XRTC
BUSINESS CONSULTANTS

16η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017

«Η αγορά σε λήθαργο αναμένοντας προοπτικές»

Ιούλιος 2017

Η XRTC Business Consultants Ltd., δραστηριοποιείται από την ίδρυσή της (1999) στη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση και στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η XRTC έχει διατελέσει εμπορικός εκπρόσωπος διεθνών τραπεζικών ομίλων για την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά όπως οι Γαλλικοί τραπεζικοί οργανισμοί Credit Lyonnais και Natixis, σύμβουλος Εθνικών και Διεθνών οργανισμών καθώς και διεθνών ναυτιλιακών εταιριών.

Η εταιρεία έχει εξασφαλίσει και οργανώσει με εξαιρετική επιτυχία έναν μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών δανειοδοτήσεων σε διάφορες μορφές μέσω των Διεθνών τραπεζικών ομίλων που συνεργάστηκε από την ίδρυσή της.

Από το 2009, η XRTC συνεργάζεται με κινέζικους τραπεζικούς ομίλους που ενδιαφέρονται να χρηματοδοτήσουν την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά. Η εταιρεία κατάφερε να εξασφαλίσει για πρώτη φορά την χρηματοδότηση ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρείας, απευθείας από το Κινέζικο τραπεζικό όμιλο της China Development Bank.

Η XRTC έχει στελεχωθεί από ανθρώπινο δυναμικό με γνώσεις και εμπειρία διεθνούς εμβέλειας, προσφέροντας υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και παρακολούθηση των συναλλαγών σε όλης τους την διάρκεια. Το ειδικό τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης που διαθέτει η εταιρία της επιτρέπει να αναλύει σε βάθος και να διαθέτει τεχνογνωσία σε όλα τα θέματα της Διεθνούς Ναυτιλίας. Με την ιδιότητα του συμβούλου Ακτοπλοϊκών Αγορών έχει αναλάβει πολλά έργα στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό τόσο για χρηματοδοτήσεις πλοίων όσο και ανάπτυξη των αγορών. Η XRTC συνεργάζεται με τα μεγαλύτερους οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων στον κόσμο.

Η XRTC έχει τιμηθεί από Διεθνείς και Ελληνικούς οίκους για την προσφορά της στην Ναυτιλιακή και Ακτοπλοϊκή Αγορά. Όπως από τα Lloyds Greek Shipping Awards 2010 ως Χρηματοδότης Ναυτιλίας της Χρονιάς - Shipping Financier of the Year και από το Transport Finance για την Καλύτερη Χρηματοδότηση Εξαγωγικής Πίστωσης – Deal of the Year for Export Credit.

Συντακτική Ομάδα Μελέτης			
Υπεύθυνος σύμφωνα με το Νόμο	Γιώργος Ξηραδάκης	Διευθύνων Σύμβουλος	george.xiradakis@xrtc.gr
Υπεύθυνη Σύνταξης και Ανάλυσης	Κατερίνα Φίτσιου	Διευθύντρια Πελατειακών Σχέσεων	katerina.fitsiou@xrtc.gr
Υπεύθυνη βάσης δεδομένων	Ελένη Μουτσάτσου	Υπεύθυνη Γραφείου Διεύθυνσης	eleni.moutsatsou@xrtc.gr
Συνεργάτης	Δρ. Ιωάννης Λαγούδης	Συνεργάτης	ioannis.lagoudis@xrtc.gr

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ

Η παρούσα μελέτη (η «Μελέτη») ετοιμάστηκε αποκλειστικά για την παρουσίαση πληροφοριών που σχετίζονται με την επισκόπηση και ανάλυση του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας με έμφαση στις 4 μεγαλύτερες εταιρίες. Οι πληροφορίες που περιέχονται στη Μελέτη, αναφέρονται με ημερομηνία Ιουνίου 2017 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά).

Η παρούσα Μελέτη περιέχει ορισμένες αναφορές σε νόμους, συμφωνίες και έγγραφα. Δεν αναφέρονται οι ακριβείς και ολοκληρωμένες περιγραφές των νόμων, συμφωνιών ή εγγράφων στα οποία αναφέρεται η Μελέτη παρά ταύτα αναφέρονται κατ' εξοχήν σε ολόκληρα τα κείμενα των νόμων, συμφωνιών ή εγγράφων.

Η παρούσα Μελέτη προετοιμάστηκε και διανέμεται από την εταιρία XRTC –Σύμβουλοι Επιχειρήσεων. Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από πληροφορίες που παρείχαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες συμπεριλαμβανομένων και πληροφοριών που προήλθαν από δημόσιες πηγές.

Η εταιρία XRTC –Σύμβουλοι Επιχειρήσεων δεν προβαίνει ούτε παρέχει κανενός είδους, εκπροσώπησης, εγγύησης ή δέσμευσης (έμμεσα ή άμεσα) ούτε αναλαμβάνει καμία ευθύνη τόσο για την ακρίβεια ή την ορθότητα της Μελέτης, όσο και για τη λογικότητα οποιονδήποτε εκτιμήσεων, προβλέψεων, υποθέσεων ή απόψεων οι οποίες αναφέρονται σ' αυτό. Η Μελέτη δεν αποτελεί σύσταση αποδοχής της χρηματοδότησης από την εταιρία XRTC–Σύμβουλοι Επιχειρήσεων για οποιονδήποτε παραλήπτη των εν λόγω πληροφοριών. Η παρούσα Μελέτη δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο απόφασης για τη χρηματοδότηση ή επένδυση στις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Με την αποδοχή της παρούσας Μελέτης κάθε παραλήπτης της αποδέχεται ταυτόχρονα την αναγκαιότητα της περαιτέρω προσωπικής έρευνας και δέουσας επιμέλειας έτσι όπως αυτή κρίνεται αναγκαία από τον παραλήπτη.

Η Μελέτη εκδόθηκε με μοναδικό σκοπό την ενημερωτική χρήση του παραλήπτη.

Η Μελέτη και οι πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτήν πρέπει να χρησιμοποιηθούν από τον παραλήπτη σε απόλυτα εμπιστευτική βάση και δεν μπορούν να αποκαλυφθούν, αναπαραχθούν ή να χρησιμοποιηθούν μερικά ή ολικά για κανέναν άλλο σκοπό, ούτε να προωθηθούν σε κάποιο άλλο πρόσωπο χωρίς τη γραπτή έγκριση της εταιρίας XRTC–Σύμβουλοι Επιχειρήσεων. Ο παραλήπτης μπορεί να αποκαλύψει ή να επιδείξει αυτές τις πληροφορίες σε στελέχη του ή υπαλλήλους του ή συμβούλους οι οποίοι σχετίζονται με τη Μελέτη.

XRTC Business Consultants 1999-2017

«Η Μελέτη αυτή είναι αφιερωμένη στην μνήμη της εξαίρετης φίλης Αγγλίδας Δημοσιογράφου
***Gillian Whitaker (1945-2017)**,*
η οποία υπηρέτησε την Ναυτιλία μας με αξιοπρέπεια, μεράκι και αγάπη κι έφυγε από την ζωή σαν Ελληνίδα»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ....5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ....5
ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ....6
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ....7
2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ....9
2.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ....9
2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS....10
2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS....14
2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ....16
3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ....17
3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ....17
3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ....18
3.3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ....19
3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA....22
3.5. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ....23
3.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ....23
3.7. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ....25
4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ....27
4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ....27
4.1.1. ANEK LINES....27
4.1.2. ATTICA GROUP....30
4.1.3. MINOAN LINES....33
4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ....36
4.2.1. HELLENIC SEAWAYS....36
4.2.2. ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ....39
5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ....41
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ....45
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ....46

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Συνολική εικόνα εισηγμένων εταιριών & HSW 8
Πίνακας 2: Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW 14
Πίνακας 3: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη ANEK LINES (2012 - 2016) 29
Πίνακας 4: Βασικοί Δείκτες ANEK LINES (2012 - 2016) 29
Πίνακας 5: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη ATTICA GROUP (2012 - 2016) 32
Πίνακας 6: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2012 - 2016) 32
Πίνακας 7: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη MINOAN LINES (2012 - 2016) 35
Πίνακας 8: Βασικοί Δείκτες MINOAN LINES (2012 - 2016) 35
Πίνακας 9: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη HELLENIC SEAWAYS (2012 - 2016) 38
Πίνακας 10: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2012 - 2016) 38
Πίνακας 11: Μικρότερες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες 40
Πίνακας 12: Ανάλυση Περιβάλλοντος 45

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων & HSW (2009-2016) 9
Γράφημα 2: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (1996-2016) 10
Γράφημα 3: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων & HSW(2009-2016) 11
Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων &HSW (2009-2016) 12
Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων & HSW (2009-2016) 13
Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & HSW (2000-2016) 14
Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2016) 15
Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2016 16
Γράφημα 9: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων & HSW (2013 - 2016) 17
Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων & HSW (2009 - 2016) 18
Γράφημα 11: Εξέλιξη Ποσοστιαίας μεταβολής κόστους καυσίμων & λιπαντικών στο κόστος 19
εκμετάλλευσης (2009 - 2016) 19
Γράφημα 12: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων & HSW(2009 - 2016) 20
Γράφημα 13: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων & HSW (2009 - 2016) 20
Γράφημα 14: Σύγκριση Εσόδων Εκμετάλλευσης ανά ΜΜΕ στην Ελλάδα & Εξωτερικό 21
(2009 - 2016) 21
Γράφημα 15: EBITDA Εισηγμένων & HELLENIC SEAWAYS (2009 - 2016) 22
Γράφημα 16: Ετήσια Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2009 - 2016) 22
Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2016) 23
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων & HELLENIC SEAWAYS (2009 - 2016) 24
Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2016) 25
Γράφημα 20: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2016) 26
Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2016) 27
Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2006 - 2016) 30
Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2016) 33
Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2016) 36
Γράφημα 25: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου 41
Γράφημα 26: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD 43
Γράφημα 27: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας 44

ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

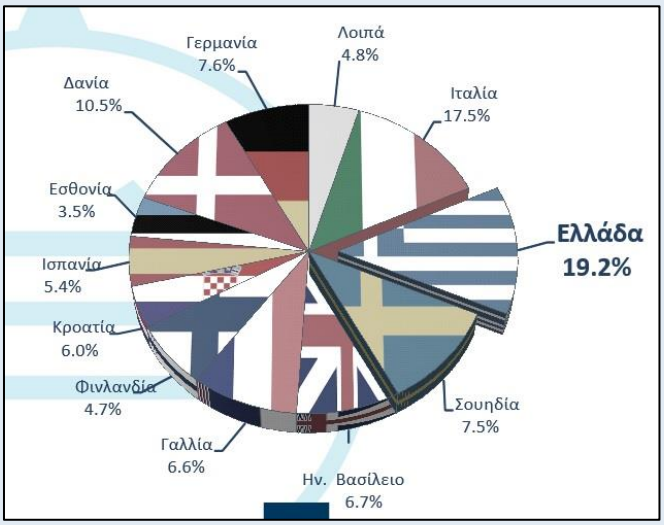
1. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό πυλώνα ισόρροπης ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής.
2. Παρά τη μείωση της επιβατικής κίνησης για 7ο συνεχές έτος και τη συνολική μείωση κατά -46% από το 2009 έως και το 2016 η ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται από έντονα στοιχεία ανθεκτικότητας.
3. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες συνεχίζουν να μη μπορούν να επωφεληθούν από τη συνεχιζόμενη αύξηση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας κυρίως λόγω αυξημένου αεροπορικού ανταγωνισμού.
4. Συρρίκνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων μέσω συνεργασιών και μείωσης στόλου και δρομολογίων.
5. Οι εταιρίες εξακολουθούν να είναι υψηλού λειτουργικού κόστους (όχι μόνο εξαιτίας του θεσμικού πλαισίου) που τις κάνει ευάλωτες σε εξωγενείς κινδύνους.
6. Ο περιορισμός στην κίνηση κεφαλαίων καθώς και το γενικότερο αρνητικό οικονομικό κλίμα συνεχίζουν να αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα για τον εγχώριο τουρισμό και τη χρησιμοποίηση ακτοπλοϊκών μέσων.
7. Έλλειψη χρηματοδοτικών εργαλείων λόγω της γνωστής κατάστασης των τραπεζών αλλά και της χαμηλής ρευστότητας της αγοράς.
8. Η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου παραμένει ακριβό για το μέσο Έλληνα καταναλωτή συγκριτικά με τις αεροπορικές μεταφορές για τις μετακινήσεις του στα νησιά.
9. Ανάγκη επανασχεδιασμού του ακτοπλοϊκού προϊόντος.
10. Οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO που αφορούν το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων επιβάλλοντας τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020 αναμένεται να επιβαρύνει το εισιτήριο ανά επιβάτη.
11. Η αγορά της Αδριατικής, μετά από μία μακρά φάση συρρίκνωσης, παρουσιάζει μικρότερη μείωση.
12. Η Ελληνική σημαία έχει χάσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα.
13. Η Αδριατική δεν είναι πια «Ελληνική» θάλασσα αφού από την αρχή του 2017 μόνο τα πλοία της κοινοπραξίας ANEK/ATTICA δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά από Ελληνικής πλευράς αφού ο ιταλικός όμιλος Grimaldi μεγαλομέτοχος των Μινωικών Γραμμών απέσυρε την εν λόγω εταιρία από τη δραστηριοποίησή της στην Αδριατική.
14. Ο όμιλος Grimaldi συνεχίζει την προσπάθεια εξαγοράς της Hellenic Seaways μέσω των Μινωικών Γραμμών έχοντας αντίπαλο το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping, επικεφαλής του οποίου είναι ο όμιλος της Seajets.
15. Η τράπεζα Πειραιώς εξακολουθεί να αποτελεί ρυθμιστικό παράγοντα της αγοράς αφού είναι κύριος μέτοχος (άμεσος ή έμμεσος) και χρηματοδότης των 3 εκ των 4 μεγάλων εταιριών.
16. Η συνεχιζόμενη χαμηλή τιμή του πετρελαίου είναι ο κύριος λόγος των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιριών το 2016. Οι ενδείξεις για το πρώτο εξάμηνο του 2017 δεν είναι ευοίωνες αφού η μέση τιμή καυσίμων το α’ πεντάμηνο του 2017 είναι υψηλότερη κατά 80% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους.
17. Μικρότερες εταιρίες κατάφεραν να επιβιώσουν στο χώρο και να αυξήσουν το στόλο τους.
18. Η τουριστική κίνηση στα νησιά του ΒΑ Αιγαίου δεν έχει επανέλθει στα φυσιολογικά επίπεδα παρά τη μείωση του προσφυγικού κύματος.
19. Η ανάγκη λιμενικών υποδομών μπορεί να δημιουργήσει δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες στον κλάδο
20. Εκμετάλλευση των σύγχρονων υποδομών διαμετακομιστικών κέντρων (logistics) για τη δραστηριοποίηση του κλάδου στον χώρο των συνδυασμένων μεταφορών.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα μελέτη είναι η 16η ετήσια εμπεριστατωμένη μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που εκπονείται από την XRTC Business Consultants Ltd.

Όλα αυτά τα χρόνια συνεχίζουμε να επισημαίνουμε ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό παράγοντα για τη συνοχή του Ελληνικού κράτους. Γι' αυτό το λόγο επιμένουμε στην υλοποίηση της ανάγκης ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου. Τα ακτοπλοϊκά πλοία εκτελούν κάθε χρόνο 40 χιλιάδες δρομολόγια, μεταφέροντας 46 εκατομμύρια επιβάτες και 10 με 12 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων, συνδέοντας 100 νησιά όντας τα νεότερα και πιο σύγχρονα πλοία στην ΕΕ.

Η Ελλάδα ελέγχει το 19% της Ευρωπαϊκής ακτοπλοϊκής αγοράς ενώ έχει μόνο το 2,2% του πληθυσμού της Ε.Ε. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Ε. η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες-μέλη της ΕΕ-28, για το 2016 δείχνει ότι η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη-μέλη με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, καθώς η κάθε μία καλύπτει περίπου το 17-19% της συνολικής ακτοπλοϊκής διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη, αν και στην Ελλάδα, λόγω της πληθώρας νησιών στη χώρα, οι ακτοπλοϊκές γραμμές είναι σαφώς περισσότερες σε σχέση με την Ιταλία.



Πηγή: ΣΕΤΕ/Liberal

Οι εταιρίες συνεχίζουν το δύσκολο έργο τους σε ένα αντίξοο οικονομικό περιβάλλον. Η συνεχιζόμενη μείωση της κίνησης τόσο στο Αιγαίο όσο και στην Αδριατική είναι η μεγαλύτερη απόδειξη ότι οι πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών οι οποίοι είναι οι εγχώριοι τουρίστες και κάτοικοι δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα ακτοπλοϊκά πλοία εξαιτίας των υψηλών τιμών των εισιτηρίων και του ανταγωνισμού από αέρος. Παρά το γεγονός ότι οι εταιρίες εφαρμόζουν εκπτωτικές πολιτικές φαίνεται ότι αυτές δεν είναι αρκετά ικανές ώστε να συγκριθούν με τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα πρόσφατα στοιχεία του ΣΕΤΕ για το 2016 είναι αποκαλυπτικά. Η επιβατική κίνηση στα Δωδεκάνησα μειώθηκε το περασμένο έτος σε σύγκριση με το

2015 κατά 15,3% και στο Βόρειο Αιγαίο κατά 19,6%. Η μεγαλύτερη μείωση, κατά 26,6%, παρατηρήθηκε στη γραμμή Χίου - Μυτιλήνης, η οποία δεν αποδίδεται μόνο στον ανταγωνισμό των αεροπλάνων, αλλά και στην απαγόρευση της μετακίνησης των προσφύγων και των παρατύπως εισερχομένων στην Ελλάδα επιβατών.

Η συνεχιζόμενη χαμηλή τιμή του πετρελαίου από το 4ο τρίμηνο του 2014 είναι ο κύριος λόγος που οι εταιρίες εμφανίζουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα. Το ποσοστό του κόστους των καυσίμων ανέρχεται στο 33% των συνολικών εξόδων εκμετάλλευσης των πλοίων για το 2016. Το βιώσιμο ποσοστό κόστους καυσίμων είναι κοντά στο 30% οπότε κάθε αύξηση της τιμής του πετρελαίου από εδώ και πέρα θα θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την κερδοφορία τους. Ήδη η μέση τιμή καυσίμων το α' 5μηνο του 2017 είναι υψηλότερη κατά 80% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους.

Τα μόνα Ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική είναι αυτά της κοινοπραξίας ANEK/ATTICA περιορίζοντας πάλι τις Ελληνικές εταιρίες στην εγχώρια αγορά.

Αξίζει πάντως να τονιστεί η παρουσία της εταιρίας του κ. Μάριου Ηλιόπουλου, Seajets, η οποία πέραν της δραστηριοποίησής της με 11 ταχύπλοα στο Αιγαίο κατέθεσε προσφορά μέσω του επενδυτικού σχήματος Eagle Mind Shipping, του οποίου ηγείται, για την απόκτηση του πακέτου μετοχών της Hellenic Seaways που ανήκει στην Τράπεζα Πειραιώς

Η συνοπτική εικόνα των εταιριών που αναλύουμε σε αυτή τη μελέτη είναι ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Συνολική εικόνα εισηγμένων εταιριών & HSW

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Αριθμός Εργαζομένων	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	1.058	16	3.268.148	433.421	275.201
Minoan Lines	308	4	1.030.508	191.954	128.730
ANEK	749	9	1.000.000	188.000	133.000
Hellenic Seaways	493	18	3.098.393	251.126	61.762
Σύνολο	**2.608**	**47**	**8.397.049**	**1.064.501**	**598.693**

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Κύκλος Εργασιών	EBITDA	Καθαρά Κέρδη προ φόρων	Καθαρά Κέρδη μετά φόρων	Δάνεια	Αναπόσβεστη Αξία Στόλου
Attica Group	268.614.000 €	70.032.000 €	20.956.000 €	20.251.000 €	255.443.000 €	545.651.000 €
Minoan Lines	160.248.000 €	37.842.000 €	21.932.000 €	20.658.000 €	152.858.000 €	323.000.000 €
ANEK	157.583.000 €	25.572.000 €	1.883.000 €	1.270.000 €	285.598.000 €	247.026.000 €
Hellenic Seaways	131.542.000 €	18.368.000 €	6.744.000 €	6.701.000 €	164.384.000 €	252.500.000 €
Σύνολο	**717.987.000 €**	**151.814.000 €**	**51.515.000 €**	**48.880.000 €**	**858.283.000 €**	**1.368.177.000 €**

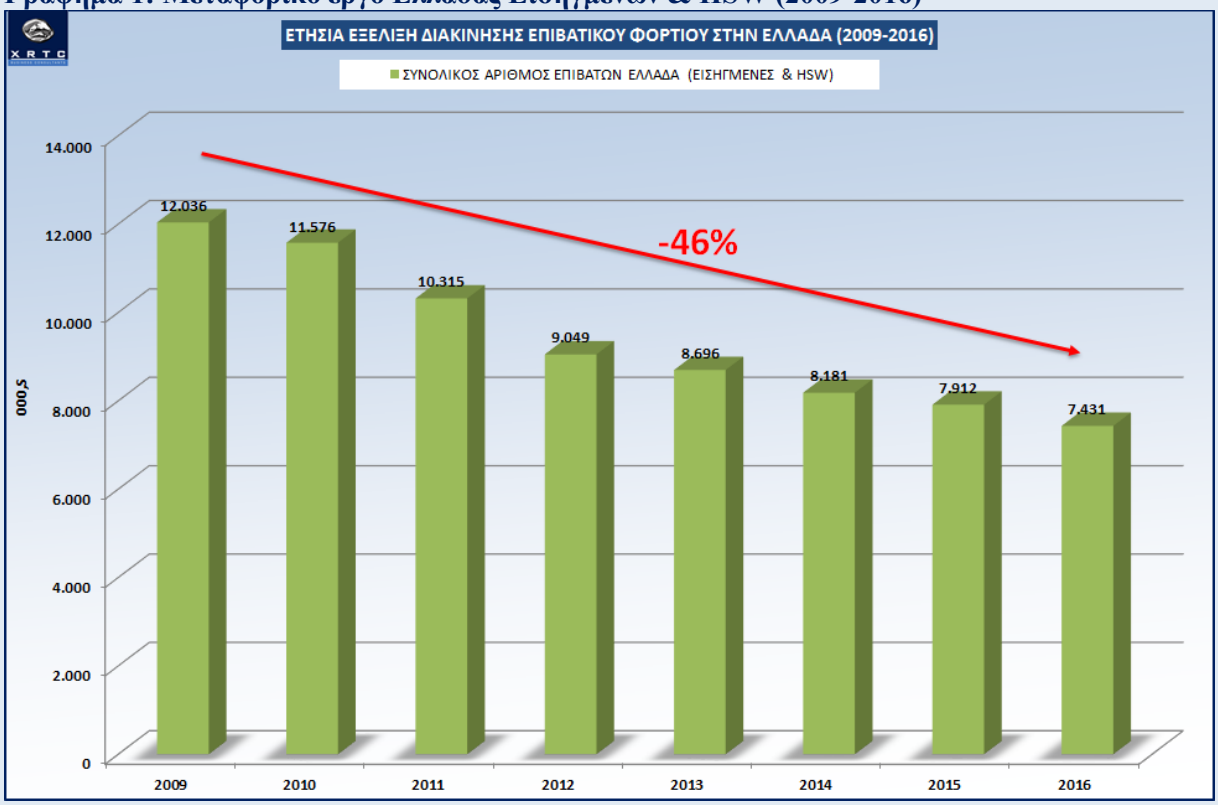
ΠΗΓΗ: XRTC Database

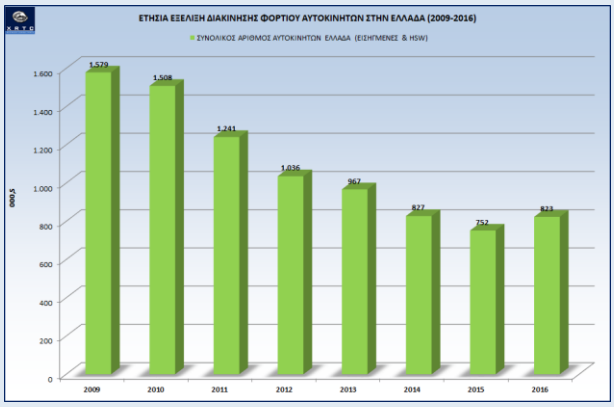
2. Παρουσιαση της Ελληνικης Ακτοπλοϊκης Αγορας

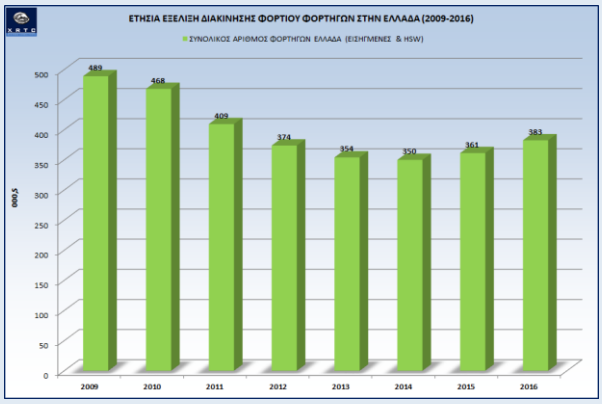
2.1. Επισκόπηση Αγοράς

Η ανάλυσή μας ξεκινά με έτος βάσης το 2009 καθώς είναι το έτος όπου οι εταιρίες για πρώτη φορά εμφάνισαν ζημίες στα αποτελέσματα EBITDA. Η διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα συνεχίζει να μειώνεται για 7η συνεχόμενη χρονιά. Συνολικά τα τελευταία επτά έτη, η κίνηση των επιβατών έχει μειωθεί κατά **-46%** ποσοστό το οποίο είναι εξαιρετικά μεγάλο. Αντιθέτως η διακίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών σημείωσαν αύξηση της τάξεως του **10%** και **6%** αντίστοιχα.

Γράφημα 1: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων & HSW (2009-2016)



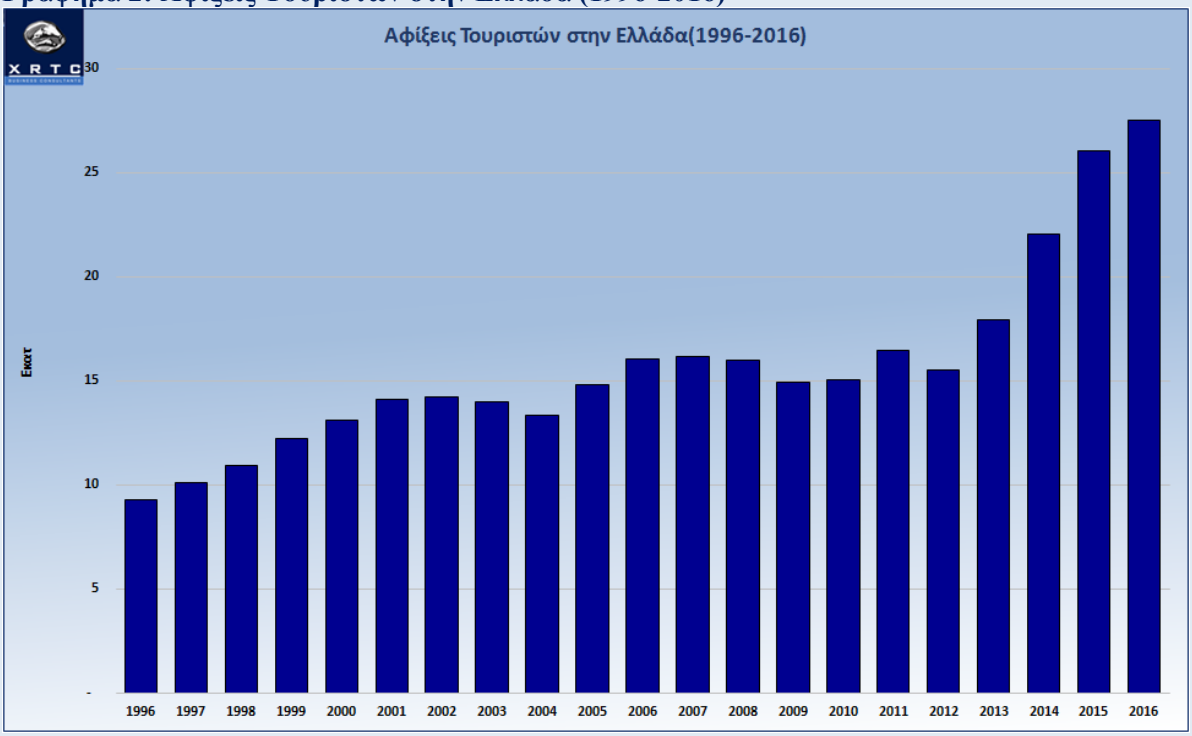




Πηγή: XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Παρατηρούμε (Γράφημα 2) ότι ενώ οι αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα αυξάνονται (6% το 2016) οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν τους τουρίστες για τη μεταφορά τους στα νησιά. Έτσι παρά το γεγονός ότι τα τελευταία επτά χρόνια η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα έχει αυξηθεί κατά 67% η διακίνηση επιβατών μέσω των ακτοπλοϊκών μέσων έχει μειωθεί κατά -46% (Γράφημα 1).

Γράφημα 2: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (1996-2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ βάση ΕΣΥΕ

2.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Στην ενότητα αυτή της ανάλυσης περιλαμβάνονται οι εταιρίες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών καθώς και της HELLENIC SEAWAYS. Η ανάλυσή μας επικεντρώνεται στο μεταφορικό έργο καθώς και στην προσφερόμενη χωρητικότητα Ελλάδας και Αδριατικής.

Στο Γράφημα 3 φαίνεται ότι συνεχίζεται η συνεχής μείωση στην Ελληνική αγορά για 7ο χρόνο. Αν και η μείωση για το 2016 είναι της τάξης του -6% αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2009 έως το 2016 το μεταφορικό έργο των επιβατών έχει μειωθεί συνολικά κατά -46%. Στην Ελληνική αγορά όλες οι εταιρίες παρουσιάζουν μείωση στο μεταφορικό έργο των επιβατών εκτός από την ΑΝΕΚ που φαίνεται ελαφρώς αυξημένο. Η ATTICA και MINOAN έχουν μείωση -8% ακολουθούμενες από την HELLENIC SEAWAYS με -5%.

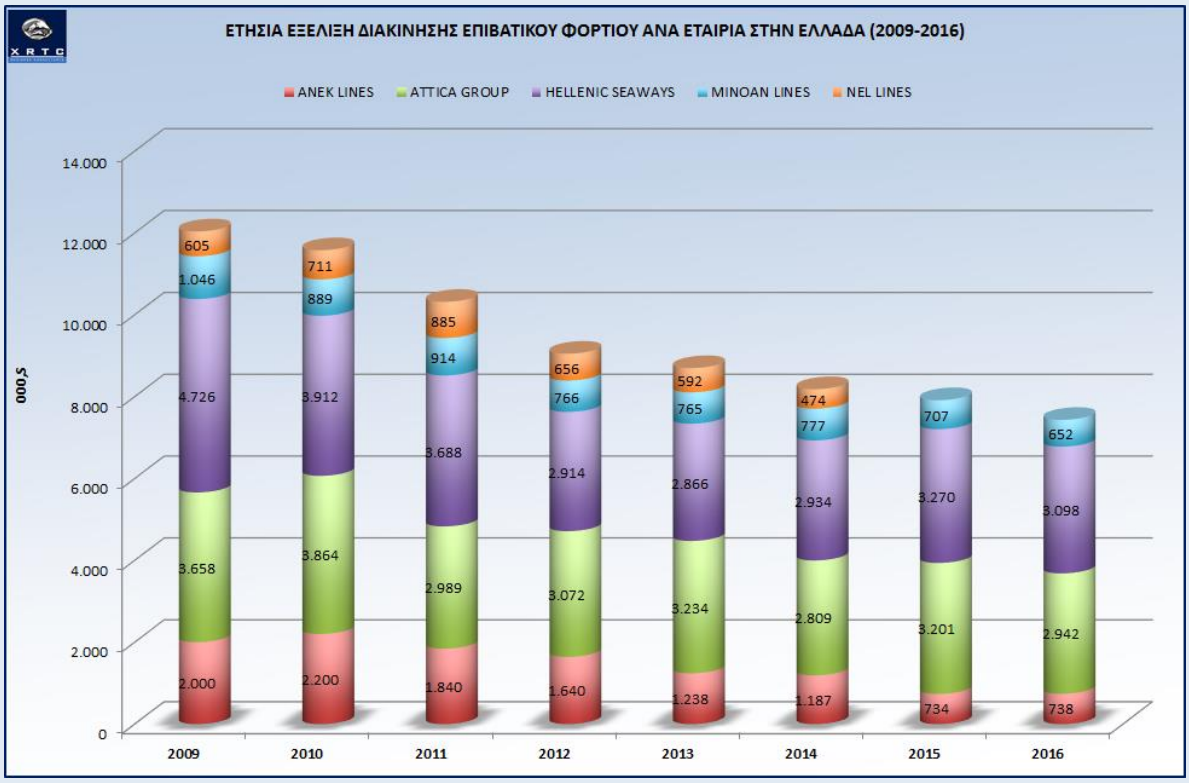
Στην αγορά της Αδριατικής όλες οι εταιρίες παρουσιάζουν μικρή μείωση της διακίνησης των επιβατών. Η Ελληνική σημαία έχει χάσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα με αποτέλεσμα τόσο η Hellenic Seaways όσο και οι Μινωικές να αποχωρήσουν από την αγορά της Αδριατικής (η Hellenic Seaways το 2016 και οι Μινωικές αρχές του 2017). Αναλυτικά:

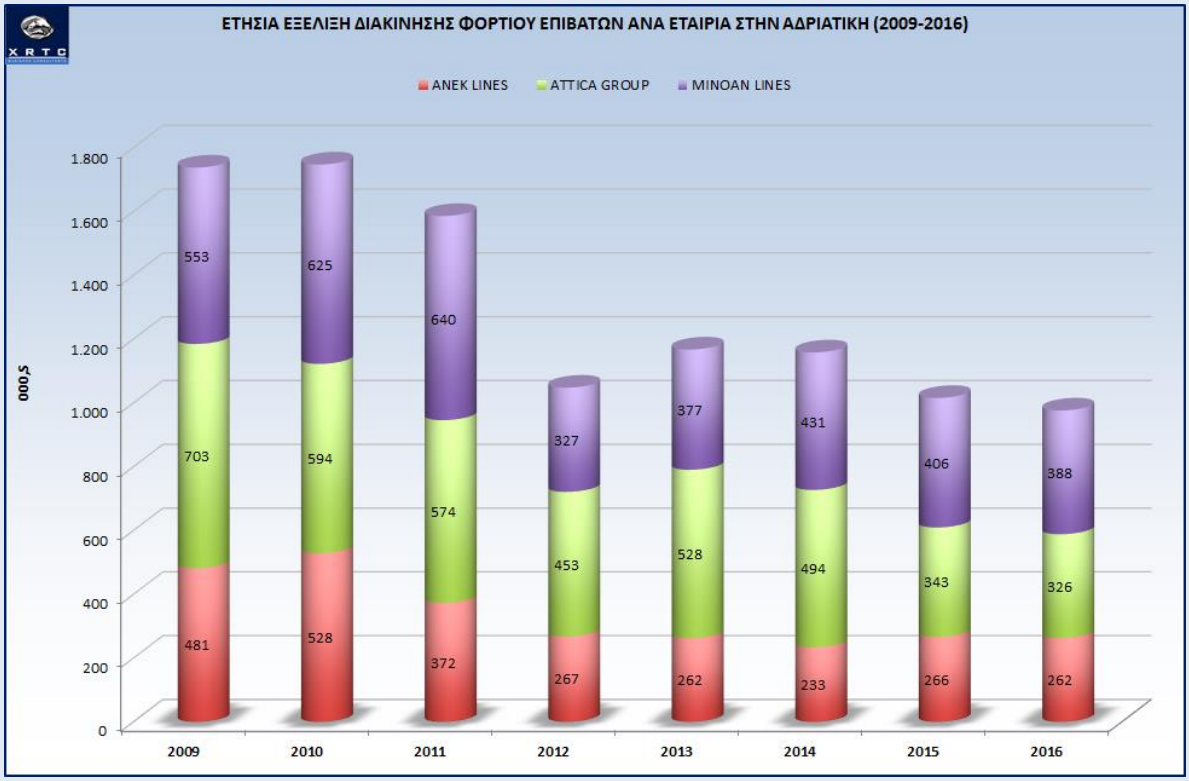
ΑΝΕΚ (-1%)

ATTICA (-5%)

MINOAN (-4%)

Γράφημα 3: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων & HSW(2009-2016)



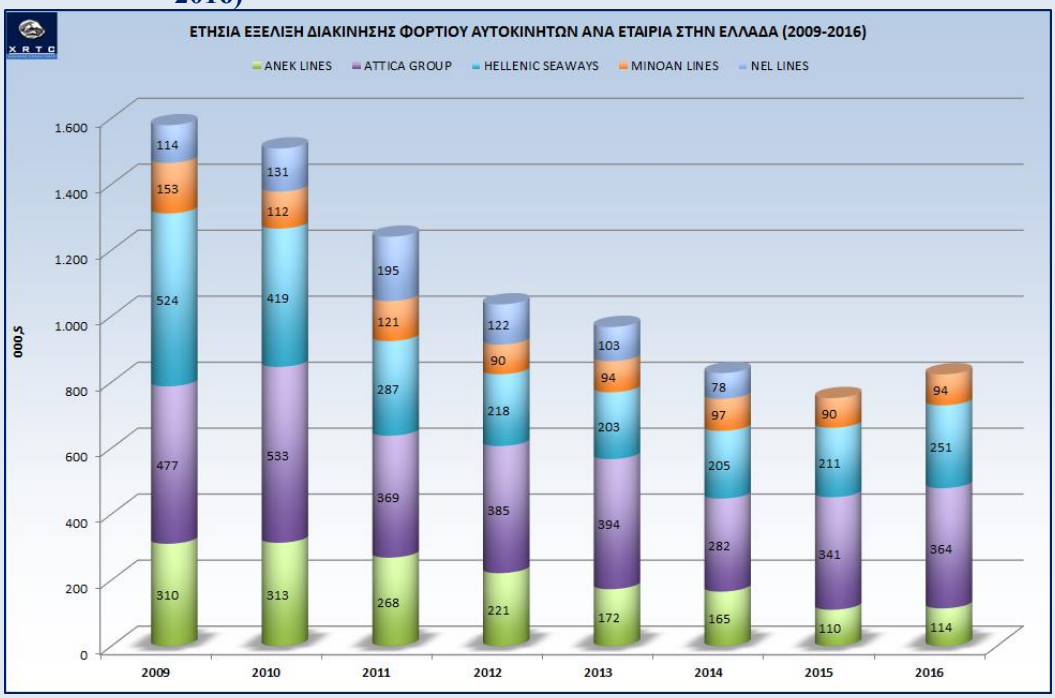


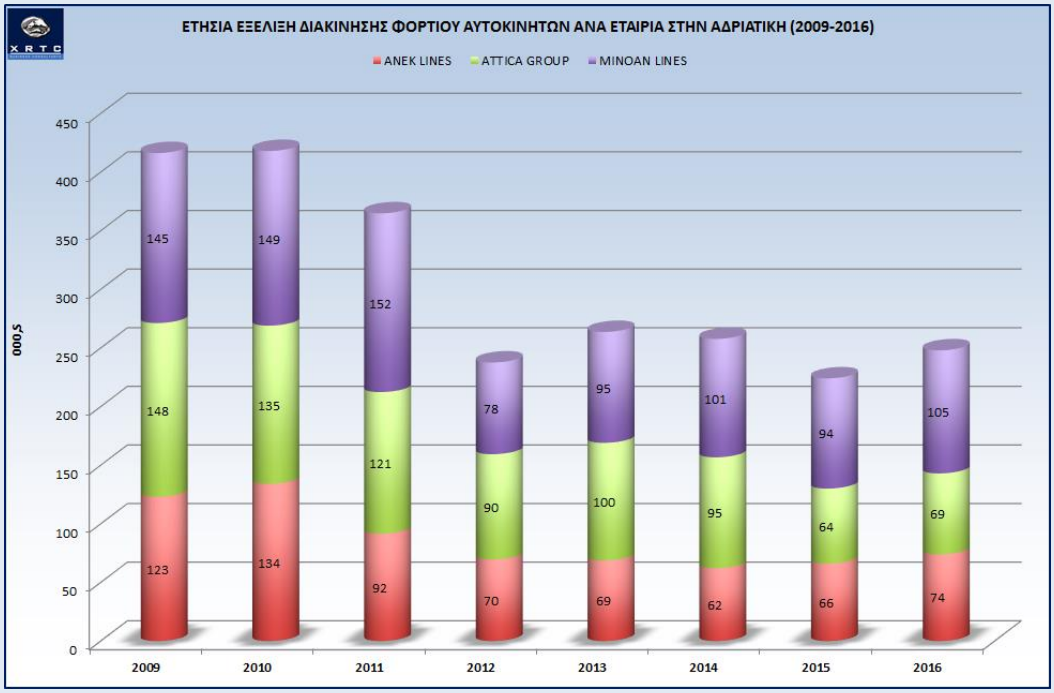
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αύξηση του μεταφορικού έργου των αυτοκινήτων αποδεικνύει ότι η τιμολογιακή πολιτική των εταιριών έχει θετική ανταπόκριση από τους χρήστες των Ι.Χ. Η αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων (+10%) σε αντίθεση με την κίνηση των επιβατών προφανώς δείχνει ότι πολλοί επιβάτες επιλέγουν να ταξιδέψουν αεροπορικώς στέλνοντας τα αυτοκίνητα ασυνόδευτα με τα πλοία. (Γράφημα 4) Αναλυτικά: ATTICA (7%), ANEK (4%), HSW (19%), MINOAN (4%).

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα στην αγορά της Αδριατικής, όπου το σύνολο των εταιριών παρουσιάζει αύξηση στη διακίνηση αυτοκινήτων της τάξης του 11%. Αναλυτικά: ATTICA (8%), ANEK (12%), MINOAN (12%)

Γράφημα 4: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων &HSW (2009-2016)



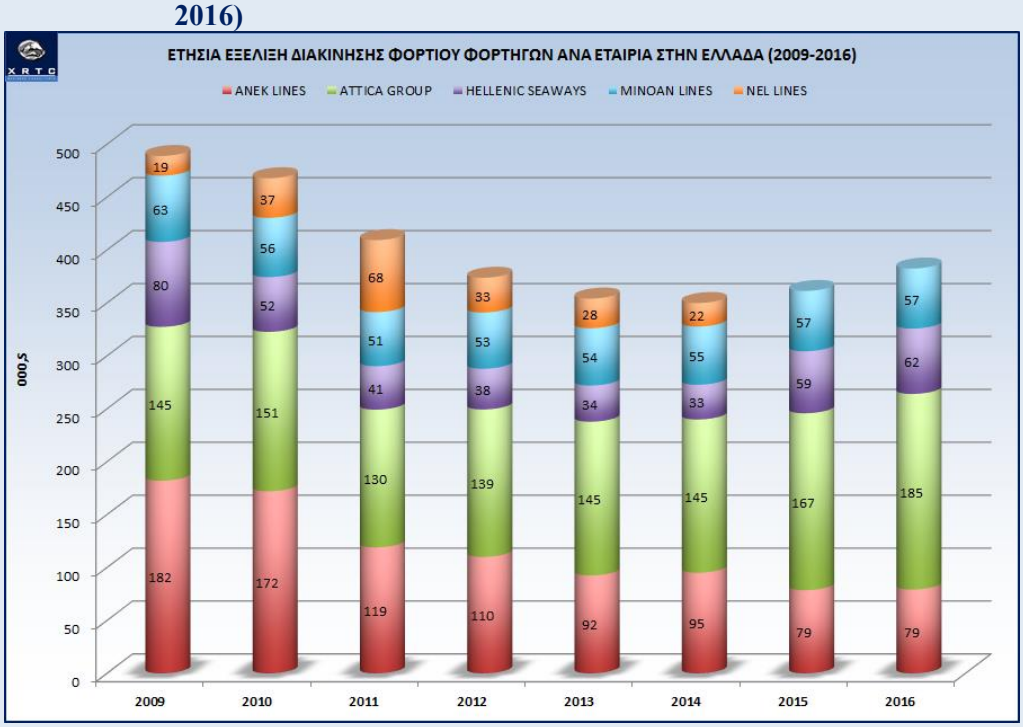


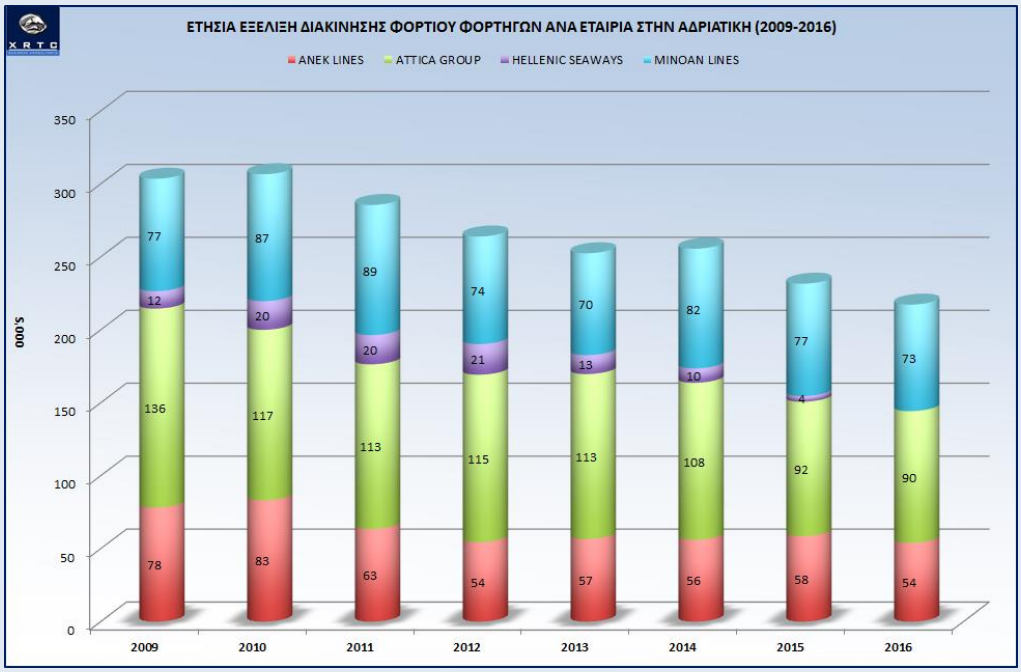
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εικόνα στην κίνηση των μεταφορικού έργου των φορτηγών παρουσιάζει διαφορετική εικόνα από τις δυο παραπάνω κατηγορίες μεταφορικού έργου την περίοδο 2015-2016. Η αύξηση που παρουσιάζει η Ελληνική αγορά έρχεται ως απόρροια της ανοδικής τουριστικής κίνησης ενώ η μείωση που παρουσιάζεται στην Αδριατική αποτελεί απόδειξη της πτώσης των εξαγωγών.

Στην Ελληνική αγορά η κίνηση των φορτηγών συνεχίζει την ίδια ανοδική τάση του 2015 της τάξης του +6% (Γράφημα 5). Εξετάζοντας τα επιμέρους μεγέθη των εταιριών στην Ελλάδα: ATTICA (11%) HSW (5%) ANEK (1%) MINOAN (1%) Η αγορά των φορτηγών στην Αδριατική δεν ακολουθεί την τάση της εγχώριας αγοράς αφού παρουσιάζει μείωση της τάξης του -6%. Αναλυτικά: MINOAN (-5%) ANEK (-8%) ATTICA (-2%)

Γράφημα 5: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων & HSW (2009-2016)





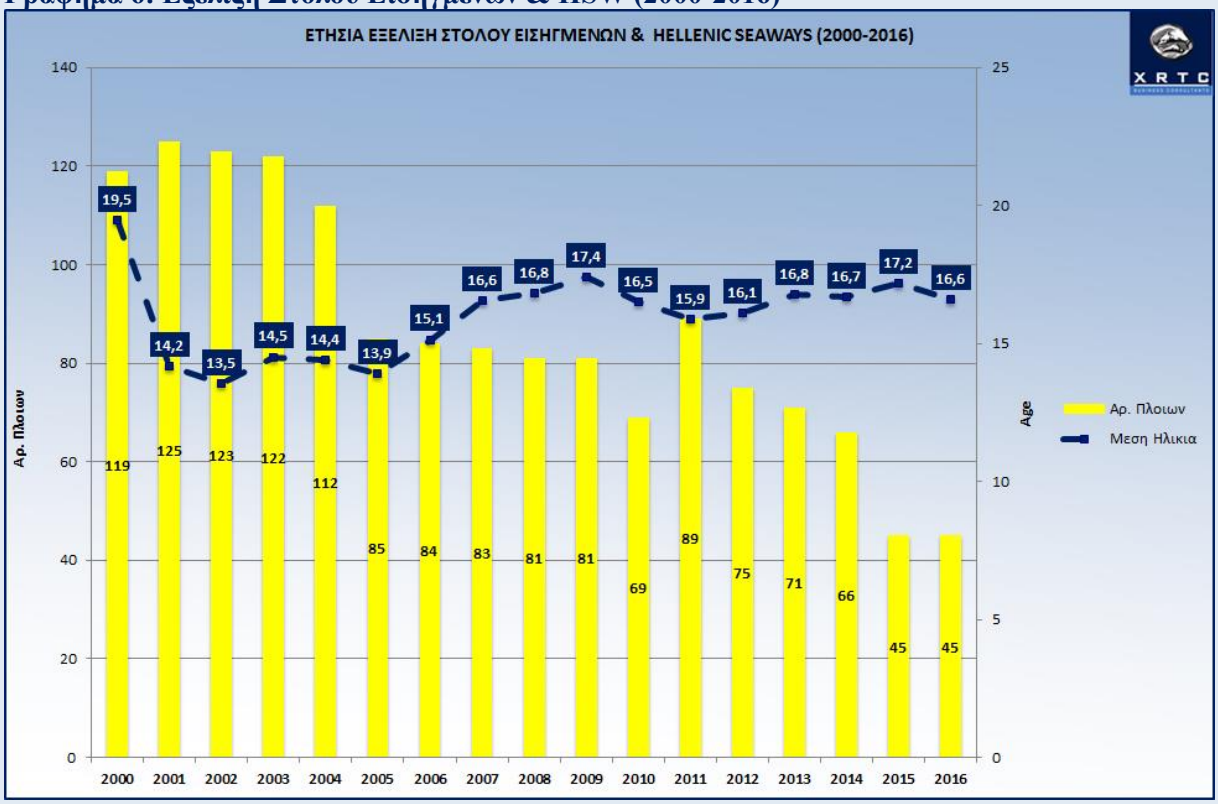
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Παρά το γεγονός ότι έγιναν κάποιες μεταβολές στο στόλο των εταιριών, το σύνολο των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή αγορά και στην Αδριατική από τις μεγάλες εταιρίες που αναλύουμε σ' αυτή τη Μελέτη παραμένει το ίδιο.

Υπενθυμίζουμε βέβαια ότι υπάρχουν κι άλλα πλοία των μικρότερων εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή αγορά. Όπως αναφέρονται στο τμήμα της Μελέτης 4.2.2 τα πλοία αυτά ανέρχονται περίπου σε 50 φτάνοντας τον ακτοπλοϊκό στόλο στα 95 περίπου πλοία.

Γράφημα 6: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & HSW (2000-2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

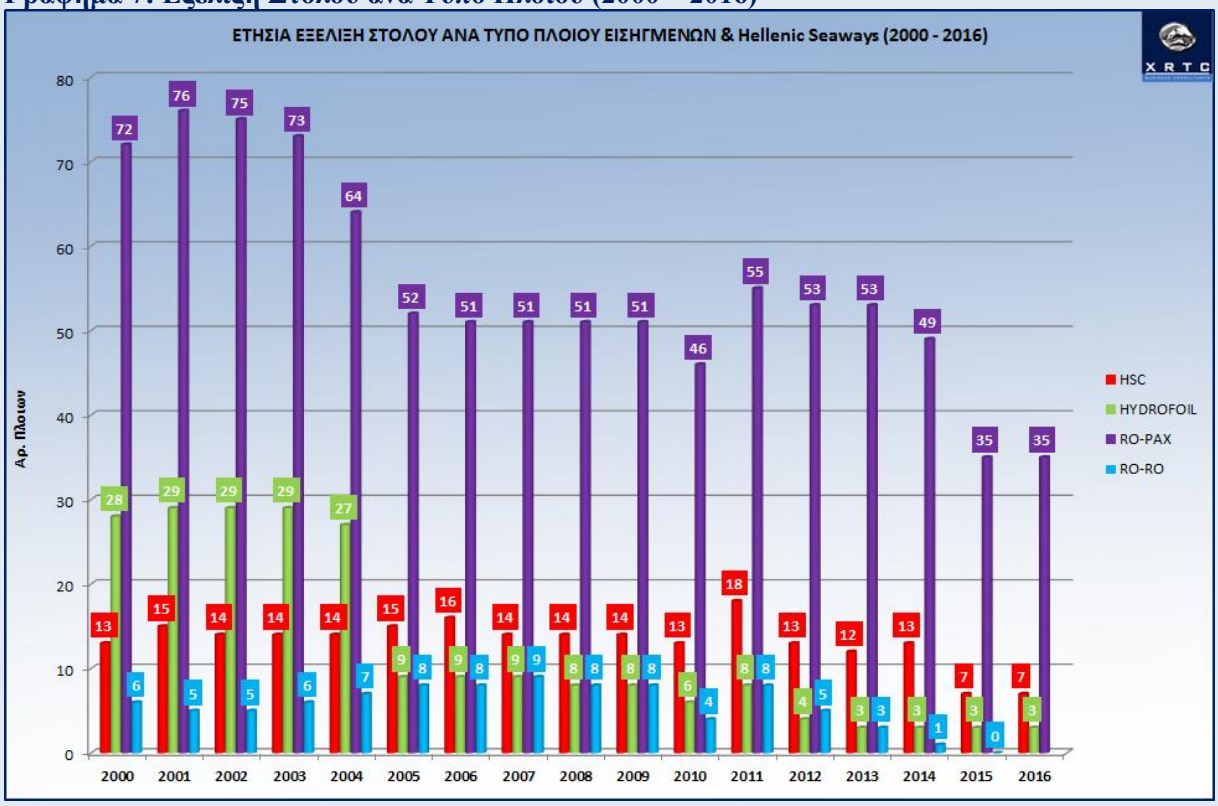
Η εξέλιξη του στόλου των εισηγμένων εταιριών και της Hellenic Seaways είναι καθοδική. Οι εταιρίες ακολουθώντας στρατηγικές εξορθολογισμού δρομολογίων προσπαθώντας να αποφύγουν πρακτικές του παρελθόντος που οδήγησαν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας μείωσαν σημαντικά τους στόλους τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία 5 χρόνια ο εν λόγω στόλος μειώθηκε κατά 44 πλοία ήτοι -49%. Το ποσοστό αυτό έρχεται σε πλήρη αντιστοιχία με τη μείωση της ζήτησης η οποία όπως προαναφέρθηκε έχει μειωθεί από το 2009 κατά -46%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW

Αριθμός πλοίων ανά εταιρικό σχήμα						
Εταιρία	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
ANEK	14	13	14	14	7	9
ATTICA	13	14	13	13	12	12
MINOAN	7	7	7	7	5	4
HELLENIC SEAWAYS	33	29	25	20	21	20
NEL	22	18	16	12	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	**89**	**81**	**75**	**66**	**45**	**45**

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 7: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2016)



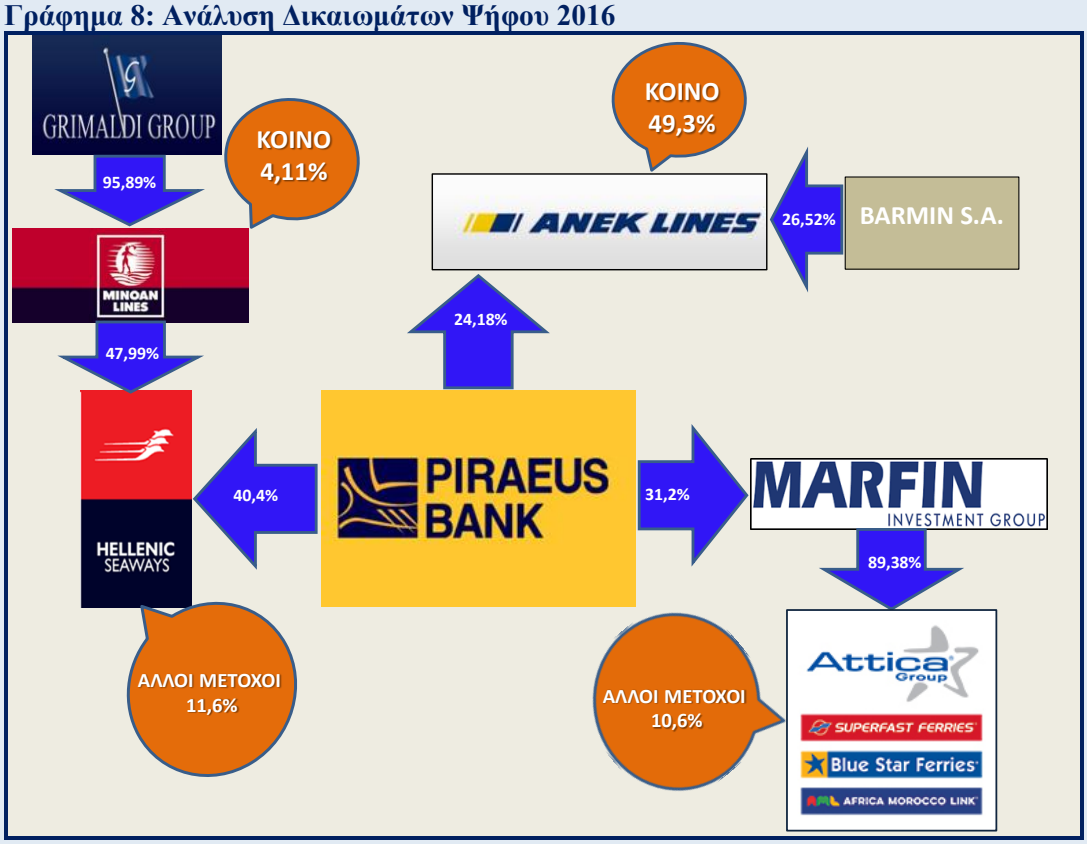
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο προσφερόμενος στόλος από τις τέσσερις υπό εξέταση σε αυτή τη Μελέτη εταιρίες ουσιαστικά εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς. Η δυνατότητα του στόλου είναι πραγματικά μεγάλη αν κρίνουμε τόσο από το χαμηλό μέσο όρο ηλικίας του όσο και από το σύγχρονο σχεδιασμό του. Σίγουρο είναι ότι αν οι λιμενικές εγκαταστάσεις στη χώρα μας ήταν ανάλογες των χαρακτηριστικών του στόλου, η παραγωγικότητα των πλοίων και συνεπώς η εξυπηρέτηση των επιβατών θα ήταν πολύ πιο υψηλές.

Το ανησυχητικό στοιχείο της αγοράς είναι η έλλειψη κινήτρου για περαιτέρω ανανέωση του στόλου αφού η συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης δικαιολογεί αυτή τη συμπεριφορά. Η σοβαρή έλλειψη επίσης της τραπεζικής χρηματοδότησης αφού οι ξένες τράπεζες έχουν πλέον αποσυρθεί από τον κλάδο αφήνοντας μόνο τις Ελληνικές οι οποίες επίσης φαίνονται απρόθυμες συμπληρώνουν τη ζοφερή εικόνα της ανανέωσης του στόλου.

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Γράφημα 8: Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2016



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι μετοχικές συνθέσεις των εταιριών ANEK, ATTICA και MINOAN δεν έχουν μεταβολές άνω του 1% ενώ συνεχίζεται η μάχη για τον έλεγχο της Hellenic Seaways. Το Φεβρουάριο του 2016 οι Μινωικές Γραμμές που επί πολλά χρόνια συμμετείχαν με 33% περίπου στη Hellenic Seaways, αλλά χωρίς αποφασιστικό λόγο στη διοίκησή της ξεκίνησαν την προσπάθεια να αποκτήσουν τον έλεγχο της πλειοψηφίας του μετοχικού κεφαλαίου με την υποβολή ανοιχτής δημόσιας προσφοράς. Πέτυχαν έτσι να συγκεντρώσουν σταδιακά από μικρομετόχους ένα πρόσθετο 14% των μετοχών, φτάνοντας να ελέγχουν σήμερα το 47% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας. Το τίμημα που κατέβαλαν ανέρχεται περίπου σε €30 εκατ., εξαντλώντας όμως τους διαθέσιμους πρόθυμους πωλητές και απέχοντας από το να εξασφαλίσουν την πλειοψηφία.

Η τράπεζα Πειραιώς το Μάρτιο 2017 κήρυξε διαγωνισμό για την πώληση του 40,5% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways (HSW) το οποίο ελέγχει. Οι δεσμευτικές προσφορές που κατατέθηκαν για την απόκτηση του πακέτου μετοχών ήταν από τις Μινωικές Γραμμές και το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping, επικεφαλής του οποίου είναι ο κ. Μάριος Ηλιόπουλος της Seajets. Η διαδικασία της αξιολόγησης των προσφορών δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί από την Τράπεζα Πειραιώς.

Αναμφισβήτητα η θέση της τράπεζας Πειραιώς είναι εξαιρετικά ευαίσθητη αφού αφενός παραμένει μέτοχος και δανειστής 3 εκ των 4 κυρίων ακτοπλοϊκών εταιριών

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

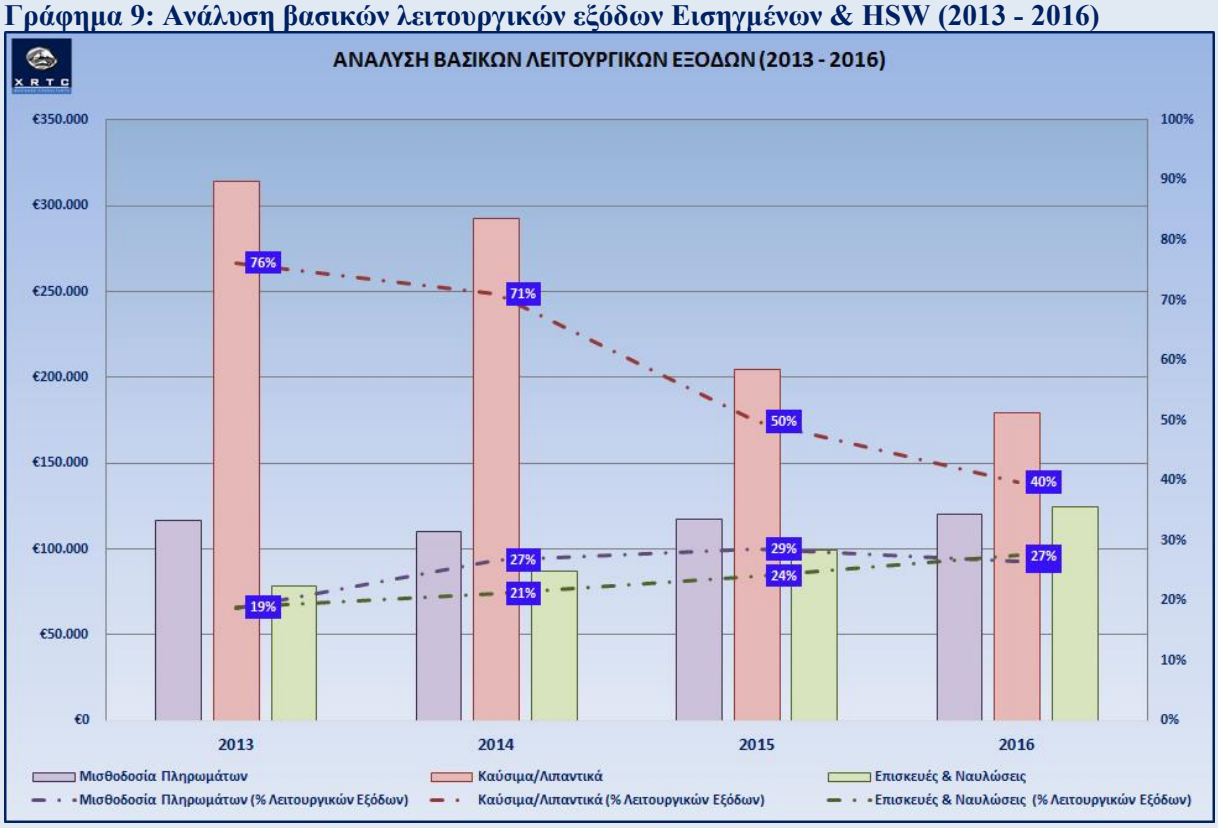
Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τις εισηγμένες εταιρίες (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES) και την HELLENIC SEAWAYS η οποία αποτελεί έναν από τους βασικότερους παίκτες της αγοράς.

3.1. Ανάλυση λειτουργικού κόστους

Από την παρουσίαση βασικών λειτουργικών δεικτών κόστους την τελευταία τετραετία παρατηρείται μία σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων η οποία οφείλεται στην υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου αλλά και μία αξιοσημείωτη αύξηση του κόστους συντήρησης η οποία σχετίζεται άμεσα με την ηλικιακή σύνθεση του στόλου. Οι απαιτήσεις συντήρησης σε συνδυασμό με το νέο θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τα καύσιμα προβλέπεται ότι θα αυξήσει περαιτέρω το κόστος συντήρησης. Το κόστος πληρωμάτων παρουσιάζει οριακή αύξηση η οποία οφείλεται κυρίως στο αναθεωρημένο θεσμικό πλαίσιο.

Διαφαίνεται λοιπόν ότι παρά τις μεγάλες στρατηγικές οικονομίας κόστους προσωπικού με απολύσεις και συρρικνώσεις μισθών τα κόστη πληρωμάτων παραμένουν σε υψηλά για την εποχή και την πορεία της Ελληνικής οικονομίας επίπεδα .

Γράφημα 9: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων & HSW (2013 - 2016)

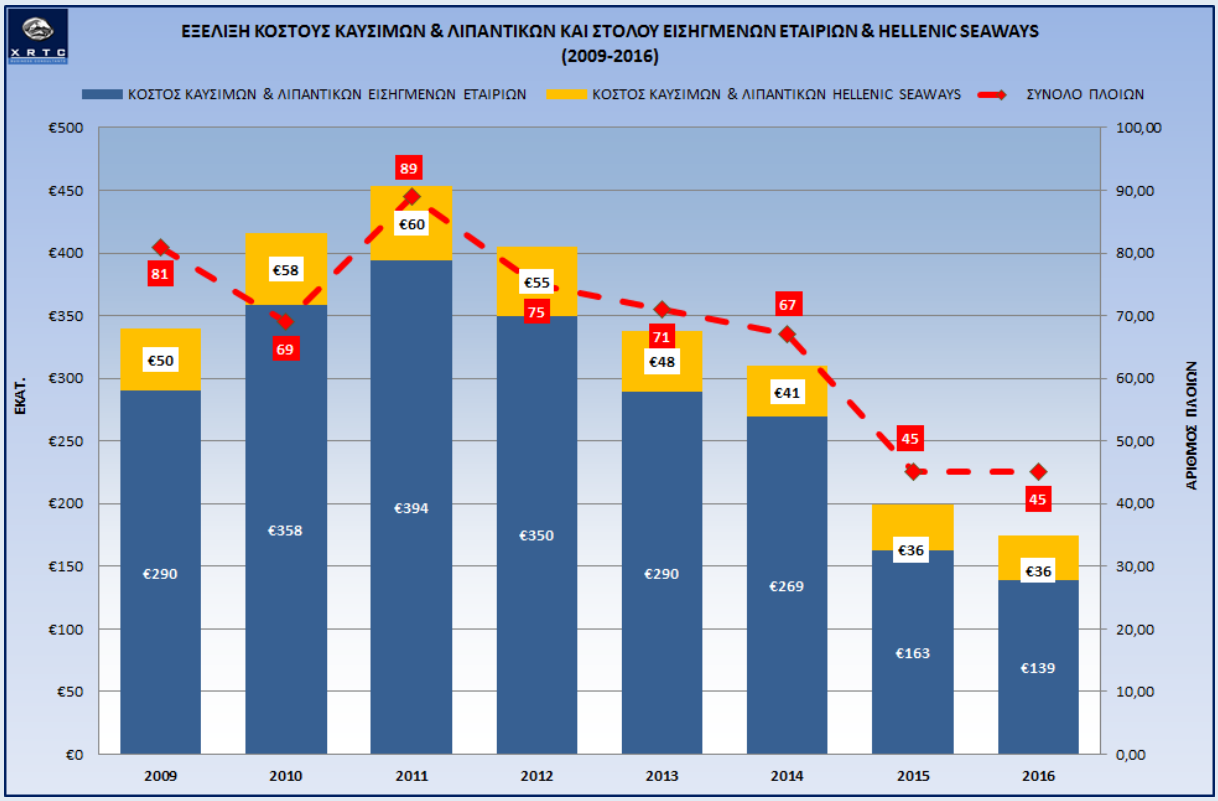


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Ανάλυση κόστους καυσίμων

Το κόστος καυσίμων αποτελεί μια από τις βασικότερες παραμέτρους στη διαχείριση των πλοίων. Η δυσκολία της διαχείρισης του συγκεκριμένου κόστους οφείλεται στο γεγονός ότι είναι εκτεθειμένο σε αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας του επιπέδου τιμών Brent αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων. Το Γράφημα 10 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των τεσσάρων μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών. Η μείωση που παρατηρείται για πέμπτο συνεχόμενο έτος οφείλεται στην υποχώρηση των τιμών καυσίμων κατά **-16%** το **2016** σε σχέση με το **2015** δίνοντας περαιτέρω ανάσες στον κλάδο.

Γράφημα 10: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων & HSW (2009 - 2016)

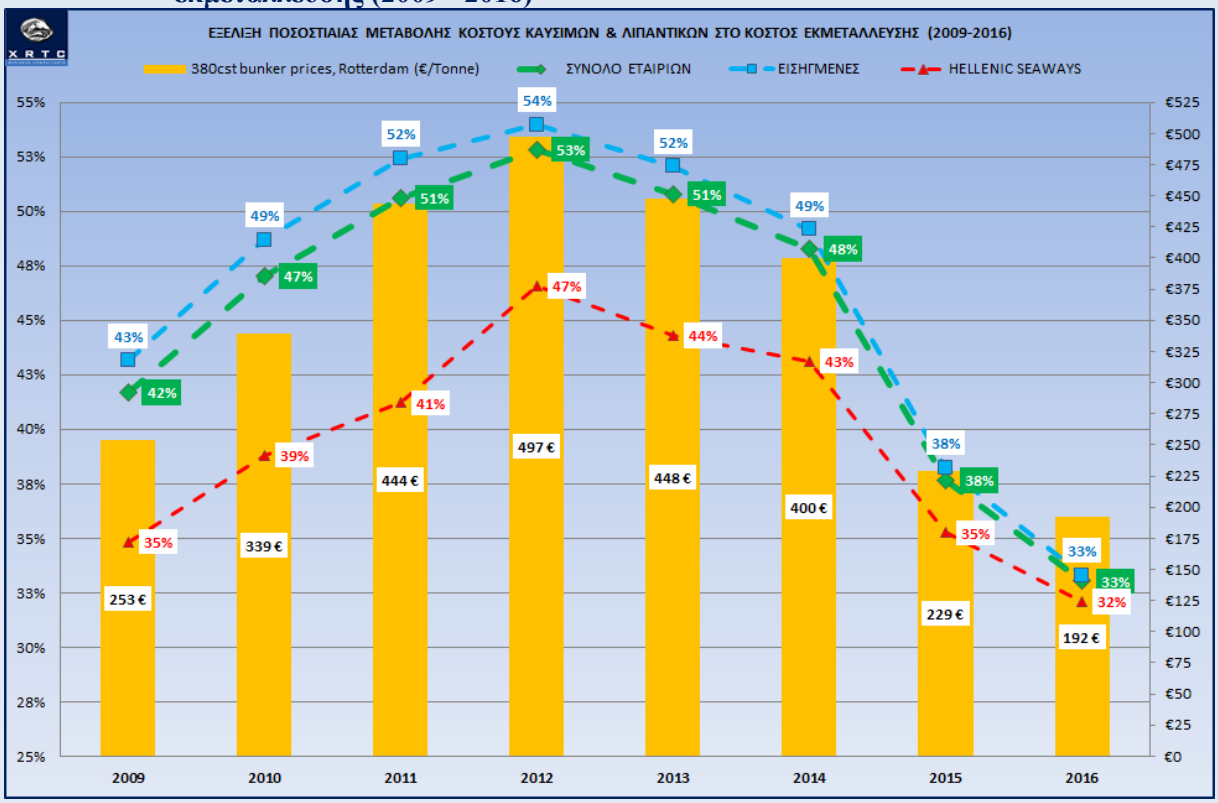


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η μείωση του κόστους είναι εμφανής και στην τιμή καυσίμου 380CST στο Γράφημα 11. Στο εν λόγω Γράφημα φαίνεται ξεκάθαρα η επίδραση της μείωσης των τιμών των καυσίμων και λιπαντικών. Τρία χρόνια πριν, όταν οι διεθνείς τιμές του πετρελαίου βρίσκονται άνω των 120 δολαρίων το βαρέλι, τα καύσιμα είχαν φτάσει να αντιστοιχούν σε ποσοστό της τάξης του 48% και οι ισολογισμοί των ακτοπλοϊκών είχαν βυθιστεί σε λειτουργικές ζημίες.

Η πτώση της τιμής του πετρελαίου από τα μέσα του 2014 και μετά είναι ο κύριος λόγος των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν τα τελευταία έτη οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Έτσι η επιβάρυνση του κόστους καυσίμων και λιπαντικών στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης έχει αποκλιμακωθεί από τη μέγιστη τιμή της τελευταίας οκταετίας του 53% που καταγράφηκε το **2012**, στο **33%** περίπου το **2016**.

Γράφημα 11: Εξέλιξη Ποσοστιαίας μεταβολής κόστους καυσίμων & λιπαντικών στο κόστος εκμετάλλευσης (2009 - 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

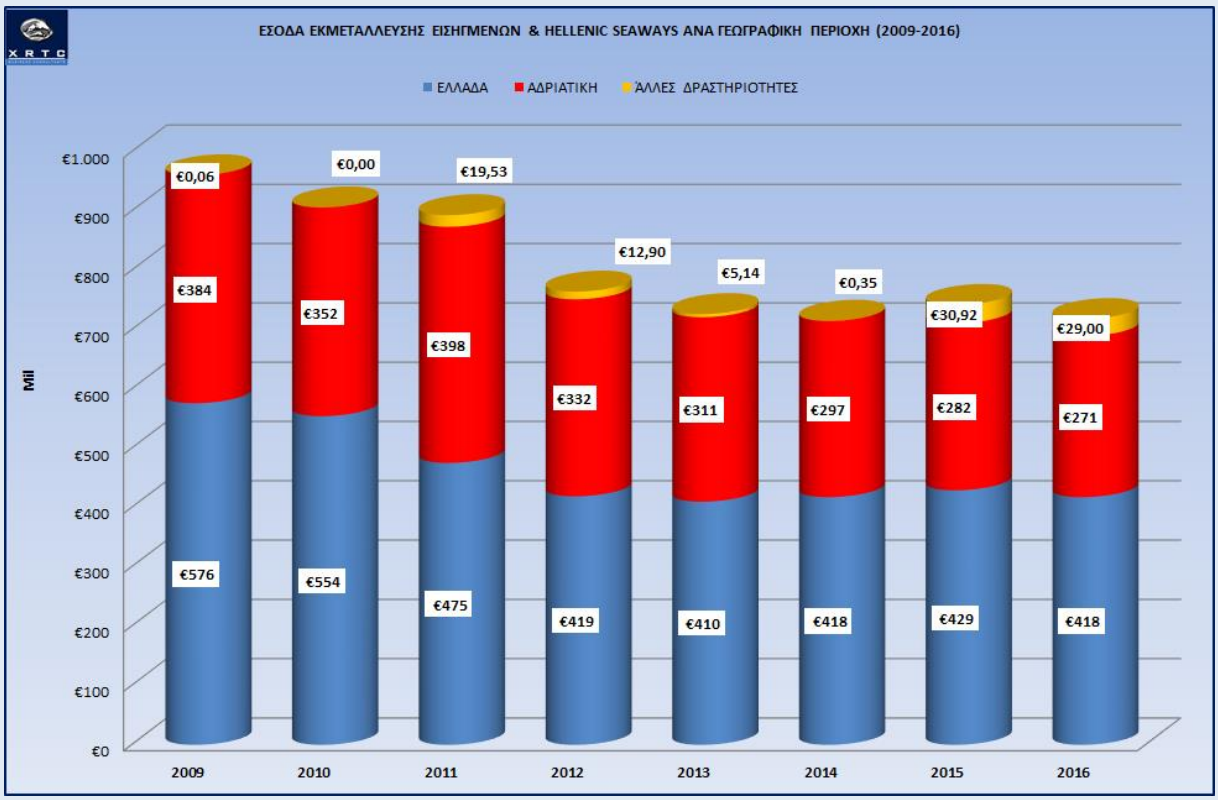
3.3. Κύκλος Εργασιών

Το σύνολο του Κύκλου Εργασιών συνεχίζει την πτωτική πορεία του και κυμαίνεται οριακά πάνω από τα **€700εκ** (Γράφημα 12) για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά. Η τάση αυτή οφείλεται στη συνεχιζόμενη μειωμένη ζήτηση η οποία έχει οδηγήσει σε μείωση του στόλου κατά **-42%** σε σχέση με το **2009**.

Η απώλεια της ζήτησης που συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια συνεχίζει σε επίπεδο επιβατών τόσο στην Αδριατική όσο και στην Εσωτερική αγορά ενώ στις κατηγορίες των αυτοκινήτων και των φορτηγών η εικόνα είναι μεικτή με οριακές αυξομειώσεις ανά περιοχή. Οι στρατηγικές επιλογές των εταιριών συνεχίζουν να είναι οι ίδιες με αυτές που επισημαίνουμε κατά τα τελευταία έτη μεταξύ των οποίων είναι η δραστηριοποίηση σε περιοχές εκτός Ελλάδος λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους γεωπολιτικούς κινδύνους αλλά και τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας που σχετίζονται με κινδύνους αθέτησης και αδυναμίας πληρωμών πολλών ναυλωτών.

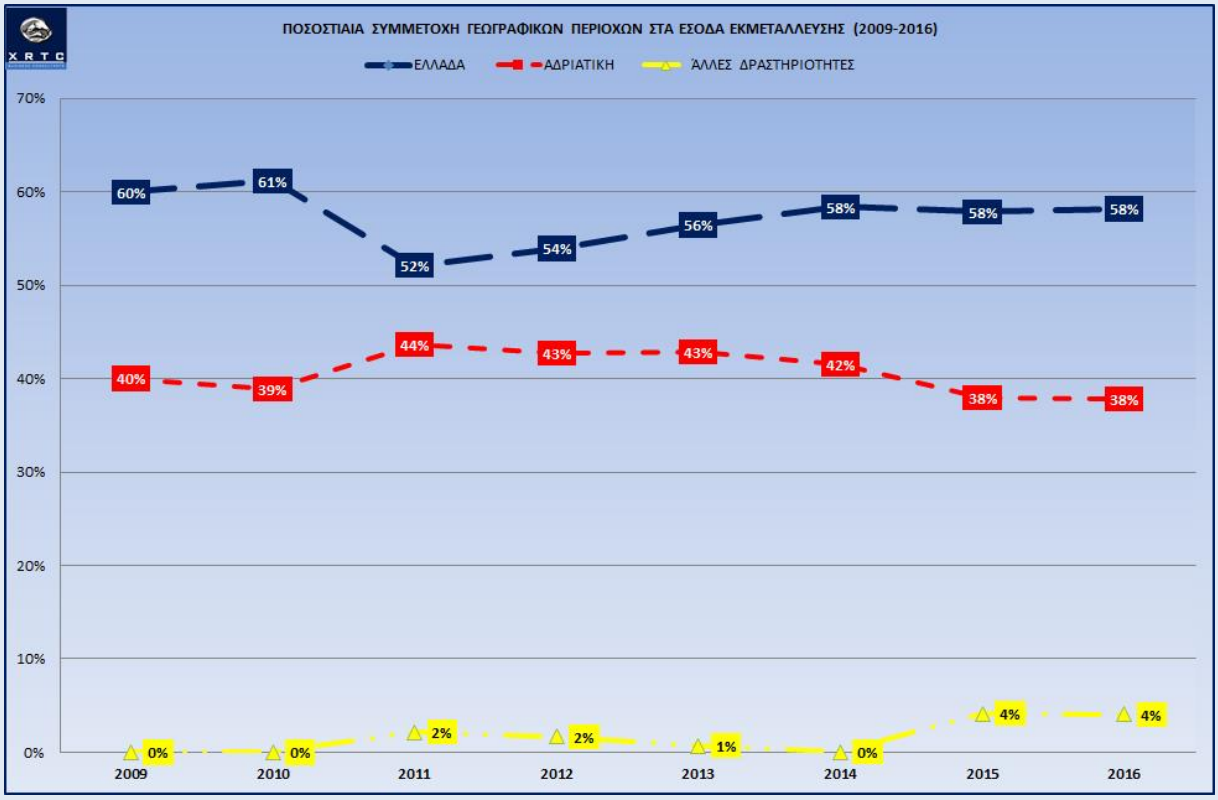
Παρατηρώντας τα αποτελέσματα των Γραφημάτων 12 και 13 ξεχωρίζει η επικέντρωση σε δύο αγορές πλέον, με την Ελληνική να συνεισφέρει σχεδόν το 60% των εσόδων και η αγορά της Αδριατικής τα υπόλοιπα.

Γράφημα 12: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων & HSW(2009 - 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

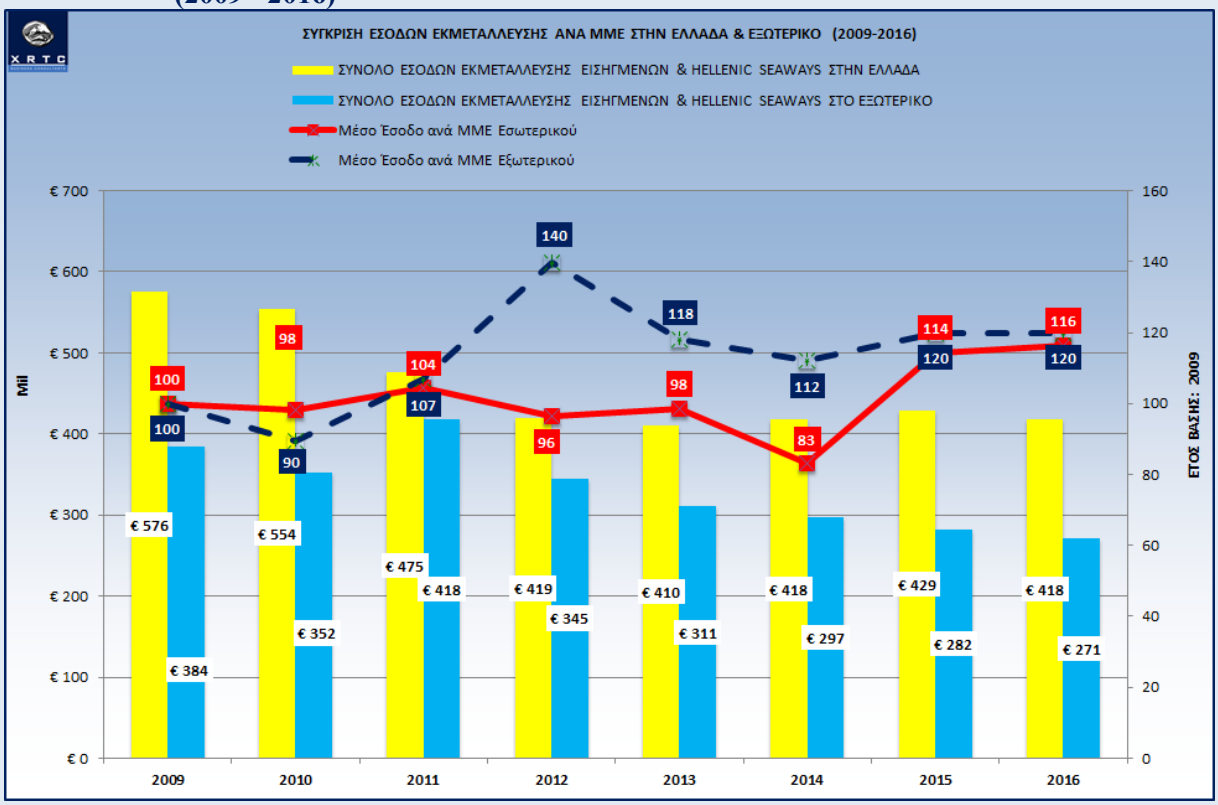
Γράφημα 13: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων & HSW (2009 - 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι το μέσο έσοδο ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) αυξήθηκε κατά 2% στην Ελληνική αγορά σε σχέση με το 2015, ενώ παρέμεινε σταθερό στην αγορά της Αδριατικής (Γράφημα 14). Ως ΜΜΕ ορίζεται: «το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος»

Γράφημα 14: Σύγκριση Εσόδων Εκμετάλλευσης ανά ΜΜΕ στην Ελλάδα & Εξωτερικό (2009 - 2016)

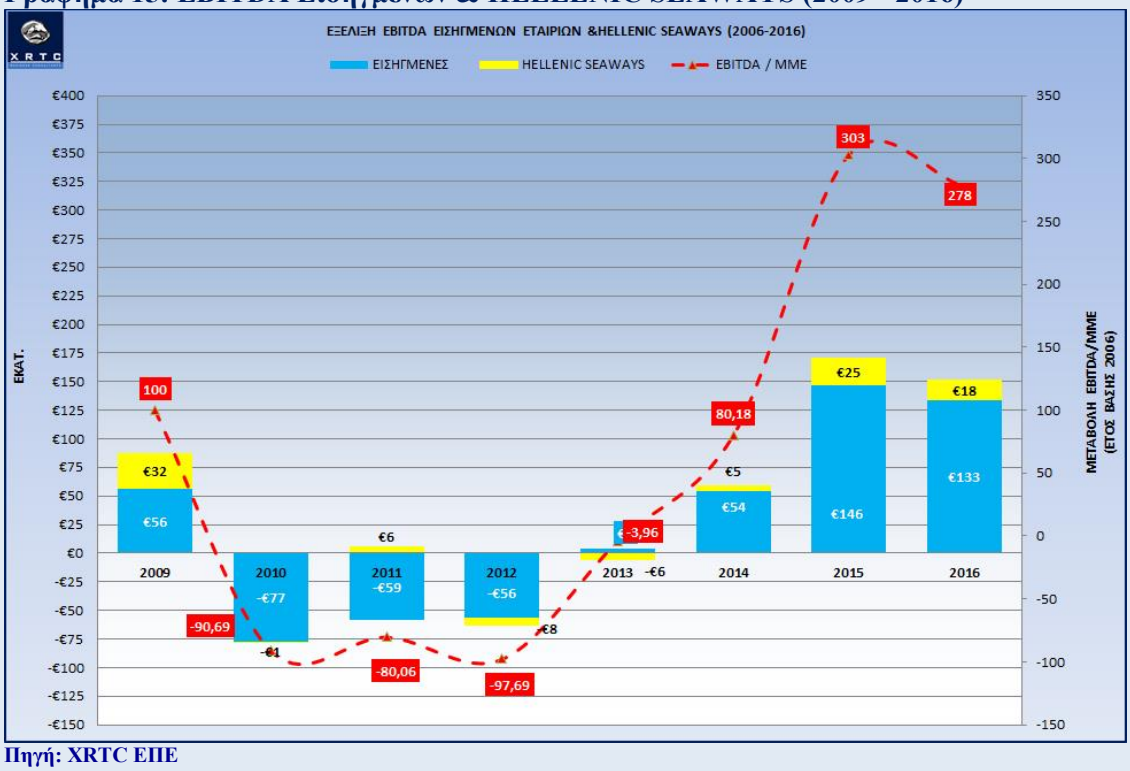


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.4. Ανάλυση EBITDA

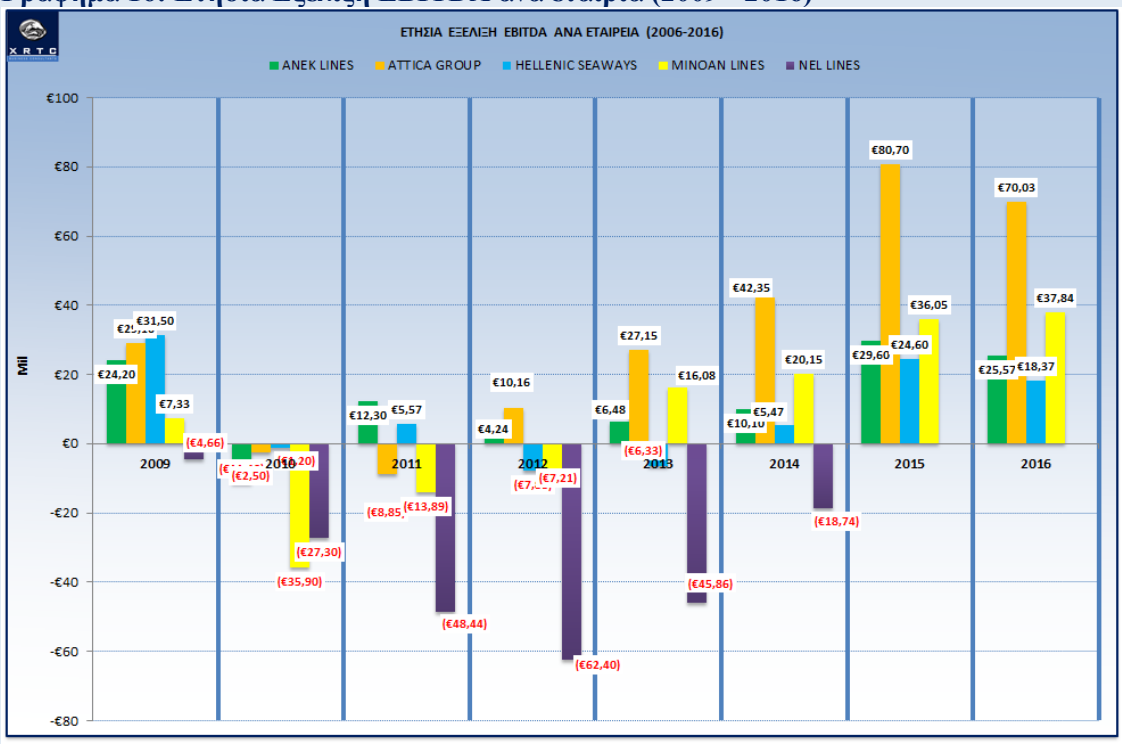
Τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) αν και μειωμένα σε σχέση με το **2015** κατά **11%**, συνεχίζουν να βρίσκονται σε θετικό πρόσημο κινούμενα στα **€152**εκ. Στο Γράφημα 15 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου εξακολουθεί να είναι σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα ελαφρά μειούμενος σε σχέση με το 2015.

Γράφημα 15: EBITDA Εισηγμένων & HELLENIC SEAWAYS (2009 - 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 16: Ετήσια Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2009 - 2016)



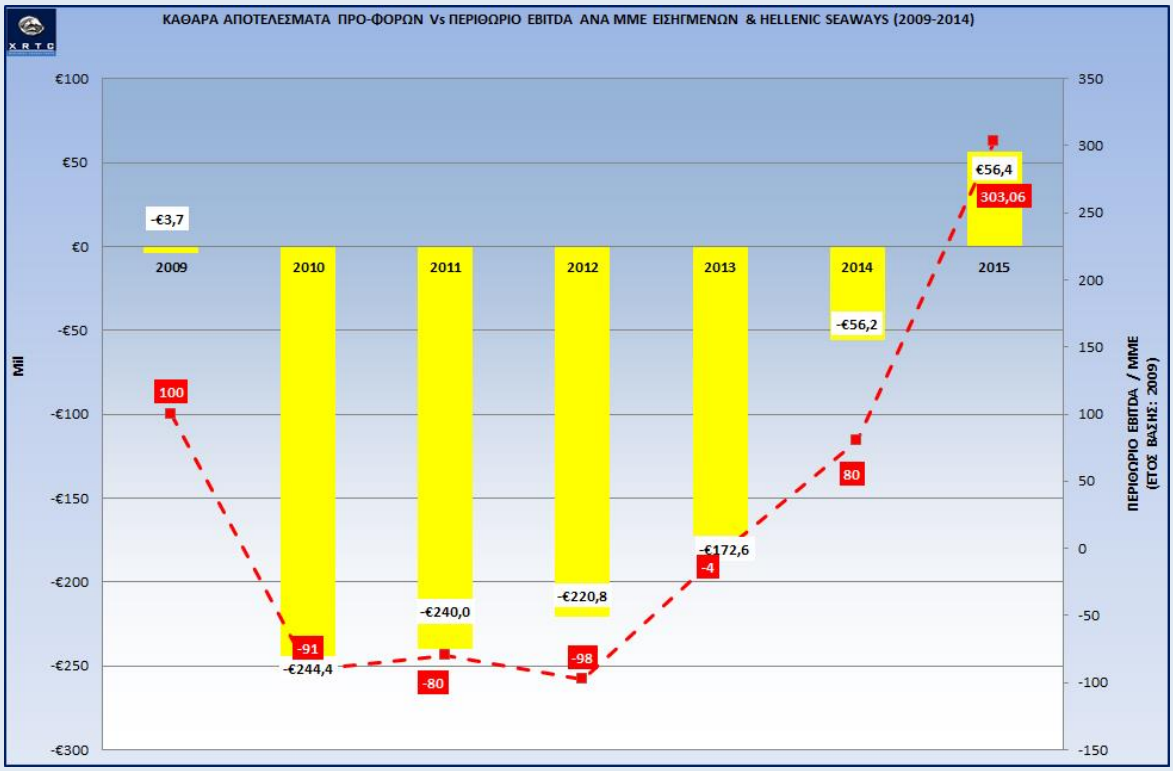
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως και το 2015 το σύνολο των εταιριών πραγματοποίησε θετικά αποτελέσματα EBITDA για δεύτερη φορά μετά από επτά χρόνια αρνητικών αποτελεσμάτων. Τα EBITDA είναι πλέον βελτιωμένα εξαιτίας των επιτυχημένων επιχειρησιακών στρατηγικών τους αλλά κυρίως εξαιτίας της μείωσης των τιμών των καυσίμων.

3.5. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα Καθαρά Αποτελέσματα προ φόρων συνέχισαν τη θετική τους πορεία και το 2016 ακολουθώντας την πορεία των Εσόδων προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA). Οι εταιρίες εμφανίζουν Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων για το **2016** με την ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES και HSW να δηλώνουν **€1,8εκ**, **€21,0εκ**, **€22,0εκ** και **+€6.7εκ** αντίστοιχα.

Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2016)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.6. Τραπεζικός Δανεισμός

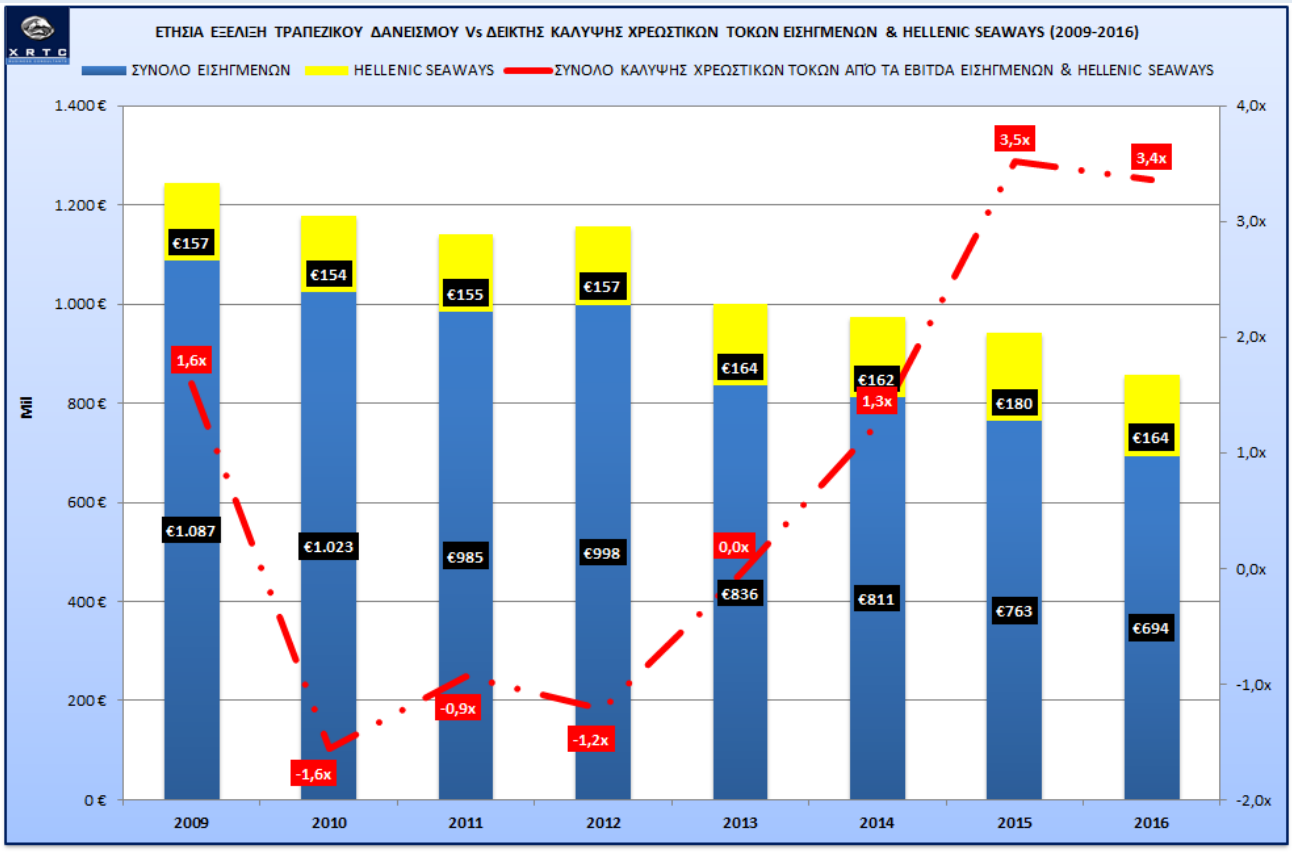
Οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά **-9%** σε σχέση με το 2015. Εξετάζοντας τις εταιρίες ξεχωριστά, η MINOAN LINES και η ATTICA GROUP παρουσίασαν τις μεγαλύτερες μειώσεις των συνολικών δανειακών της υποχρεώσεων κατά **-21,4%** και **-10,5%** αντίστοιχα με τη HELLENIC SEAWAYS να ακολουθεί με **-8,5%** και την ANEK LINES να παρουσιάζει οριακή αύξηση **+0.7%** (Γράφημα 18).

Έτσι και το **2016** το σύνολο των δανείων των εταιριών μειώθηκαν περαιτέρω σε σχέση με το 2015 λόγω:

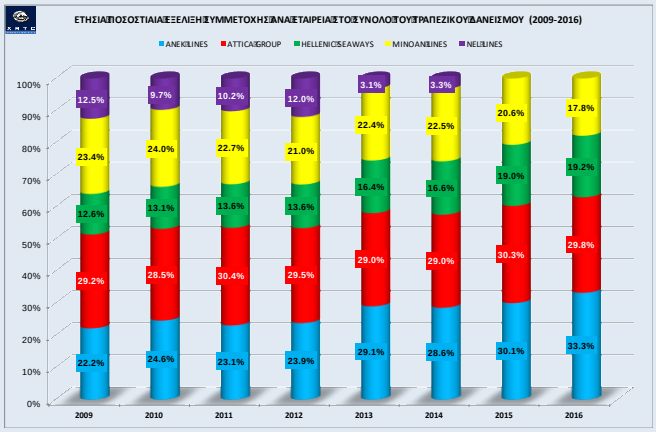
- αναδιάρθρωσης των δανείων και
- της πώλησης πλοίων που βοήθησαν στη μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το Γράφημα 18β που απεικονίζει τα μερίδια αγοράς του τραπεζικού δανεισμού των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς και φαίνεται να παραμένουν σχεδόν σταθερά τα τελευταία πέντε χρόνια με τις ATTICA GROUP και ANEK LINES να έχουν το μεγαλύτερο δανεισμό.

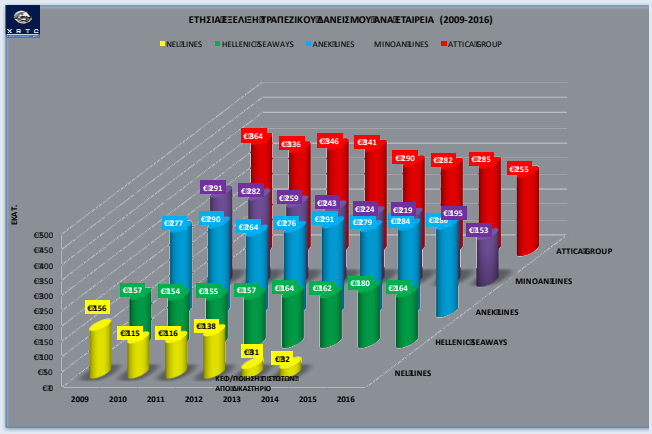
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων & HELLENIC SEAWAYS (2009 - 2016)



(α)



(β)



(γ)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η έντονη προσπάθεια των εταιριών να κρατήσουν τις σχέσεις τους με τους τραπεζικούς οργανισμούς που τις εμπιστεύτηκαν συνεχίζεται. Η προσπάθεια αυτή από μόνη της δεν είναι όμως αρκετή για να στηρίζει την ακτοπλοϊκή αγορά η οποία αντιμετωπίζει δυστυχώς τη σοβαρότατη έλλειψη τραπεζικών οργανισμών που μπορούν να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας. Η σταθερή απομάκρυνση των τραπεζών από τον κλάδο οφείλεται σε ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες όπως:

- Η Ελληνική ακτοπλοΐα είναι άμεσα συνδεδεμένη με τους κινδύνους που απορρέουν από την πρόοδο της ελληνικής οικονομίας (Greek Risk).
- Η ζήτηση εσωτερικού δείχνει μία μείωση που είναι σε στοίχιση με τη μείωση του ΑΕΠ.
- Οι ξένοι τραπεζικοί υποστηρικτές του κλάδου έχουν διακόψει κάθε είδους δανεισμού που έχει σχέση με την Ελληνική οικονομία

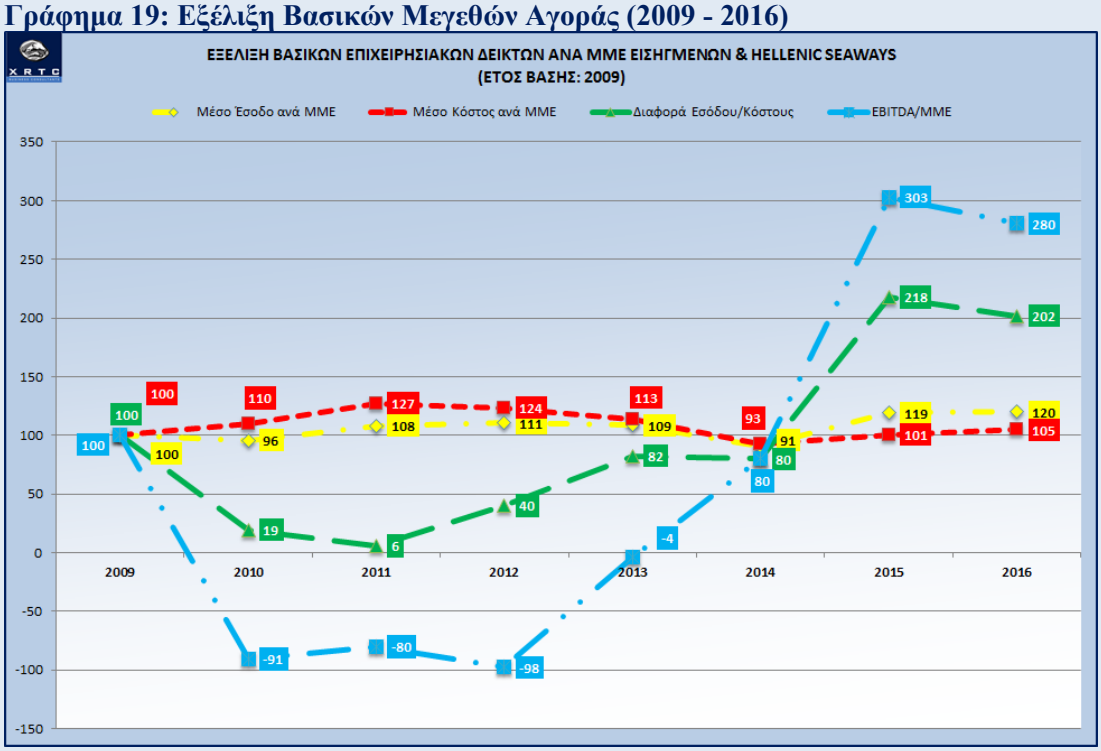
Επισημαίνουμε και το ενδιαφέρον ξένων ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων (Funds) τα οποία εξετάζοντας τις δυνατότητες να τοποθετηθούν στην Ελλάδα, ψάχνουν επενδυτικές ευκαιρίες και στον τομέα της ακτοπλοΐας, αναζητώντας ευκαιρίες για να εξαγοράσουν με έκπτωση τα δάνειά τους από τις τράπεζες που τα έχουν χορηγήσει. Η αρχή έγινε το 2014 με τον όμιλο Attica που ήρθε σε συμφωνία με το Fortress Investment Group και το οποίο κατέχει από τότε το ομολογιακό δάνειο ύψους €70 εκατ. της Blue Star Ferries. Η επένδυσή του στον όμιλο αυξάνεται πλέον μέσω της ανάληψης του ομολογιακού δανείου της MIG (η οποία είναι ο κύριος μέτοχος της Attica), έχοντας ενέχυρο και μετοχές της Attica Συμμετοχών. Αναμφισβήτητα ακόμα και στην περίοδο που διανύουμε η προσέλκυση ξένων επενδυτών στην Ακτοπλοΐα είναι υψηλού ρίσκου αφού συνδέεται άμεσα με την πορεία της Ελληνικής οικονομίας. Έτσι ενώ φαίνεται η ίδια η αγορά να δημιουργεί ευκαιρίες για επένδυση δεν υπάρχουν πολλοί οίκοι οι οποίοι να θέλουν να επενδύσουν στην ανάπτυξη της Ακτοπλοΐας.

Συνοψίζοντας, η ομαλή λειτουργία του κλάδου απαιτεί την υποστήριξη των τραπεζών προς αυτόν. Ειδικότερα οι Ελληνικές τράπεζες παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν από το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον χρήζουν να συνεχίσουν την στήριξή τους με σκοπό η Ελληνική ακτοπλοΐα να συνεχίσει να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας.

3.7. Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

Στο Γράφημα 19 αναλύουμε μια βασική παράμετρο σύγκρισης στη μελέτη μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (**ΜΜΕ**) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως **ΜΜΕ** ορίζεται: ***«Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος»***. Υπό το πρίσμα λοιπόν αυτό, το **Μέσο Έσοδο/ΜΜΕ** είναι οριακά βελτιωμένο για το 2016 (120) σε σχέση με το 2015 (119), σε αντίθεση με το **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ** το οποίο παρουσιάζει μια οριακή επιδείνωση. Παρόλα αυτά το περιθώριο **EBITDA/ΜΜΕ** εξακολουθεί να είναι σε ιδιαίτερα καλά επίπεδα το 2016 (280) όπως και το 2015(303). Η οριακή αυτή μείωση του δείκτη οφείλεται κυρίως στη μείωση του συνολικού μεταφορικού έργου (ΜΜΕ).

Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2016)

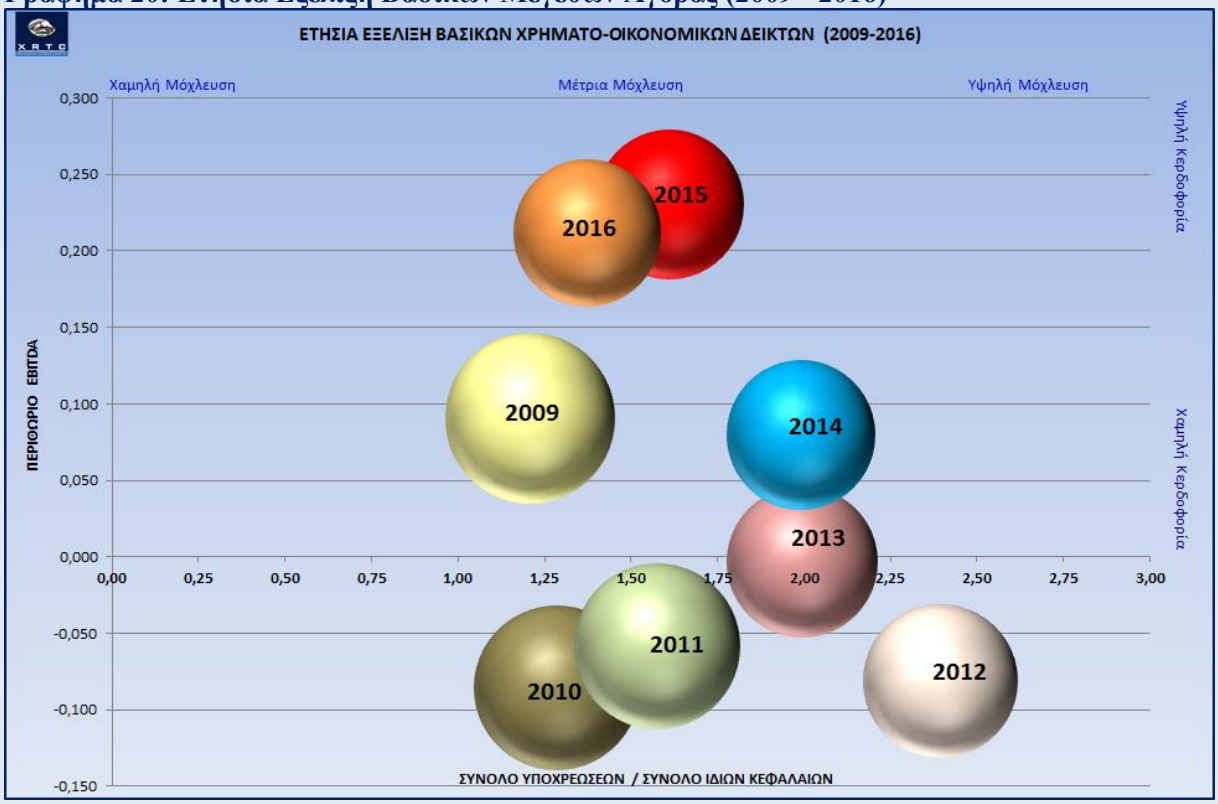


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης Υποχρεώσεων προς Ίδια Κεφάλαια, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 20, συνεχίζει τη βελτίωσή του και το **2016**, καθώς το σύνολο των Υποχρεώσεων καλύπτουν πλέον **1,4Χ** φορές τα Ίδια Κεφάλαια. Να τονίσουμε ότι το 2012 ο συγκεκριμένος δείκτης είχε προσεγγίσει το 2,4Χ.

Για άλλη μία χρονιά θα θέλαμε να επαναλάβουμε στο σημείο αυτό ότι για να μπορέσει η αγορά να εισέλθει σε περίοδο νέων επενδύσεων θα πρέπει το περιθώριο EBITDA να επανέλθει σε επίπεδα τουλάχιστον του **25%**. Το 2016 έφτασε στο **22%** κάτι που αποτελεί μια πολύ ευχάριστη εξέλιξη για τον κλάδο καθώς για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά είναι κοντά στο 25%. Ο δανεισμός των εταιρειών αν και αισθητά βελτιωμένος σε σχέση με το 2012 σε συνδυασμό με την έλλειψη τραπεζικών χρηματοδοτών μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη για μελλοντικές επενδύσεις.

Γράφημα 20: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2016)



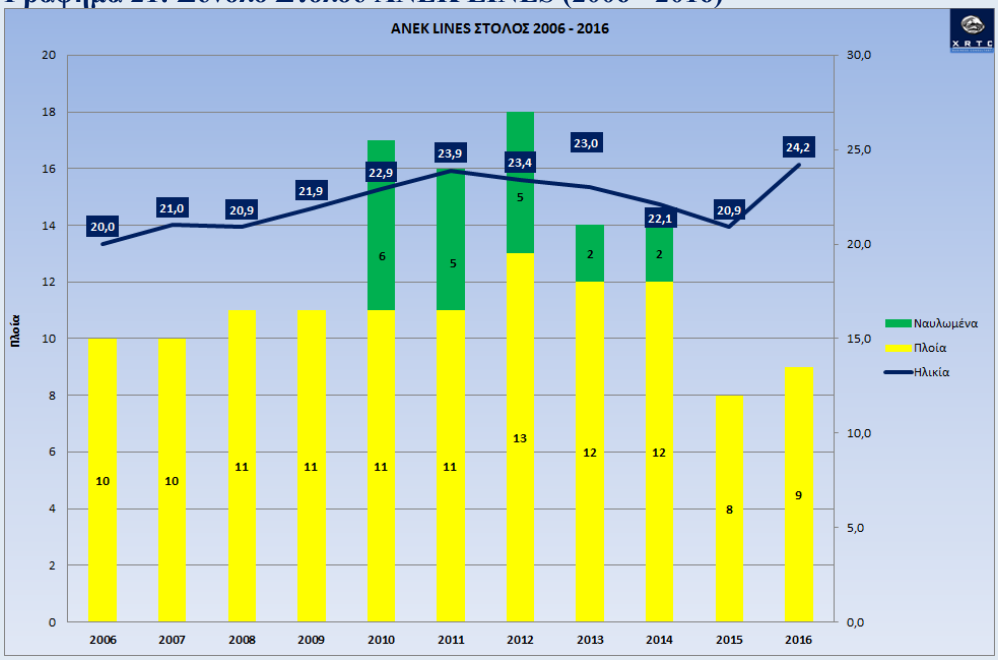
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2016)



Αν και στην Ετήσια Οικονομική Έκθεσή της η εταιρία δεν αναφέρει τον αριθμό των πλοίων της για το **2016**, θεωρούμε ότι δραστηριοποιήθηκε το προηγούμενο έτος με 9 πλοία ενώ δε γνωρίζουμε πόσα από τα πλοία είναι ιδιόκτητα και πόσα είναι ναυλωμένα.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

<u>Η θέση της εταιρίας στην Αγορά</u>

Ο όμιλος της ANEK δραστηριοποιήθηκε σε γραμμές της Αδριατικής (Αγκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα συνεχίστηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του Ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία του ομίλου ATTICA. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν εκναυλώσεις πλοίων της εταιρίας στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου. Το πλοίο ΚΥΔΩΝ ναυλώθηκε στον Άγιο Δομίνικο τον Απρίλιο του 2017 και εκτελεί το δρομολόγιο Πουέρτο Ρίκο – Άγιος Δομίνικος.

Ο όμιλος της ANEK το 2016 εκτέλεσε 9% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με το 2015 και διακίνησε συνολικά 1 εκατομμύριο επιβάτες, όπως και το 2015, 188 χιλιάδες Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 176 χιλ. το 2015 και 133 χιλ. φορτηγά έναντι 137 χιλ. το προηγούμενο έτος.

<u>Οικονομικά Αποτελέσματα</u>

Το 2016 ο Όμιλος της ANEK διατήρησε την κερδοφορία του σε επίπεδο καθαρών αποτελεσμάτων, πιστοποιώντας τη σημαντική ανάκαμψη που ξεκίνησε την προηγούμενη χρήση. Η αποδοτικότερη διαχείριση πλοίων και δρομολογίων, ο εξορθολογισμός του κόστους, οι έκτακτες εκναυλώσεις και η διακύμανση των διεθνών τιμών πετρελαίου σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, ήταν οι παράγοντες που επέτρεψαν στον Όμιλο να αντισταθμίσει τις συνέπειες του γενικότερου αρνητικού οικονομικού περιβάλλοντος. Ο περιορισμός του λειτουργικού κόστους οδήγησε σε σταδιακή βελτίωση των αποτελεσμάτων κατά τις προηγούμενες χρήσεις, ενώ από το 2015 ο Όμιλος επέστρεψε σε κερδοφορία για πρώτη φορά μετά τη χρήση 2007. Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2016 είναι τα εξής;

- Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης 2016 ανήλθε σε € 157,6 εκατ. έναντι € 159,8 εκατ. το 2015. Ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την Ελληνική αγορά σε ποσοστό 38% και από την Αδριατική θάλασσα σε ποσοστό 56% ενώ το υπόλοιπο 6% προέρχεται από μη ναυτιλιακές εταιρίες του Ομίλου
- Το Κόστος Πωληθέντων μειώθηκε κατά € 0,7 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 116.532 έναντι € 117.200 της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται στη σημαντική μείωση της τιμής των καυσίμων η οποία επηρέασε το αντίστοιχο κόστος.
- Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) του ομίλου διαμορφώθηκαν σε € 25,6 εκατ. το 2016 έναντι € 29,6 εκατ. το 2015.
- Τα ενοποιημένα κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε € 1,3 εκατ. έναντι € 0,5 εκατ. το 2015, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε €0,6 εκατ. παραμένοντας σταθερά σε σχέση με τη χρήση 2015.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2016

Το Φεβρουάριο του 2016 ολοκληρώθηκε η πώληση του πλοίου της Μητρικής «ΛΑΤΩ» το οποίο στις 31.12.2015 εμφανιζόταν στα «μη κυκλοφορούντα πάγια στοιχεία προοριζόμενα για πώληση» και είχε αποτιμηθεί στη συμβατική αξία πώλησής του. Με το προϊόν της πώλησης μειώθηκε ο τραπεζικός δανεισμός της Εταιρίας.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2016

Στις 13 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρίας η οποία αποφάσισε την έκδοση μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου (ΜΟΔ), σύμφωνα με διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και του ν. 3156/2003, ύψους έως € 22 εκατ., διάρκειας έως τις 31.12.2023 με ιδιωτική τοποθέτηση και κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετόχων. Θα εκδοθούν συνολικά 22 εκατ. μετατρέψιμες ομολογίες, ονομαστικής αξίας €1 ανά ομολογία. Σημειώνεται ότι το εν λόγω μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο θα αναχρηματοδοτήσει τμήμα του τραπεζικού δανεισμού της εταιρίας και ότι η κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετόχων είναι επιβεβλημένη αφού αποτελεί μέρος της ευρύτερης συμφωνίας για την πλήρη αναδιάρθρωση του υφιστάμενου δανεισμού.

Τέλος, στις 29 Μαρτίου 2017 ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία η αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής. Σύμφωνα με τους όρους των νέων συμβάσεων, η αποπληρωμή έχει συμφωνηθεί σταδιακά έως το 2023, η επιτοκιακή επιβάρυνση είναι σημαντικά χαμηλότερη, ενώ προβλέπεται και διαγραφή μέρους των κεφαλαιοποιημένων τόκων. Με την αναδιάρθρωση του τραπεζικού δανεισμού επιτυγχάνεται η διασφάλιση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας του ομίλου, η αποκατάσταση του κεφαλαίου κίνησης και η ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης. Η διαγραφή των κεφαλαιοποιημένων τόκων, σε συνδυασμό με την αναμενόμενη λειτουργική κερδοφορία για τη χρήση 2017, εκτιμάται ότι μπορούν να οδηγήσουν στην αποκατάσταση της σχέσης των ιδίων κεφαλαίων προς το μετοχικό κεφάλαιο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ANEK LINES (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	1.000.000	1.000.000	1.420.000	1.500.000	1.899.551	1.363.910
Κίνηση Αυτοκινήτων	188.000	176.000	227.000	241.000	289.624	224.325
Κίνηση Φορτηγών	133.000	137.000	151.000	149.000	164.371	146.874
Κύκλος Εργασιών	€157.583.000,00	€159.845.000,00	€169.476.000,00	€178.039.000,00	€199.677.000,00	€172.924.000,00
EBITDA	€25.572.000,00	€29.600.000,00	€10.101.000,00	€6.477.000,00	€4.235.000,00	€15.197.000,00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€1.883.000,00	€954.000,00	(€18.855.000,00)	(€36.190.000,00)	(€60.432.000,00)	(€22.528.000,00)
Κόστος Πωληθέντων	€116.532.000,00	€117.200.000,00	€143.852.000,00	€154.782.000,00	€177.304.000,00	€141.934.000,00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€40.968.000,00	€47.004.000,00	€68.821.000,00	€77.307.000,00	€95.678.000,00	€65.955.600,00
Δάνεια Τραπεζών	€285.598.000,00	€283.561.000,00	€278.518.000,00	€290.750.000,00	€275.851.000,00	€282.855.600,00
Χρεωστικοί Τόκοι	€14.227.000,00	€16.821.000,00	€17.734.000,00	€16.575.000,00	€16.291.000,00	€16.329.600,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	(€7.341.000,00)	(€8.555.000,00)	(€9.241.000,00)	€10.170.000,00	€47.053.000,00	€6.417.200,00
Σύνολο Παγίων	€270.003.000,00	€274.341.000,00	€296.460.000,00	€304.902.000,00	€324.410.000,00	€294.023.200,00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	16,2%	18,5%	6,0%	3,6%	2,1%	7,1%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	1,2%	0,6%	-11,1%	-20,3%	-30,3%	-14,1%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	0,8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	1,6	1,6	6,8	11,9	22,6	10,4
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	1,8	1,8	0,6	0,4	0,3	0,7
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	-21,5	-18,7	-18,3	17,5	4,2	-2,6

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

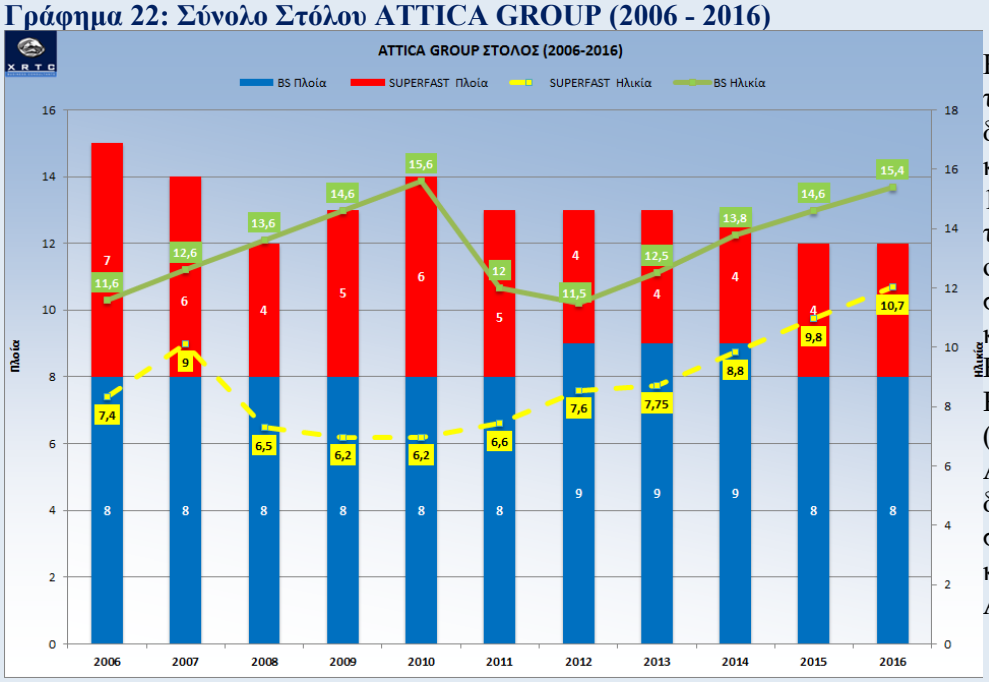
Επισημάνσεις

Η εταιρία για δεύτερη χρήση έχει κερδοφόρα αποτελέσματα. Διατηρώντας σχεδόν το ίδιο μεταφορικό έργο με το 2015 έχει μικρότερο κύκλο εργασιών και EBITDA αλλά έχει διπλασιάσει τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων σε σχέση με το 2015. Το μεγάλο αγκάθι της είναι ο υψηλός δανεισμός τον οποίο βέβαια κατάφερε μέσα στο 2017 να αναδιαρθρώσει.

Τα μεγέθη της όσον αφορά το μεταφορικό έργο και τον κύκλο εργασιών είναι στο ίδιο επίπεδο με αυτά των Μινωικών. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι το EBITDA των Μινωικών είναι € 12 εκατ. μεγαλύτερο ενώ ο στόλος της είναι 4 πλοία έναντι 9 της ANEK.

4.1.2. ATTICA GROUP

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου ATTICA GROUP (2006 - 2016)



Κατά τη διάρκεια του 2016 ο όμιλος δραστηριοποιήθηκε με ένα στόλο 12 πλοίων, τέσσερα εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και οκτώ στη BLUE STAR FERRIES (Γράφημα 22). Από αυτά τα 3 δρομολογήθηκαν στην Αδριατική και τα 9 στο Αιγαίο.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα ο όμιλος ATTICA δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πειραιάς – Κυκλάδες, Πειραιάς - Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Κρήτη (σε κοινοπραξία με την ANEK) και Πειραιάς – Βόρειο Αιγαίο. Βάσει των στοιχείων της Εταιρίας το μεταφορικό έργο στη χρήση 2016 μειώθηκε κατά -10,8% στους επιβάτες, αυξήθηκε κατά 5,1% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 11,9% στα φορτηγά οχήματα. Στην Αδριατική το μεταφορικό έργο των πλοίων Superfast XI, Superfast I και Superfast II (σε κοινοπραξία με την ANEK), μειώθηκε κατά -3,7% στους επιβάτες, κατά -0,8% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά -1,3% στα φορτηγά οχήματα. Τα δρομολόγια των πλοίων σε ετήσια βάση μειώθηκαν σε ποσοστό -1,1% στην Ελληνική αγορά ενώ αυξήθηκαν σε ποσοστό 0,9% στην Αδριατική, σε σχέση με τη χρήση 2015. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του Ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία του ομίλου ATTICA.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2016 είναι τα εξής;

- Ο κύκλος εργασιών του ομίλου ανήλθε σε € 268,61 εκατ. έναντι € 277,63 το 2015. Ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την Ελληνική αγορά σε ποσοστό 68,1% και από την Αδριατική σε ποσοστό 31,9% ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά στη χρήση 2015 ήταν για την Ακτοπλοΐα 71,4% και για την Αδριατική 28,6%.
- Το κόστος πωληθέντων του ομίλου ανήλθε σε € 187,76 εκατ. από € 183,50 εκατ. στη χρήση 2015.
- Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα € 70,03 εκατ. έναντι € 80,70 εκατ. στη χρήση 2015.
- Στη χρήση 2016 προέκυψε κέρδος € 2,05 εκατ. από αναστροφή απομειώσεων, οι οποίες αφορούν πλοία του Ομίλου (€ 3,05 εκατ. στη χρήση 2015). Οι απομειώσεις αυτές είχαν αναγνωρισθεί στα αποτελέσματα του Ομίλου, σε προηγούμενα έτη.
- Επίσης, στη χρήση 2016 προέκυψαν ζημίες € 2,41 εκατ. από τη νεοαποκτηθείσα εταιρία Africa Morocco Links (AML), η οποία ενοποιείται με τη μέθοδο της καθαρής θέσης, για πρώτη φορά.

- Τα κέρδη μετά από φόρους του Ομίλου ανήλθαν σε € 20,25 εκατ. έναντι κερδών € 33,18 εκατ. στη χρήση 2015.

Οι ανωτέρω αποκλίσεις στον κύκλο εργασιών και τα αποτελέσματα σε σχέση με την προηγούμενη χρήση σχετίζονται σε σημαντικό βαθμό με τον αντίκτυπο των προσφυγικών ροών στα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου και των Δωδεκανήσων, καθώς και στον αυξανόμενο ανταγωνισμό στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2016

Στις 16 Ιουνίου 2016 ο Όμιλος ανακοίνωσε την επίτευξη συμφωνίας με την Τράπεζα «BMCE Bank Of Africa Group (BMCE)» του Μαρόκου για την έναρξη δρομολογίων σε θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Μαρόκου και Ηπειρωτικής Ευρώπης μέσω της νεοσυσταθείσας εταιρίας «Africa Morocco Links (AML)» με έδρα το Μαρόκο. Η συνεργασία ξεκίνησε με τη δρομολόγηση από την AML δύο επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων. Διευκρινίζεται ότι η υπογραφή των τελικών συμβατικών εγγράφων και η απόκτηση του ποσοστού 49% στην AML ολοκληρώθηκε στις 28/10/2016. Στις 29.6.2016 η ATTICA ανακοίνωσε ότι στα πλαίσια κάλυψης των λειτουργικών αναγκών της γραμμής Tanger Med (Μαρόκο) – Algeciras (Ισπανία) από την «Africa Morocco Links (AML) επετεύχθη συμφωνία μεταξύ της ATTICA και της AML για την πώληση του πλοίου ΔΙΑΓΟΡΑΣ στην AML και την επαναγορά του από την ATTICA έναντι ισόποσου τιμήματος.

Στις 8.12.2016 ο Όμιλος ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με την Δημόσια Επιχείρηση Αερίου (ΔΕΠΑ) για το υγροποιημένο φυσικό αέριο. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της προσπάθειας για τη διεύρυνση της αποκεντρωμένης χρήσης του φυσικού αερίου και την προώθηση του LNG στη ναυτιλία, υπεγράφη μνημόνιο συνεργασίας (MOU) της ATTICA με τη ΔΕΠΑ για τη χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου από επιβατηγά πλοία. Οι δύο εταιρίες θα προβούν στην από κοινού μελέτη των παραμέτρων και των προϋποθέσεων για τη χρησιμοποίηση του LNG σε πλοία του στόλου της ATTICA και με βάση τα συμπεράσματα που θα προκύψουν θα αποφασίσουν την περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας τους.

Αξίζει να σημειωθεί η κίνηση του Αμερικανικού Fund, Fortress Investment Group LLC το οποίο κατέχει από το 2014 το ομολογιακό δάνειο ύψους €70 εκατ. της Blue Star Ferries. Η επένδυσή του στον όμιλο αυξάνεται πλέον μέσω της ανάληψης του ομολογιακού δανείου της MIG (η οποία είναι ο κύριος μέτοχος της Attica), έχοντας ενέχυρο και μετοχές της Attica Συμμετοχών. Το ομολογιακό δάνειο έκδοσης της Marfin Investment Group (MIG) με συνολικό ανεξόφλητο κεφάλαιο 150 εκατ. €, που είχε στην κατοχή της η Eurobank, μεταβίβασε η τράπεζα σε επενδυτικά κεφάλαια που διαχειρίζεται η Fortress Investment Group LLC, έπειτα από διεθνή διαγωνιστική διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 2016. Το ομολογιακό δάνειο εξυπηρετείται κανονικά και καθίσταται μετατρέψιμο μόνο εάν και εφόσον δεν αποπληρωθεί.

Το Φεβρουάριο του 2017 το Fortress Investment Group εξαγοράστηκε έναντι $3.3 δις από τον Ιαπωνικό όμιλο τηλεπικοινωνιών και ηλιακής ενέργειας SoftBank Group Corp., του οποίου ηγείται ο μεγιστάνας Masayoshi Son.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ATTICA GROUP (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	3.268.148	3.543.956	3.303.324	3.762.679	3.525.683	3.480.758
Κίνηση Αυτοκινήτων	433.421	405.133	376.634	494.698	475.071	436.991
Κίνηση Φορτηγών	275.201	259.410	252.479	258.389	254.112	259.918
Κύκλος Εργασιών	€268.614.000,00	€277.625.000,00	€266.660.000,00	€260.160.000,00	€256.002.000,00	€265.812.200,00
EBITDA	€70.032.000,00	€80.700.000,00	€42.349.000,00	€27.146.000,00	€9.445.000,00	€45.934.400,00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€20.956.000,00	€33.399.000,00	€4.435.000,00	(€10.096.000,00)	(€53.187.000,00)	(€898.600,00)
Κόστος Πωληθέντων	€187.759.000,00	€183.502.000,00	€214.059.000,00	€219.055.000,00	€233.021.000,00	€207.479.200,00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€65.368.000,00	€73.894.000,00	€113.854.000,00	€115.814.000,00	€128.585.000,00	€99.503.000,00
Δάνεια Τραπεζών	€255.443.000,00	€285.256.000,00	€282.161.000,00	€289.940.000,00	€341.350.000,00	€290.830.000,00
Χρεωστικοί Τόκοι	€22.603.000,00	€21.202.000,00	€15.940.000,00	€14.095.000,00	€11.370.000,00	€17.042.000,00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€401.589.000,00	€376.228.000,00	€339.817.000,00	€340.053.000,00	€350.371.000,00	€361.611.600,00
Σύνολο Παγίων	€558.101.000,00	€568.835.000,00	€582.951.000,00	€631.192.000,00	€708.955.000,00	€610.006.800,00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	26,1%	29,1%	15,9%	10,4%	3,7%	13,6%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	7,8%	12,0%	1,7%	-3,9%	-20,8%	-0,6%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	0,9	0,9	2,7	4,3	13,6	1,3
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	1,6	1,3	1,2	1,2	1,0	1,2
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	3,1	3,8	2,7	1,9	0,8	1,9
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

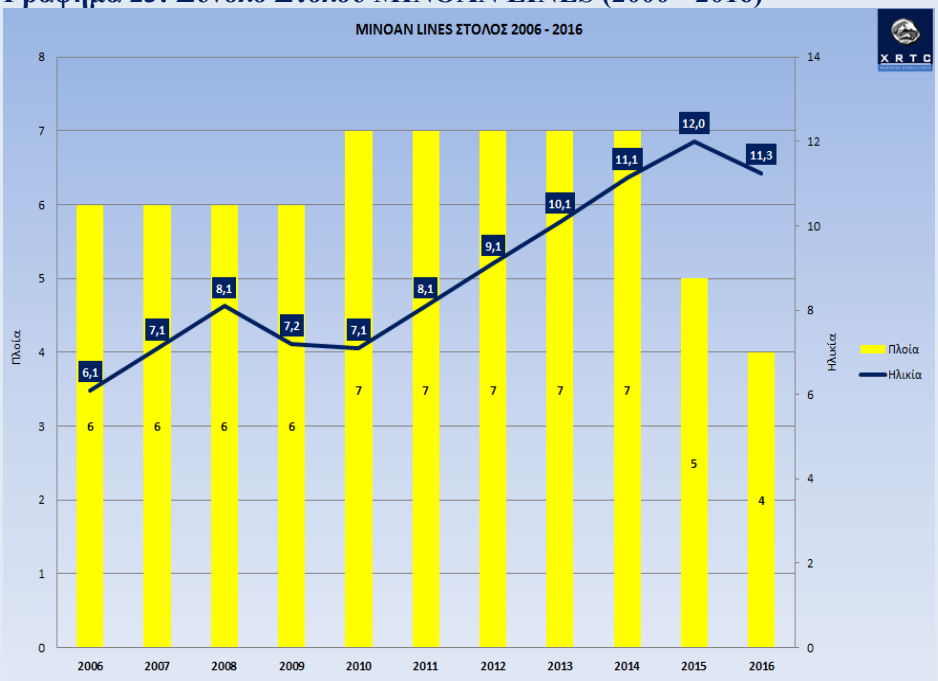
Επισημάνσεις

Η μείωση της επιβατικής κίνησης επέφερε τη μείωση στον κύκλο εργασιών και στα κέρδη του ομίλου. Παρά το γεγονός όμως της μείωσης των εσόδων και το γεγονός της δραστηριοποίησης ίδιου αριθμού πλοίων καθώς και τη διατήρηση της χαμηλής τιμής του πετρελαίου, τα έξοδα εκμετάλλευσης έχουν αυξηθεί. Αύξηση επίσης παρουσιάζουν και τα χρηματοοικονομικά έξοδα γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των τόκων που πληρώθηκαν για τα ομολογιακά δάνεια.

Η πολιτική του ομίλου για επέκταση σε άλλες αγορές έχει αποδειχτεί στο παρελθόν σωστή τακτική. Απομένει να δούμε τα αποτελέσματα της νέας επέκτασης του ομίλου.

4.1.3. MINOAN LINES

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2000 - 2016)



Η εταιρία δραστηριοποιείται με 4 πλοία στην Ελληνική αγορά στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς και στην Αδριατική. Αξίζει να σημειωθεί ότι την 1/1/2017 η εταιρία ανακοίνωσε τη μη ανανέωση ναυλώσεων των πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia από τον όμιλο Grimaldi

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Στη γραμμή της Αδριατικής, κατά το 2016, η εταιρία, κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλά μερίδια αγοράς παρά τη συνεχιζόμενη αρνητική οικονομική συγκυρία και τον υψηλό ανταγωνισμό. Συνολικά στην αγορά αυτή, η εταιρία διακίνησε 388 χιλ. επιβάτες, 105 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 73 χιλ. φορτηγά οχήματα. Στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς η εταιρία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην αγορά. Συνολικά στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς, η εταιρία διακίνησε 652 χιλ. επιβάτες, 94 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 57 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων παρουσιάστηκε σημαντική βελτίωση παρά την οικονομική κρίση στην Ελλάδα και τον συνεχώς εντεινόμενο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιριών του κλάδου.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2016 είναι τα εξής;

- Ο Κύκλος Εργασιών παρουσίασε μείωση της τάξεως των € 12.2 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 160.2 εκατ. έναντι € 172.4 εκατ. της χρήσης του 2015. Η εν λόγω μείωση οφείλεται στη μείωση του μεταφορικού έργου λόγω της οικονομικής κρίσης και στη πώληση του πλοίου Ikarus Palace το Μάιο του 2016.
- Το Κόστος Πωληθέντων μειώθηκε κατά € 13.4 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 112.4 εκατ. έναντι € 125.8 εκατ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση της τιμής των καυσίμων η οποία επηρέασε το αντίστοιχο κόστος.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν αύξηση κατά € 3.9 εκατ. σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρήση και διαμορφώθηκαν σε € 26.1εκατ., κυρίως λόγω του εντεινόμενου ανταγωνισμού.
- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη € 37.8 εκατ. έναντι κερδών € 36 εκατ. τη χρήση του 2015.
- Τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά και Επενδυτικά Αποτελέσματα, παρουσιάζουν μείωση σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης χρήσης του 2015 και διαμορφώθηκαν σε € 1.959 εκατ. έναντι € 2.3 εκατ.

(-€0,346εκατ.). Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στην αποπληρωμή μακροπρόθεσμων και δανειακών υποχρεώσεων.

- Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης διαμορφώθηκαν σε κέρδη € 20.6 εκατ. έναντι κερδών € 17.7 εκατ. της περασμένης χρήσης.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2016

- Το Φεβρουάριο του 2016, η εταιρία αποφάσισε την ενίσχυση της συμμετοχής της στην Hellenic Seaways και προχώρησε στην απόκτηση μετοχών από ενδιαφερόμενους μετόχους. Έως και την 31/12/2016, η εταιρία είχε ολοκληρώσει συναλλαγές που αφορούν ποσοστό 15,02% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways διαμορφώνοντας τη συνολική συμμετοχή της εταιρίας στο μετοχικό της κεφάλαιο σε ποσοστό 48,37% περίπου.
- Στις 23 Μαΐου 2016, η εταιρία προχώρησε στην πώληση του πλοίου Ikarus Palace στη συνδεδεμένη εταιρία «Grimaldi Euromed S.p.A.», στην οποία το εν λόγω πλοίο είχε εκναυλωθεί από τον Ιούλιο του 2010. Το συνολικό καθαρό τίμημα της πώλησης του πλοίου ανήλθε σε € 55.000, ενώ το καθαρό κέρδος από την πώληση του, συμπεριλαμβανομένου και του αναπόσβεστου μέρους της επιχορήγησης που εισέπραξε η εταιρία από το Νορβηγικό Κράτος για το πλοίο κατά την περίοδο της ναυπήγησής του, διαμορφώθηκε σε € 3.518 εκατ. και περιλαμβάνεται στα οικονομικά αποτελέσματα του α' εξαμήνου 2016.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2016

- Η εταιρία σε συνέχεια της απόφασης που έλαβε το Φεβρουάριο του 2016 για την ενίσχυση της συμμετοχής της στην Hellenic Seaways προχώρησε σε αγορά μετοχών από ενδιαφερόμενους μετόχους της εν λόγω εταιρίας και κατά το τρέχον έτος 2017. Έως και την 15/3/2017, η συνολική συμμετοχή της εταιρίας στο μετοχικό κεφάλαιό της Hellenic Seaways έχει διαμορφωθεί σε 48,53%. Επισημαίνεται ότι η διαδικασία απόκτησης μετοχών της Hellenic Seaways βρίσκεται σε εξέλιξη.
- Την 01/01/2017 ολοκληρώθηκε η ναύλωση των πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia από τον όμιλο Grimaldi τα οποία δραστηριοποιούνταν στη γραμμή της Αδριατικής (Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκώνα-Τεργέστη). Ο ιταλικός όμιλος που ελέγχει τις Μινωικές Γραμμές στην Ελλάδα, αποφάσισε να αποσύρει από τις διεθνείς γραμμές της Αδριατικής τη Minoan Lines, όπου η εταιρία είχε παρουσία από το 1981 και τα δύο πλοία Cruise Europa και Cruise Olympia θα τα διαχειρίζεται πλέον η ναυτιλιακή εταιρεία Grimaldi Euromed SpA, θυγατρική του Grimaldi Group, αντί της Minoan Lines. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Grimaldi, στα υπό Ιταλική πλέον σημαία πλοία, Cruise Europa και Cruise Olympia, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που επανδρώνουν σήμερα κάθε ένα από αυτά θα διατηρηθεί απολύτως αμετάβλητος (60% επί της συνολικής σύνθεσης σε κάθε πλοίο). Αντίστοιχα, ο αριθμός του προσωπικού των πλοίων και των γραφείων των Μινωικών Γραμμών, που απασχολείται στο Ηράκλειο και την κυρίως Ελλάδα, θα διατηρηθεί ως έχει. Ο όμιλος οδηγήθηκε σε αυτή την απόφαση εξαιτίας της σημαντικής μεταβολής των οικονομικών συνθηκών στην αγορά της Αδριατικής όπως η μείωση του μεταφορικού έργου των επιβατών καθώς και η πρόσφατη αύξηση στις τιμές των καυσίμων σε συνδυασμό με τη μείωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$.
- Η εταιρία ανακοίνωσε ότι στην περίπτωση συνέχισης της δρομολόγησής των δύο αυτών πλοίων από τις Μινωικές Γραμμές τα καθαρά αποτελέσματα τους για το 2017 θα ήταν ζημιογόνα κατά €1,6 εκατ., η λειτουργική κερδοφορία (EBITDA) θα διαμορφώνονταν σε ζημία €1,2 εκατ., ενώ τα έσοδα σε € 82,7 εκατ.. Η ανακοίνωση συνεχίζοντας αναφέρει ότι η ανάληψη της γενικής πρακτόρευσης των πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia στην Ελλάδα, από 01/01/2017, θα έχει θετική επίδραση, αφού, σε σύγκριση με τα παραπάνω δεδομένα, τα καθαρά αποτελέσματα σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη δραστηριότητα θα είναι βελτιωμένα κατά €2,9 εκατ., η λειτουργική κερδοφορία (EBITDA) κατά €3,0 εκατ., ενώ τα έσοδα θα μειωθούν κατά €76,7 εκατ..
- Η Minoan, έχει στον στόλο της τέσσερα πλοία, τα Festos Palace, Knossos Palace Europa Palace και Olympia Palace. Τα δύο τελευταία είναι ναυλωμένα στον όμιλο Grimaldi με

αποτέλεσμα η εταιρία να διαχειρίζεται πλέον δυο πλοία (Knossos Palace και Festos Palace) στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ MINOAN LINES (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	1.040.000	1.113.000	1.208.000	1.142.332	1.092.695	1.119.205
Κίνηση Αυτοκινήτων	199.000	184.000	198.000	189.104	168.064	187.634
Κίνηση Φορτηγών	130.000	134.000	137.000	123.972	126.860	130.366
Κύκλος Εργασιών	€160.248.000,00	€172.432.000,00	€168.193.000,00	€161.571.000,00	€152.826.047,05	€163.054.009,41
EBITDA	€37.842.000,00	€36.049.000,00	€20.152.000,00	€16.076.000,00	(€7.208.240,08)	€20.582.151,98
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€21.932.000,00	€17.939.000,00	€323.000,00	(€14.537.000,00)	(€51.404.000,00)	(€5.149.400,00)
Κόστος Πωληθέντων	€112.392.000,00	€125.842.000,00	€143.955.000,00	€140.354.000,00	€153.840.795,02	€135.276.759,00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€32.282.000,00	€42.239.000,00	€66.024.000,00	€69.584.000,00	€83.841.698,60	€58.794.139,72
Δάνεια Τραπεζών	€152.858.000,00	€194.540.000,00	€218.691.000,00	€223.960.000,00	€242.925.746,26	€206.594.949,25
Χρεωστικοί Τόκοι	€2.128.000,00	€2.560.000,00	€4.512.000,00	€7.829.000,00	€10.023.189,24	€5.410.437,85
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€280.195.000,00	€259.565.000,00	€241.844.000,00	€211.646.000,00	€176.352.952,91	€233.920.590,58
Σύνολο Παγίων	€402.692.000,00	€438.472.000,00	€454.507.000,00	€466.650.000,00	€484.772.598,51	€449.418.719,70

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	23,6%	20,9%	12,0%	9,9%	-4,7%	4,8%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	13,7%	10,4%	0,2%	-9,0%	-33,6%	-10,5%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,7	0,7	0,9	0,9	1,0	0,9
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	0,9	1,2	3,3	4,3	-11,6	-1,3
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	1,8	1,3	1,1	0,9	0,7	1,0
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	17,8	14,1	4,5	2,1	-0,7	3,5
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	0,8

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις

Το έτος 2016, αποτέλεσε για την εταιρία μία περίοδο κατά την οποία συνεχίστηκε η βελτίωση των οικονομικών επιδόσεών της, έπειτα από την υλοποίηση μιας σειράς μέτρων κατά τα τελευταία έτη που έχουν ως στόχο την προσαρμογή στο νέο οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη χώρα μας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή. Είναι ενδεικτικό ότι με ένα πλοίο λιγότερο το 2016 σε σχέση με το 2015 που συνεπάγεται λιγότερη μεταφορική ικανότητα άρα και μικρότερη κίνηση και κύκλο εργασιών οι Μινωικές αύξησαν τα καθαρά αποτελέσματά τους.

Η μείωση όμως της κίνησης της Αδριατικής οδήγησε τον όμιλο στην απόφαση να μην ανανεώσει τη ναύλωση των δύο πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia από τον όμιλο Grimaldi τα οποία συνεχίζουν δραστηριοποιούνται στην Αδριατική από τον Grimaldi. Αυτό σημαίνει ότι οι Μινωικές το 2017 δραστηριοποιούνται με 2 μόνο πλοία στο Αιγαίο. Η ακτοπλοϊκή θα στερηθεί έτσι των εσόδων

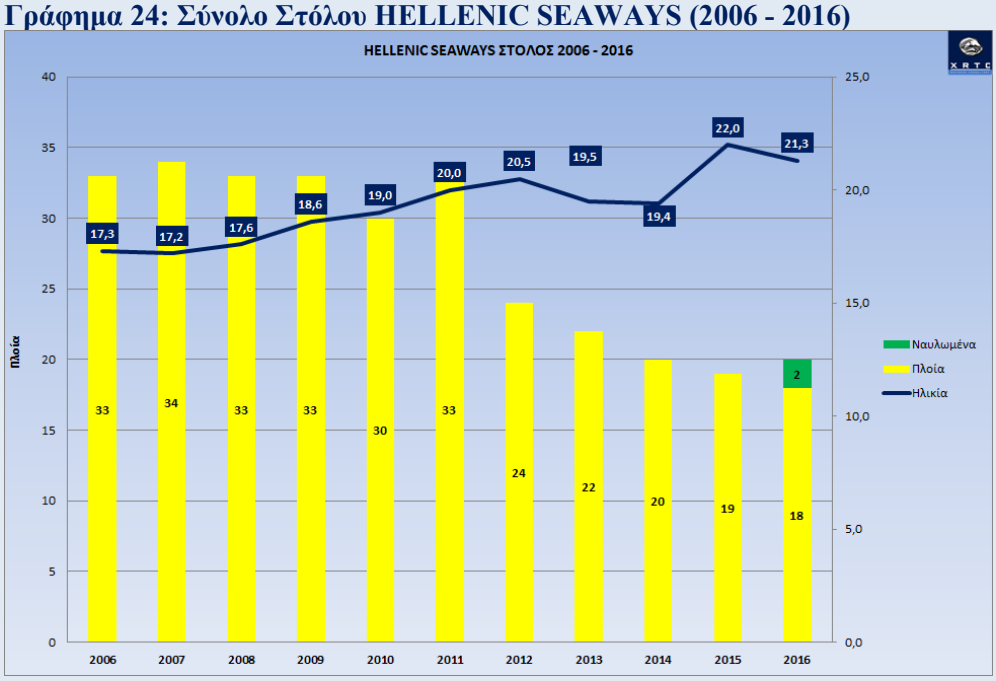
από αυτή την δραστηριότητα αλλά θα απαλλαγεί και από τα σχετικά έξοδα ενώ θα έχει όμως έσοδα από τη δραστηριότητα της ως πράκτορας των γραμμών αυτών για λογαριασμό της μητρικής Grimaldi.

Η ανακοίνωση της μη ανανέωσης ναυλώσεων αυτών των πλοίων και του εφεξής προσανατολισμού της εταιρίας στην Ελληνική αγορά αποδεικνύουν ότι μόνος στόχος των Μινωικών είναι η απόκτηση του ποσοστού της Hellenic Seaways προκειμένου να επεκταθεί στην αγορά του Αιγαίου.

4.2. Μη Εισηγμένες

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS

Γράφημα 24: Σύνολο Στόλου HELLENIC SEAWAYS (2006 - 2016)



Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε με 20 πλοία, εκ των οποίων τα 18 δρομολογήθηκαν στις ακτοπλοϊκές γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, των Σποράδων και του Σαρωνικού ενώ 2 πλοία ήταν ναυλωμένα.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της Εταιρίας στην αγορά

Ο όμιλος κατάφερε να αυξήσει σημαντικά τα μερίδια αγοράς του στις γραμμές των Κυκλάδων και του Β.Α. Αιγαίου μέσω νέων δρομολογήσεων. Συνολικά μετέφερε 5,3% λιγότερους επιβάτες από το 2015, αύξησε τη μεταφορά οχημάτων κατά 14,7% ενώ μειώθηκε οριακά 1,1% η μεταφορά φορτηγών.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2016 είναι τα εξής;

- Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε στα € 131,5 εκατ. παραμένοντας στα ίδια επίπεδα με το 2015 χάριν των πετυχημένων αναδιατάξεων δρομολογίων που πραγματοποιήθηκαν, ιδιαίτερα στην αγορά των ταχυπλόων παρά τη διακοπή των μεταναστευτικών ροών, την όξυνση του ανταγωνισμού στον ακτοπλοϊκό κλάδο, αλλά και την απόσυρση από τη γραμμή της Αδριατικής.
- Το κόστος πωληθέντων σημείωσε αύξηση κατά € 9,5 εκατ. (+9,3%) κυρίως λόγω της μεγαλύτερης περιόδου δραστηριοποίησης των πλοίων παρά τη μείωση των διεθνών τιμών των καυσίμων κατά -17% σε σχέση με το 2015.
- Το μικτό αποτέλεσμα μειώθηκε κατά € 9,9 εκατ. σε σχέση με το 2015, και διαμορφώθηκε σε € 19,9 εκατ.

- Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε € 18,4 εκατ. μειωμένα κατά € 6,2 εκατ. έναντι της προηγούμενης χρήσης.
- Τα χρηματοοικονομικά έξοδα σημείωσαν μείωση και ανήλθαν σε € 5,8 εκατ. έναντι € 8,0 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Η μείωση οφείλεται στην αναδιάρθρωση των δανείων που έγινε το Ιούνιο του 2015 και είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του επιτοκίου δανεισμού, καθώς και στη μείωση των δανείων κατά € 15,2 εκατ. σε σχέση με το 2015.
- Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους του ομίλου παρουσίασαν σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2015. Ο όμιλος παρουσίασε για δεύτερο συνεχόμενο έτος καθαρή κερδοφορία ύψους € 6,7 εκατ. έναντι € 3,9 εκατ. το 2015. Τα καθαρά αποτελέσματα περιλαμβάνουν:
    - Έκτακτα κέρδη ύψους € 0,8 εκατ. που προήλθαν από την πώληση των πλοίων «Flyingcat 1» και «Απόλλων Ελλάς» έναντι αντίστοιχων ζημιών ύψους € 0,8 εκατ. το 2015 που προήλθαν από την πώληση του πλοίου «Ποσειδών Ελλάς»
    - Κέρδη από αναστροφή απομείωσης παγίων περιουσιακών στοιχείων ύψους € 5,9 εκατ. έναντι € 0,8 εκατ. ζημιάς το 2015
- Τα καθαρά αποτελέσματα της Μητρικής διαμορφώθηκαν σε κέρδη ύψους € 6,3 εκατ. έναντι € 20,4 εκατ. ζημίων το 2015.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2016

- Το Φεβρουάριο οι «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε», ο δεύτερος μεγαλύτερος μέτοχος της εταιρίας με ποσοστό 33,4% εκείνη την χρονική περίοδο, εκδήλωσε το ενδιαφέρον του και προχώρησε στην εξαγορά μετοχών από άλλους μετόχους της εταιρίας με στόχο την αύξηση του ποσοστού συμμετοχής της στην «Hellenic Seaways A.N.E.». Στις 31 Δεκέμβριου 2016, το ποσοστό της «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε» ανέρχεται σε 48,37% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας.
- Τον Απρίλιο δρομολογήθηκε στη γραμμή της Ραφήνας – Κυκλάδες το πλοίο «Hellenic Highspeed» (πρώην «Hellenic Wind») μετά την ολοκλήρωση της μετασκευής του. Το συγκεκριμένο πλοίο ήταν τα προηγούμενα 6 χρόνια ναυλωμένο σε γραμμές του εξωτερικού.
- Τον Ιούνιο επανήλθε στα δρομολόγια του στην γραμμή Κρήτη – Κυκλάδες το πλοίο «Highspeed 7» μετά το πέρας της επισκευής και μετασκευής του στα ναυπηγεία της Fincantieri στην Ιταλία μετά την πυρκαγιά που είχε εκδηλωθεί το Μάρτιο του 2015.
- Στις 24 Ιουνίου 2016 η Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων που πραγματοποιήθηκε εξέλεξε νέο Διοικητικό Συμβούλιο.
- Τον Ιούλιο εντάχθηκε στο στόλο της εταιρίας το «Νήσος Σάμος» (ex «Ionian Queen») που είχε αγοραστεί το Δεκέμβριο του 2015 και μετασκευάστηκε πλήρως συμβάλλοντας σημαντικά στην ενίσχυση της εμπορικής παρουσίας της εταιρίας.
- Κατά τη διάρκεια της χρήσης η εταιρία προέβη στην πώληση των πλοίων «Flyingcat 1» και «Απόλλων Ελλάς» τα οποία δεν εντάσσονται πλέον στον επιχειρησιακό σχεδιασμό της. Τα έσοδα που προήλθαν από την πώληση τους συνέβαλαν εξ ολοκλήρου στην μείωση του τραπεζικού δανεισμού.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2016

- Τον Ιανουάριο του 2017 η εταιρία προχώρησε στην πώληση του «HIGHSPEED 6». Τα έσοδα της πώλησης συνέβαλαν εξ ολοκλήρου στη μείωση του τραπεζικού δανεισμού, ενώ το κέρδος που προέκυψε, ύψους € 5,2 εκατ., θα επηρεάσει τα αποτελέσματα της τρέχουσας χρήσης
- Η προσπάθεια των Μινωικών για την απόκτηση του ελέγχου της πλειοψηφίας του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways συνοδεύθηκε από δικαστικές και εξωδικαστικές καταγγελίες, μεταξύ άλλων για υποτιθέμενες πράξεις μη χρηστής και συνετής Διοίκησης της Hellenic Seaways. Για τις ίδιες πράξεις που καταλογίζονται στην Hellenic Seaways ζητήθηκε από την μέτοχο εταιρία Μινωικές Γραμμές, η σύγκληση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης. Παράλληλα σύμφωνα με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά 1848/2017 η ασκηθείσα κατά της εταιρίας και των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου αίτηση

εκτάκτου ελέγχου διαχείρισης από το βασικό της μέτοχο Μινωικές Γραμμές, απερρίφθη ως προς το αίτημα ελέγχου σκοπιμότητας και έκρινε οριστικά ότι η διαχείριση της διοίκησης της Hellenic Seaways δε συνίσταται μη συνετή και δεν αντίκειται στα χρηστά ήθη.

- Στις 16 Μαΐου 2017 η Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων που πραγματοποιήθηκε εξέλεξε νέο Διοικητικό Συμβούλιο
- Δύο ήταν οι δεσμευτικές προσφορές που κατατέθηκαν για την απόκτηση του πακέτου μετοχών της Πειραιώς. Η πρώτη από τις Μινωικές Γραμμές και η δεύτερη από το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping, επικεφαλής του οποίου είναι ο κ.Μάριος Ηλιόπουλος της Seajets. Η διαδικασία της αξιολόγησης των προσφορών δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί από την Τράπεζα Πειραιώς.
- Επιπρόσθετα, η εταιρία βρίσκεται σε προχωρημένες συζητήσεις με τους δανειστές της για την έγκριση βραχυπρόθεσμου δανεισμού ύψους μέχρι € 5 εκατ. προκειμένου να αντιμετωπίσει πιθανή στενότητα ρευστότητας λόγω της εποχικότητας του ακτοπλοϊκού κλάδου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ HELLENIC SEAWAYS (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	3.098.393	3.269.958	2.933.532	2.866.016	2.913.910	3.016.362
Κίνηση Αυτοκινήτων	251.126	210.718	205.552	203.297	220.196	218.178
Κίνηση Φορτηγών	61.762	62.425	42.709	47.164	59.476	54.707
Κύκλος Εργασιών	€131.542.000,00	€131.901.000,00	€104.276.171,43	€102.835.732,42	€111.419.332,85	€116.394.847,34
EBITDA	€18.368.000,00	€24.600.000,00	€5.470.516,76	(€6.334.772,94)	(€7.879.690,30)	€6.844.810,70
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€6.744.000,00	€4.107.000,00	(€17.909.175,47)	(€52.762.188,39)	(€34.852.629,30)	(€18.934.598,63)
Κόστος Πωληθέντων	€111.618.000,00	€102.118.000,00	€94.226.831,75	€107.744.782,98	€118.509.338,12	€106.843.390,57
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€35.984.000,00	€36.003.000,00	€40.639.000,00	€47.737.000,00	€55.194.000,00	€43.111.400,00
Δάνεια Τραπεζών	€164.384.000,00	€179.584.000,00	€162.012.508,15	€164.127.845,77	€157.420.131,15	€165.505.697,01
Χρεωστικοί Τόκοι	€5.759.000,00	€8.003.000,00	€9.126.397,45	€8.637.449,90	€8.994.308,34	€8.104.031,14
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€81.075.000,00	€71.088.000,00	€68.275.952,99	€86.184.768,62	€138.508.905,92	€89.026.525,51
Σύνολο Παγίων	€253.265.000,00	€231.577.000,00	€270.069.983,07	€267.202.138,08	€308.886.376,61	€266.200.099,55

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2012 - 2016)

ΕΤΟΣ	2016	2015	2014	2013	2012	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	14,0%	18,7%	5,2%	-6,2%	-7,1%	2,9%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	5,1%	3,1%	-17,2%	-51,3%	-31,3%	-23,4%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1	1,0
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	2,0	1,5	7,4	-7,5	-7,0	1,0
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0,5	0,4	0,4	0,5	0,9	0,7
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0,6	0,8	0,6	0,6	0,5	0,6
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	3,2	3,1	0,6	-0,7	-0,9	0,5
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	1,6	1,9	1,5	1,2	0,8	1,2

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις
Παρά τη διακοπή των μεταναστευτικών ροών, την όξυνση του ανταγωνισμού στον ακτοπλοϊκό κλάδο, αλλά και την απόσυρση από τη γραμμή της Αδριατικής, ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε στα € 131,5 εκατ. παραμένοντας στα ίδια επίπεδα με το 2015 χάριν των πετυχημένων αναδιατάξεων δρομολογίων που πραγματοποιήθηκαν, ιδιαίτερα στην αγορά των ταχυπλόων. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι παρά την αύξηση του κόστους πωληθέντων κατά 9,3% κυρίως λόγω της μεγαλύτερης περιόδου δραστηριοποίησης των πλοίων και τη μείωση του EBITDA σε σχέση με το 2015 η εταιρία αύξησε τα καθαρά της αποτελέσματα. Η αύξηση αυτή οφείλεται όμως στα έκτακτα κέρδη που προήλθαν από την πώληση των πλοίων «Flyingcat 1» και «Απόλλων Ελλάς» και από αναστροφή απομείωσης παγίων περιουσιακών στοιχείων ύψους € 5,9 εκατ.

Το αποτέλεσμα του διαγωνισμού της πώλησης του μετοχικού πακέτου της τράπεζας Πειραιώς αποτελεί το μεγάλο αίνιγμα της αγοράς. Θα εισχωρήσει ο Ιταλικός όμιλος Grimaldi περισσότερο στην Ελληνική ακτοπλοΐα ή το επενδυτικό σχήμα με επικεφαλής τον κ. Ηλιόπουλο θα εξελιχθεί σε μεγάλο παίχτη.

4.2.2. ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Όπως και στην προηγούμενη μελέτη μας θα πρέπει να αναφερθούμε και στις μικρότερες εταιρίες που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στο χώρο τόσο σε κύριες όσο σε άγονες και σε ενδονησιωτικές γραμμές. Βέβαια κάποιες από αυτές δραστηριοποιούνται μόνο εποχικά στις γραμμές έναντι κάποιων άλλων που εξυπηρετούν τις γραμμές όλο το έτος.

Η αναφορά μας εδώ γίνεται πάντα σε επίπεδο στόλου και μόνο και αφορά την περίοδο που διανύουμε καθώς αυτές οι εταιρίες δεν δημοσιοποιούν οικονομικά ή άλλου είδους στοιχεία.

- Η εταιρία Golden Star Ferries με την αγορά του Speedrunner IV από την Aegean Speed Lines, εξυπηρετεί πλέον την γραμμή της Ραφήνας για Κυκλάδες με 2 συμβατικά και 1 ταχύπλοο.
- Η Aegean Speed Lines συνεχίζει να εξυπηρετεί τις Δυτικές Κυκλάδες με ένα μόνο πλοίο
- Η Levante Ferries με 2 πλοία πλέον έναντι 3 περιορίζεται σε αναχωρήσεις μόνο από Κυλλήνη για Κεφαλλονιά και Ζάκυνθο και όχι πλέον από Πάτρα.

Για όλες τις υπόλοιπες εταιρίες δεν έχει παρατηρηθεί καμία αλλαγή στο στόλο τους ή στις γραμμές που εξυπηρετούσαν το προηγούμενο διάστημα

Seajets Group

Η εταιρία Seajets του Μάριου Ηλιόπουλου έχει γίνει πλέον η μεγαλύτερη ιδιωτική ακτοπλοϊκή εταιρία με βασικές γραμμές που καλύπτουν όλες τις Κυκλάδες με σύνδεση από Πειραιά, Ραφήνα, Κρήτη. Ο στόλος της των 12 πλοίων αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως σε δυνατότητα μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοα αφού η χωρητικότητά τους ξεπερνά τις 14.000 άτομα.

Η οικογένεια Ηλιόπουλου εισήλθε το 1997 στην ακτοπλοΐα με την αγορά ταχύπλοου που είχε υπηρεσιακή ταχύτητα 50 ναυτικών μιλίων. Το 2003 η εταιρία αγόρασε τα «SeaJet I» και «SeaJet II» και τέσσερα χρόνια αργότερα έφτασαν να διαχειρίζονται έναν στόλο 9 ταχύπλοων, ενώ σήμερα 11. Η οικογένεια επίσης δραστηριοποιείται και στον κλάδο των ποντοπόρων δεξαμενοπλοίων.

Ο κ.Ηλιόπουλος συμμετείχε μέσω του Fund, Eagle Mind Shipping στο διαγωνισμό για την εξαγορά του μετοχικού πακέτου της Hellenic Seaways που κατέχει η Πειραιώς και ανέρχεται στο 40,44%. Υπενθυμίζεται ότι το 2012, ο ιδρυτής της SeaJet βρέθηκε κοντά στο να μπει και στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, αναλαμβάνοντας τα δρομολόγια της HSW. Οι δύο πλευρές είχαν έρθει σε επαφή και κάποιοι είχαν σπεύσει να υποστηρίξουν τότε πως η συμφωνία έκλεισε και μάλιστα με τίμημα €7 εκατ.. Ωστόσο, η συμφωνία δεν καρποφόρησε.

Η εταιρία, όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος, προσαρμόζει τα δρομολόγιά της και προσθέτει νέα κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου όταν αυτό απαιτείται. Έτσι για το καλοκαίρι του 2017 ανακοίνωσε ότι ξεκίνησε δρομολόγια από Ραφήνα προς Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο για το Tera Jet, το μεγαλύτερο ταχύπλοο σε μέγεθος, αλλά και χωρητικότητα επιβατών παγκοσμίως. Το Tera Jet, με χωρητικότητα μέχρι 2.000 επιβατών και 500 οχημάτων, θα πραγματοποιεί καθημερινά δρομολόγια με ταχύτητες που αγγίζουν τα 37 μίλια. Άλλα δύο πλοία τα «Champion Jet» 1 και 2 είναι 1.000 θέσεων και πραγματοποιούν τη βασική γραμμή Πειραιάς-Μύκονος-Νάξος-Σαντορίνη ενώ φτάνουν στη Μύκονο σε 2,5 ώρες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Μικρότερες Ακτοπλοϊκές Εταιρίες

	Εταιρία	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	Γραμμές
1	Sea Jets	1	11	12	Πειραιάς- Ραφήνα-Λαύριο- Κυκλάδες-Ηρακλειο
2	TWOWAY FERRIES	5		5	Σαρωνικός / Κέρκυρα- Παξοί
3	Anes Ferries	2		2	Πειραιάς -Αίγινα/ Βολος -Ευβοια- Σποράδες
4	Fast Ferries	3		3	Ραφήνα- Άνδρος - Τήνος - Μύκονος
5	LEVANTE FERRIES	2		2	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
6	ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3		3	Κάλυμνος-Κως-Λέρος-Πάτμος-Αστυπάλαια-Λειψοί-Σάμος-Αγαθονήσι
7	ΑΝΜΕΖ ΑΕ (ZANTE FERRIES)	3		3	Κυκλάδες- Ιόνιο
8	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΝΕ	1	2	3	Δωδεκάνησα/Ανατολικό Αιγαίο
9	Aegean Speed Lines		1	1	Δυτικές Κυκλάδες
10	Golden Star Ferries	2	1	3	Ραφήνα- Άνδρος - Τήνος - Μύκονος-Πάρος - Νάξος- Ίος- Σαντορίνη
11	KEFALONIAN LINES	2		2	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
12	GOUTOS LINES - ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
13	NOVA FERRIES	1		1	Σαρωνικός
14	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ ΝΕ	1		1	Ψαρά- Χίος
15	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΝΕ	1		1	Αστακός-Κεφαλονιά - Ιθάκη- Λευκάδα
16	ΚΑΡΥΣΤΙΑ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
17	ΛΑΝΕ	1		1	Πειραιάς- Κύθηρα- Γύθειο-Κίσσαμος
18	ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ ΝΕ	1		1	Ικαρία-Φούρνοι-Σάμος
19	ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ	1		1	Κύμη- Σκύρος-Σκόπελος -Αλόννησος
20	Leve Ferries	1		1	Αίγινα
21	Σαμοθράκη ΝΕ	1		1	Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη-Λήμνος-Λαύριο
22	ΚΕΡΚΥΡΑΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	1		1	Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα
23	Aqua Ferries	1		1	Βόλος- Αγ. Κωνσταντίνος- Σκιάθος- Σκόπελος- Αλόννησος
	ΣΥΝΟΛΟ	**36**	**15**	**51**	

Οι παραπάνω εταιρίες συμπληρώνουν το 100% της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς. Πιθανότατα καλύπτουν περίπου το **1/3** της αγοράς σε κίνηση αλλά και περίπου το **25%** του συνόλου του κύκλου εργασιών του κλάδου. Στα πλαίσια των εφαρμογών των Ευρωπαϊκών κανόνων και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς θα πρέπει σύντομα να αναλυθούν τα αποτελέσματά τους παράλληλα με αυτά των μεγάλων εταιριών ώστε να υπάρξει διαφάνεια μέσω κοινοποίησης των στατιστικών στοιχείων, η ανάλυση των οποίων θα στηρίξει το δικό τους έργο αλλά και αυτό του ρυθμιστή.

Πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές από τις παραπάνω εταιρίες πάρα το γεγονός ότι έχουν τοπικό χαρακτήρα παρουσιάζουν καινοτόμες διαχειριστικές δομές και εξελίσσουν το προϊόν της ακτοπλοΐας. Επίσης τονίζουμε ότι οι περισσότερες από τις εταιρίες αυτές επισκευάζουν ή και σε κάποιες περιπτώσεις χτίζουν τα πλοία τους στην Ελλάδα γεγονός που χρήζει ιδιαίτερης ευαρέσκειας και στήριξης από το κράτος αλλά και όλους τους δημόσιους φορείς.

Τέλος, θα πρέπει βεβαίως να τονίσουμε ότι πολλές από αυτές τις εταιρίες δραστηριοποιούνται εποχιακά κυρίως κατά τις περιόδους υψηλής ζήτησης, γεγονός που δεν συμβάλει στον υγιή ανταγωνισμό, αλλά βεβαίως δεν μπορεί να γίνει κι αλλιώς. Είναι ξεκάθαρο ότι η εφαρμογή των ευρωπαϊκών διατάξεων επιφέρει μεγάλα κέρδη στους χρήστες αλλά και στις εταιρίες. Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά προσφέρεται τόσο για εποχιακές χρήσεις όσο και για καινοτομίας ενώνοντας το τουριστικό με το ακτοπλοϊκό προϊόν.

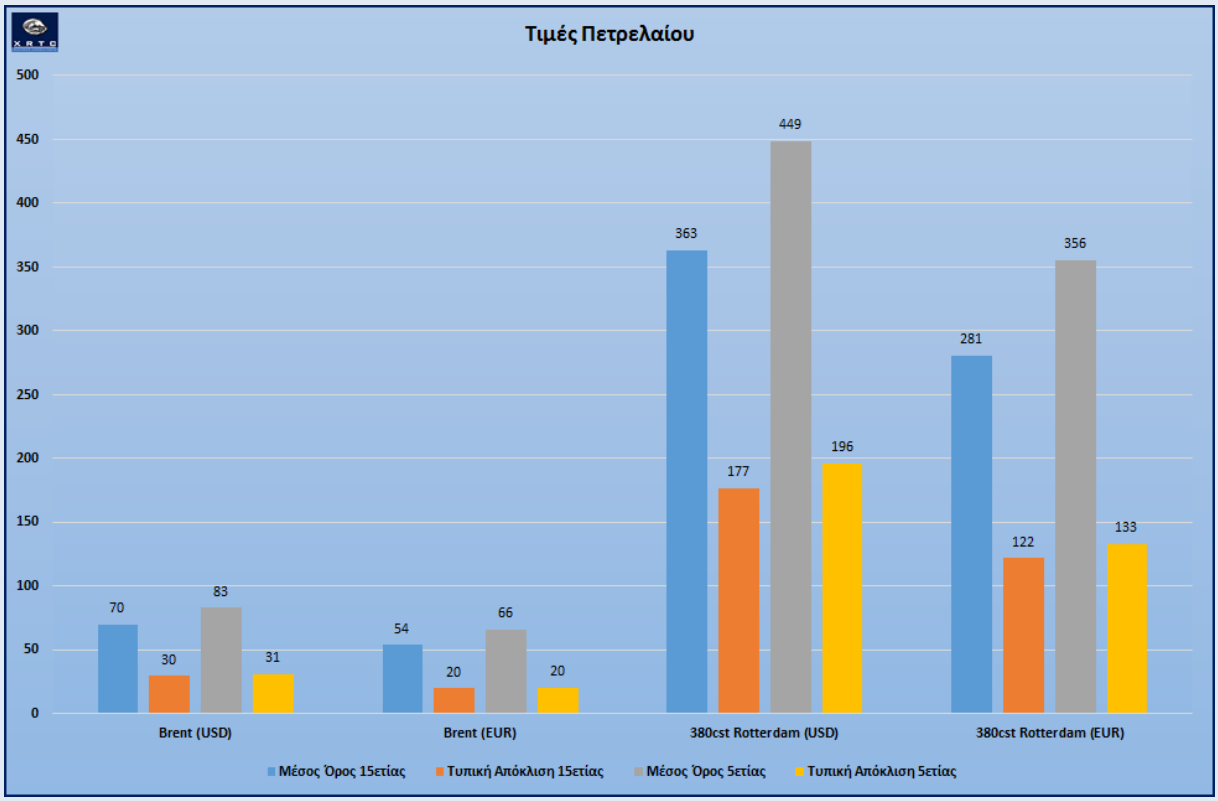
5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η Μελέτη εστιάζει στην εξέταση τριών βασικών κινδύνων οι οποίοι επηρεάζουν την χρηματοοικονομική εικόνα των εταιριών:

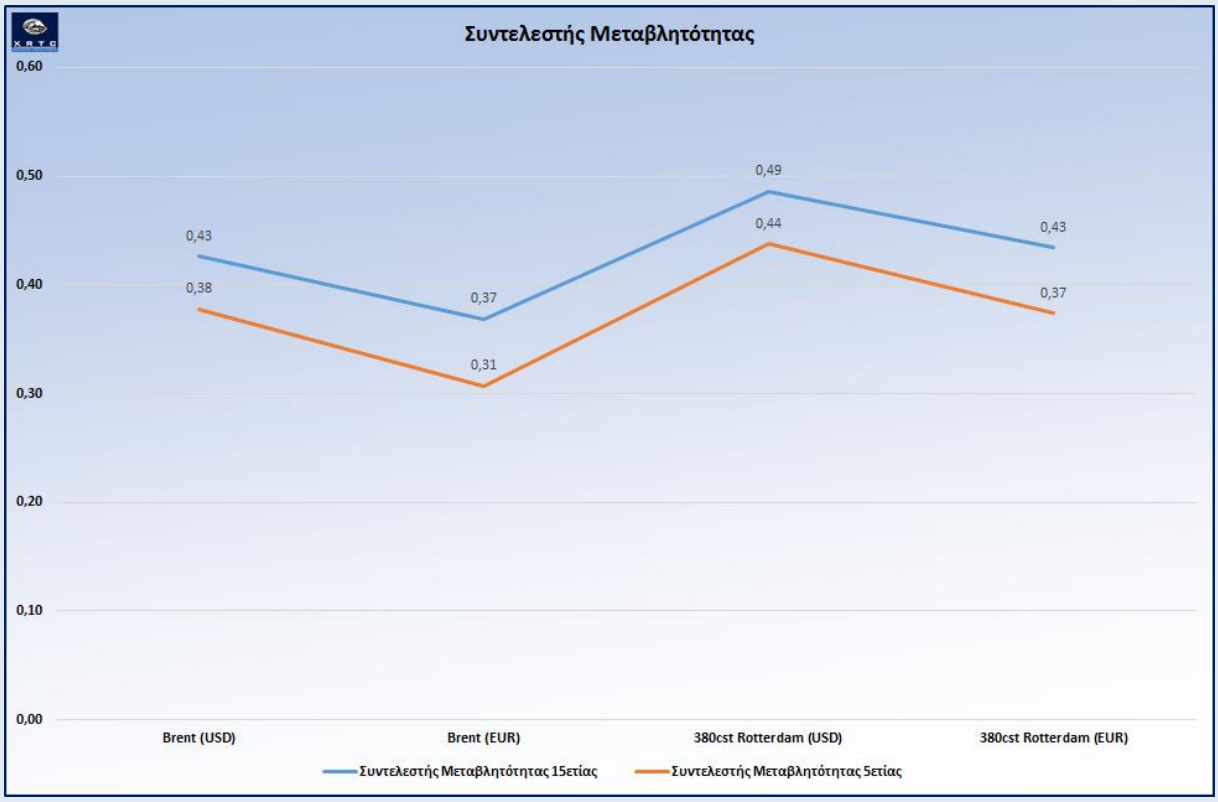
- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων
- Κίνδυνος συναλλαγματικών διακυμάνσεων
- Κίνδυνος χρεωκοπίας

Οι διακυμάνσεις της τιμής των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα το λειτουργικό κόστος των εταιριών και συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη κερδοφόρων ή ζημιογόνων αποτελεσμάτων. Όπως παρατηρείται στο Γράφημα 25α, η μέση τιμή του πετρελαίου τόσο σε Brent όσο και σε 380cst Rotterdam παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις με την τελευταία πενταετία (**2012 – 2016**) η τιμή να έχει ισορροπήσει σε σχετικά κοντινά επίπεδα σε σχέση με την δεκαπενταετία **2002 – 2016**. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα αποτελέσματα του συντελεστή μεταβλητότητας στο Γράφημα 25β. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, αν και οι τιμές την πενταετία **2012 – 2016** ισορροπούν σε υψηλότερα επίπεδα όπως αναφέραμε, παρουσιάζουν χαμηλότερα επίπεδα διακυμάνσεων σε σχέση με την δεκαπενταετία.

Γράφημα 25: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου



(α)



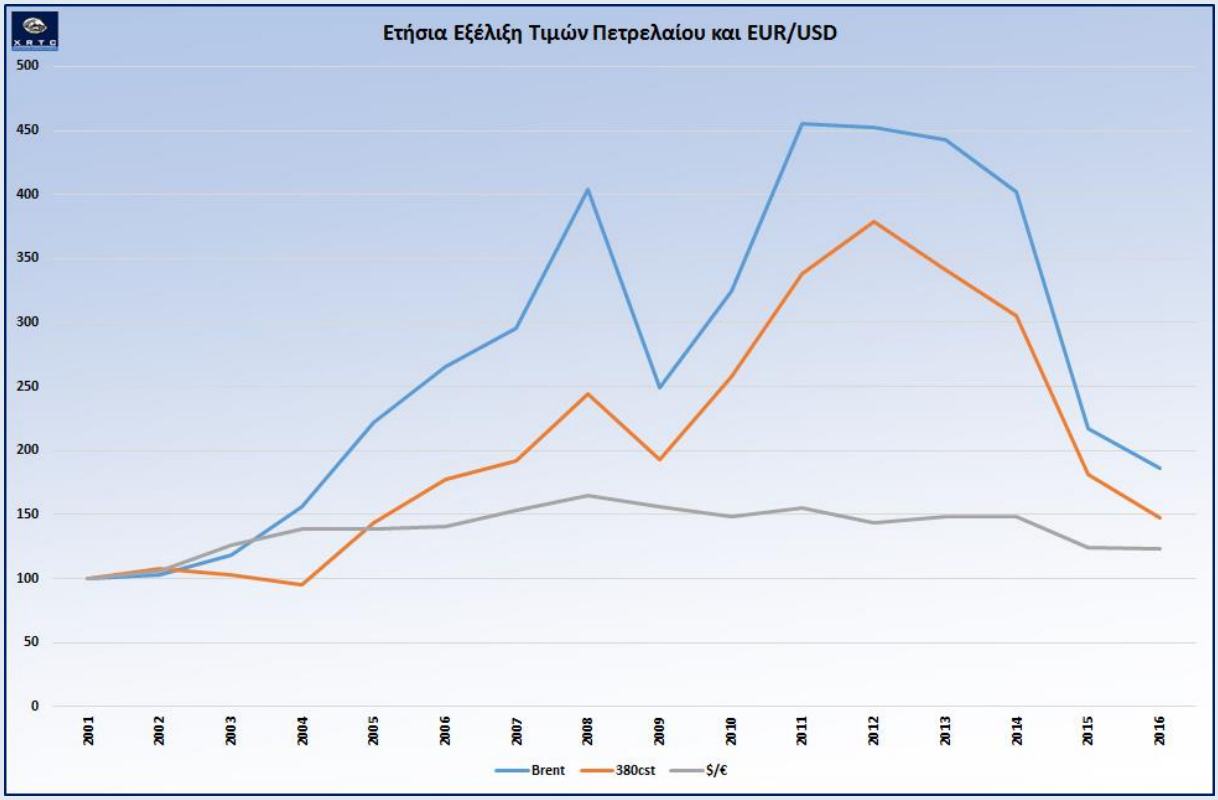
(β)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Παράλληλα με το κόστος καυσίμων, η συναλλαγματική ισοτιμία €/$ αποτελεί εξίσου σημαντικό κίνδυνο για τον κλάδο δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές των καυσίμων ορίζονται σε δολάρια ΗΠΑ. Δεδομένου ότι τα έσοδα του ακτοπλοϊκού κλάδου είναι κυρίως σε € και μεγάλο ποσοστό των εξόδων σε Δολάρια ΗΠΑ, είναι προφανές ότι η εφαρμογή τεχνικών και προϊόντων διαχείρισης της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$ είναι επιβεβλημένη. Την τελευταία 5ετία η ισοτιμία €/$ επιδρούσε θετικά στις λειτουργικές δαπάνες των εταιριών καθώς το € ήταν ιδιαίτερα ανατιμημένο σε σχέση με το Δολάριο απορροφώντας σημαντικό μέρος των ανατιμήσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Όμως από τα μέσα σχεδόν του **2015** και κατά το **2016** η ισοτιμία €/$ έχει αναστραφεί με το Δολάριο να έχει ανατιμηθεί. Βέβαια η επίδραση της ανατίμησης αυτής επηρεάζει σε μικρό ποσοστό τις εταιρίες αφού οι τιμές των καυσίμων ήταν ακόμα σε χαμηλά επίπεδα.

Εξετάζοντας σε μεγαλύτερο βάθος την τάση στα επίπεδα τιμών των δύο αυτών κινδύνων κατά τη περίοδο **2001-2016** παρατηρούμε ότι οι τιμές του πετρελαίου προσεγγίζουν τα επίπεδα της περιόδου **2004-2006**. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η συναλλαγματική ισοτιμία €/$ λειτούργησε ως εργαλείο αντιστάθμισης κινδύνου στις περιόδους της πενταετίας (**2010 – 2014**) όπου οι τιμές καυσίμων ήταν υψηλές. Κατά την τελευταία διετία που οι τιμές καυσίμων έχουν υποχωρήσει εξακολουθεί να παρέχει σημαντικές ανάσες στη χρηματοοικονομική κατάσταση των εταιριών λόγω της διαρκούς ανατίμησης του € έναντι του Δολαρίου ΗΠΑ.

Γράφημα 26: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD

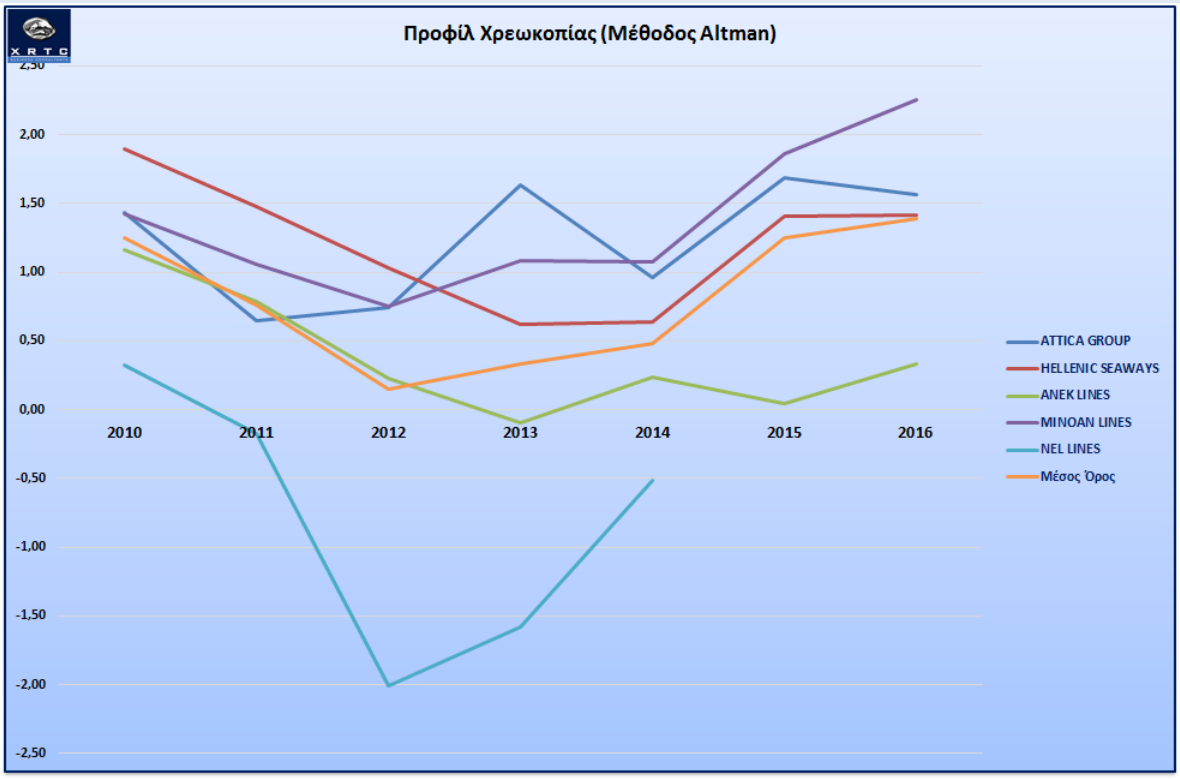


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 27, όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών συγκρίνοντας τα έτη **2010** έως και **2016** ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Το σύνολο των υπό ανάλυση εταιριών εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις, καθώς η επίδοσή τους είναι μικρότερη του 1,81 με εξαίρεση τη MINOAN LINES η οποία έχει βελτιώσει τη θέση της σημαντικά (2,66). Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας του ακτοπλοϊκού κλάδου φαίνεται από το γεγονός ότι δεν επιτυγχάνει τιμή άνω του 2,99 η οποία και σύμφωνα με τη μεθοδολογία του ερευνητή αποτυπώνει την καλή κατάσταση που μπορεί να βρίσκεται μία εταιρία ανεξαρτήτως κλάδου δραστηριοποίησης. Ο κλάδος παρουσιάζει μια ιδιαίτερη συσχέτιση με την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Ελληνική οικονομία. Χαρακτηριστική είναι η μείωση της κίνησης των επιβατών η οποία σε σημαντικό βαθμό οφείλεται στη μείωση των εισοδημάτων των νοικοκυριών.

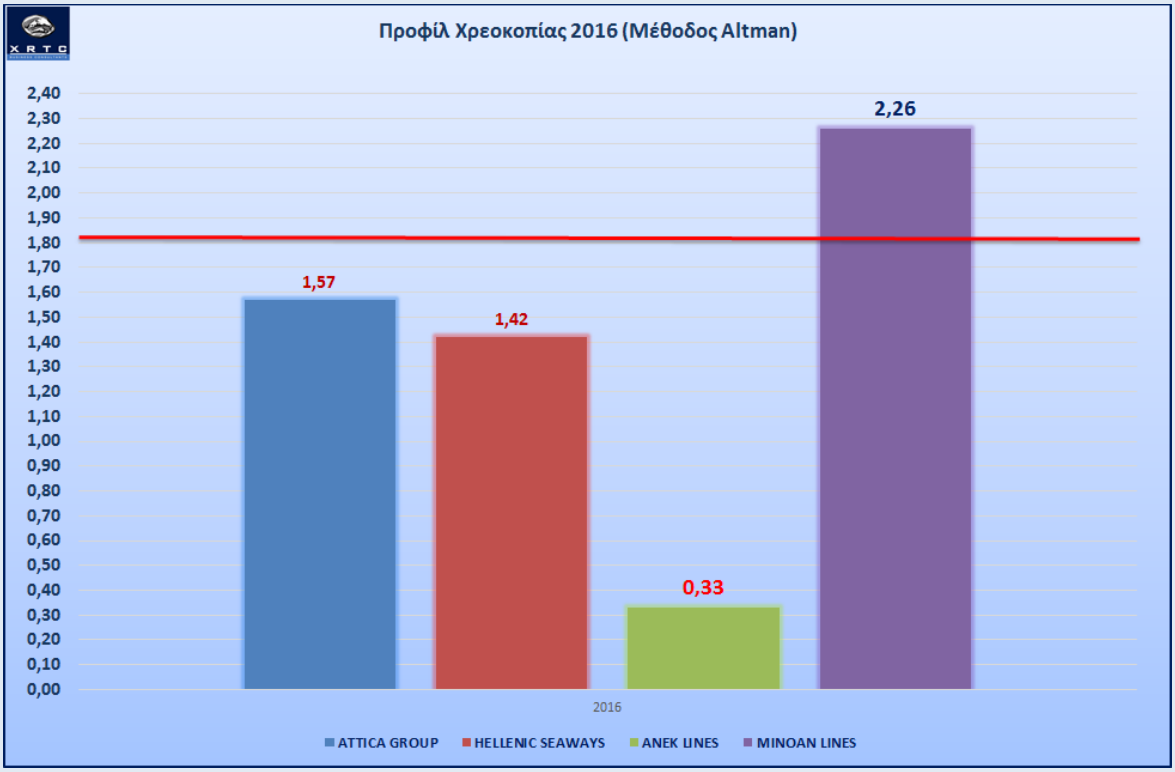
Παρά το γεγονός της σημαντικής διόρθωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων πρέπει να τονισθεί ότι η χαμηλή ρευστότητα σε συνδυασμό με τις αδυναμίες εξεύρεσης κεφαλαίων αποτελούν τους κύριους κινδύνους που συντηρούν τον κίνδυνο χρεωκοπίας. Η ΑΝΕΚ παρουσιάζεται σε ιδιαίτερα επικίνδυνη θέση. Οι εταιρίες πρέπει να συνεχίσουν τις έντονες προσπάθειες που καταβάλλουν εδώ και χρόνια για να εισέλθουν σε ομαλή και αναπτυξιακή πορεία.

Γράφημα 27: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας



Υψηλή πιθανότητα Χρεοκοπίας; Z<1,81 Μέτρια κατάσταση; 1,81<Z>2,99 Καλή κατάσταση; Z>2,99

Πηγή: XRTC ΕΠΕ



Υψηλή πιθανότητα Χρεοκοπίας; Z<1,81 Μέτρια κατάσταση; 1,81<Z>2,99 Καλή κατάσταση; Z>2,99

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά συνεχίζει να διέρχεται μία νέα περίοδο η οποία παρουσιάζει διαφορετικές τάσεις όσον αφορά τις δυναμικές αλλά και τους κινδύνους που αντιμετωπίζει. Παραθέτουμε παρακάτω συνοπτική ανάλυση του περιβάλλοντος της αγοράς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Ο νεότερος ακτοπλοϊκός στόλος στην Ε.Ε. • Μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή αγορά στην Ε.Ε. • Εταιρίες ικανές και δοκιμασμένες στην διοίκηση κρίσεων. • Ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες • Ικανοποιητική κλαδική εκπροσώπηση • Δυνατότητα επέκτασης των εταιριών στο εξωτερικό. • Ορθολογιστικός σχεδιασμός δρομολογίων.	• Υψηλές τιμές ναύλων/εισιτηρίων • Απουσία ρευστότητας παρά τη βελτίωση της κερδοφορίας • Αδυναμία άντλησης κεφαλαίων • Έλλειψη δημοσίων επενδύσεων προς ανάπτυξη των υποδομών • Αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων • Χαμηλές επιδοτήσεις • Δυσκολία απορρόφησης πελατών από την αύξηση τουριστικής κίνησης. • Έλλειψη βάθους χρηματιστηριακής αγοράς. • Χαμηλή χρηματιστηριακή αξία • Ελλιπής στατιστική κάλυψη του κλάδου
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Διατήρηση των τιμών καυσίμων σε χαμηλά επίπεδα. • Συνεχιζόμενη αύξηση τουριστικής κίνησης • Ιδιωτικοποιήσεις στους λιμένες αλλάζουν το επενδυτικό τοπίο • Προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου • Εξαγορές μετοχικών πακέτων • Βελτίωση της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ευρώπη • Χαμηλού κόστους κατασκευή νέων πλοίων • Αλλαγή τύπου καυσίμου και αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του στόλου • Εφαρμογές ψηφιακών λειτουργικών μοντέλων	• Μειωμένες πιθανότητες ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας • Αρνητική ψυχολογία χρηστών λόγω κρίσης • Διατήρηση ελέγχου κινήσεων κεφαλαίων • Σταθερή ετήσια μείωση της κίνησης επιβατών και αυτοκίνητων. • Επικίνδυνα αυξητική τάση ανταγωνισμού από αεροπορικές μεταφορές • Κόστος καυσίμων • Γεωπολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο • Κανονισμοί IMO για το έρμα. • Δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης εξαιτίας της έλλειψης τραπεζικής χρηματοδότησης (Capital Control) • Δημιουργία ολιγοπωλιακής αγοράς

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η XRTC ΕΠΕ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ασχολείται ενεργά με τον κλάδο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας από το 2000. Στα 16 χρόνια μελετών ο κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονα στοιχεία ανθεκτικότητας (resilient) έχοντας τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται στις μεταβολές των εκάστοτε συνθηκών που διέπουν την εγχώρια και εξωτερική αγορά. Παρά το γεγονός ότι την τελευταία πενταετία οι πιέσεις που δέχεται σε οικονομικό, γεωπολιτικό και θεσμικό πλαίσιο είναι πιο έντονες από ποτέ, ο κλάδος εμφανίζει να έχει τις αντοχές να ανταπεξέλθει και να επιβιώσει για ένα ακόμα οικονομικό έτος.

Η ανθεκτικότητα αυτή σε ορισμένες περιπτώσεις ωφελήθηκε και από τυχαίους εξωγενείς παράγοντες όπως είναι η αύξηση των μεταναστευτικών ροών ιδιαίτερα κατά το έτος 2015 και λιγότερο κατά το 2016, η μείωση των τιμών του πετρελαίου που αποτελούν το βασικότερο παράγοντα κόστους καθώς επίσης και της γενικότερης γεωπολιτικής αστάθειας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου η οποία συνέβαλε στην αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα. Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν έχουν καταφέρει να δράξουν τα μέγιστα από αυτή την αυξημένη εξωτερική ζήτηση στηρίζοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων τους στην κίνηση που προέρχεται από εμπορεύματα καθώς επίσης και στον εσωτερικό τουρισμό ο οποίος παρουσιάζει μια συνεχή μείωση την τελευταία δεκαετία. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής καθώς μια περαιτέρω αστάθεια στην περιοχή που θα επηρέαζε άμεσα και την Ελλάδα ή και η πλήρης εξομάλυνση των συνθηκών θα οδηγούσαν σε μείωση των τουριστικών ροών με αποτέλεσμα τη μείωση του μεταφορικού έργου.

Μεταξύ των στρατηγικής σημασίας κινήσεων που έγιναν τα τελευταία χρόνια είναι η συρρίκνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων μέσω συνεργασιών και μείωσης στόλου και δρομολογίων. Αυτές οι κινήσεις έχουν βοηθήσει σημαντικά στη συγκράτηση των εξόδων των μεγάλων εταιριών σε επίπεδα που να επιτρέπουν τη διατήρηση των οικονομικών αποτελεσμάτων σε θετικό πρόσημο την τελευταία διετία, η αποτελεσματικότητα τους όμως έχει πεπερασμένο χρονικό ορίζοντα. Αυτό φαίνεται και από το γεγονός ότι με βάση τα μέχρι τώρα οικονομικά στοιχεία του έτους 2017 οι προβλέψεις για το τέλος του έτους δεν είναι ευοίωνες. Μετά από μια διετία θετικών αποτελεσμάτων η πρόβλεψη για το 2017 είναι ότι ο κλάδος είναι πολύ πιθανό να έχουμε αρνητικά αποτελέσματα.

Έχει επισημανθεί βέβαια πολλάκις ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών προσκρούσει και στο πρόβλημα της έλλειψης χρηματοδοτικών εργαλείων λόγω της γνωστής κατάστασης των τραπεζών αλλά και της χαμηλής ρευστότητας της αγοράς. Οι πιστώσεις από όλους τους προμηθευτές είναι φανερά μειωμένες καθώς και η ίδια η πίστη των πιστωτών στην αγορά ύστερα από τα μεγάλα κανόνια των ΣΑΟΣ, GA Ferries και ΝΕΛ κλπ που άφησαν χρέη εκατομμυρίων στην αγορά.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και οι μικρές εταιρίες που δείχνουν να έχουν αντιληφθεί τα σημεία των καιρών και επενδύουν σε αγορές που έχουν τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης. Βέβαια οι μεγαλύτερες εταιρίες καραδοκούν και σίγουρα θα αντλήσουν κάθε είδους πίεση με σκοπό είτε την εξαγορά τους ή ακόμη και την πτώχευση τους. Αυτό είναι λογικό να συμβαίνει σε ελεύθερες αγορές όπως αυτή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Η ασπίδα προστασία των μικρών εταιριών είναι η ίδια τους η οικονομική ευρωστία, η διαφάνεια και η πίστη τους στο δημιουργικό έργο που προσφέρουν. Έτσι μπορούν να αντλήσουν ικανοποιητική κερδοφορία ακόμη και από συνδέσεις μικρών νησιών η λιμανιών. Η εξάρτηση αυτών των επιχειρηματικών σχημάτων από τις επιδοτήσεις πρέπει να είναι ελεγχόμενη και να γνωρίζουμε ότι σε πολλές περιπτώσεις στο άμεσο παρελθόν ο πιο μεγάλος κακοπληρωτής ήταν το κράτος εξαιτίας της δυσχέρειάς του να ανταποκριθεί στις οικονομικές υποχρεώσεις του αφού ήταν στα όρια της χρεωκοπίας. Πιθανόν αυτή η κατάσταση να βελτιωθεί αλλά κανείς δεν μπορεί ακόμη να το προβλέψει με ασφάλεια.

Κινήσεις που σχετίζονται με αναθεωρήσεις τιμολογιακών πολιτικών οι οποίες θα πρέπει να συνοδεύονται με τον επαναπροσδιορισμό του προσφερόμενου ακτοπλοϊκού προϊόντος φαντάζουν πλέον απαραίτητες για την αναβίωση του κλάδου. Το «ΝΕΟ» ακτοπλοϊκό προϊόν θα πρέπει να δώσει

έμφαση στη συνολική εμπειρία του πελάτη η οποία σχετίζεται όχι μόνο με την ποιότητα του πλοίου αλλά και με τις υπηρεσίες που παρέχει το εισιτήριο πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Δεδομένου ότι η θαλάσσια μεταφορά δεν μπορεί να ανταγωνιστεί εύκολα σε επίπεδο χρόνου τις αεροπορικές συνδέσεις πλην ορισμένων εξαιρέσεων, και από τη στιγμή κατά την οποία ο ανταγωνισμός από αέρος είναι πιο έντονος από ποτέ την τελευταία πενταετία, οι εταιρίες του κλάδου θα πρέπει να αυτοσχεδιάσουν και να προσαρμόσουν το «ΝΕΟ» προϊόν σύμφωνα με τις δεξιότητες που έχουν.

Το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια των εταιριών του κλάδου για τον επαναπροσδιορισμό του ακτοπλοϊκού προϊόντος. Η Ελληνική σημαία έχει αρχίσει να χάνει σε επίπεδο ανταγωνιστικότητας σε σχέση με άλλες σημαίες. Μόνο τα πλοία της κοινοπραξίας ANEK/ATTICA φέρουν Ελληνική σημαία παρά τα μέτρα που πήρε το κράτος πριν από δύο χρόνια για τη μείωση των οργανικών συνθέσεων. Το χτύπημα της απομάκρυνσης των πλοίων των Μινωικών από την Ελληνική σημαία ανέδειξε σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα της πίστης της αγοράς, παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη κίνηση είχε οικονομική λογική και έθεσε τις βάσεις για μια νέα πορεία της εταιρίας στην Ελληνική αγορά όταν θα ωριμάσουν οι συνθήκες αγοραπωλησιών των μετοχικών πακέτων και απαλειφθούν οι στρεβλώσεις. Τονίζουμε ότι η Ιταλική σημαία προσφέρει επιδοτήσεις όχι μόνο στις ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων σε πλοία νηολογημένα στη γειτονική χώρα, αλλά και στη μεταφορά φορτηγών μέσω θαλάσσιας οδού, υπό την προϋπόθεση ότι τα τακτικά δρομολόγια «πιάνουν» σε τουλάχιστον δύο Ιταλικά λιμάνια. Το ίδιο ισχύει σε πολλά άλλα μέρη της Ευρώπης ενώ στην Ελλάδα παρόμοιες δυνατότητες είναι περιορισμένες. Επιπρόσθετα, ο συντελεστής φορολόγησης κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα είναι χαμηλότερος στην Ιταλία σε σύγκριση με την Ελλάδα.

Μία άλλη πρόκληση που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η ακτοπλοϊκή αγορά είναι οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO που αφορούν το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων επιβάλλοντας τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020. Όπως ήδη έχει τονιστεί από τους ακτοοπλόους, η εφαρμογή της απόφαση για τη χρήση του συγκεκριμένου καυσίμου δεν αποκλείει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών στα πλοία και της χρήσης του καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% το οποίο είναι πιο ακριβό από αυτό που χρησιμοποιείται σήμερα. Ο πρόεδρος των ακτοοπλόων είχε αναφέρει ότι από τα νέα μέτρα η αναμενόμενη δαπάνη ανά επιβάτη θα είναι €5,4 (από €2,2 που είναι σήμερα) ενώ η αύξηση του μέσου ναύλου ακτοπλοΐας θα φτάσει το 27%.

Το βασικό πρόβλημα όμως που δημιουργείται είναι ότι το 2020, 32 από τα 45 πλοία των μεγάλων εταιριών με τις οποίες ασχολούμαστε σε αυτή τη μελέτη θα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών κάτι που καθιστά μάλλον ασύμφορη την επένδυση σε συστήματα επεξεργασίας έρματος και την τεχνολογία καθαρισμού των καυσαερίων, κόστος που ανέρχεται στα €7-11 εκατ. ανά πλοίο. Ελλοχεύει λοιπόν ο κίνδυνος της απομάκρυνσης του μεγαλύτερου αριθμού των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.

Η ακτοπλοϊκή αγορά σήμερα σε μεγάλο βαθμό πληρώνει το κόστος ακραίων ανταγωνιστικών πρακτικών του παρελθόντος τα οποία οδήγησαν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας η οποία συνοδεύτηκε από υψηλό κόστος κεφαλαίου (νέα πλοία) και ναύλους εισιτηρίων με μηδενικά ή και αρνητικά περιθώρια κέρδους. Θα πρέπει η αγορά να προσέξει να μην οδηγηθεί πλέον στο άλλο άκρο δημιουργίας μονοπωλιακών εταιρικών σχημάτων διοίκησης. Το γεγονός ότι ένας τραπεζικός όμιλος έχει συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο των τριών εκ των τεσσάρων συστημικών παικτών του κλάδου αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο θα πρέπει να απασχολήσει όλους. Η εμφάνιση νέων παικτών σε ορισμένες γραμμές αποτελεί ενθαρρυντικό στοιχείο για τον ανταγωνισμό. Στην παρούσα φάση όμως το μέγεθος αυτών δεν είναι ικανό στο να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα τους και είναι πολύ πιθανό να έχουμε μια κινητικότητα αγοραπωλησιών από μικρά σχήματα.

Στο νέο περιβάλλον που έχει πλέον διαμορφωθεί στην Ελληνική οικονομία έχουν αρχίσει να εμφανίζονται και δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες όπως είναι αυτή της ιδιωτικοποίησης σειράς

μικρότερων λιμένων που αποτελούν τη συνέχεια των ιδιωτικοποιήσεων των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Η προοπτική αυτή θα μπορούσε να αποτελέσει μια πολύ καλή ευκαιρία για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στα πλαίσια υλοποίησης στρατηγικών διαφοροποίησης αλλά και καθετοποίησης των υπηρεσιών τους. Για την πραγματοποίηση όμως αυτών των στρατηγικών χρειάζονται σχήματα τα οποία να είναι ικανά να έχουν πρόσβαση σε ανταγωνιστικό δανεισμό. Τα επίπεδα δανεισμού που εμφανίζουν οι μεγάλες εταιρίες σήμερα, καθώς επίσης και η έλλειψη ενδιαφέροντος χρηματοδότησης από πολλούς τραπεζικού ομίλους ίσως να αποτελέσουν τροχοπέδη σε αυτή τους την προσπάθεια. Η δημιουργία νέων σχημάτων ίσως να διευκόλυνε την υλοποίηση τέτοιων ή παρόμοιων στρατηγικών.

Καθώς λοιπόν η σχέση Λιμένων-Ακτοπλοϊκών εταιριών αναμένεται να αλλάξει την επόμενη πενταετία είναι πιθανόν να διαμορφωθεί ένα νέο επενδυτικό πεδίο για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Είναι πολύ πιθανόν να δούμε ακτοπλοϊκά σχήματα να επενδύουν σε λιμενικές εγκαταστάσεις και το αντίθετο, ανάλογα με το ποιος θα έχει την οικονομική δυνατότητα.

Πρέπει να γίνει επιτέλους κατανοητό ότι η συνεισφορά της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία ξεπερνάει κατά πολύ την οικονομική δραστηριότητα του ιδίου του κλάδου. Εθνικοί και κοινωνικοί λόγοι απαιτούν μια διαφορετική προσέγγιση των προβλημάτων της Ακτοπλοΐας, καθώς και τη διαμόρφωση μιας αναπτυξιακής πολιτικής με κύριο άξονα την διευκόλυνση της πρόσβασης των νησιών με το μητροπολιτικό κέντρο. Είναι σημαντικό να επαναλάβουμε για άλλη μια φορά για την Ελληνική Ακτοπλοΐα τα εξής:

- συμβάλει στη συνοχή του Ελληνικού κράτους
- η Ελλάδα ελέγχει το 18% της Ευρωπαϊκής ακτοπλοϊκής αγοράς ενώ έχει μόνο το 2,2% του πληθυσμού της Ε.Ε.
- τα ακτοπλοϊκά πλοία εκτελούν κατά 97% ελεύθερα δρομολόγια και μόνο το 3% αφορά επιδοτούμενες συνδέσεις.
- οι κάτοικοι περισσοτέρων από 200 κατοικημένων νησιών αποτελούν σχεδόν το 10% του Ελληνικού πληθυσμού, συμβάλλοντας στο 10% του ΑΕΠ. Αυτά τα νησιά είναι δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί και προσελκύουν περίπου το 30% του τουρισμού (εγχώριου και ξένου).

Υπό το πρίσμα αυτό, είναι βέβαιο ότι οποιοσδήποτε σχεδιασμός ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας πρέπει να συμπεριλαμβάνει και την Ελληνική Ακτοπλοΐα προσφέροντας κίνητρα ανάπτυξής της. Πιθανότατα μια τέτοια κίνηση θα την βγάλει από τον λήθαργο που βρίσκεται εδώ και κάποιο διάστημα και θα αρχίσει ξανά να παράγει εντός κι εκτός συνόρων αντιδρώντας στην επικίνδυνη συρρίκνωση που έχει υποστεί. Η χώρα σε κάθε περίπτωση μπαίνει σε νέο χάρτη συνδυασμένων μεταφορών. Αυτόν το χάρτη που κανείς κυβερνήτης σε εθνικό η τοπικό επίπεδο δεν θέλησε να ακολουθήσει την ώρα που χαράχτηκε, όταν υπήρχαν οι δυναμικές και τα χρήματα να υλοποιηθεί σωστά προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Τώρα πλέον η πορεία προς τις συνδυασμένες μεταφορές και έναν χάρτη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που να διασφαλίζει την ορθολογιστική και ασφαλή λειτουργία δικτύου θαλάσσιων μεταφορών είναι εφικτό να γίνει και θα πρέπει όλα τα μέρη που απαρτίζουν την αγορά, Χρήστες, Κράτος, Εταιρίες, Πληρώματα και επενδυτές/τράπεζες να τον σεβαστούμε και να κρατήσουμε μακριά τις αγκυλώσεις του παρελθόντος.

*** ***

Πηγές

- ANEK LINES (2016), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ATTICA GROUP (2016), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- MINONAN LINES (2016), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- HELLENIC SEAWAYS (2016), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- XRTC LTD (2016/17), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- XRTC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2016

XRTC Business Consultants, Ακτή Μιαούλη 95, 18538 Πειραιάς GR,
T: +30 210 4291226 F: +30 210 4291230 M: mail@xrtc.gr , W: http://www.xrtc.gr/