρώματα και αυξάνουν το κόστος λειτουργίας των πλοίων. Είναι πολύ πιο σημαντικό να υπάρχουν τα πλοία στην χώρα και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί από το να αυξηθεί η ανεργία και να μηδενιστεί αντί να περιοριστεί το εισόδημα των Ελλήνων ναυτικών.

Η διασφάλιση ειρηνικών εργασιακών σχέσεων είναι απολύτως αναγκαία για τους Έλληνες ναυτικούς όπως και για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες και ο ρυθμιστής αυτών παραμένει το κράτος. Οι περιφερειακές αυτοδιοικήσεις θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διατήρηση της σύνδεσης των λιμανιών τους με την ενδοχώρα και να σταματήσουν να διεκδικούν πιο πολύ από αυτό που τους αναλογεί. Επιβάλλεται η μετάβαση σε πιο τεχνοκρατική αντιμετώπιση των προβλημάτων με ελαχιστοποίηση των πολιτικών και εφήμερων ρυθμίσεων που έχουμε συνηθίσει εδώ και δεκαετίες.

Μπορούμε να πούμε ότι η κρισιμότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο κλάδος απαιτεί τη συντονισμένη προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων φορέων (εταιριών, πολιτείας, τραπεζών και συνδικάτων κλπ) παραμερίζοντας τις όποιες διαφορές και επικεντρώνοντας στα σημεία που υπάρχει σύγκλιση. Είναι απαραίτητο επιτέλους για την χώρα να υπάρξει ένας κοινός στόχος και σχεδιασμός, ο οποίος θα επιτρέψει τη συνεχή λειτουργία του κλάδου με τη διατήρηση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας αλλά και θα εξασφαλίσει τη σύνδεση της Ελληνικής νησιωτικής περιφέρειας με το κέντρο δίνοντας ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Τα αποτελέσματα του 2010 και οι προβλεπόμενες ζημιές του 2011 αποδεικνύουν ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι σε κίνδυνο που αντιμετωπίζεται με στεγανή συναίνεση και μόνο.