17η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2018

Εκκίνηση νέου κύκλου με πολλά «ισοδύναμα»

Ιούλιος 2018

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») είναι η 17η ετήσια εμπεριστατωμένη μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που εκπονείται και διανέμεται από την XRTC Business Consultants Ltd. Επικεντρώνεται στις 3 Εισηγμένες στο ΧΑΑ εταιρίες (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES) και την HELLENIC SEAWAYS («Εισηγμένες και HSW») αλλά καλύπτει επίσης σημαντικές πτυχές ανάπτυξης και καταγραφής γενικών στοιχείων των υπολοίπων εταιριών που απαρτίζουν το υπόλοιπο 50% της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε επίπεδο στόλου και κίνησης («Υπόλοιπες Εταιρίες»).

Οι πληροφορίες που περιέχονται στη Μελέτη, αναφέρονται με ημερομηνία Ιουνίου 2018 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από στοιχεία που δημοσιεύουν μέσω των ισολογισμών τους, οι Εισηγμένες και HSW. Οι πληροφορίες για τις Υπόλοιπες Εταιρίες που αναφέρονται στο στόλο τους και τα δρομολόγια που πραγματοποιούν προέρχονται από το ΣΕΕΝ και τις ιστοσελίδες τους ενώ διάφορες άλλες πληροφορίες προέρχονται από το διαδίκτυο. Τα οικονομικά στοιχεία και η κίνηση αυτών των εταιριών δε δημοσιεύονται, γι' αυτό και δε συμπεριλαμβάνονται στη Μελέτη.

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 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 1999-2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ **5**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ **5**

ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ **6**

1. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ **8**

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ **12**

2.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 12

2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 14

2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS 17

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΛΑΔΟΥ 19

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ **21**

3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ 21

3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ 22

3.3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 23

3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ EBITDA 25

3.5. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 26

3.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ 27

3.7. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ 29

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ **31**

4.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 31

4.1.1. ANEK LINES 31

4.1.2. ΟΜΙΛΟΣ ATTICA 34

4.1.3. MINOAN LINES 37

4.2. ΜΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ 40

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS (HSW) 40

4.2.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ 43

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ **46**

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ **49**

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ **50**

Πηγές :

- ANEK LINES (2017), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ATTICA GROUP (2017), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- MINOAN LINES (2017), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- HELLENIC SEAWAYS (2017), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΣΕΕΝ (2017)
- XRTC LTD (2017), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- XRTC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2017

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ανά γραμμή (2015-2017)..... 8
Πίνακας 2: Συνολική εικόνα Εισηγμένων εταιριών & HSW..... 11
Πίνακας 3: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα αεροπορικώς και οδικώς (2017)..... 13
Πίνακας 4 : Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW..... 17
Πίνακας 5: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη ANEK LINES (2013 - 2017)..... 33
Πίνακας 6: Βασικοί Δείκτες ANEK LINES (2013 - 2017)..... 33
Πίνακας 7: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη ATTICA GROUP (2013 - 2017)..... 35
Πίνακας 8: Βασικοί Δείκτες ATTICA GROUP (2013 - 2017)..... 36
Πίνακας 9: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη MINOAN LINES (2013 - 2017)..... 39
Πίνακας 10: Βασικοί Δείκτες MINOAN LINES (2013 - 2017)..... 39
Πίνακας 11: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη HELLENIC SEAWAYS (2013 - 2017)..... 42
Πίνακας 12: Βασικοί Δείκτες HELLENIC SEAWAYS (2013 - 2017)..... 42
Πίνακας 13: ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ(2017)..... 43
Πίνακας 14: Μικρότερες ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (2017)..... 45
Πίνακας 13: Ανάλυση Περιβάλλοντος..... 49

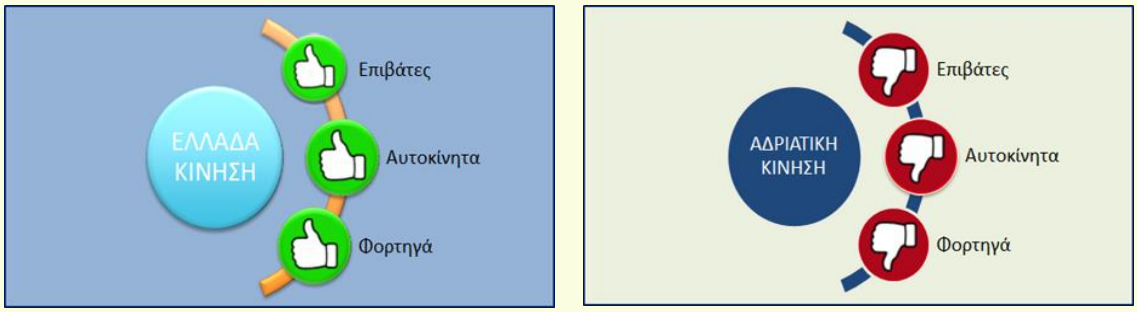
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Σύγκριση Μεταφορικού έργου Εισηγμένων Εταιριών & HSW (2016-2017)..... 6
Γράφημα 2: Προσφορά/Ζήτηση Εισηγμένων και HSW 2009-2016..... 6
Γράφημα 3: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων 2017..... 9
Γράφημα 4: Η Κίνηση Επιβατών Εισηγμένων και HSW ως ποσοστό της συνολικής κίνησης Επιβατών Ελλάδος (1996-2017)..... 9
Γράφημα 5: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων & HSW (2009-2017)..... 12
Γράφημα 6: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (1996-2017)..... 13
Γράφημα 7: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων & HSW(2009-2017)..... 14
Γράφημα 8: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων &HSW (2009-2017)..... 15
Γράφημα 9: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων & HSW (2009-2017)..... 16
Γράφημα 10: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & HSW (2000-2017)..... 17
Γράφημα 11: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2017)..... 18
Γράφημα 12 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2017..... 19
Γράφημα 13: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους..... 21
Γράφημα 14: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων & HSW (2013 - 2017)..... 22
Γράφημα 15: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)..... 22
Γράφημα 16: Εξέλιξη Ποσοστιαίας μεταβολή κόστους Καυσίμων & Λιπαντικών στο Κόστος Εκμετάλλευσης (2009 - 2017)..... 23
Γράφημα 17: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων & HSW(2009 - 2017)..... 24
Γράφημα 18: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων & HSW(2009 - 2017)..... 24
Γράφημα 19: Σύγκριση Εσόδων Εκμετάλλευσης ανά ΜΜΕ στην Ελλάδα & Εξωτερικό (2009-2017)..... 25
Γράφημα 20: EBITDA Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)..... 25
Γράφημα 21: Ετήσια Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2009 - 2017)..... 26
Γράφημα 22: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2017)..... 26
Γράφημα 23: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)..... 28
Γράφημα 24: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2017)..... 29
Γράφημα 25: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2017)..... 30
Γράφημα 26: Σύγκριση Οικονομικών Αποτελεσμάτων (2009 - 2017)..... 30
Γράφημα 27: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2017)..... 31
Γράφημα 28: Σύνολο Στόλου Ομίλου ATTICA (2007 - 2017)..... 34
Γράφημα 29: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2007 - 2017)..... 37
Γράφημα 30: Σύνολο Στόλου HSW (2007 - 2017)..... 40
Γράφημα 31: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου..... 46
Γράφημα 32: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD..... 47
Γράφημα 33: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας..... 48

ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1. Οι σημαντικές εξελίξεις στον κλάδο για το 2017 και μέχρι τον Ιούλιο του 2018 ήταν:
   i. η πώληση του ποσοστού 48,53% της MINOAN LINES που κατείχε στην Hellenic Seaways στον όμιλο ATTICA με αποτέλεσμα ο όμιλος ATTICA να κατέχει το 98,83% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways.
   ii. Έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της Hellenic Seaways από τον όμιλο ATTICA.
   iii. Είσοδος της MINOAN LINES στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά μια αγορά που ήταν στον αποκλειστικό έλεγχο της κοινοπραξίας ANEK-ATTICA.
2. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΕΕΝ τα πλοία που εξυπηρετούν την Ελληνική Ακτοπλοΐα ανέρχονται σε 91.
3. Μετά τις τελευταίες αγοραπωλησίες ο όμιλος ATTICA αποτελεί το μεγαλύτερο σχήμα στην Ελληνική ακτοπλοΐα που καλύπτει το 30% της προσφοράς της χωρητικότητας και το 33% της ζήτησης σε επιβάτες.
4. Η ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίσθηκε το 2017 από ιδιαίτερα έντονο ανταγωνισμό τόσο μεταξύ των εταιριών του κλάδου όσο και από τις αεροπορικές εταιρίες σε επίπεδο τιμών, οι οποίες ενίσχυσαν σημαντικά την παρουσία τους στις γραμμές του εσωτερικού.
5. Η αύξηση της ακτοπλοϊκής κίνησης ανήλθε στο 10% , σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ), ποσοστό από το οποίο επωφελήθηκαν μεν, οριακά δε, οι Εισηγμένες και HSW όπως φαίνεται στο Γράφημα 1. Την αύξηση αυτή καρπώθηκαν κυρίως οι Υπόλοιπες Εταιρίες των οποίων η παρουσία αυξάνει συνεχώς τόσο σε επίπεδο στόλου όσο και σε επίπεδο κίνησης.

Γράφημα 1: Σύγκριση Μεταφορικού έργου Εισηγμένων Εταιριών & HSW (2016-2017)



6. Το μεταφορικό έργο των Εισηγμένων και HSW στην Ελλάδα αυξήθηκε (έστω και οριακά) η αντίστοιχη κίνηση της Αδριατικής μειώθηκε εξαιτίας της συνεχούς απομάκρυνσης πλοίων από την εν λόγω αγορά.
7. Η μείωση του μεταφορικού έργου των Εισηγμένων και HSW, έχει φτάσει στο επίπεδο του -46% κατά την 8ετία από το 2009 έως και τα τέλη 2016 ενώ η προσφορά σε επίπεδο πλοίων έχει μειωθεί κατά 44% για το ίδιο διάστημα.

Γράφημα 2: Προσφορά/Ζήτηση Εισηγμένων και HSW 2009-2016

8. Το Γράφημα 2, σε συνδυασμό με την αύξηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, αποδεικνύει πώς οι Υπόλοιπες Εταιρίες βρήκαν την ευκαιρία να εισχωρήσουν στην αγορά. Οι Εισηγμένες και HSW έχοντας τα αντιμετωπίσουν το βαρίδιο των υψηλών επενδύσεών τους άρα και των δανείων τους έπρεπε να προχωρήσουν σε στρατηγικές απομόχλευσης. Με σκοπό την αποφυγή της χρεωκοπίας συρρικνώθηκαν, διαθέτοντας προς πώληση πλοία και εξορθολογίζοντας ταυτόχρονα τόσο τις γραμμές που δραστηριοποιούνται, όσο και τον αριθμό των δρομολογίων.
9. Σε αυτό το περιβάλλον νέοι παίκτες αποφάσισαν να επενδύσουν στην ακτοπλοϊκή αγορά αυξάνοντας την προσφερόμενη χωρητικότητα (η οποία είχε μειωθεί όπως φαίνεται παραπάνω στο Γράφημα 2) εισερχόμενοι σε γραμμές όπου οι Εισηγμένες και HSW αναγκάστηκαν να συρρικνωθούν. Όπως αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο οι Υπόλοιπες Εταιρίες μοιράζονται πια με τις Εισηγμένες και HSW την ακτοπλοϊκή πίτα.
10. Τα προηγούμενα χρόνια παρατηρούσαμε τις Εισηγμένες και HSW να προσπαθούν να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό δημιουργώντας συνεργασίες μεταξύ τους ή αγοραπωλησίες μετοχικών πακέτων. Οι νέες επενδύσεις όμως ύστερα από πολλά χρόνια καθώς και τα νέα επενδυτικά σχήματα προέρχονται από τις Υπόλοιπες Εταιρίες του κλάδου.
11. Υπάρχει ανάγκη δημιουργίας νέων επιχειρηματικών μοντέλων για τη δημιουργία νέου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.
12. Με βάση τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ τα πλοία της ακτοπλοΐας υποχρεούνται να χρησιμοποιούν ναυτιλιακό καύσιμο μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% από την 1η Ιανουαρίου 2020. Οι εταιρίες έχουν δύο επιλογές, είτε (i) να προμηθεύονται καύσιμο με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, το οποίο έχει υψηλότερη τιμή είτε (ii) να τοποθετήσουν ειδικούς καταλύτες καυσαερίων (scrubbers) στα πλοία. Και οι δύο λύσεις αναμένεται να έχουν άμεση σημαντική επιβάρυνση στην οικονομική κατάσταση των εταιριών.
13. Η ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια πρωτοστατεί σαν βιομηχανία στην προσπάθεια μείωσης εκπομπών θείου. Η περιεκτικότητα του πετρελαίου καύσης IFO σε θείο έχει μειωθεί 2 φορές. Η τελευταία φορά ήταν το 2012 με μείωση της περιεκτικότητας κατά 2%, δηλαδή από 3,5% σε 1,5%.
14. Σε μελέτη του ΙΟΒΕ εκτιμάται ότι η ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές συνεισέφερε το 2016 περίπου €2,3 δισ. σε φορολογικά έσοδα.
15. Η ακτοπλοϊκή αγορά δε σχετίζεται απόλυτα με την αύξηση του τουρισμού στη χώρα αφού ο κύριος χρήστης παραμένει ο εσωτερικός καταναλωτής.
16. Ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι η αεροπλοΐα και κυρίως οι εταιρίες χαμηλού κόστους που δραστηριοποιούνται και εποχιακά.
17. Η ανάγκη ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών παραμένει υψηλή και μπορεί να δημιουργήσει δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες στον κλάδο.
18. Η τιμή/παρεχόμενη υπηρεσία παραμένει υψηλή για το μέσο Έλληνα καταναλωτή συγκριτικά με τις αεροπορικές μεταφορές για τις μετακινήσεις του στα νησιά.
19. Σε ισχύ από την 1/7/2018, το μεταφορικό ισοδύναμο, δηλαδή η επιδότηση των μεταφορών σε 49 νησιά, ενώ από την 1η Ιανουαρίου θα ενταχθούν όλα τα νησιά της χώρας. Με τη νέα ρύθμιση θα ωφεληθούν οι νησιώτες από τις επιδοτήσεις άρα και τις άμεσες μειώσεις στα κόμιστρα των επιβατών και των εμπορευμάτων.
20. Το κράτος προσπαθεί να βοηθήσει τα κατώτερα οικονομικά στρώματα σε μια προσπάθεια διατήρησης ισόρροπης ανάπτυξης της ενδοχώρας με τη νησιωτική χώρα. Έτσι έμμεσα ενισχύονται και οι επενδυτικές ευκαιρίες της αγοράς.

1. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η Ακτοπλοϊκή κίνηση στην Ελλάδα το 2017 είναι η πρώτη σε αριθμό επιβατών στην Ευρώπη. Το γεγονός ότι η Ελλάδα κατέχει το 18% της Ευρωπαϊκής Ακτοπλοϊκής κίνησης σε σχέση με το 2,2% του πληθυσμού σημαίνει ότι τα θέματα των επιβατικών μεταφορών στη χώρα έχουν ιδιαιτερότητες και άλλη βαρύτητα και δεν πρέπει να εξετάζονται με τα ίδια αμιγώς κριτήρια με τις άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες. Είναι επίσης σημαντικό να τονιστούν τα θέματα άνισου ανταγωνισμού από πλοία άλλων Ευρωπαϊκών Κρατών οι οποίες επιδοτούν την ναυτιλία με Εθνικά κεφάλαια (επιδοτήσεις των εργοδοτικών εισφορών, ενίσχυση της ρευστότητας των εταιριών με τις κρατήσεις των φόρων των ναυτικών και άλλα προγράμματα όπως το πρόγραμμα MARE BONUS κλπ.)

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία η μεταφορική κίνηση των επιβατών αυξήθηκε κατά 10% σε σχέση με το 2016. Η αύξηση αυτή αποτελεί μεγάλο ποσοστό για τον κλάδο δεδομένης της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης την οποία βιώνει η χώρα, αλλά δεν αποτελεί εγγύηση για τη μελλοντική κίνηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ (2015-2017)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2015	2016	δ%	2017	δ%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	50,952	47,040	-8%	9,770	-79%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	1,340,125	923,181	-31%	584,604	-37%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	375,760	426,964	14%	378,991	-11%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	80,069	146,249	83%	132,784	-9%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	714,708	795,819	11%	833,641	5%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	834,773	698,533	-16%	733,056	5%
Πειραιώς-Κρήτης	1,707,260	1,716,639	1%	1,815,637	6%
Αργοσαρωνικού	1,994,473	2,037,749	2%	2,308,707	13%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	465,117	595,743	28%	675,567	13%
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	1,947,869	2,023,459	4%	2,299,888	14%
Λοιπές	2,013,550	2,158,261	7%	2,485,899	15%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	2,052,309	2,113,427	3%	2,515,229	19%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	746,067	859,119	15%	1,164,654	36%
ΣΥΝΟΛΟ	**14,323,032**	**14,542,183**	**2%**	**15,938,427**	**10%**

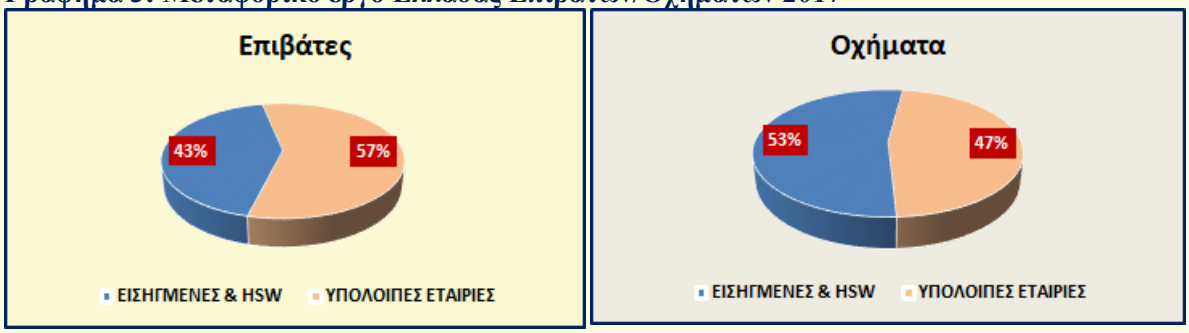
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Παρατηρούμε τη μεγάλη αύξηση στις γραμμές των Κυκλάδων (Ανατολικές και Δυτικές) με αφετηρία τον Πειραιά αλλά και τη Ραφήνα.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 1, οι Εισηγμένες και HSW καλύπτουν μόνο το 43% της μεταφορικής κίνησης των επιβατών ενώ το υπόλοιπο 57% καλύπτεται από τις Υπόλοιπες Εταιρίες που αναφέρονται παρακάτω στη Μελέτη. Όσον αφορά τα οχήματα (αυτοκίνητα και φορτηγά) τα ποσοστά διαφοροποιούνται αφού οι Εισηγμένες και HSW διαθέτουν πλοία με μεγάλη μεταφορική ικανότητα οχημάτων. Οι Εισηγμένες και HSW καλύπτουν το 53% την μεταφορικής κίνησης των οχημάτων ενώ το 47% πραγματοποιείται από τις Υπόλοιπες Εταιρίες. Δυστυχώς δεν μπορούμε να απεικονίσουμε την κατάσταση χωριστά σε αυτοκίνητα και φορτηγά αφού η ΕΛΣΤΑΤ δεν έχει ακόμα δημοσιεύσει αυτά τα στοιχεία.

Τα στοιχεία του Γραφήματος 3 προέρχονται από την ΕΛΣΤΑΤ όσον αφορά τη συνολική κίνηση επιβατών και οχημάτων και από τα ετήσια Ενημερωτικά Δελτία των Εισηγμένων και HSW όσον αφορά την κίνηση αυτών των εταιριών. Συνεπαγωγικά η διαφορά που προκύπτει από τη μεταξύ τους αφαίρεση αφορά την κίνηση των Υπολοίπων Εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα.

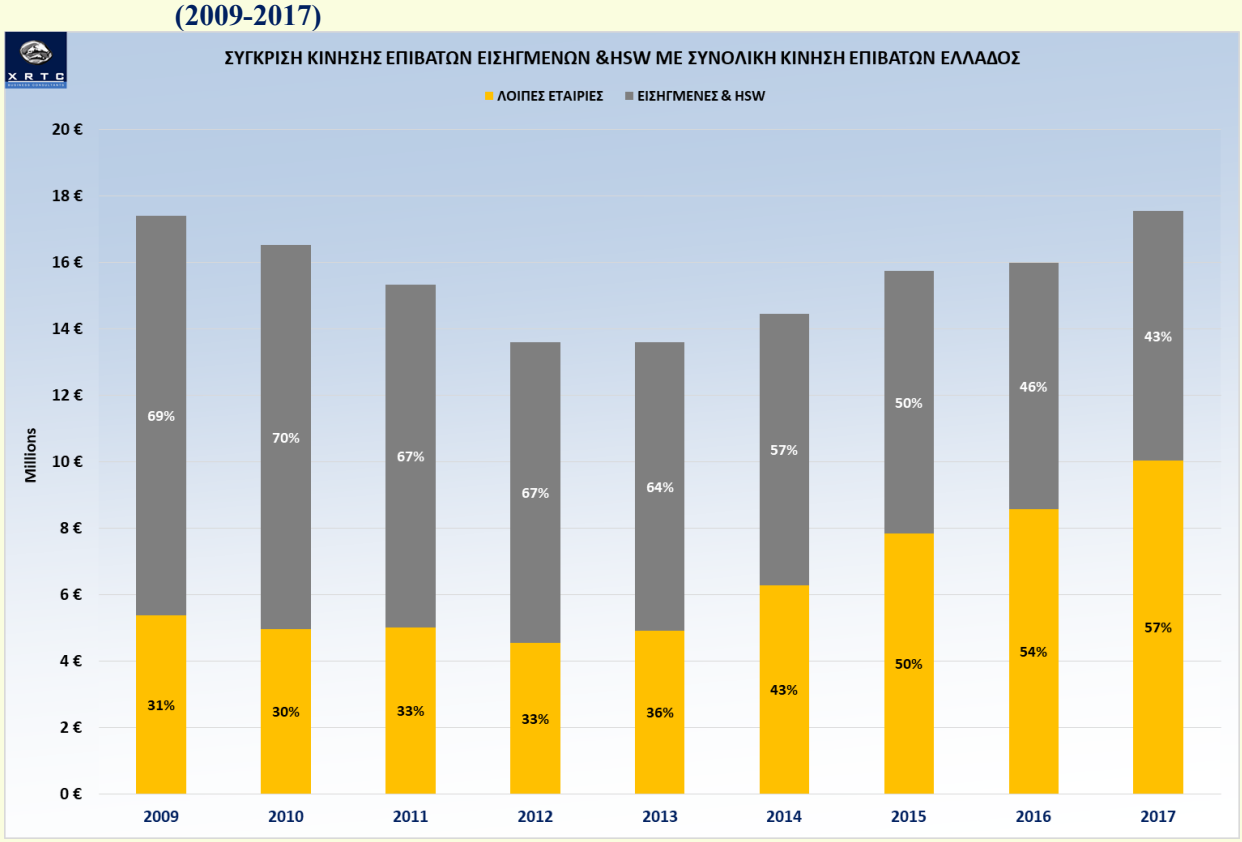
Γράφημα 3: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων 2017



Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ/Εισηγμένες & HSW

Η μερίδα του λέοντος στους επιβάτες μέχρι το 2013, όπως φαίνεται στο Γράφημα 4, ανήκε στις Εισηγμένες και HSW αφού το ποσοστό των επιβατών που μετέφεραν έφτανε το 64% στο σύνολο του μεταφορικού επιβατικού έργου. Από το 2014 το ποσοστό αυτό μειώνεται διαρκώς για να φτάσει το 2017 μόλις στο 43%. Οι Υπόλοιπες Εταιρίες δεν αποτελούν πια αμελητέα ποσότητα αφού διαθέτουν αριθμητικά στο σύνολό τους περισσότερα πλοία από τα πλοία των Εισηγμένων και HSW και κατακτούν συνέχεια μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

Γράφημα 4: Σύγκριση Κίνησης Επιβατών Εισηγμένων και HSW με κίνηση Υπολοίπων Εταιριών (2009-2017)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ/Εισηγμένες & HSW

Την περίοδο 2009-2014 η Ελληνική Ακτοπλοΐα αντιμετώπισε μία σοβαρή κρίση ως απόρροια της διαρκούς μείωσης της ζήτησης και του υπερδιπλασιασμού των τιμών των καυσίμων. Παρά τη βελτίωση των αποτελεσμάτων των εταιριών και την αύξηση της ζήτησης τα δύο τελευταία χρόνια οι συσσωρευμένες ζημιές της περιόδου 2009-2017 **ξεπερνούν το €1 δις**.

Οι Εισηγμένες και HSW το 2017 αντιμετώπισαν την αύξηση των διεθνών τιμών καυσίμων που αυτή την περίοδο βρίσκονται στα υψηλότερα επίπεδα από τα τέλη του 2014, ωθούμενες από το πρόγραμμα μείωσης

της παραγωγής από τις χώρες του OPEC καθώς και από τις προσδοκίες των επενδυτών για την επιβολή νέων κυρώσεων κατά του Ιράν. Οι τιμές των καυσίμων διακανονίζονται σε Ευρώ, αλλά εμμέσως επηρεάζονται από την ισοτιμία €/$ στη βάση της οποίας διαμορφώνονται οι διεθνείς τιμές.

Επισημαίνεται ότι το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών είναι το σημαντικότερο κομμάτι του λειτουργικού κόστους των εταιριών. Παρά το γεγονός ότι οι εταιρίες για τη διαχείριση αυτού του κινδύνου συνάπτουν συμβόλαια αντιστάθμισης κινδύνου σε προϊόντα πετρελαίου που καλύπτουν ορισμένο ποσοστό των εκτιμώμενων επιχειρησιακών αναγκών τους, εξακολουθούν να είναι άμεσα εκτεθειμένες.

Μία αύξηση ή μείωση στην τιμή των καυσίμων κατά 10% ανά μετρικό τόνο -ceteris paribus- για το 2017 σε ετήσια βάση είχε επίδραση στα αποτελέσματα και στην καθαρή θέση των εταιριών από €4,34 εκ. (ANEK) έως €8,3 εκ. (ATTICA) συνυπολογιζόμενης και της επίδρασης από τα χρηματοοικονομικά παράγωγα αντιστάθμισης του πετρελαίου.

Όπως αναφέρει το ΣΕΕΝ οι τιμές των καυσίμων, τα οποία αποτελούν σήμερα το 40% των εξόδων εκμετάλλευσης των πλοίων, έχουν αυξηθεί κατά 28% και υπολογίζεται ότι η επιβάρυνση στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών τη διετία 2017/2018 θα ξεπεράσει τα €90 εκ. Η υποχρεωτική κατανάλωση φιλικότερων προς το περιβάλλον καυσίμων από 1/1/2020 αναμένεται να επιφέρει μια επιπλέον αύξηση κόστους της τάξης του 30%.

Πέραν όμως των εξωγενών παραγόντων που επηρεάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα, θα σημειώσουμε ένα δείκτη που παρουσιάζει ενδιαφέρον. Ο δείκτης «Κόστος Πωληθέντων/Κύκλος Εργασιών» στις 3 εταιρίες (ATTICA, ANEK, HSW) είναι 0,8 ενώ των Μινωικών είναι 0,7. Μπορούμε να καταλάβουμε ότι η αναλογία Εσόδων/Εξόδων των εταιριών είναι σχεδόν ίδια, ανεξαρτήτου αριθμών πλοίων. Ακολουθείται δηλαδή το ίδιο επιχειρηματικό μοντέλο του ακτοπλοϊκού προϊόντος από όλες τις εταιρίες που προφανώς έχει ανάγκη επανασχεδιασμού.

Για άλλη μια φορά επισημαίνουμε ότι η Ελληνική Ακτοπλοΐα λειτουργεί κατά βάση με τις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα οι οποίες τα τελευταία 20 χρόνια ξεπέρασαν τα $1,4 δις ενώ το 95% της κίνησης εξυπηρετείται με ελεύθερες δρομολογήσεις χωρίς κρατικές παρεμβάσεις.

Η σημασία της Ακτοπλοΐας στη χώρα μας έχει τονιστεί πολλάκις και όλοι γνωρίζουμε ότι από τα 100 νησιά τα οποία εξυπηρετούνται ακτοπλοϊκά στην Ελλάδα μόνο τα 27 διαθέτουν αεροδρόμια ενώ τα υπόλοιπα 73 εξυπηρετούνται μόνο δια θαλάσσης και η ενδοεπικοινωνία επιτυγχάνεται μόνο με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Η συμβολή των Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στον τουρισμό και στην οικονομία της χώρας καθώς επίσης και στην προάσπιση των Εθνικών μας συμφερόντων ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή είναι καθοριστική.

Συνοψίζοντας, οι δύο βασικές απειλές του κλάδου εντοπίζονται στο κόστος των καυσίμων και τη γενικότερη πορεία της οικονομίας όπως αυτή επηρεάζεται και από εξωτερικά γεγονότα. Η ακτοπλοΐα δέχεται έντονο ανταγωνισμό από τις αερομεταφορές, ενώ αντιμετωπίζει και προβλήματα χρηματοδότησης.

Το μέλλον των Εταιριών της Μελέτης για το 2018 θα εξαρτηθεί κυρίως από:

- Την οικονομική κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας και τα δημοσιονομικά μέτρα που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της 4ης αξιολόγησης
- Το κλίμα αβεβαιότητας στις διεθνείς αγορές και τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις.
- Τις επιδράσεις στην τουριστική κίνηση από τις κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, κυρίως στα θέματα που αφορούν τις εχθροπραξίες στα κράτη της ανατολικής Μεσογείου, την προσφυγική κρίση, την κοινωνική αναταραχή κ.α.
- Την πορεία των διεθνών τιμών καυσίμων. Ενδεχόμενη περαιτέρω αύξηση στις τιμές των καυσίμων αναμένεται να επιφέρει ουσιωδώς δυσμενείς επιδράσεις στα οικονομικά αποτελέσματα, τις ταμιακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση των εταιριών
- Τον ανταγωνισμό που προβλέπεται να είναι έντονος, λόγω αυξημένης προσφοράς χωρητικότητας μέσω της δρομολόγησης επιπλέον πλοίων κυρίως από τις Υπόλοιπες Εταιρίες.
- Την απρόσκοπτη επιμέλεια του κράτους μέσω ενός ακέραιου συστήματος ρύθμισης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.
- Την ανάπτυξη των επενδύσεων που φαίνεται να ανακάμπτουν

Η συνοπτική εικόνα των Εισηγμένων και HSW είναι ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ & HSW

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Κύκλος Εργασιών	EBITDA	Καθαρά Κέρδη προ φόρων	Καθαρά Κέρδη μετά φόρων	Δάνεια	Αναπόσβεστη Αξία Στόλου
Attica Group	271,541,000 €	50,360,000 €	1,554,000 €	1,247,000 €	238,733,000 €	525,156,000 €
Minoan Lines	79,459,000 €	20,132,000 €	4,339,000 €	4,159,000 €	139,039,000 €	286,601,000 €
ANEK	164,749,000 €	12,800,000 €	8,716,000 €	8,144,000 €	260,218,000 €	251,000,000 €
Hellenic Seaways	128,946,000 €	19,500,000 €	9,171,000 €	9,132,000 €	139,525,000 €	230,707,000 €
Σύνολο	**644,695,000 €**	**102,792,000 €**	**23,780,000 €**	**22,682,000 €**	**777,515,000 €**	**1,293,464,000 €**

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Αριθμός Εργαζομένων	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	1,020	12	3,359,154	465,808	285,277
Minoan Lines	318	2	684,000	101,000	57,000
ANEK	900	10	1,042,180	204,920	138,320
Hellenic Seaways	587	18	3,088,862	261,173	66,628
Σύνολο	**2,825**	**42**	**8,174,196**	**1,032,901**	**547,225**

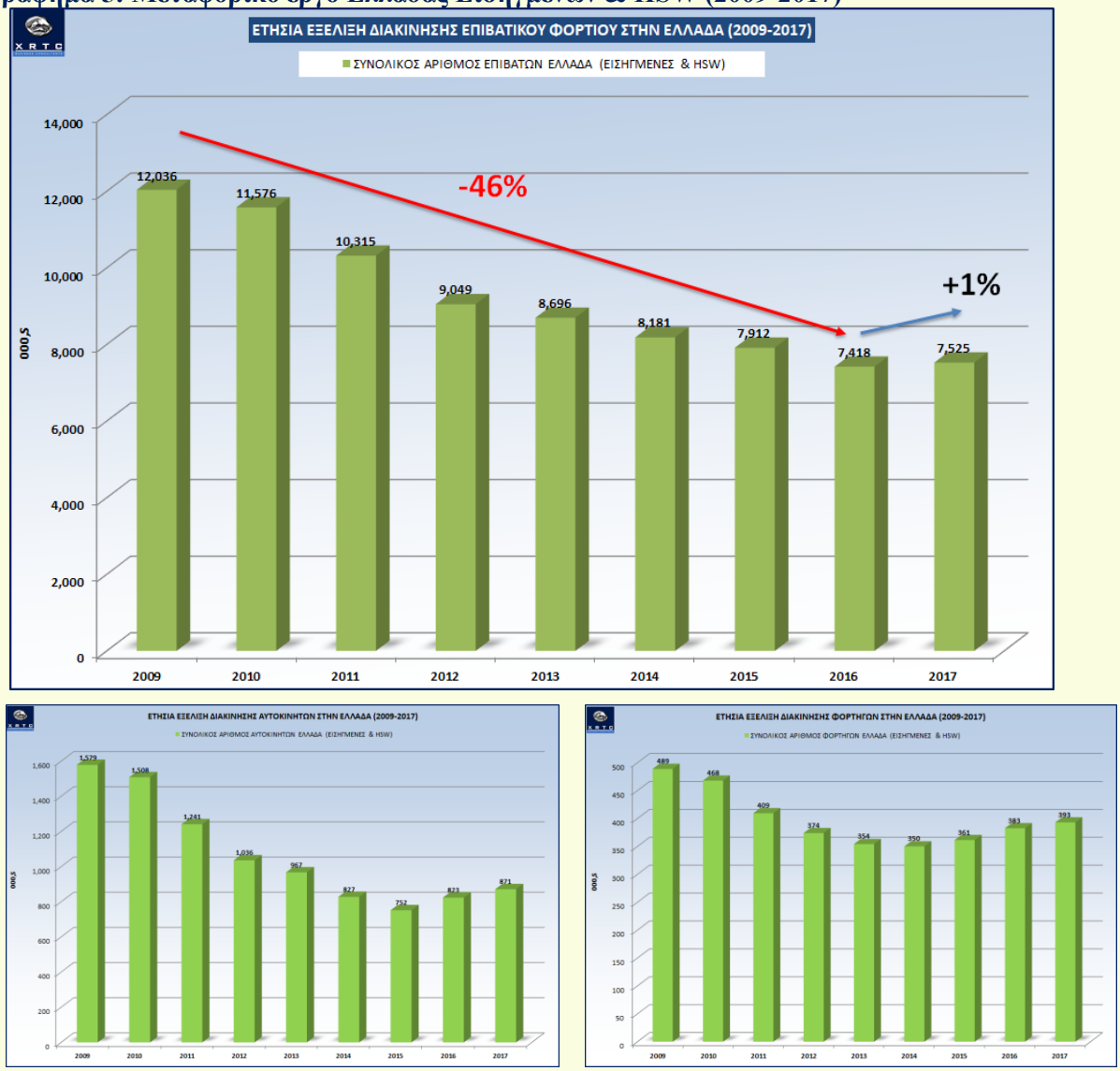
Πηγή: XRTC

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. Μετά από 7 συνεχείς χρονιές μειούμενης κίνησης των Εισηγμένων και HSW, το 2017 βλέπουμε μια σταθεροποίηση της κίνησης των επιβατών στην Ελλάδα ακολουθούμενη από αντίστοιχη θετική πορεία της διακίνησης αυτοκινήτων και φορτηγών.

Γράφημα 5: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων & HSW (2009-2017)

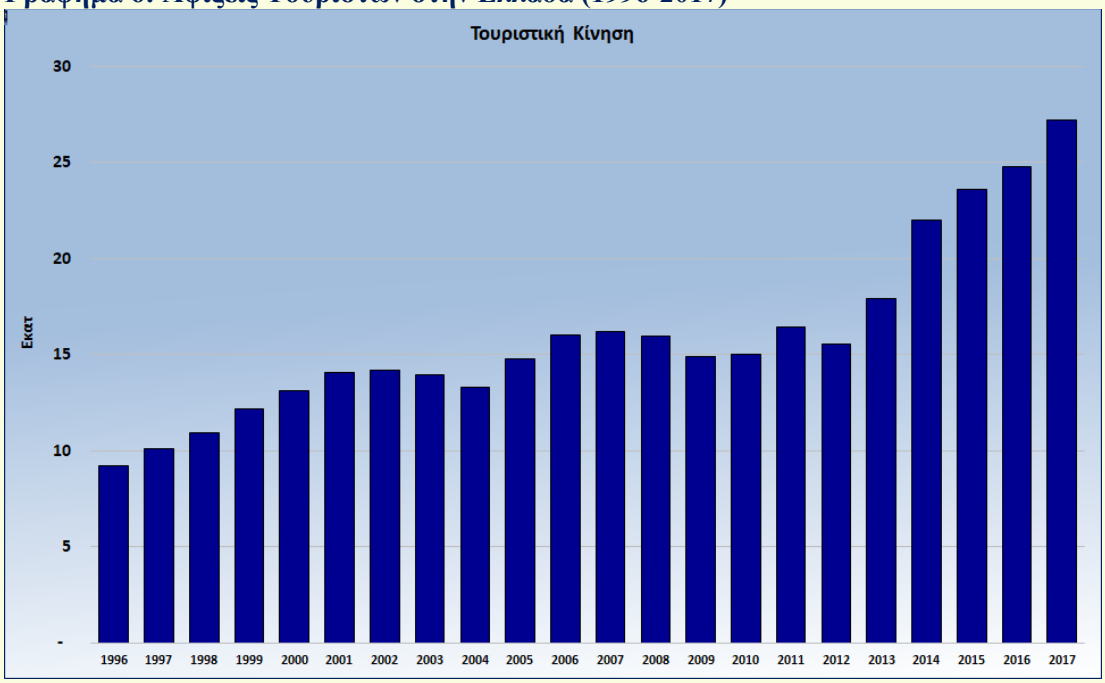


Πηγή: XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Αύξηση κατά 10,5% σε σύγκριση με το 2016 εμφάνισαν το 2017 οι ταξιδιωτικές εισπράξεις, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα €14.6 εκ. Επίσης η εισερχόμενη ταξιδιωτική κίνηση αυξήθηκε πέρυσι κατά 9,7%, στους 27.2 εκ. ταξιδιώτες, έναντι 24.8 εκ. (Γράφημα 6) ταξιδιωτών το 2016. Ωστόσο η άνοδος της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι ήταν αναιμική, καθώς ανήλθε στο 1,4%. Κι ενώ τα παραπάνω στοιχεία που αφορούν το σύνολο του έτους, πιστοποιούν τα νέα ιστορικά ρεκόρ σε αφίξεις και εισπράξεις του Ελληνικού τουρισμού, η διακίνηση των επιβατών στην Ελλάδα με τα ακτοπλοϊκά πλοία παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Το 65% των τουριστών στην Ελλάδα έρχονται αεροπορικώς και το 30% οδικώς.

Όπως φαίνεται στο Πίνακα 3 οι τουρίστες φτάνουν αεροπορικώς στα νησιά από το εξωτερικό με απευθείας σύνδεση χωρίς να χρησιμοποιούν τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Γράφημα 6: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (1996-2017)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΩΣ (2017)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ Ε.Ε. 2017		ΟΔΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ 2017	
ΑΘΗΝΑ	4,797,365	ΝΥΜΦΑΙΑ	1,460,528
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	3,147,704	ΝΙΚΗ	350,047
ΡΟΔΟΣ	2,178,663	ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ	808,069
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	1,929,916	ΑΓ ΚΩΝ/ΝΟΣ	90,901
ΚΕΡΚΥΡΑ	1,300,189	ΟΡΜΕΝΙΟ	399,945
ΧΑΝΙΑ	1,093,702	ΚΥΠΡΙΝΟΣ	96,325
ΚΩΣ	1,027,342	ΚΑΣΤΑΝΙΕΣ	271,112
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	781,093	ΚΗΠΟΙ	784,672
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	431,120	ΔΟΙΡΑΝΗ	584,897
ΜΥΚΟΝΟΣ	346,458	ΕΥΖΩΝΟΙ	3,847,525
ΥΠΟΛΟΙΠΑ	1,289,018	ΚΑΚΑΒΙΑ	588,019
ΣΥΝΟΛΟ	18,322,570	ΜΕΡΤΖΑΝΗ	23,372
		ΕΞΟΧΗ	482,373
		ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	2,714,293
		ΣΑΓΙΑΔΑ	286,044
		ΣΥΝΟΛΟ	12,788,122

Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

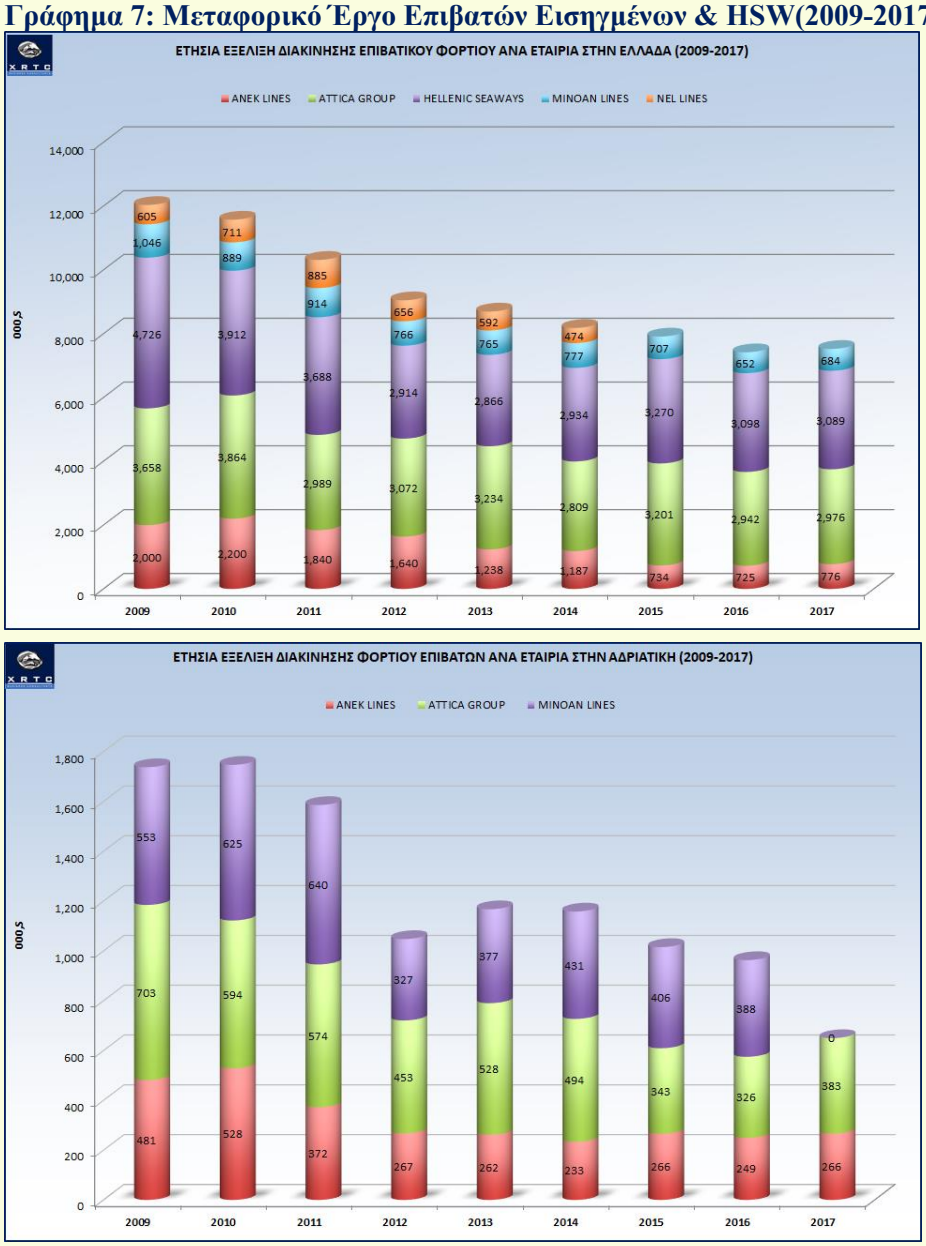
2.2. Ανάλυση Ζήτησης Εισηγμένων και Hellenic Seaways

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.

Για πρώτη φορά μετά από 7 συναπτά έτη το μεταφορικό έργο των επιβατών παρουσιάζει οριακή αύξηση της τάξης του 1% (Γράφημα 7) στην Ελλάδα. Όλες οι εταιρίες εμφανίζουν θετικό πρόσημο στην εγχώρια αγορά μεταφοράς επιβατών. Η ANEK 7%, η ATTICA 1%, η MINOAN 5% και η HELLENIC SEAWAYS με το ίδιο σχεδόν ποσοστό.

Στην αγορά της Αδριατικής η απομάκρυνση των Μινωικών έδωσε χώρο στην ATTICA για θεαματική αύξηση της τάξης του 18% και την ANEK με αύξηση διακίνησης των επιβατών που φτάνει το 7%. Πρέπει να τονίσουμε όμως ότι το μεταφορικό έργο της Αδριατικής το 2017 έχει μειωθεί στο 1/3 του αντίστοιχου έργου του 2009.

Γράφημα 7: Μεταφορικό Έργο Επιβατών Εισηγμένων & HSW(2009-2017)

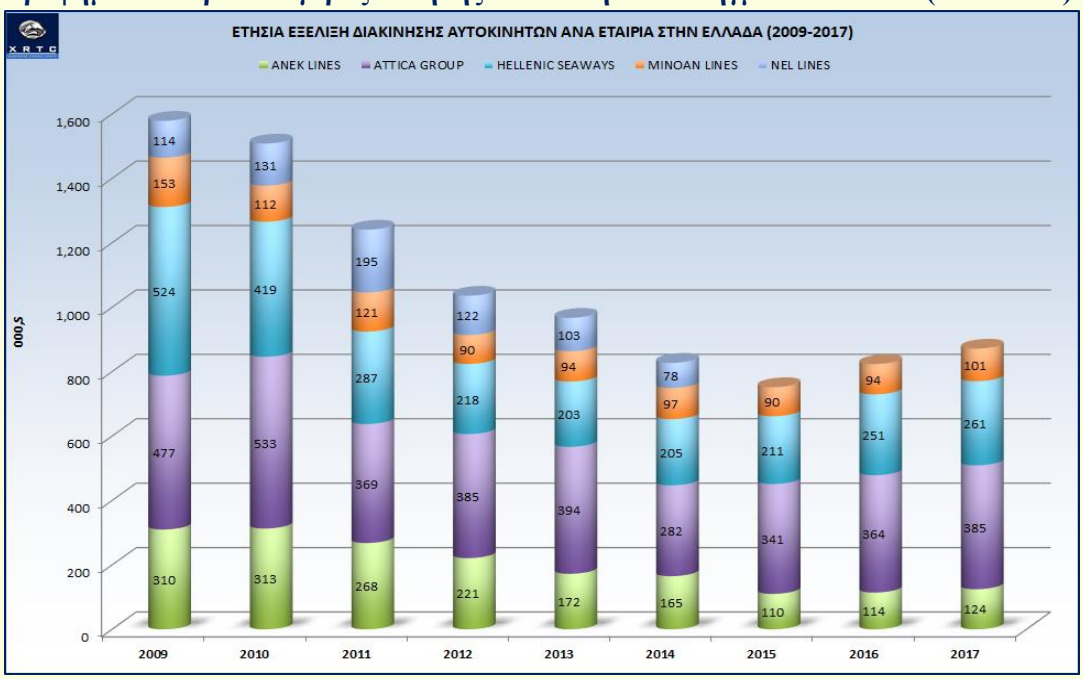


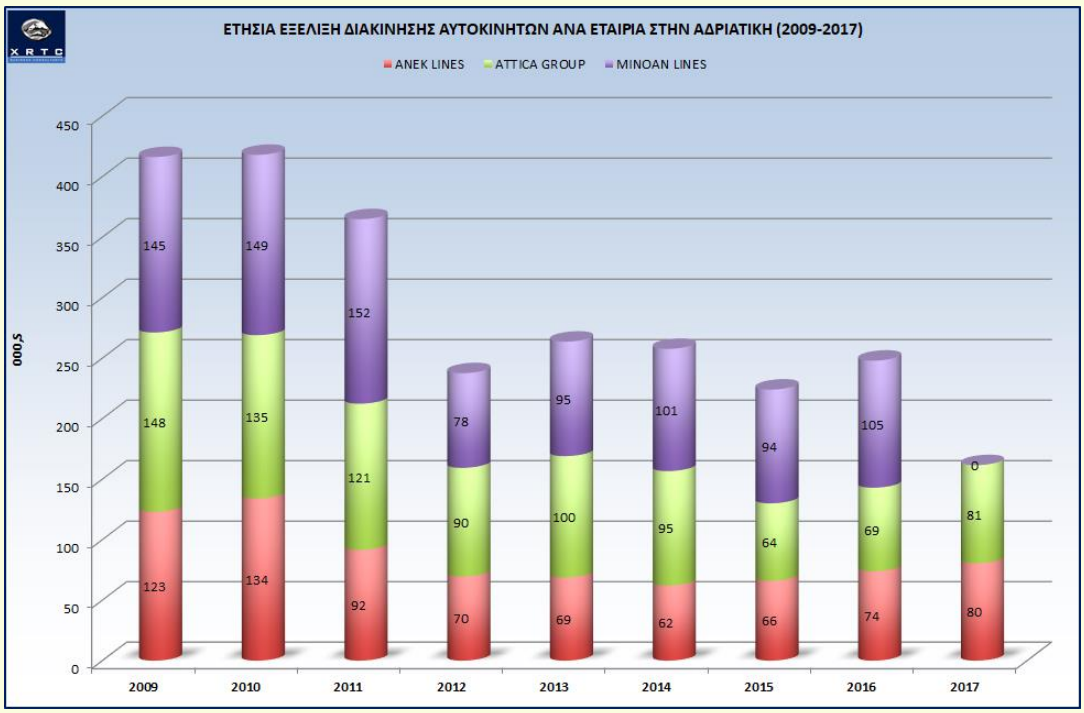
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων στην Ελλάδα (+6%) συνεχίζεται για δεύτερη χρονιά (Γράφημα 8). Αναλυτικά: ATTICA (6%), ANEK (9%), HSW (4%), MINOAN (8%).

Η εικόνα στην αγορά της Αδριατικής δεν ακολουθεί το ίδιο μοτίβο αφού η αποχώρηση των Μινωικών έφερε μείωση της τάξης του -35%. Οι εταιρίες όμως που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική επωφελήθηκαν αυξάνοντας τα μερίδιά τους με την ATTICA στο 17% και την ANEK στο 9%.

Γράφημα 8: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Αυτοκινήτων Εισηγμένων &HSW (2009-2017)



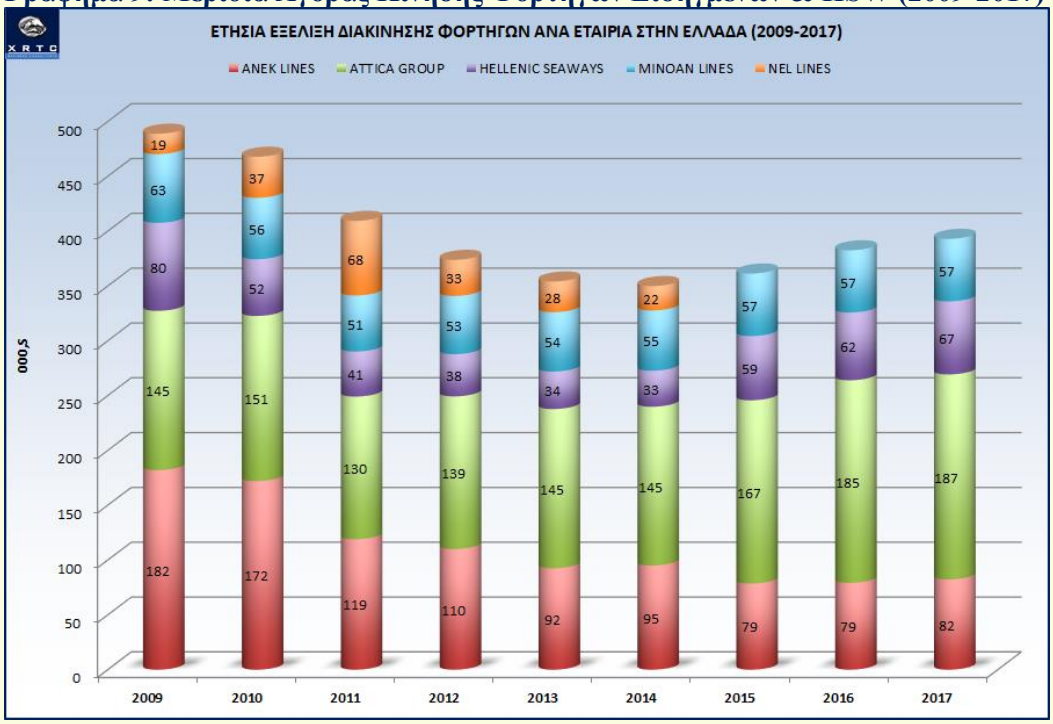


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κίνηση των μεταφορικού έργου των φορτηγών στην Ελλάδα εμφανίζει οριακή αύξηση της τάξης του 3% (Γράφημα 9). Εξετάζοντας τα επιμέρους μεγέθη των εταιριών στην Ελλάδα: ATTICA (1%), HSW (8%), ANEK (4%), MINOAN (0%). Η αγορά των φορτηγών στην Αδριατική παρουσιάζει μείωση της τάξης του -

29%. Σε αυτή την κατηγορία οι δύο εταιρίες που απέμειναν, ANEK και ATTICA, κατέχουν μερίδιο 4% και 9% αντίστοιχα.

Γράφημα 9: Μερίδια Αγοράς Κίνησης Φορτηγών Εισηγμένων & HSW (2009-2017)

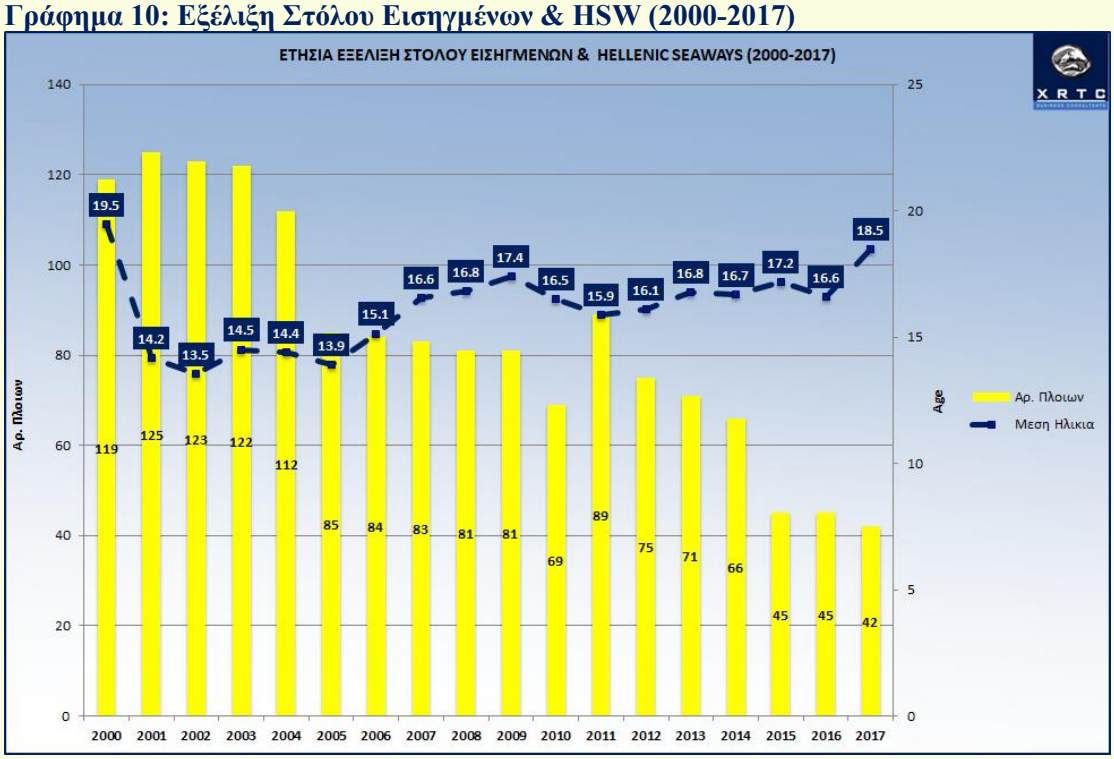


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Ο στόλος των Εισηγμένων και HSW που αναλύουμε συρρικνώνεται συνεχώς. Τα τελευταία 7 χρόνια ο στόλος μειώθηκε στο μισό, από τα 89 πλοία του 2011 φτάσαμε στα 42 το 2017. Υπενθυμίζουμε βέβαια, ότι υπάρχουν κι άλλα πλοία των Υπολοίπων Εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή αγορά. Όπως αναφέρονται στο τμήμα της Μελέτης 4.2.2 τα πλοία αυτά ανέρχονται σε 49 φτάνοντας τον ακτοπλοϊκό στόλο στα 91. Η παρούσα καταγραφή όμως προσφέρει συγκριτικά στοιχεία των παραδοσιακών εταιριών της αγοράς.

Γράφημα 10: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων & HSW (2000-2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

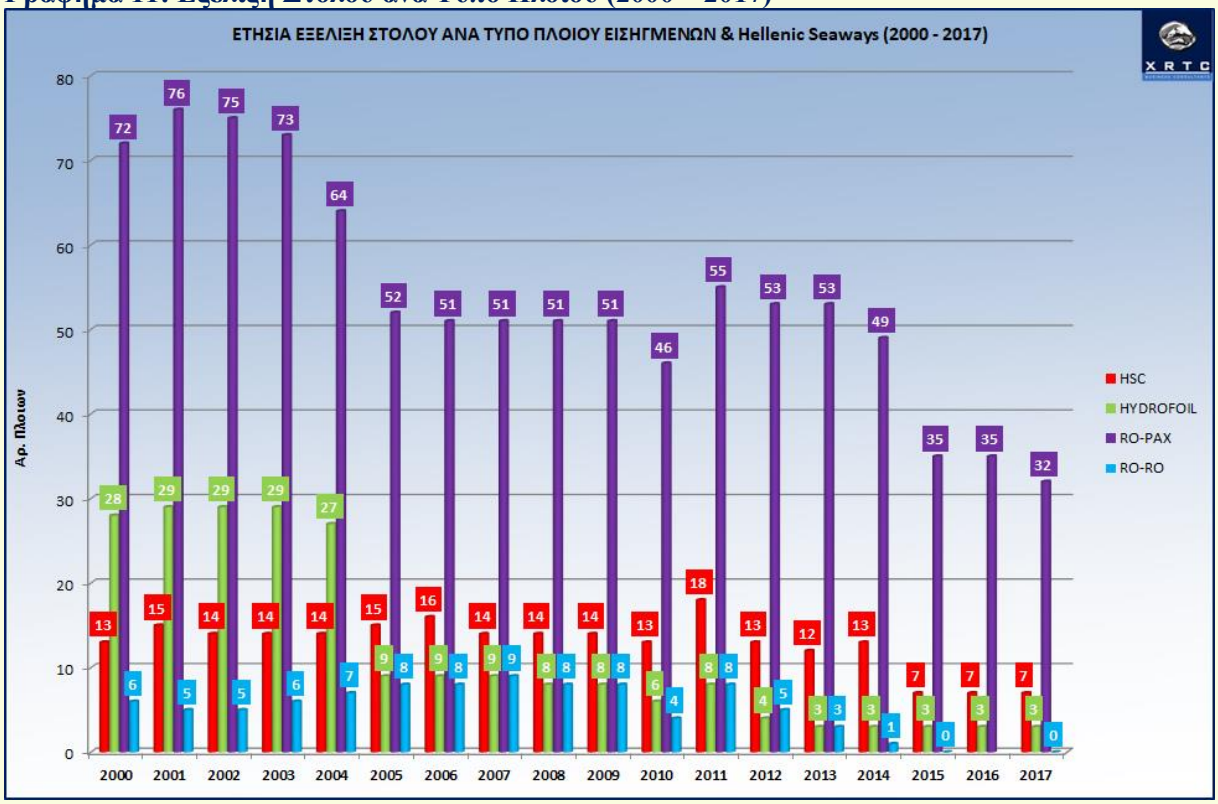
Η εξέλιξη του στόλου των Εισηγμένων Εταιριών και HSW συνεχίζει την καθοδική του πορεία. Οι εταιρίες αποσύρουν πλοία από την αγορά καθώς η ζήτηση μειώνεται διαρκώς. Μέσα στο 2017 ο όμιλος Grimaldi απέσυρε 2 πλοία των Μινωικών από την Αδριατική. Τα εν λόγω πλοία εξακολουθούν να δουλεύουν στην Αδριατική υπό σημαία Ιταλική και έτσι δεν υπολογίζονται στη δύναμη της Ελληνικής ακτοπλοΐας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ & HSW

Αριθμός πλοίων ανά εταιρικό σχήμα							
Εταιρία	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
ANEK	14	13	14	14	7	9	10
ATTICA	13	14	13	13	12	12	12
MINOAN	7	7	7	7	5	4	2
HELLENIC SEAWAYS	33	29	25	20	21	20	18
NEL	22	18	16	12	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	**89**	**81**	**75**	**66**	**45**	**45**	**42**

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 11: Εξέλιξη Στόλου ανά Τύπο Πλοίου (2000 – 2017)

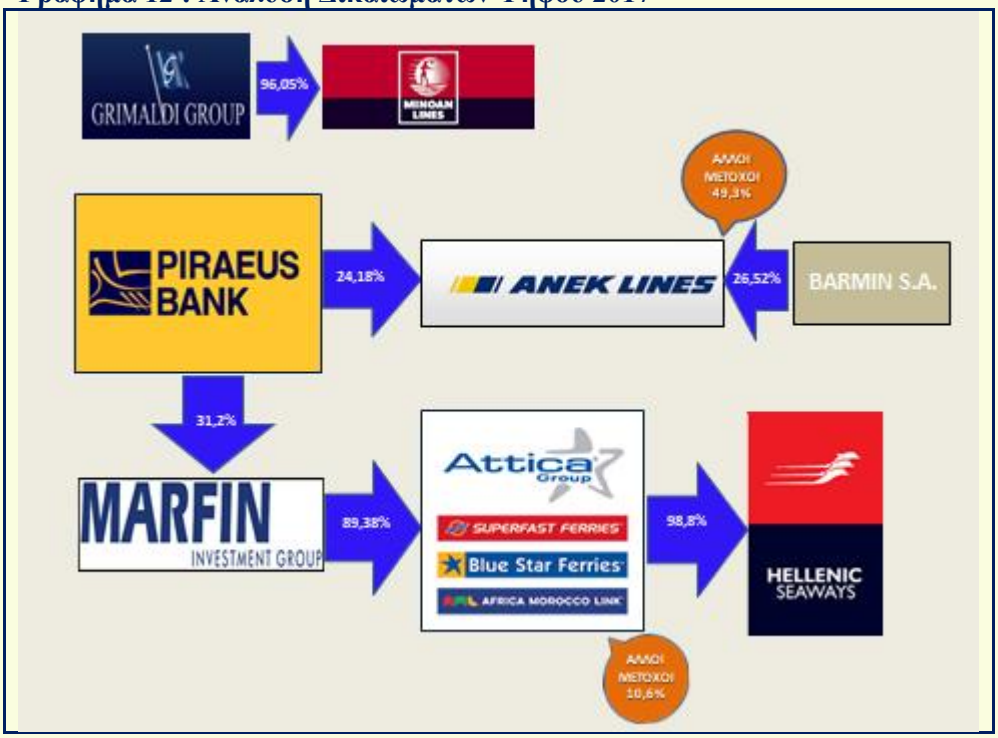


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο στόλος των Εισηγμένων και HSW συρρικνώνεται διαρκώς. Οι εν λόγω εταιρίες έχοντας να αντιμετωπίσουν μεγάλα λειτουργικά έξοδα και δάνεια, καθώς και υψηλό ανταγωνισμό μείωσαν το στόλο τους. Η ολοκλήρωση όμως της αναδιάρθρωσής τους καθώς και οι νέες συνθήκες ανταγωνισμού με τις Υπόλοιπες Εταιρίες ίσως αποτελέσει κίνητρο για μεγάλους επενδυτές να επενδύσουν στις Εισηγμένες και HSW. Απαραίτητη βέβαια προϋπόθεση είναι και η συμμετοχή των τραπεζών αφού η έλλειψη της τραπεζικής χρηματοδότησης αποτελεί τροχοπέδη για οποιαδήποτε επενδυτική κίνηση.

2.4. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Κλάδου

Γράφημα 12 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2017



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στις 26.10.2017 η ATTICA και οι Minoan Lines ανακοίνωσαν τη σύναψη συμφωνίας για:

(i) την εξαγορά από την ATTICA Group 37.667.504 μετοχών της HSW ήτοι ποσοστού 48,53% του μετοχικού της κεφαλαίου, έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5 εκ.

(ii) την πώληση του πλοίου SUPERFAST XII από εταιρία της ATTICA σε εταιρία του Ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5 εκ.

(iii) την πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 από την HSW στη Minoan Lines έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25 εκ.

Με την ολοκλήρωση της Εξαγοράς και της απόκτησης του 50,30% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW η ATTICA Group κατέχει συνολικά ποσοστό 98,83% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού με την απόφασή της, της 25/4/2018, ενέκρινε την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW από τον όμιλο ATTICA.

Οι τρεις πόλοι που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον με την άμεση ή έμμεση συμμετοχή τους στην Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι η Τράπεζα Πειραιώς, η MIG και η Fortress.

Τράπεζα Πειραιώς και MIG

- Η τράπεζα Πειραιώς (με συνασπισμό τραπεζών) ολοκλήρωσε την αναδιάρθρωση του χρέους της ΑΝΕΚ με έκδοση ομολογιακού δανείου € 219,9 εκ. (τμήμα του οποίου, που ανέρχεται σε € 22,0 εκ., είναι μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις). Έτσι πέραν του 24,18% η Πειραιώς εν δυνάμει κατέχει και άλλο ποσοστό της ΑΝΕΚ.
- Η τράπεζα Πειραιώς κατέχει επίσης το 31,2% της MIG η οποία ουσιαστικά ελέγχει την ATTICA και την HSW.
- Η τράπεζα Πειραιώς, όπως όλες οι Ελληνικές τράπεζες, έχουν υπογράψει τριετή συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή-Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΕ, ότι μέσα σε τρία χρόνια θα πρέπει να έχουν πουλήσει όλες τις συμμετοχές τους σε δραστηριότητες οι οποίες δεν είναι τραπεζικές, όπως μετοχικές

συμμετοχές, ακίνητα, ασφαλιστικές, ξενοδοχεία κ.λπ. Οι πωλήσεις πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2018.

- Βάσει της συμφωνίας αυτής, η Πειραιώς πουλάει τις συμμετοχές της στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Έκανε την αρχή με την HSW και λογικά θα ακολουθήσουν η ATTICA Group και η ANEK.

Fortress Investment Group

- Το 2014 το αμερικανικό private equity fund Fortress Investment Group LLC συνήψε στρατηγική συμφωνία με την ATTICA Holdings για την αναχρηματοδότηση του τραπεζικού δανεισμού του ακτοπλοϊκού ομίλου, ύψους €75 εκ. Η Fortress κάλυψε πλήρως την έκδοση μετατρέψιμου ομολόγου από την Blue Star Ferries, θυγατρική της ATTICA.
- Στα τέλη του 2016, η Fortress στο πλαίσιο διεθνούς διαγωνισμού, απέκτησε ομολογιακό δάνειο της MIG με συνολικό ανεξόφλητο κεφάλαιο €150 εκ., που είχε στην κατοχή της η Eurobank. Το ομολογιακό δάνειο είχε εκδοθεί στο παρελθόν από το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με εγγύηση μετοχές εταιριών της MIG, μεταξύ των οποίων της ATTICA Συμμετοχών, του Υγεία και της Vivartia.
- Συγκεκριμένα, τα μετοχικά ενέχυρα αφορούν στο 50,59% της ATTICA Συμμετοχών, στο 39,84% του Υγεία και στο 52,12% της Vivartia. Και στις τρεις αυτές εταιρίες τα δικαιώματα ψήφου παραμένουν στη μητρική MIG, με την προϋπόθεση ότι δεν θα αθετηθούν οι όροι και η αποπληρωμή του ομολογιακού. Στην περίπτωση αυτή, οι ενεχυριασμένες μετοχές θα περάσουν στον έλεγχο του αμερικανικού fund.

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

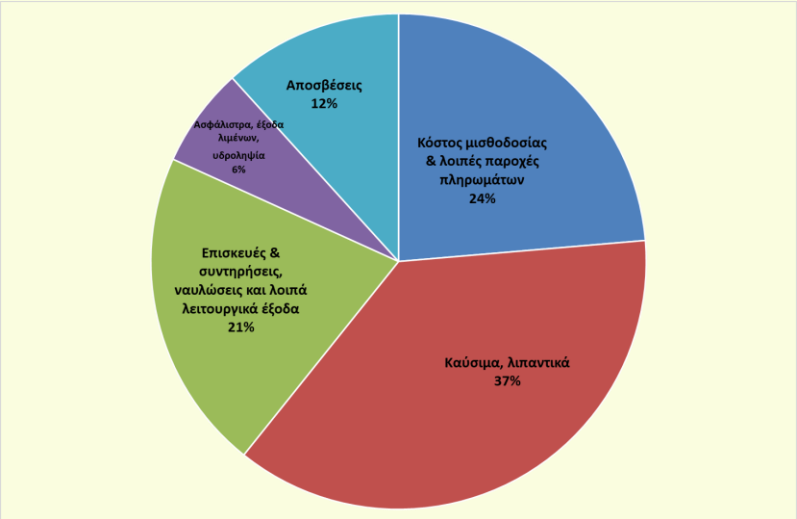
Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τις εισηγμένες εταιρίες (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES) και την HELLENIC SEAWAYS (HSW) η οποία αποτελεί έναν από τους βασικότερους παίκτες της αγοράς.

3.1. Ανάλυση λειτουργικού κόστους

Στην ανάλυση του λειτουργικού κόστους δεν υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις από το 2016 όσον αφορά τα ποσοστά που καταλαμβάνουν τα βασικά λειτουργικά έξοδα στο σύνολο των εξόδων. Τα καύσιμα είναι το μεγαλύτερο έξοδο των εταιριών αφού αποτελούν το 37% των λειτουργικών εξόδων. Το κόστος μισθοδοσίας ακολουθεί αποτελώντας το 24% ενώ και τα δύο μαζί αποτελούν το 61% των εξόδων.

Ακολουθούν οι επισκευές/συντηρήσεις το οποίο σαν κόστος για το 2017 αποτέλεσε το 21% των λειτουργικών εξόδων των Εισηγμένων και HSW. Η έλλειψη ανανέωσης του στόλου θα αποτελέσει στο μέλλον βασική αιτία ανόδου αυτού του ποσοστού καθώς τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία χρήζουν περισσοτέρων επισκευών.

Γράφημα 13: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους

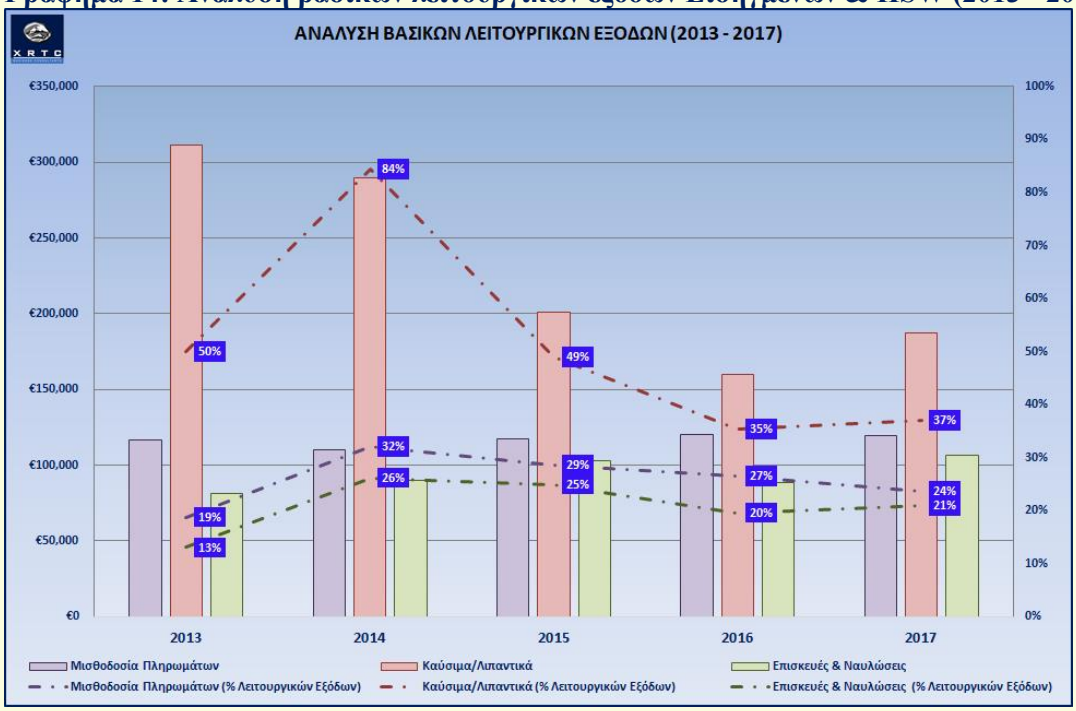


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το κόστος καυσίμων παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση σε σύγκριση με το 2016 αλλά η μείωση του αριθμού των πλοίων που συνεπάγεται μείωση της ποσότητας καυσίμων που καταναλώθηκαν το 2017 δεν κάνει τόσο αισθητή την ποσοστιαία αύξηση του κόστους καυσίμων για τις Εισηγμένες & HSW. Από το 35% του 2016 το ποσοστό συμμετοχής καυσίμων στα λειτουργικά έξοδα των Εισηγμένων και HSW φτάνει το 37% το 2017.

Το κόστος μισθοδοσίας (€119,6 εκ.) εμφανίζεται στα ίδια επίπεδα με το 2016 (€120,2 εκ.) παρά το γεγονός ότι οι Εισηγμένες και HSW αναφέρουν αύξηση του ανθρωπίνου δυναμικού τους από 2,608 άτομα το 2016 σε 2,825 άτομα το 2017.

Γράφημα 14: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων & HSW (2013 - 2017)



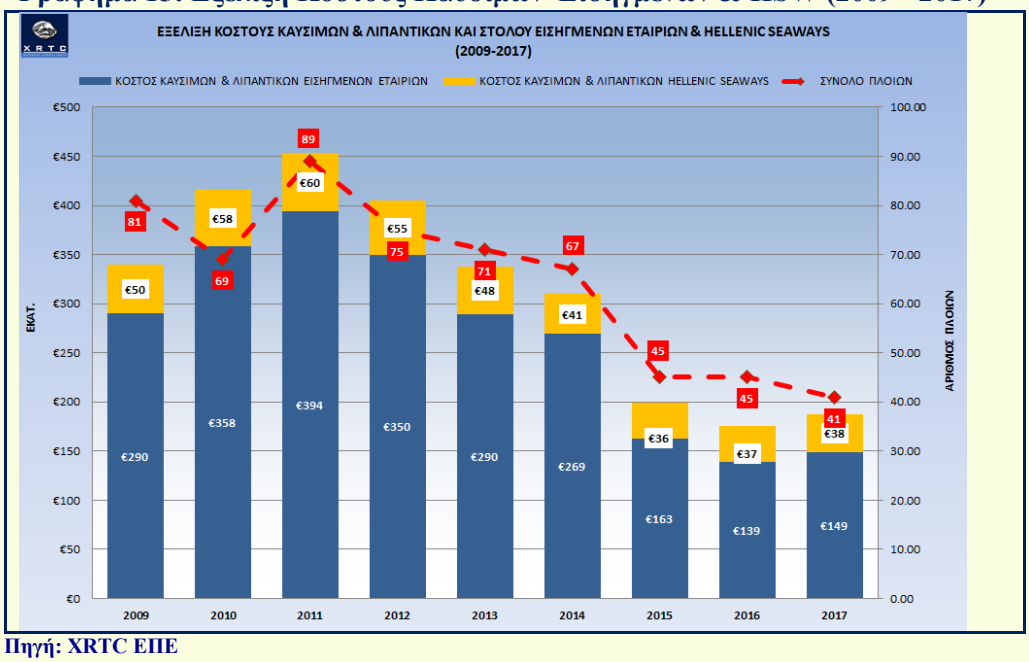
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 15 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των Εισηγμένων και HSW. Παρά το γεγονός ότι η μέση τιμή καυσίμων το 2017 αυξήθηκε σημαντικά στις διεθνείς αγορές το συνολικό κόστος καυσίμων των Εισηγμένων και HSW αυξήθηκε μόνο κατά 6% γεγονός που οφείλεται στη μείωση των πλοίων, την αναδιάταξη των δρομολογίων και την πολιτική αντιστάθμισης καυσίμων.

Γράφημα 15: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)

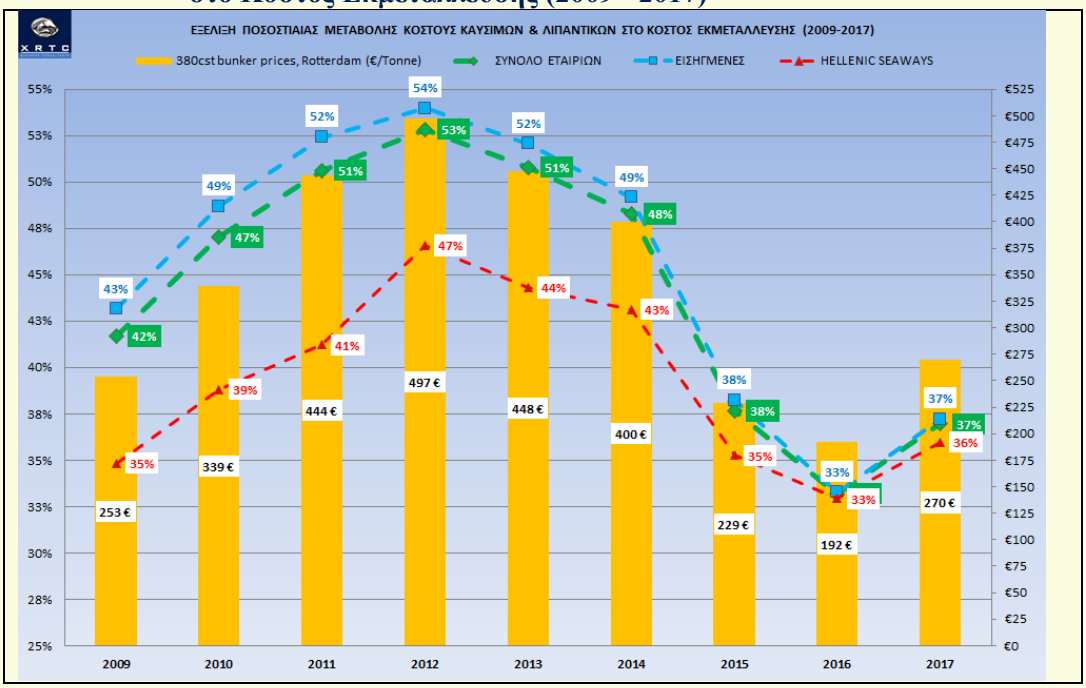


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η αύξηση του κόστους είναι εμφανής και στην τιμή καυσίμου 380CST στο Γράφημα 16. Στο εν λόγω Γράφημα φαίνεται ξεκάθαρα η επίδραση της αύξησης των τιμών των καυσίμων και λιπαντικών η οποία φτάνει το 38%.

Η πτώση της τιμής του πετρελαίου από τα μέσα του 2014 και μετά ήταν ο κύριος λόγος των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν τα τελευταία έτη οι Εισηγμένες και HSW. Η οποιαδήποτε αύξηση της τιμής του πετρελαίου επιβαρύνει σημαντικά τα οικονομικά αποτελέσματα των Εισηγμένων και HSW κάτι που αποδεικνύεται παρακάτω στην οικονομική τους ανάλυση.

Γράφημα 16: Εξέλιξη Ποσοστιαίας μεταβολή κόστους Καυσίμων & Λιπαντικών στο Κόστος Εκμετάλλευσης (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν μόλις 18 μήνες μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2020 προκειμένου να συμμορφωθούν με τους νέους κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO που αφορούν το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που επιβάλλουν τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία.

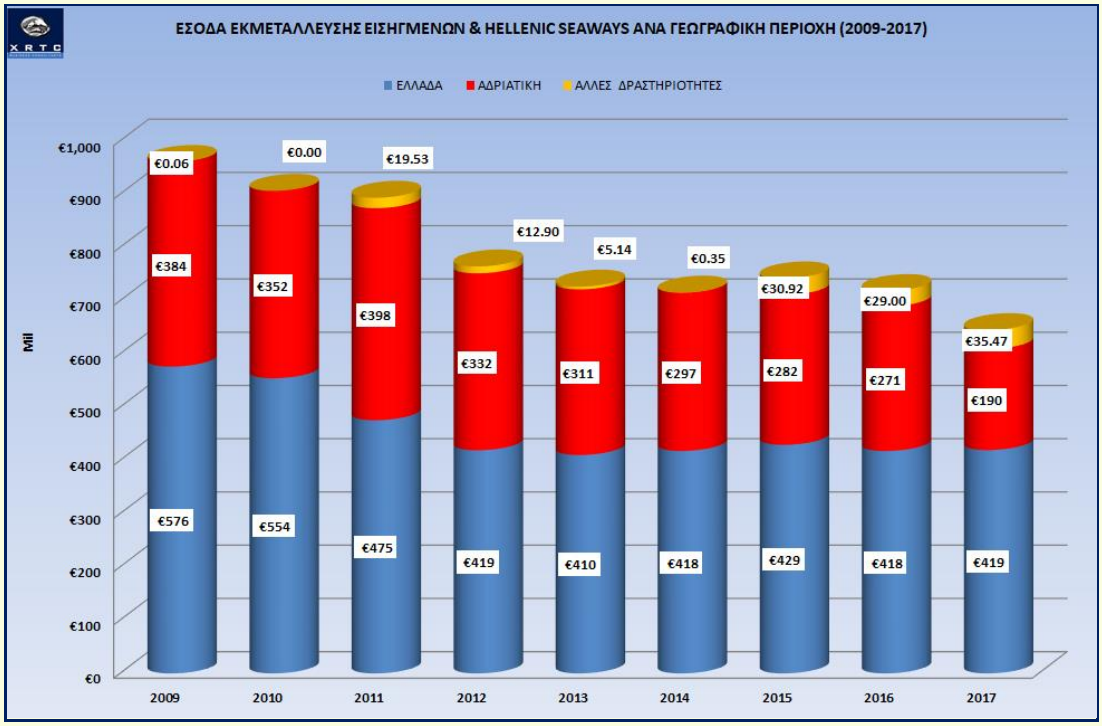
Όπως ήδη έχει τονιστεί από τους ακτοοπλόους, η εφαρμογή της απόφαση για τη χρήση του συγκεκριμένου καυσίμου δεν αποκλείει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών στα πλοία και της χρήσης του καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% το οποίο είναι πιο ακριβό από αυτό που χρησιμοποιείται σήμερα.

3.3. Κύκλος Εργασιών

Η συνεχιζόμενη μείωση του αριθμού των πλοίων των Εισηγμένων και HSW έχει σαν φυσικό επακόλουθο την πτώση του συνόλου του Κύκλου Εργασιών που κυμαίνεται στα €644εκ. (Γράφημα 17).

Η απώλεια της ζήτησης που αντιμετωπίζουν τα τελευταία χρόνια οι Εισηγμένες και HSW 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.

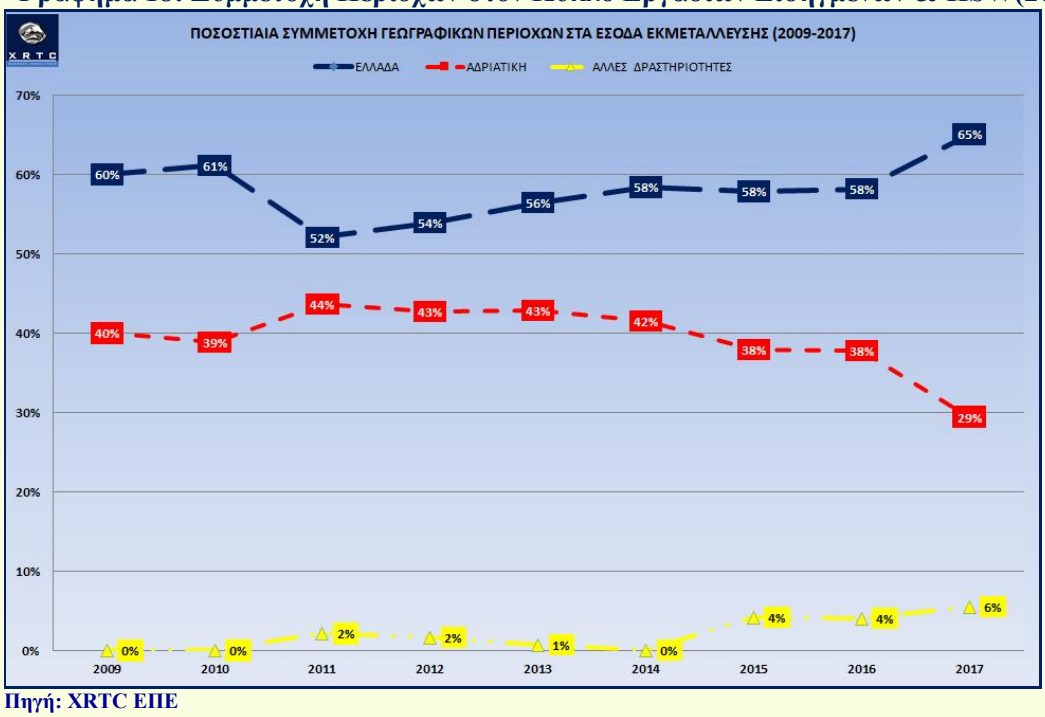
Γράφημα 17: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων & HSW(2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Παρατηρώντας τα Γραφήματα 17-18 ξεχωρίζει η επικέντρωση σε δύο αγορές πλέον, με την Ελληνική να συνεισφέρει το 65% των εσόδων και η αγορά της Αδριατικής το 29% ενώ τα υπόλοιπα έσοδα προέρχονται από άλλες δραστηριότητες.

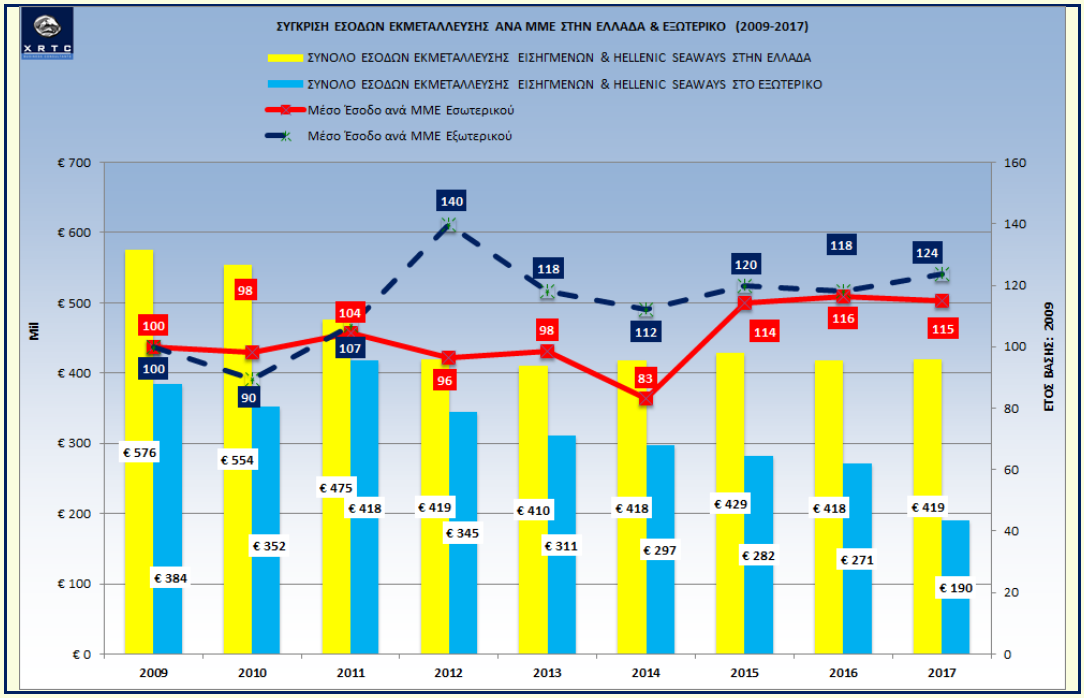
Γράφημα 18: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων & HSW(2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το μέσο έσοδο ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) μειώθηκε οριακά στην Ελληνική αγορά σε σχέση με το 2016, ενώ αυξήθηκε κατά 5% στην αγορά της Αδριατικής (Γράφημα 19). Ως ΜΜΕ ορίζεται: «το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος»

Γράφημα 19: Σύγκριση Εσόδων Εκμετάλλευσης ανά ΜΜΕ στην Ελλάδα & Εξωτερικό (2009-2017)

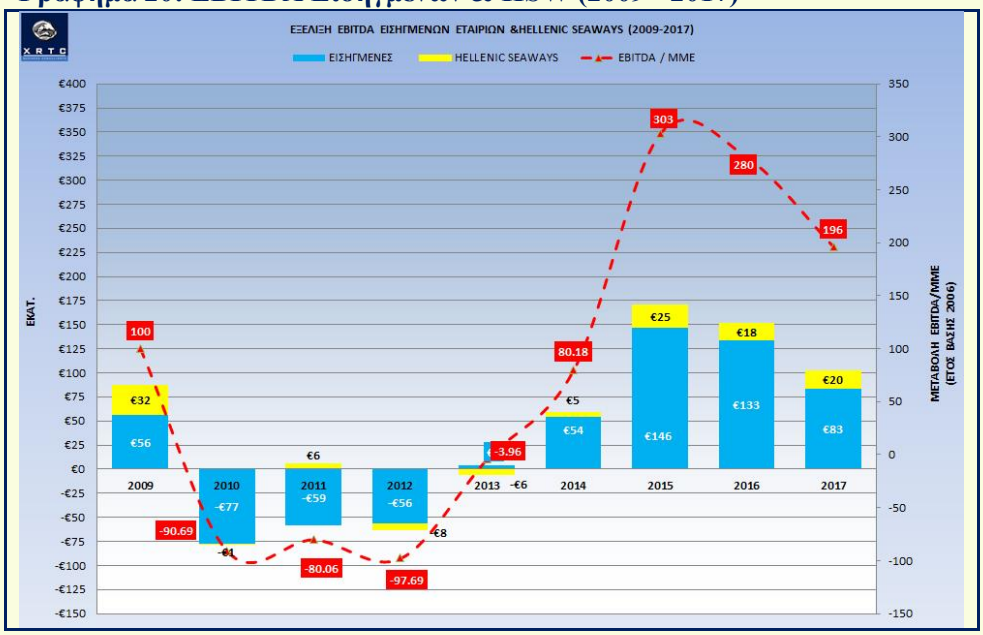


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.4. Ανάλυση EBITDA

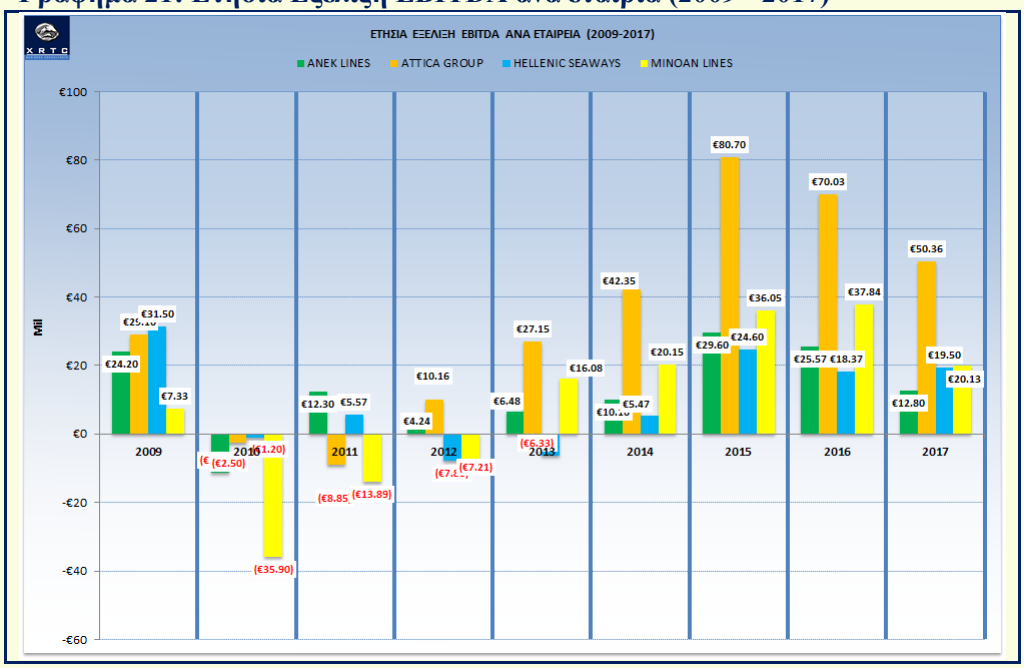
Τα Έσοδα προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) εμφανίζονται πολύ μειωμένα σε σχέση με το 2016 σε επίπεδο που φτάνει το -60%, από €152εκ. σε €103εκ. εξαιτίας της αύξησης της τιμής των καυσίμων. Στο Γράφημα 20 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης EBITDA ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου παρουσιάζει εξίσου μεγάλη πτώση από 280 μονάδες στις 196 ως απόρροια της μείωσης του EBITDA αλλά και του μεταφορικού έργου των εταιριών.

Γράφημα 20: EBITDA Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Γράφημα 21: Ετήσια Εξέλιξη EBITDA ανά εταιρία (2009 - 2017)



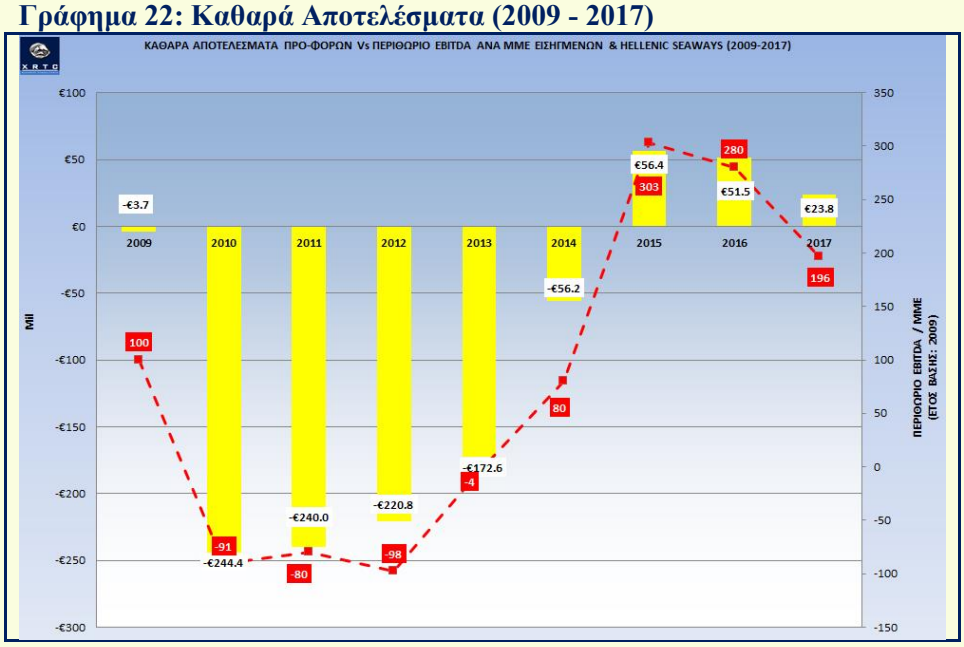
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Το σύνολο των εταιριών πραγματοποίησε θετικά αποτελέσματα EBITDA με μεγάλη πτώση όμως σε σύγκριση με το 2016. Εξαίρεση αποτελεί η HSW η οποία παρουσιάζει άνοδο της τάξης του 6% από €18,37εκ. σε €19,5εκ. Τη μεγαλύτερη πτώση παρουσιάζει η ANEK με -50% από €25,57εκ. σε €12,8εκ., ακολουθούν οι MINOAN LINES με -47% από €37,8εκ. σε €20,1εκ., που οφείλεται στη μείωση του στόλου της, και τέλος η ATTICA παρουσιάζει τη μικρότερη μείωση της τάξης του -28% από €70,03εκ. σε €50,36εκ.

3.5. Καθαρά Αποτελέσματα

Τα Καθαρά Αποτελέσματα προ φόρων αν και θετικά ακολουθούν την πορεία των Εσόδων προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (EBITDA) εμφανίζοντας πτώση της τάξης του -117%. Οι εταιρίες εμφανίζουν Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων για το 2017 με την ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES και HSW να δηλώνουν €1,9εκ., €21,0εκ., €22,0εκ. και €6,7εκ. αντίστοιχα έναντι €8,7εκ., €1,5εκ., €4,3εκ. και €9,2εκ. το 2016.

Γράφημα 22: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.6. Τραπεζικός Δανεισμός

Οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά -10% σε σχέση με το 2016 (Γράφημα 23). Εξετάζοντας τις εταιρίες ξεχωριστά, η HSW παρουσίασε τη μεγαλύτερη μείωση των συνολικών δανειακών της υποχρεώσεων κατά -18%, με τις ANEK LINES και MINOAN LINES να ακολουθούν με μείωση -10% και τον όμιλο ATTICA με -7%.

Αναλυτικά το σύνολο των δανείων της κάθε εταιρίας εξελίχτηκε ως εξής:

- Η HSW συνεχίζει να εξυπηρετεί τον τραπεζικό δανεισμό της σύμφωνα με το πρόγραμμα δανειακής αναχρηματοδότησης που επιτεύχθηκε το 2015. Μείωσε ακόμα περισσότερο τον δανεισμό της μέσω εκτάκτων χρεολυσίων λόγω πωλήσεων πλοίων. Συγκεκριμένα, μέσα στο 2017 η εταιρεία κατέβαλε προπληρωμή ύψους €19,0εκ. στις δανείστριες τράπεζες για μελλοντικά χρεολύσια (2017 – 2022) που προήλθαν από το προϊόν της πώλησης του «Highspeed 6» μειώνοντας έτσι περαιτέρω σημαντικά τον συνολικό δανεισμό της. Με αυτόν τον τρόπο η εταιρία συνολικά αποπλήρωσε δανεισμό ύψους €24,9εκ. μέσα στο 2017. Έτσι έχει επιτύχει και μείωση των μελλοντικών τοκοχρεωλυσίων, απελευθερώνοντας μελλοντική ρευστότητα για την εταιρία.

- Η ATTICA έχει προβεί στην έκδοση Μετατρέψιμου Ομολογιακού Δανείου («ATTMO»), το οποίο κατόπιν της αρχικής του κάλυψης επαναγοράστηκε στο σύνολό του από την ATTICA έναντι τιμήματος ίσου με την συνολική ονομαστική αξία των ομολογιών, προκειμένου αυτές οι μετατρέψιμες ομολογίες σε νέες κοινές ονομαστικές μετοχές ATTICA, να είναι διαθέσιμες προς ανταλλαγή με τις ομολογίες BSAO (Blue Star Ferries, έκδοση Ανταλλάξιμου Ομολογιακού Δανείου («BSAO»). Σε επίπεδο Ομίλου, το BSAO και ATTMO, λειτουργούν συμπληρωματικά, μιας και οι κάτοχοι των ομολογιών μπορούν είτε να επιλέξουν να διακρατήσουν τις ομολογίες και να λάβουν μετρητά από τον Όμιλο (μέσω της BSF) στη λήξη τους, είτε να τις μετατρέψουν (μέσω ανταλλαγής των BSAO με ATTMO) σε μετοχές της ATTICA.

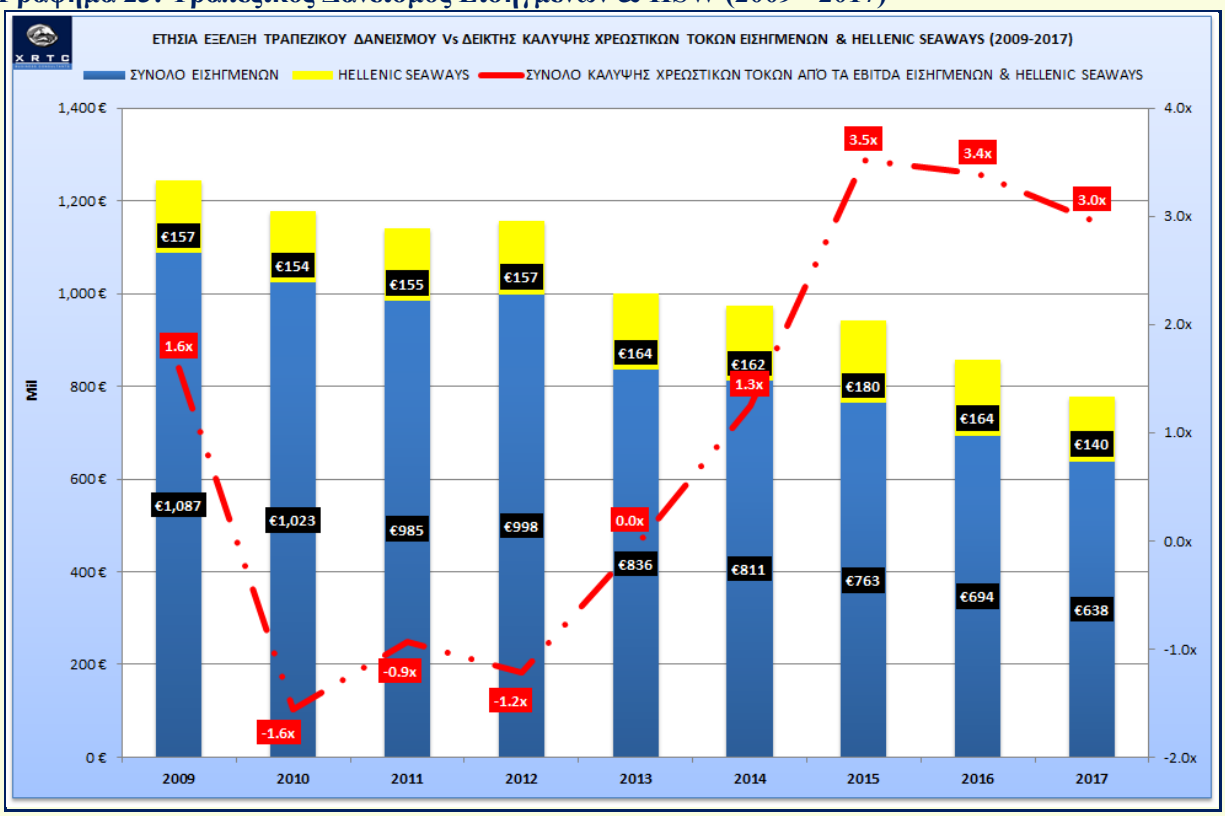
- Η τράπεζα Πειραιώς (με συνασπισμό τραπεζών) ολοκλήρωσε την αναδιάρθρωση του χρέους της ANEK με έκδοση ομολογιακού δανείου € 219,9εκ. (τμήμα του οποίου που ανέρχεται σε € 22,0εκ. είναι μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις). Έτσι πέραν του 24,18% η Πειραιώς εν δυνάμει κατέχει και άλλο ποσοστό της εταιρίας. Από αυτήν την αναδιάρθρωση προέκυψε έσοδο από διαγραφή κεφαλαιοποιημένων τόκων ποσού €15,5εκ. για την ANEK.

- Οι MINOAN LINES την 8/3/2018 ολοκλήρωσαν την πώληση του πλοίου M/V Cruise Bonaria της θυγατρικής εταιρείας Minoan Italia S.p.A. στην εταιρεία Grimaldi Euromed S.p.A., στην οποία το εν λόγω πλοίο είχε εκναυλωθεί από τον Ιανουάριο του 2018. Το συνολικό καθαρό τίμημα της πώλησης του πλοίου ανήλθε σε €70εκ. Το τίμημα αυτό προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στο σύνολό του για την αποπληρωμή αντίστοιχου τμήματος του ομολογιακού δανείου.

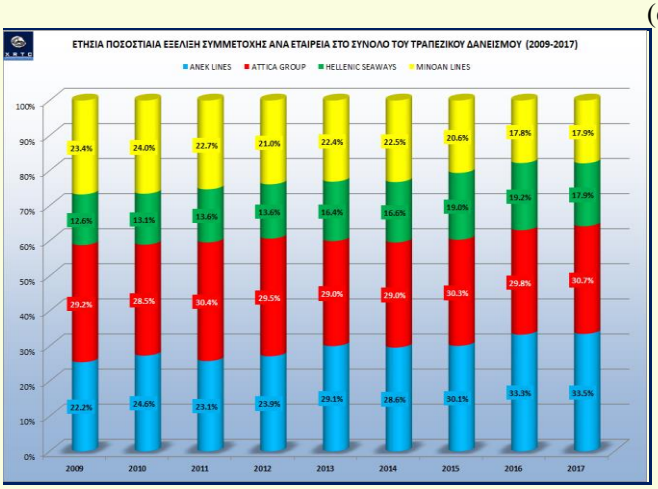
- Οι MINOAN LINES ανακοίνωσε στο επενδυτικό κοινό ότι, την Παρασκευή 29 Ιουνίου 2018, προχώρησε σε προπληρωμή του συνολικού τραπεζικού δανεισμού της. Συγκεκριμένα, η εταιρία αποπλήρωσε το υπόλοιπο του ομολογιακού κοινοπρακτικού δανείου ποσού €48εκ., στο οποίο συμμετείχαν 4 Ελληνικές και 5 ξένες τράπεζες.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το Γράφημα 23β που απεικονίζει τα μερίδια αγοράς του τραπεζικού δανεισμού των βασικότερων παικτών της ακτοπλοϊκής αγοράς με τους ομίλους ATTICA και ANEK LINES να έχουν το μεγαλύτερο δανεισμό.

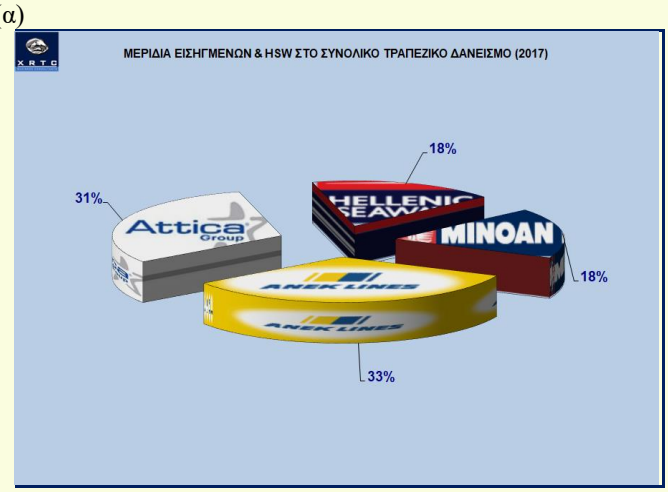
Γράφημα 23: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων & HSW (2009 - 2017)



(α)



(β)



(γ)

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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

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

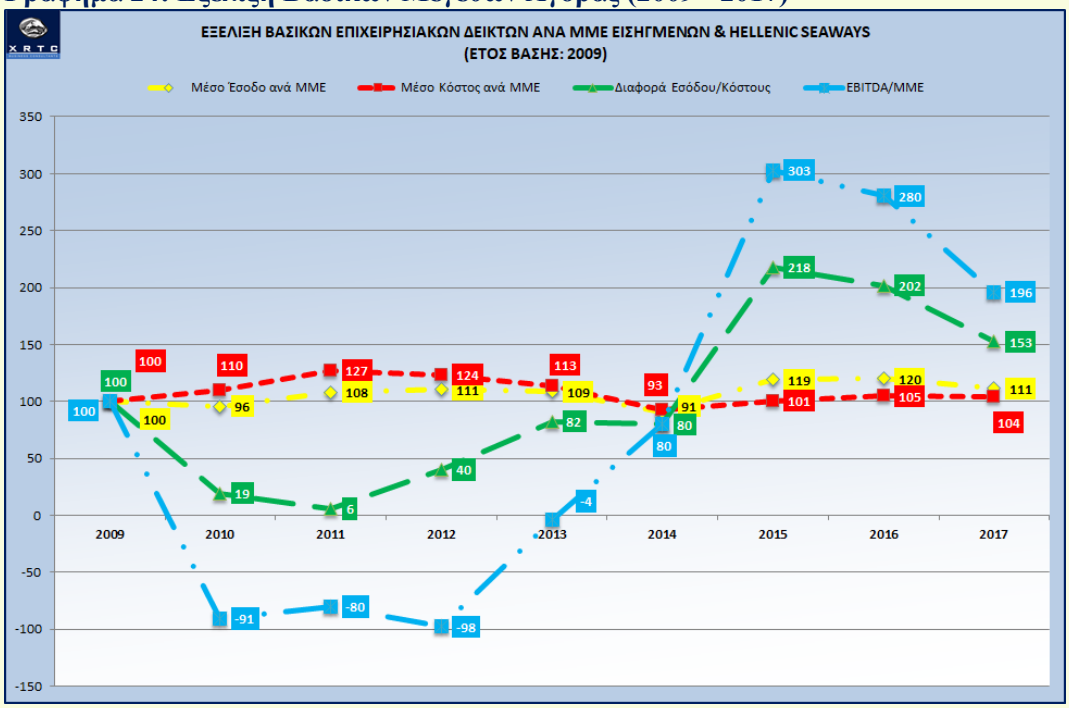
Στο Γράφημα 24 αναλύουμε μια βασική παράμετρο σύγκρισης στη μελέτη μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (**ΜΜΕ**) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως **ΜΜΕ** ορίζεται: ***«Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος»***.

Αναλυτικά οι δείκτες :

- **Μέσο Έσοδο/ΜΜΕ**: εμφανίζεται μειωμένος για το 2017 (111) σε σχέση με το 2016 (120)
- **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ**: εμφανίζεται ελάχιστα μειωμένος για το 2017 (104) σε σχέση με το 2016 (105)
- **EBITDA/ΜΜΕ:** εμφανίζει σημαντική μείωση για το 2017 (196) σε σχέση με το 2016 (280)
- **Διαφορά Εσόδου/Κόστους:** εμφανίζει ουσιαστική μείωση για το 2017 (153) σε σχέση με το 2016 (202)

Οι μειώσεις όλων των δεικτών οφείλονται κυρίως στη μείωση του συνολικού μεταφορικού έργου (ΜΜΕ) των Εισηγμένων & HSW και στην αύξηση της τιμής των καυσίμων.

Γράφημα 24: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2017)

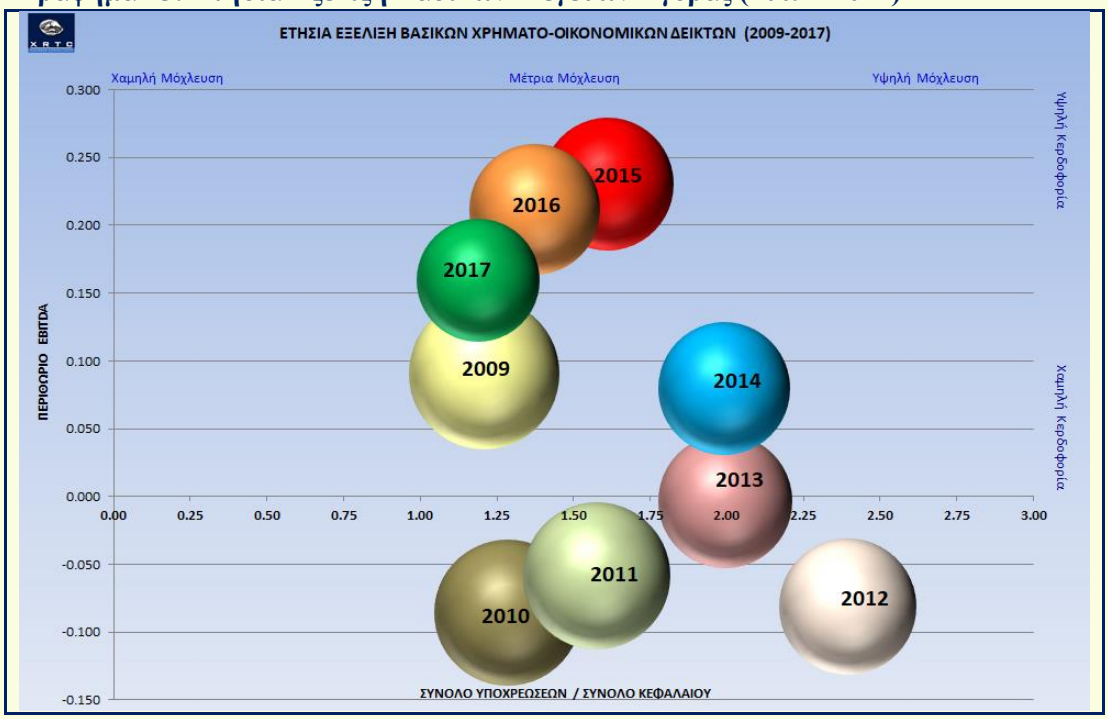


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης Υποχρεώσεων προς Ίδια Κεφάλαια, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 25, συνεχίζει τη βελτίωσή του και το **2017**, καθώς το σύνολο των Υποχρεώσεων καλύπτουν πλέον **1,2Χ** φορές τα Ίδια Κεφάλαια. Να τονίσουμε ότι το 2012 ο συγκεκριμένος δείκτης είχε προσεγγίσει το 2,4Χ.

Επαναλαμβάνουμε 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%**. Ενώ το 2016 έφτασε στο **22%** το 2017 έπεσε στο **16%.**

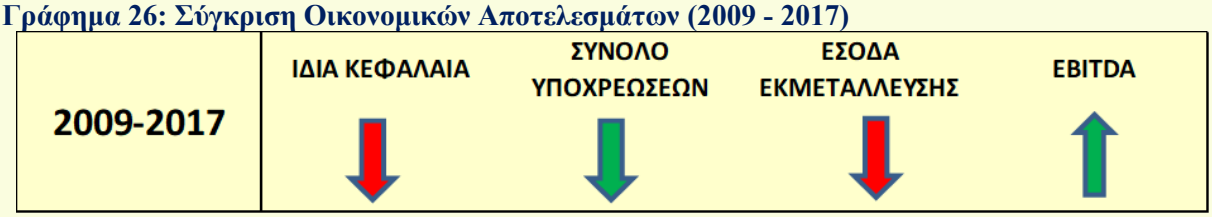
Γράφημα 25: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η εξέλιξη των οικονομικών αποτελεσμάτων των Εισηγμένων και HSW από το 2009-2017 απεικονίζεται στο Γράφημα 26.

Γράφημα 26: Σύγκριση Οικονομικών Αποτελεσμάτων (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο γράφημα αυτό απεικονίζεται με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο η δεκαετής σχεδόν προσπάθεια των παραδοσιακών εταιρειών του κλάδου να πλεύσουν στα τρικυμιώδη νερά, η οποία έχει στεφτεί με αρκετή επιτυχία. Η επιτυχία αυτή οφείλεται σε δύο βασικά στοιχεία. Το πρώτο είναι η σημαντική μείωση των υποχρεώσεων η οποία παρά το γεγονός ότι έχει συνοδευτεί με μείωση της κεφαλαιοποίησής τους αποτελεί μια ασφαλιστική δικλίδα βιωσιμότητας των εταιριών αφού το χρέος έχει επιστρέψει σε διαχειρίσιμα επίπεδα.

Το δεύτερο στοιχείο σχετίζεται με το περιθώριο EBITDA, το οποίο ουσιαστικά αποτελεί ένδειξη καλύτερης διαχείρισης του λειτουργικού κόστους. Η βελτίωση αυτού του δείκτη ειδικά, αποτελεί παράγοντα αισιοδοξίας για το μέλλον, καθώς εμφανίζεται σε αποδεκτές τιμές παρά τη μείωση των εσόδων εκμετάλλευσης.

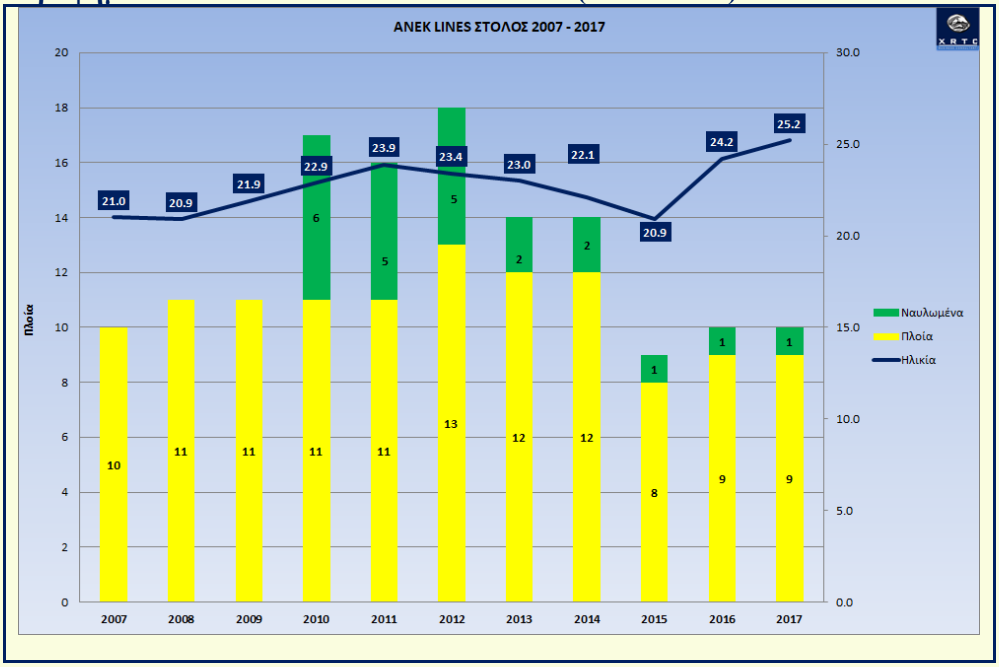
Ένας επιπλέον παράγοντας που ενδυναμώνει τις παραπάνω επισημάνσεις και την αισιοδοξία για το μέλλον είναι ο δείκτης χρεωκοπίας Altman ο οποίος όπως αναλύεται παρακάτω (Κεφάλαιο: Ανάλυση Κινδύνων) παρουσιάζει το σύνολο των παραδοσιακών εταιριών να έχουν αποφύγει τα χειρότερα.

4. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

4.1. Εισηγμένες

4.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 27: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2006 - 2017)



Αν και στην Ετήσια Οικονομική Έκθεσή της η εταιρία δεν αναφέρει τον αριθμό των πλοίων της για το **2017**, θεωρούμε ότι δραστηριοποιήθηκε το προηγούμενο έτος με 10 πλοία εκ των οποίων το ένα είναι ναυλωμένο.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

<u>Η θέση της εταιρίας στην Αγορά</u>

Το 2017 αποτέλεσε έτος ορόσημο για την ΑΝΕΚ, καθώς συμπλήρωσε μια μακρά διαδρομή 50 χρόνων αδιάλειπτης παρουσίας στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας.

Σε λειτουργικό επίπεδο, το 2017 ο Όμιλος της ΑΝΕΚ δραστηριοποιήθηκε με ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα, 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.

Εκτελώντας 1,5% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο όμιλος της ΑΝΕΚ το 2017 σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 1,04εκ. επιβάτες έναντι 974 χιλ. το 2016 (αύξηση 7%), 204 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 188 χιλ. (αύξηση 9%) και 139 χιλ. φορτηγά έναντι 133 χιλ. το προηγούμενο έτος (αύξηση 4%).

<u>Οικονομικά Αποτελέσματα</u>

Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων, το 2017 ο όμιλος της ΑΝΕΚ διατήρησε για τρίτη συνεχή χρονιά την κερδοφορία του πιστοποιώντας τη σημαντική ανάκαμψή του μετά από μια περίοδο παρατεταμένης επιδείνωσης του οικονομικού κλίματος, συνεχιζόμενης ύφεσης και αβεβαιότητας στο οικονομικό περιβάλλον της χώρας. Παράλληλα, με την αναδιάρθρωση του τραπεζικού δανεισμού της Μητρικής που ολοκληρώθηκε το Μάρτιο του 2017, επιτυγχάνεται η διασφάλιση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας του ομίλου, η αποκατάσταση του κεφαλαίου κίνησης και η ενίσχυση της κεφαλαιακής διάρθρωσης.

Οι διεθνείς τιμές πετρελαίου παρουσίασαν μείωση από το 2015 και μετά, ωστόσο το 2017 σημείωσαν αύξηση κατά 30% περίπου σε σχέση με την προηγούμενη χρήση σύμφωνα με τον όμιλο. Έτσι αυτή η αύξηση, είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους και τη μείωση του EBITDA παρά την αύξηση του

κύκλου εργασιών. Εντούτοις, τα θετικά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της χρήσης 2017 οδήγησαν στη βελτίωση των καθαρών αποτελεσμάτων και στην ενίσχυση της καθαρής θέσης του ομίλου. Σημειώνεται ότι τα ίδια κεφάλαια του ομίλου και της Μητρικής επέστρεψαν σε θετικό πρόσημο και ότι δεν έχουν πλέον εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 48 του κ.ν. 2190/1920 για την εταιρία. Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2017 είναι τα εξής;

- Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης 2017 ανήλθε σε €164,7εκ. έναντι €157,6 εκ. το 2016. Τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εσωτερικού διαμορφώθηκαν σε €53,4εκ. έναντι €60,6εκ. την προηγούμενη χρήση και από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες εξωτερικού ανήλθαν σε €101,7 εκ. έναντι €87,8 εκ., ενώ τα έσοδα από λοιπές δραστηριότητες ανήλθαν σε €9,6εκ. το 2017 έναντι €9,2εκ. το 2016.
- Το Κόστος Πωληθέντων αυξήθηκε σημαντικά και διαμορφώθηκε σε €133,3εκ. έναντι €116,5εκ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης ως συνέπεια του αυξημένου κόστους καυσίμων.
- Η αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής συνολικού αρχικού ποσού €264,5εκ. αναλύεται ως εξής:
    - Ομολογιακό δάνειο με συνασπισμό τραπεζών συνολικού ποσού €219,9εκ. (τμήμα του οποίου που ανέρχεται σε €22,0εκ. είναι μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις).
    - Διμερές δάνειο ποσού €44,6εκ.

  Τα νέα δάνεια συνάφθηκαν με κυμαινόμενο επιτόκιο (Euribor πλέον περιθωρίου) και έχουν διάρκεια 7 έτη, ενώ η τελική ημερομηνία αποπληρωμής τους είναι η 31η Δεκεμβρίου 2023.
- Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού €12,8εκ. έναντι €25,6εκ. το 2016. Η μείωση του EBITDA το 2017 σε σχέση με την προηγούμενη χρήση οφείλεται, κυρίως, στη μείωση των μικτών κερδών προ αποσβέσεων κατά €8,7εκ.
- Τα ενοποιημένα κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε €8,1εκ. έναντι €1,3εκ. το 2016, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε €9,8εκ. έναντι €0,6εκ. τη χρήση 2016.

<u>Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2017</u>

Το Μάρτιο του 2017 ολοκληρώθηκε με επιτυχία η αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανεισμού της Μητρικής. Σύμφωνα με τους όρους των νέων συμβάσεων, η αποπληρωμή συμφωνήθηκε σταδιακά έως το 2023, η επιτοκιακή επιβάρυνση είναι σημαντικά χαμηλότερη, ενώ διαγράφηκε μέρος 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.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αναδιάρθρωσης, πραγματοποιήθηκε έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας η οποία αποφάσισε την έκδοση μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου (ΜΟΔ) ποσού €22εκ., σύμφωνα με διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και του ν. 3156/2003, με ιδιωτική τοποθέτηση και κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετόχων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ANEK LINES (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	1,042,180	1,000,000	1,000,000	1,420,000	1,500,000	1,192,436
Κίνηση Αυτοκινήτων	204,920	188,000	176,000	227,000	241,000	207,384
Κίνηση Φορτηγών	138,320	133,000	137,000	151,000	149,000	141,664
Κύκλος Εργασιών	€164,749,000.00	€157,583,000.00	€159,845,000.00	€169,476,000.00	€178,039,000.00	€165,938,400.00
EBITDA	€12,800,000.00	€25,572,000.00	€29,600,000.00	€10,101,000.00	€6,477,000.00	€16,910,000.00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€8,716,000.00	€1,883,000.00	€954,000.00	(€18,855,000.00)	(€36,190,000.00)	(€8,698,400.00)
Κόστος Πωληθέντων	€133,308,000.00	€116,532,000.00	€117,200,000.00	€143,852,000.00	€154,782,000.00	€133,134,800.00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€50,851,000.00	€40,968,000.00	€47,004,000.00	€68,821,000.00	€77,307,000.00	€56,990,200.00
Δάνεια Τραπεζών	€260,218,000.00	€285,598,000.00	€283,561,000.00	€278,518,000.00	€290,750,000.00	€279,729,000.00
Χρεωστικοί Τόκοι	€7,370,000.00	€12,344,000.00	€16,821,000.00	€17,734,000.00	€16,575,000.00	€14,168,800.00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€2,750,000.00	(€7,341,000.00)	(€8,555,000.00)	(€9,241,000.00)	€10,170,000.00	(€2,443,400.00)
Σύνολο Παγίων	€271,078,000.00	€270,003,000.00	€274,341,000.00	€296,460,000.00	€304,902,000.00	€283,356,800.00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ANEK LINES (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	7.8%	16.2%	18.5%	6.0%	3.6%	10.4%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	5.3%	1.2%	0.6%	-11.1%	-20.3%	-4.9%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	0.8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	4.0	1.6	1.6	6.8	11.9	5.2
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	1.0	1.1	1.0	0.9	1.0	1.0
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	1.7	2.1	1.8	0.6	0.4	1.3
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	59.9	-21.5	-18.7	-18.3	17.5	3.8

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις

Οι προοπτικές του ομίλου σε λειτουργικό επίπεδο για το 2018 θα εξαρτηθούν από τη γενικότερη πορεία της οικονομίας και της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, καθώς και από την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης και των διεθνών τιμών πετρελαίου. Οι τιμές σημείωσαν σημαντική αύξηση το 2017 σε σχέση με την προηγούμενη χρήση επηρεάζοντας ουσιαστικά τα αποτελέσματα, δεδομένου ότι το κόστος καυσίμων αποτελεί το βασικότερο στοιχείο λειτουργικού κόστους του ομίλου.
Λαμβάνοντας υπόψη ότι η πορεία των διεθνών τιμών πετρελαίου είναι αστάθμητος παράγοντας, οποιαδήποτε περαιτέρω εκτίμηση για την επίπτωσή τους στα αποτελέσματα της χρήσης θα ήταν επισφαλής.

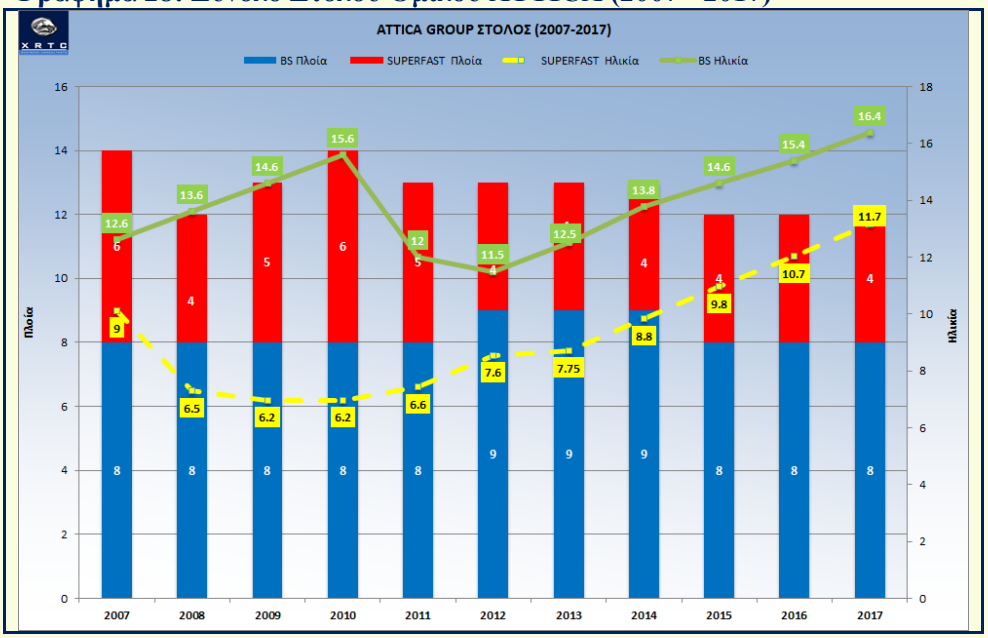
Σημαντικό ρόλο στις προοπτικές της εταιρίας θα παίξει και η είσοδος της MINOAN LINES στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά που εκτιμάται ότι θα επιφέρει μεγάλες αναταράξεις. Σημειώνεται ότι στη γραμμή μέχρι σήμερα εκτελεί δρομολόγια αποκλειστικά η κοινοπραξία ATTICA-ANEK, με τα πλοία «Blue Galaxy» και «Ελευθέριος Βενιζέλος». Παρά τις έντονες διαφωνίες και αντιδράσεις από τους εκπροσώπους άλλων ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως της ANEK και της ATTICA το ΣΑΣ γνωμοδότησε θετικά για τη δρομολόγηση του «Mykonos Palace» το οποίο ξεκίνησε δρομολόγια στα μέσα Ιουλίου.

Τέλος η κοινοπραξία ANEK- ATTICA εκτιμά ότι δεν υπάρχουν συγκοινωνιακές ανάγκες που να δικαιολογούν μία εκπρόθεσμη δρομολόγηση μέσα στον Ιούλιο, καθώς ήδη έχουν προγραμματιστεί όπως κάθε χρόνο διπλά δρομολόγια.

Η ΑΝΕΚ με τον όμιλο Grimaldi που ελέγχει τις MINOAN LINES έχει μια οικονομική διαφορά τάξης των €50εκ. Πρόκειται για τη διαφορά που έχει ανακύψει με τις MINOAN LINES σε σχέση με την παλιά συμφωνία απόκτησης ποσοστού συμμετοχής 33,35% της HSW από την ΑΝΕΚ. Η συμφωνία δεν προχώρησε, αλλά οι MINOAN LINES κράτησαν την προκαταβολή των €47,5εκ. τα οποία η ΑΝΕΚ είχε ήδη καταβάλει. Η ΑΝΕΚ έχει από καιρό προσφύγει σε διαιτητικό δικαστήριο στο Λονδίνο για τη διεκδίκηση του ποσού και την εν γένει εφαρμογή της συμφωνίας εκείνης.

4.1.2. ΟΜΙΛΟΣ ATTICA

Γράφημα 28: Σύνολο Στόλου Ομίλου ATTICA (2007 - 2017)



Κατά τη διάρκεια του 2017 ο όμιλος δραστηριοποιήθηκε με ένα στόλο 12 πλοίων, εκ των οποίων τέσσερα ανήκουν στη SUPERFAST και οκτώ στη BLUE STAR FERRIES (Γράφημα 28). Από αυτά τα 3 δρομολογήθηκαν στην Αδριατική και τα 9 στο Αιγαίο.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Το μεταφορικό έργο του ομίλου ενισχύθηκε σε όλες τις κατηγορίες εσόδων και ειδικότερα κατά 2,2% στους επιβάτες, κατά 5,7% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 3,5% στα φορτηγά. Ειδικότερα, το 2017 διακινήθηκαν με τα πλοία του ομίλου συνολικά 4,13εκ. επιβάτες έναντι 4,04εκ. στη χρήση 2016, 635 χιλ. Ι.Χ. οχήματα έναντι 601 χιλ. το προηγούμενο έτος και 300 χιλ. φορτηγά έναντι 290 χιλ. στη χρήση 2016. Τα συνολικά δρομολόγια των πλοίων αυξήθηκαν κατά 3,3% σε σχέση με το 2016.

Στην Αδριατική θάλασσα και ειδικότερα στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα και Πάτρα – Ηγουμενίτσα - Μπάρι, ο όμιλος δραστηριοποιήθηκε με τρία πλοία. Στην αγορά αυτή το μεταφορικό έργο αυξήθηκε κατά 17,3% στους επιβάτες, κατά 17% στα Ι.Χ. οχήματα και κατά 8% στα φορτηγά αυτοκίνητα. Τα δρομολόγια των πλοίων στην Αδριατική αυξήθηκαν κατά 2,6% σε σχέση με το 2016.
Για τη χρήση 2017, ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την Ακτοπλοΐα σε ποσοστό 68% και από την Αδριατική θάλασσα σε ποσοστό 32%. Τα αντίστοιχα ποσοστά στη χρήση 2016 ήταν περίπου τα ίδια.
Τα δρομολόγια των πλοίων σε ετήσια βάση αυξήθηκαν σε ποσοστό 3,4% στην Ακτοπλοΐα και σε ποσοστό 2,6% στην Αδριατική, σε σχέση με τη χρήση 2016. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία της ΑΝΕΚ.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2017 παρατηρούμε τα εξής;

- Ο κύκλος εργασιών του ομίλου στη χρήση 2017 ανήλθε σε €271,54εκ. έναντι €268,61εκ. το 2016. 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 2016 ήταν για την Ακτοπλοΐα 71,4% και για την Αδριατική 28,6%.

- Τα λειτουργικά έξοδα του ομίλου αυξήθηκαν σε €211,52εκ. από €187,76εκ. στη χρήση 2016, κυρίως λόγω της αύξησης του κόστους καυσίμων κατά €22 εκ. περίπου.
- Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα €50,36εκ. έναντι € 70,03εκ. στη χρήση 2016.
- Τα κέρδη μετά από φόρους του ομίλου ανήλθαν σε €1,25εκ. έναντι κερδών €20,25εκ. στη χρήση 2016. Επίσης, στη χρήση 2017 προέκυψαν ζημίες €7,52εκ. (ζημίες €2,41 εκ. το 2016) από τη συγγενή εταιρία Africa Morocco Links (AML), η οποία ενοποιείται με τη μέθοδο της καθαρής θέσης και το 2017 που ήταν και η πρώτη πλήρης εταιρική της χρήση.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2017

Στις 26.10.2017 ο όμιλος ATTICA ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας με τις MINOAN LINES Γραμμές για:

(i) την εξαγορά από τον όμιλο 37.667.504 μετοχών της HSW, ήτοι ποσοστού 48,53% του μετοχικού της κεφαλαίου, έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5εκ.

(ii) την πώληση του πλοίου SUPERFAST XII σε εταιρία του Ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5εκ.

(iii) την πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 από την HSW στη Minoan Lines έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25εκ., μετά την ολοκλήρωση της Εξαγοράς και τη λήψη των σχετικών εταιρικών και άλλων εγκρίσεων.

Με την ολοκλήρωση της Εξαγοράς και της απόκτησης του 50,30% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW κατά τα διαλαμβανόμενα στην από 11.8.2017 ανακοίνωσή της, ο όμιλος ATTICA κατέχει συνολικά ποσοστό 98,83% του μετοχικού κεφαλαίου της HSW.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού με την απόφασή της 25/4/2018 ενέκρινε την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW από τον όμιλο ATTICA.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ATTICA GROUP (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	3,359,154	3,268,148	3,543,956	3,303,324	3,762,679	3,447,452
Κίνηση Αυτοκινήτων	465,808	433,421	405,133	376,634	494,698	435,139
Κίνηση Φορτηγών	285,277	275,201	259,410	252,479	258,389	266,151
Κύκλος Εργασιών	€271,541,000.00	€268,614,000.00	€277,625,000.00	€266,660,000.00	€260,160,000.00	€268,920,000.00
EBITDA	€50,360,000.00	€70,032,000.00	€80,700,000.00	€42,349,000.00	€27,146,000.00	€54,117,400.00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€1,554,000.00	€20,956,000.00	€33,399,000.00	€4,435,000.00	(€10,096,000.00)	€10,049,600.00
Κόστος Πωληθέντων	€211,515,000.00	€187,759,000.00	€183,502,000.00	€214,059,000.00	€219,055,000.00	€203,178,000.00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€87,275,000.00	€65,368,000.00	€73,894,000.00	€113,854,000.00	€115,814,000.00	€91,241,000.00
Δάνεια Τραπεζών	€238,733,000.00	€255,443,000.00	€285,256,000.00	€282,161,000.00	€289,940,000.00	€270,306,600.00
Χρεωστικοί Τόκοι	€17,181,000.00	€22,603,000.00	€21,202,000.00	€15,940,000.00	€14,095,000.00	€18,204,200.00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€402,915,000.00	€401,589,000.00	€376,228,000.00	€339,817,000.00	€340,053,000.00	€372,120,400.00
Σύνολο Παγίων	€542,862,000.00	€558,101,000.00	€568,835,000.00	€582,951,000.00	€631,192,000.00	€576,788,200.00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ATTICA GROUP (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	18.5%	26.1%	29.1%	15.9%	10.4%	20.0%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	0.6%	7.8%	12.0%	1.7%	-3.9%	3.6%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0.8	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	1.7	0.9	0.9	2.7	4.3	2.1
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	1.7	1.6	1.3	1.2	1.2	1.4
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	2.9	3.1	3.8	2.7	1.9	2.9
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	0.7

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις

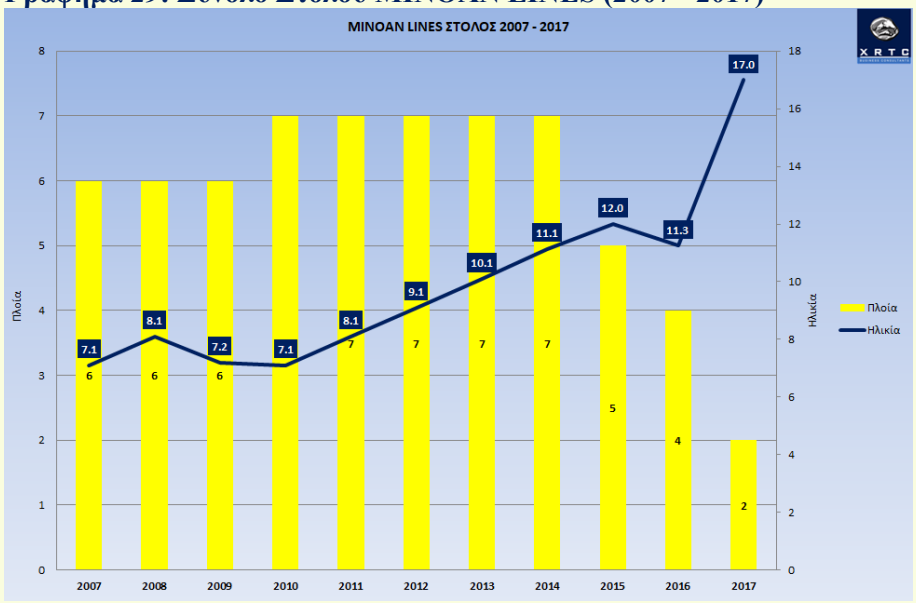
Οι βασικοί παράγοντες που θα επηρεάσουν την πορεία και την εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων του ομίλου το 2018 είναι, μεταξύ άλλων, η κατάσταση της Ελληνικής Οικονομίας, η ένταση του ανταγωνισμού, ο βαθμός επηρεασμού της εγχώριας τουριστικής κίνησης σε σχέση με το διαθέσιμο εισόδημα και η εξέλιξη των τιμών των καυσίμων. Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη την έντονη εποχικότητα του κλάδου κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ιδιαίτερα στους επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, καθώς και το γεγονός ότι η πορεία των διεθνών τιμών πετρελαίου είναι αστάθμητος παράγοντας, οποιαδήποτε πρόβλεψη για την εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων είναι επισφαλής.
Η Διοίκηση του ομίλου αξιολογεί σε συνεχή βάση τους προαναφερόμενους παράγοντες και σχεδιάζει ενέργειες βελτιστοποίησης της απόδοσης του ομίλου στη βάση των δεδομένων που προκύπτουν.

Σημαντικό ρόλο στις προοπτικές της εταιρίας θα παίξει και η είσοδος των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά που εκτιμάται ότι θα επιφέρει μεγάλες αναταράξεις. Σημειώνεται ότι στη γραμμή μέχρι σήμερα εκτελεί δρομολόγια αποκλειστικά η κοινοπραξία ATTICA-ANEK, με τα πλοία Blue Galaxy και Ελευθέριος Βενιζέλος. Παρά τις έντονες διαφωνίες και αντιδράσεις από τους εκπροσώπους άλλων ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως της ANEK και της ATTICA το ΣΑΣ γνωμοδότησε θετικά για τη δρομολόγηση του «Mykonos Palace» το οποίο ξεκινάει δρομολόγια στα μέσα Ιουλίου.

Τέλος η κοινοπραξία ANEK- ATTICA εκτιμά ότι δεν υπάρχουν συγκοινωνιακές ανάγκες που να δικαιολογούν μία εκπρόθεσμη δρομολόγηση μέσα στον Ιούλιο, καθώς ήδη έχουν προγραμματιστεί όπως κάθε χρόνο διπλά δρομολόγια.

4.1.3. MINOAN LINES

Γράφημα 29: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2007 - 2017)



Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε με 2 πλοία στην Ελληνική αγορά στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς αλλά έχει πρόσβαση στο μεγαλύτερο στόλο της Ευρώπης μέσω του Μητρικού Ομίλου Grimaldi.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Την 1/1/2017, ολοκληρώθηκαν οι συμβάσεις ναύλωσης των πλοίων Cruise Europa και Cruise Olympia, τα οποία δραστηριοποιούνταν στη γραμμή της Αδριατικής (Πάτρα–Ηγουμενίτσα–Ανκόνα–Τεργέστη). Η απόφαση αυτή ελήφθη λόγω της σημαντικής μεταβολής των οικονομικών συνθηκών στην αγορά της Αδριατικής, όπως η μείωση του μεταφορικού έργου των επιβατών καθώς και η αύξηση του λειτουργικού κόστους συνέπεια των αυξήσεων στις τιμές των καυσίμων. Για τους ανωτέρω λόγους, η εταιρία επέλεξε να συνεχίσει τη δραστηριοποίησή της στην αγορά της Αδριατικής μέσω της ανάληψης, από την 01/01/2017, της Γενικής Πρακτόρευσης των πλοίων του ομίλου Grimaldi που εκτελούν τακτικά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα–Ηγουμενίτσα–Αγκώνα–Βενετία.

Το 2017, η εταιρία δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή «Πειραιάς–Ηράκλειο» και διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει διακινώντας 684 χιλ. επιβάτες, 101 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 57 χιλ. φορτηγά.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2017 είναι τα εξής;

- Ο Κύκλος Εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε αύξηση της τάξεως των €17,042 εκ. και διαμορφώθηκε σε €79,459 εκ. έναντι €62,417 εκ. της χρήσης του 2016. Η θετική εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στην ενίσχυση της δραστηριότητας πρακτορεύσεων της εταιρίας με την ανάληψη της γενικής πρακτόρευσης των πλοίων του ομίλου Grimaldi στην γραμμή Πάτρα–Ηγουμενίτσα–Αγκώνα–Βενετία.
- Το Κόστος Πωληθέντων αυξήθηκε κατά €11,531 εκ. και διαμορφώθηκε σε €55,309 εκ. έναντι €43,778 εκ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως σε κόστη που συνδέονται με την ανάληψη εκμετάλλευσης χώρων πωλήσεων (εστιατόρια–bars–καταστήματα) σε πλοία εταιριών του ομίλου της υπερκείμενης μητρικής καθώς και στη σημαντική αύξηση της τιμής των καυσίμων.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν αύξηση κατά €2,248 εκ. σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρήση και διαμορφώθηκαν σε €17,552 εκ.
- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη €20,132 εκ. έναντι κερδών €19,262 εκ. την χρήση του 2016 παρουσιάζοντας αύξηση κατά €870 χιλ.

- Τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά και Επενδυτικά Αποτελέσματα, παρουσιάζουν μείωση σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης χρήσης του 2016 και διαμορφώθηκαν σε €1.605 εκ. έναντι €1,944 εκ. (μείωση €339 χιλ.). Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στην αποπληρωμή δανειακών υποχρεώσεων.
- Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης από συνεχιζόμενες δραστηριότητες διαμορφώθηκαν σε κέρδη €4,159 εκ. έναντι κερδών €2,251 εκ. της περασμένης χρήσης.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2017

Στις 26.10.2017 η ATTICA και οι MINOAN LINES ανακοίνωσαν τη σύναψη συμφωνίας για:

i. την εξαγορά από τον όμιλο ATTICA 37.667.504 μετοχών της HSW ήτοι ποσοστού 48,53% του μετοχικού της κεφαλαίου, έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5 εκ.
ii. την πώληση του πλοίου SUPERFAST XII από εταιρία της ATTICA σε εταιρία του ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5εκ.
iii. την πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 από την HSW στη MINOAN LINES έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25εκ. Παράλληλα με την αγορά του εν λόγω πλοίου η Εταιρία αποκτά το δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Ηράκλειο–Κυκλάδες με το πλοίο αυτό.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού με την απόφασή της της 25/4/2018 ενέκρινε την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW από τον όμιλο ATTICA.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2017

- Τον Ιανουάριο του 2018 ολοκληρώθηκε η περίοδος εκναύλωσης των πλοίων της θυγατρικής εταιρείας Minoan Italia S.p.A. M/V Mykonos Palace και M/V Cruise Bonaria στην εταιρία Compagnia Italiana di Navigazione (C.I.N.). Περαιτέρω η εταιρεία Minoan Italia SpA, 100% θυγατρική των Μινωικών Γραμμών, προχώρησε άμεσα στην εκναύλωση των εν λόγω πλοίων στη Grimaldi Euromed SpA, η οποία είναι εταιρία του ομίλου της υπερκείμενης μητρικής.
- Στις 8/3/2018, η Minoan Italia S.p.A., 100% θυγατρική της εταιρίας, προχώρησε στη μεταβίβαση του πλοίου M/V Cruise Bonaria στην εταιρία Grimaldi Euromed SpA. Το τίμημα της πώλησης του πλοίου ανήλθε σε €70 εκ. ενώ το εκτιμώμενο καθαρό κέρδος από την πώλησή του θα διαμορφωθεί σε €1,5 εκ. περίπου και θα συμπεριληφθεί στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του 2018. Το ποσό των €70 εκ. θα χρησιμοποιηθεί στο σύνολό του για μερική αποπληρωμή του ομολογιακού δανείου της εταιρίας. Σημειώνεται ότι το πλοίο M/V Cruise Bonaria είχε εκναυλωθεί στην εταιρεία Grimaldi Euromed SpA τον Ιανουάριο του τρέχοντος έτους.
- Η εταιρία ανακοίνωσε στο επενδυτικό κοινό ότι, την Παρασκευή 29 Ιουνίου 2018, προχώρησε σε προπληρωμή του συνολικού τραπεζικού δανεισμού της. Συγκεκριμένα, η εταιρία αποπλήρωσε το υπόλοιπο του ομολογιακού κοινοπρακτικού δανείου ποσού €48 εκ., στο οποίο συμμετείχαν 4 Ελληνικές και 5 ξένες τράπεζες.
- Οι MINOAN LINES πήραν άδεια για την έκτακτη δρομολόγηση του «Mykonos Palace» στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά. Η Διοίκηση της εταιρίας είχε δεσμευθεί προκειμένου να λάβει έγκριση δρομολόγησης του πλοίου στα εξής θέματα τα οποία και υλοποίησε:
    - Να υψώσει άμεσα την Ελληνική σημαία στο πλοίο.
    - Να επανδρώσει το πλοίο αποκλειστικά με Ελληνικά πληρώματα, αμέσως μετά την επίσημη ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής για την έγκριση δρομολόγησής του στην ως άνω γραμμή.
    - Να μεταβιβαστεί το πλοίο, από την 100% θυγατρική εταιρεία των MINOAN LINES, Minoan Italia Spa, στη μητρική εταιρεία, ακολουθώντας όλες τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες που απαιτούνται.
- Η εταιρία ξεκίνησε δρομολόγια με το «Santorini Palace» (πρώην Highspeed 7 της HSW) στις 13 Ιουνίου 2018, από το λιμάνι του Ηρακλείου, στη νέα γραμμή Ηράκλειο-Σαντορίνη-Ίο-Πάρο-Μύκονο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ MINOAN LINES (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	684,000	1,040,000	1,113,000	1,208,000	1,142,332	1,037,466
Κίνηση Αυτοκινήτων	101,000	199,000	184,000	198,000	189,104	174,221
Κίνηση Φορτηγών	57,000	130,000	134,000	137,000	123,972	116,394
Κύκλος Εργασιών	€79,459,000.00	€160,248,000.00	€172,432,000.00	€168,193,000.00	€161,571,000.00	€148,380,600.00
EBITDA	€20,132,000.00	€37,842,000.00	€36,049,000.00	€20,152,000.00	€16,076,000.00	€26,050,200.00
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€4,339,000.00	€21,932,000.00	€17,939,000.00	€323,000.00	(€14,537,000.00)	€5,999,200.00
Κόστος Πωληθέντων	€55,309,000.00	€112,392,000.00	€125,842,000.00	€143,955,000.00	€140,354,000.00	€115,570,400.00
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€10,862,000.00	€32,282,000.00	€42,239,000.00	€66,024,000.00	€69,584,000.00	€44,198,200.00
Δάνεια Τραπεζών	€139,039,000.00	€152,858,000.00	€194,540,000.00	€218,691,000.00	€223,960,000.00	€185,817,600.00
Χρεωστικοί Τόκοι	€1,299,000.00	€1,516,000.00	€2,560,000.00	€4,512,000.00	€7,829,000.00	€3,543,200.00
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€284,311,000.00	€280,195,000.00	€259,565,000.00	€241,844,000.00	€211,646,000.00	€255,512,200.00
Σύνολο Παγίων	€390,071,000.00	€402,692,000.00	€438,472,000.00	€454,507,000.00	€466,650,000.00	€430,478,400.00

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ MINOAN LINES (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	25.3%	23.6%	20.9%	12.0%	9.9%	18.4%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	5.5%	13.7%	10.4%	0.2%	-9.0%	4.1%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0.7	0.7	0.7	0.9	0.9	0.8
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	0.5	0.9	1.2	3.3	4.3	2.0
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	2.0	1.8	1.3	1.1	0.9	1.5
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.4
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	15.5	25.0	14.1	4.5	2.1	12.2
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	0.3	0.6	0.7	0.7	0.8	0.6

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις

Παρά την πώληση της Hellenic Seaways στην ATTICA, η εταιρία στρέφει την προσοχή της σε άλλες γραμμές. Παραμένει στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο που παραδοσιακά διατηρούσε τα σκήπτρα ενώ πήρε άδεια για την έκτακτη δρομολόγηση του «Mykonos Palace» στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά. Η διεύρυνση του δικτύου των Μινωικών Γραμμών και στα Χανιά χαρακτηρίζεται ως μία σημαντική επιχειρηματική κίνηση για το νησί, από μια εταιρεία με 45 χρόνια παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής ακτοπλοΐας.
Κύκλοι της εταιρίας απαντώντας στις αντιδράσεις για τη δρομολόγηση του «Mykonos Palace» επισημαίνουν ότι θα συντελέσει :

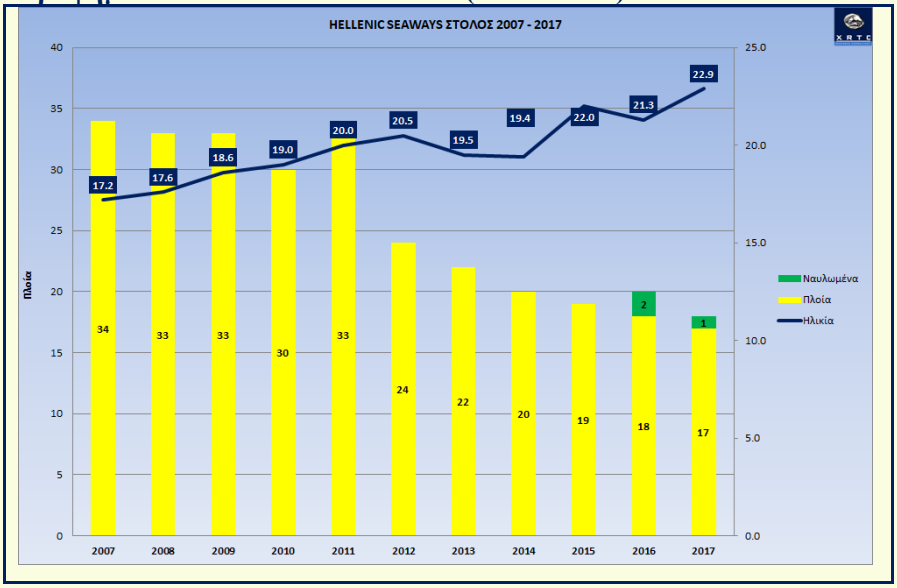
- Στη δημιουργία επιπλέον έως και 200 θέσεις εργασίας για Έλληνες ναυτικούς με δεδομένο ότι το πλοίο ύψωσε την Ελληνική σημαία
- Χάρη στη λειτουργία της νέας αυτής γραμμής, θα δημιουργηθούν επιπλέον θέσεις εργασίας στην πόλη αλλά και στο λιμάνι της Σούδας, συμβάλλοντας στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της πόλης.
- Στην αύξηση της τουριστικής κίνησης προς τα Χανιά.
- Στην παροχή επιλογών μεταφοράς τοπικών και ευπαθών προϊόντων τόσο του νομού Χανίων, όσο και του όμορου νομού του Ρεθύμνου.

- Στην κάλυψη, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο καθώς και σε περιόδους αιχμής, έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών επιβατών και οχημάτων, οι οποίες δεν μπορούν να καλυφθούν από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.
- Στην τήρηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως αυτός ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αποκατάσταση συνθηκών ανταγωνιστικής αγοράς, με όφελος για τους καταναλωτές, οικονομική πρόοδο και επίτευξη κοινωνικής ευημερίας.

4.2. Μη Εισηγμένες

4.2.1. HELLENIC SEAWAYS (HSW)

Γράφημα 30: Σύνολο Στόλου HSW (2007 - 2017)



Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε με 18 πλοία, εκ των οποίων τα 17 δρομολογήθηκαν στις ακτοπλοϊκές γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, των Σποράδων και του Σαρωνικού ενώ 1 ήταν ναυλωμένο.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η θέση της Εταιρίας στην αγορά

Η πολύφερνη «νύφη» του Αιγαίου τελικά κατέληξε στον όμιλο ATTICA. Η εταιρία με τα περισσότερα πλοία στην Ελληνική αγορά άλλαξε ιδιοκτησιακό καθεστώς και διοίκηση.

Παρά το γεγονός πως η εταιρία δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές της ακτοπλοΐας στη διάρκεια του 2017 με ένα πλοίο λιγότερο, λόγω της πώλησης του «Highspeed 6», κατάφερε να διατηρήσει σταθερή την επιβατική κίνηση και να αυξήσει σημαντικά το μεταφορικό της έργο στα φορτηγά κατά 8% σε σύγκριση με το 2016.

Οικονομικά Αποτελέσματα

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

- Παρά το γεγονός ότι η εταιρία δραστηριοποιήθηκε με δύο πλοία λιγότερα σε σχέση με το 2016, λόγω της πώλησης του «Απόλλων Ελλάς» τον Οκτώβριο του 2016 και του «Highspeed 6» τον Ιανουάριο του 2017, ο κύκλος εργασιών μειώθηκε μόλις κατά €2,6 εκ. σε σχέση με το 2016 και διαμορφώθηκε στα €128,9 εκ. κυρίως λόγω των πετυχημένων αναδιατάξεων δρομολογίων που πραγματοποιήθηκαν, ιδιαίτερα στον τομέα των συμβατικών πλοίων.
- Το κόστος πωληθέντων σημείωσε μείωση κατά €5,8 εκ. και διαμορφώθηκε στα €105,8 εκ. από €111,6 εκ. παρά τη σημαντική αύξηση των διεθνών τιμών των καυσίμων κατά 30% περίπου. Η επίδραση αυτής της αύξησης μετριάστηκε στα οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου μέσω της αναδιάταξης των δρομολογίων και της πετυχημένης πολιτικής αντιστάθμισης καυσίμων. Το παραπάνω, σε συνδυασμό με τη σημαντική μείωση του κόστους των Επισκευών και Συντηρήσεων οδήγησε στη μείωση του κόστος πωληθέντων.

- Τα μικτά κέρδη σημείωσαν αύξηση κατά € 3,2 εκ. σε σχέση με το 2016 και διαμορφώθηκαν σε €23,1εκ.
- Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε €19,5 εκ. αυξημένα κατά €1,1 εκ. έναντι της προηγούμενης χρήσης.
- Τα χρηματοοικονομικά έξοδα σημείωσαν μείωση και ανήλθαν σε €5,2 εκ. έναντι €5,8 εκ. την προηγούμενη χρήση. Η μείωση οφείλεται στη μείωση των δανείων κατά €24,9 εκ. σε σχέση με το 2016.
- Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους του ομίλου παρουσίασαν σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2016. Ο όμιλος παρουσίασε για τρίτο συνεχόμενο έτος καθαρή κερδοφορία, ύψους €9,1 εκ. έναντι €6,7 εκ. το 2016. Τα καθαρά αποτελέσματα περιλαμβάνουν:
    - Έκτακτα κέρδη ύψους €5,2 εκ. που προήλθαν από την πώληση του πλοίου «Highspeed 6» έναντι κερδών €0,8 εκ. που είχαν προέλθει από την πώληση των πλοίων «Flyingcat 1» και «Απόλλων Ελλάς» την προηγούμενη χρήση.
    - Κέρδη από αναστροφή απομείωσης παγίων περιουσιακών στοιχείων ύψους €1,5 εκ. έναντι €5,9 εκ. κερδών το 2016. Τα καθαρά αποτελέσματα της Μητρικής διαμορφώθηκαν σε κέρδη ύψους €6,3 εκ. έναντι €20,4 εκ. ζημίων το 2015.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2017

- Τον Ιανουάριο του 2017 η εταιρία προχώρησε στην πώληση του «Highspeed 6». Τα έσοδα της πώλησης ανήλθαν σε €19,2 εκ. και συνέβαλαν εξ ολοκλήρου στη μείωση του τραπεζικού δανεισμού, ενώ προέκυψε κέρδος ύψους €5,2 εκ. το οποίο περιλαμβάνεται στα αποτελέσματα της χρήσης.
- Στις 4 Οκτωβρίου του 2017 επέστρεψε στην Ελλάδα το πλοίο «Νήσος Χίος» έπειτα από μακροχρόνια ναύλωση στο εξωτερικό, το οποίο μετά την ολοκλήρωση της ετήσιας ακινησίας του δρομολογήθηκε σε γραμμές εσωτερικού.
- Στις 26 Οκτωβρίου 2017 η ATTICA ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας με τις MINOAN LINES για:
    - την εξαγορά από την ATTICA Συμμετοχών Α.Ε. 37.667.504 μετοχών της εταιρίας Hellenic Seaways A.N.E., ήτοι ποσοστού 48,53% του μετοχικού της κεφαλαίου, έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5 εκ.
    - την πώληση του πλοίου «Superfast XII» σε εταιρία του ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5 εκ.
    - την πώληση του πλοίου «Highspeed 7» στην Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε. έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25,0 εκ.

  Η Επιτροπή Ανταγωνισμού με την απόφασή της της 25/4/2018 ενέκρινε την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της Hellenic Seaways από την ATTICA Group

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2017

- Στις 22 Φεβρουαρίου 2018 η εταιρία προχώρησε στη σύναψη βραχυπρόθεσμου δανείου ύψους €5,0 εκ., προκειμένου να ενισχύσει τη ρευστότητά της λόγω της έντονης εποχικότητας του ακτοπλοϊκού κλάδου.
- Στις 3 Απριλίου 2018 η εταιρία ναύλωσε το πλοίο «Αριάδνη» στην εταιρεία CIN - Tirrenia.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ HELLENIC SEAWAYS (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 5ετιας
Κίνηση Επιβατών	3,088,862	3,098,393	3,269,958	2,933,532	2,866,016	3,051,352
Κίνηση Αυτοκινήτων	261,173	251,126	210,718	205,552	203,297	226,373
Κίνηση Φορτηγών	€66,628.00	61,762	62,425	42,709	47,164	56,138
Κύκλος Εργασιών	€128,946,000.00	€131,542,000.00	€131,901,000.00	€104,276,171.43	€102,835,732.42	€119,900,180.77
EBITDA	€19,500,000.00	€18,368,000.00	€24,600,000.00	€5,470,516.76	(€6,334,772.94)	€12,320,748.76
Καθαρά Αποτελέσματα Προ Φόρων	€9,171,000.00	€6,744,000.00	€4,107,000.00	(€17,909,175.47)	(€52,762,188.39)	(€10,129,872.77)
Κόστος Πωληθέντων	€105,798,000.00	€111,618,000.00	€102,118,000.00	€94,226,831.75	€107,744,782.98	€104,301,122.95
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών	€38,064,000.00	€36,749,000.00	€36,003,000.00	€40,639,000.00	€47,737,000.00	€39,838,400.00
Δάνεια Τραπεζών	€139,525,000.00	€164,384,000.00	€179,584,000.00	€162,012,508.15	€164,127,845.77	€161,926,670.78
Χρεωστικοί Τόκοι	€4,644,000.00	€5,759,000.00	€8,003,000.00	€9,126,397.45	€8,637,449.90	€7,233,969.47
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	€88,872,000.00	€81,075,000.00	€71,088,000.00	€68,275,952.99	€86,184,768.62	€79,099,144.32
Σύνολο Παγίων	232,530,000	€239,232,000.00	€231,577,000.00	€270,069,983.07	€267,202,138.08	€248,122,224.23

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ HELLENIC SEAWAYS (2013 - 2017)

ΕΤΟΣ	2017	2016	2015	2014	2013	Μ.Ο 5ετιας
Περιθώριο EBITDA	15.1%	14.0%	18.7%	5.2%	-6.2%	9.4%
Περιθώριο Καθαρών Αποτελεσματων Προ Φόρων	7.1%	5.1%	3.1%	-17.2%	-51.3%	-10.6%
Κόστος Πωληθέντων/ Κύκλος Εργασιών	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
Κόστος Καυσίμων & Λιπαντικών/ EBITDA	2.0	2.0	1.5	7.4	-7.5	1.1
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων/ Δάνεια Τραπεζών	0.6	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	0.6	0.7	0.8	0.6	0.6	0.7
EBITDA/ Χρεωστικοί Τόκοι	4.2	3.2	3.1	0.6	-0.7	2.1
Κύκλος Εργασιών/ Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	1.5	1.6	1.9	1.5	1.2	1.5

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Επισημάνσεις

Η εταιρία προσπάθησε επιτυχώς να μετριάσει την επίδραση της αύξησης της τιμής των καυσίμων μέσω της αναδιάταξης των δρομολογίων, της πετυχημένης πολιτικής αντιστάθμισης καυσίμων και τη σημαντική μείωση του κόστους των Επισκευών και Συντηρήσεων. Οι ενέργειες αυτές οδήγησαν στη μείωση του κόστος πωληθέντων.

Η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της εταιρίας θα επιφέρει σοβαρές αλλαγές. Στην ετήσια τακτική γενική συνέλευσή της, εξελέγη νέο Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο προτάθηκε από τον όμιλο ATTICA, που κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της εταιρίας. Νέος Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας στη θέση του Αντώνη Αγαπητού που αποχώρησε, θα αναλάβει ο κ. Σπυρίδων Πασχάλης.

4.2.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ 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 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ(2017)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	ΓΡΑΜΜΕΣ
1	SEAJETS	1	7	8	Πειραιάς- Ραφήνα-Λαύριο- Κυκλάδες-Ηράκλειο
2	GOLDEN STAR FERRIES	2	1	3	Δρομολόγια αναφέρονται στην παράγραφο για την εταιρία
3	FAST FERRIES	3		3	Ραφήνα- Άνδρος - Τήνος - Μύκονος
4	ANMEZ AE (ZANTE FERRIES)	3		3	Κυκλάδες- Ιόνιο
5	DODEKANISSOS SEAWAYS	1	2	3	Δωδεκάνησα/Ανατολικό Αιγαίο
	ΣΥΝΟΛΟ	10	10	20	

Πηγή:ΣΕΕΝ

SEAJETS

Η εταιρία Seajets συμφερόντων Μάριου Ηλιόπουλου έχει γίνει πλέον η μεγαλύτερη ιδιωτική ακτοπλοϊκή εταιρία που εξυπηρετεί 26 νησιά στις Κυκλάδες με σύνδεση από Πειραιά, Ραφήνα και Κρήτη. Ο στόλος της (σύμφωνα με την διαδικτυακή της σελίδα) για το 2017 των 17 πλοίων, έχουν συνολική χωρητικότητα 8.500 επιβατών και 1.450 αυτοκινήτων. Η εταιρία απασχολεί 800 εργαζόμενους.

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. Η οικογένεια επίσης δραστηριοποιείται και στον κλάδο των ποντοπόρων δεξαμενοπλοίων.

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. Απολαμβάνει λοιπόν τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα των ταχυπλόων που δραστηριοποιούνται μόνο την υψηλή περίοδο. Έτσι για το καλοκαίρι του 2017 ξεκίνησε δρομολόγια από Ραφήνα προς Τήνο, Μύκονο, Πάρο και Νάξο. Επίσης πέραν των ταχυπλόων είχε δρομολογήσει το συμβατικό πλοίο της «Aqua Spirit» για τα ενδονησιωτικά της δρομολόγια μέχρι και τον Αύγουστο του 2017 που πουλήθηκε στην BC Ferries και την θέση του πήρε το «Aqua Jewel».

GOLDEN STAR FERRIES

Η εταιρία Golden Star Ferries, ξεκίνησε την ενασχόληση με την ακτοπλοΐα το 2011. Η εταιρία είναι συμφερόντων Γιώργου και Δημήτρη Στεφάνου οι οποίοι τις τελευταίες 10ετίες δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Ξεκινώντας σαν ναυτικοί, κάπου στα μέσα της δεκαετίας του ’90 τα δύο αδέλφια ιδρύουν τη ναυτιλιακή Bright Maritime και σήμερα ελέγχουν ένα στόλο επτά φορτηγών πλοίων.

Το 2017 η εταιρία μεγαλώνει επενδύοντας στην αγορά ενός ταχυπλόου, το «Superrunner», ενώ το 2018 η εταιρία επεκτείνεται με δυο καινούργια αποκτήματα της εταιρείας, το «Super speed» και το «Super cat». Με τις νέες επενδύσεις μπορεί πλέον να ανταπεξέλθει καλύτερα στον ανταγωνισμό των γραμμών της Ραφήνας τόσο σε επίπεδο ταχυπλόων όσο και συμβατικών πλοίων. Η εύρωστη οικονομική κατάσταση της εταιρίας της δίνει μια πλεονεκτική δυνατότητα να δημιουργήσει συνεργασίες και να διευρύνει το δίκτυο κάλυψής της.

Η Golden Star Ferries για το 2018 εξυπηρετεί τις κάτωθι γραμμές με 2 συμβατικά και 3 ταχύπλοα.

- Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Ίος-Σαντορίνη-Ηράκλειο με τα πλοία Superferry και Superferry II

- Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Νάξος-Ίος-Σαντορίνη με το ταχύπλοο SuperRunner
- Θες/νικη-Σκιάθο-Σκόπελο-Αλόννησο με το ταχύπλοο SuperSpeed
- Βόλο-Σκιάθο-Σκόπελο-Αλόννησο με το ταχύπλοο SuperCat

FAST FERRIES

Η Fast Ferries ιδρύθηκε από τους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη και δραστηριοποιείται σήμερα με 3 συμβατικά πλοία.

Η εταιρία παρέχει ακτοπλοϊκές υπηρεσίες από το 1989, στις γραμμές Ηγουμενίτσας- Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας- Παξών- Κέρκυρας, με το πρώτο πλοίο τους να είναι το «Θεολόγος Π», ένα ανοικτού τύπου πλοίο που στις αρχές της δεκαετίας του 80 πουλήθηκε και αντικαταστάθηκε από ένα πιο καινούριο το δεύτερο «Θεολόγο Π». Ακολούθησαν πολλές αγοραπωλησίες στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μέχρι που το 1999 η οικογένεια αποφασίζει να μπει ακόμη πιο δυναμικά στον κλάδο και αγοράζει από την Ιαπωνία το σημερινό «Αικατερίνη Π» που στην αρχή δούλεψε για πολλά χρόνια σημειώνοντας θετικές επιδόσεις στην Κέρκυρα.

Από το 2007 στράφηκαν στη Ραφήνα, δρομολογώντας στην γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος το μόλις 7 ετών σύγχρονο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ΘΕΟΛΟΓΟΣ Π., το οποίο αναβάθμισε σε σημαντικό βαθμό την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ραφήνας με τα νησιά της Άνδρου, της Τήνου και της Μυκόνου.

Το 2012 η εταιρία προσθέτει στην γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος ένα ακόμη πλοίο, το «Αικατερίνη Π»., με στόχο να πραγματοποιεί τουλάχιστον δύο καθημερινές αναχωρήσεις τόσο από την Ραφήνα, όσο και από τα νησιά, με εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Από τον Αύγουστο του 2015, το στόλο της πλαισίωσε και το «Fast Ferries Andros» (1989/Ιαπωνία), το πρώην «Επτάνησος» της Strintzis Ferries, που βρισκόταν για αρκετό καιρό παροπλισμένο στην Ελευσίνα. Το πλοίο μετασκευάστηκε στα Ναυπηγεία Παναγιωτάκη στην Σαλαμίνα.

ZANTE FERRIES (ANMEZ AE)

Η ναυτιλιακή εταιρία Zante Ferries ιδρύθηκε το 1991 στη Ζάκυνθο. Στην αρχή από την αντίδραση στο τότε μονοπώλιο και την ανάγκη των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων να εξυπηρετήσουν τις εργασίες τους και τους Ζακυνθινούς επαγγελματίες. Το 1991 αγόρασε το πρώτο πλοίο της το "Άγιος Διονύσιος" το οποίο μετέφερε μόνο φορτηγά αυτοκίνητα και μπήκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή Κυλλήνης-Ζακύνθου. Επειδή το πλοίο είχε μικρή χωρητικότητα, αναγκάστηκε η εταιρεία να το αντικαταστήσει το 1994 με το πλοίο «Άγιος Διονύσιος Σ».

Εξ' αιτίας του τότε άκρατου ανταγωνισμού συσπειρώθηκαν οι 297 μέτοχοι με τις οικογένειές τους και σε μία γενική συνέλευση πάρθηκε η απόφαση, να αγορασθεί το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Διονύσιος Σολωμός». Η εταιρία το 2002 προχώρησε στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Ανδρέας Κάλβος» και το 2007 στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Αδαμάντιος Κοραής», που δρομολογήθηκε το 2008 στις Δυτικές Κυκλάδες έως την Σαντορίνη.

Αυτή την στιγμή στα πλοία και στα γραφεία Ζακύνθου και Πειραιά, η εταιρία απασχολεί περισσότερους από 200 υπαλλήλους.

DODEKANISOS SEAWAYS

Η εταιρία Dodekanisos Seaways ιδρύθηκε το 1999 με πρωτοβουλία των αδερφών Γιώργου και Γιάννη Σπανού, ιδιοκτητών σούπερ-μάρκετ.

Το πρώτο βήμα ήταν η αγορά ενός Ο/Γ-Ε/Γ πλοίου για την καθημερινή σύνδεση της Ρόδου και των νησιών Κω, Καλύμνου, Λέρου και Πάτμου με το λιμάνι του Πειραιά. Το πλοίο που έφερε το όνομα «Παναγιά Σκιαδενή» πωλήθηκε στη συνέχεια στην εταιρία ΔΑΝΕ και μετονομάστηκε «Διαγόρας»
Παράλληλα η εταιρία, δίνοντας ιδιαίτερο βάρος στην ενδοδωδεκανησιακή ακτοπλοΐα έκτισε στα ναυπηγεία Batservice του Mantal Νορβηγίας το πρώτο ταχύπλοο καταμαράν «Dodekanisos Express» το οποίο δρομολογήθηκε τον Απρίλιο του 2000.

Το 2002 οι επαγγελματικοί δρόμοι των δυο αδελφών χωρίζουν. Ο Γιώργος Σπανός αναλαμβάνει τη ναυτιλιακή εταιρία και ο Γιάννης Σπανός τα σούπερ-μάρκετ.

Από τον Ιούλιο του 2005 η εταιρία δρομολόγησε στα Δωδεκάνησα το δεύτερο ταχύπλοο καταμαράν «Dodekanisos Pride» επίσης νεότευκτο.

Το Νοέμβριο του 2011 η εταιρία δρομολόγησε το συμβατικό ferry-boat «Παναγιά Σκιαδενή» προς τα μικρότερα νησιά του δωδεκανησιακού συμπλέγματος.

Οι παραπάνω εταιρίες (Πίνακες 13-14) συμπληρώνουν το 100% της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και καλύπτουν περίπου το 50% της αγοράς τόσο σε επίπεδο κίνησης όσο και σε επίπεδο στόλου. Τόσο ο στόλος που αναφέρεται όσο και οι γραμμές δραστηριοποίησής τους αναφέρονται σε στοιχεία της ΣΕΕΝ για το 2017.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (2017)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	ΓΡΑΜΜΕΣ
1	TWOWAY FERRIES	4		4	Σαρωνικός / Κέρκυρα- Παξοί
2	ANES FERRIES	3		3	Πειραιάς -Αίγινα/ Βολος -Ευβοια- Σποράδες
3	KEFALONIAN LINES	3		3	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
4	ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3		3	Κάλυμνος-Κως-Λέρος-Πάτμος-Αστυπάλαια-Λειψοί-Σάμος-Αγαθονήσι
5	ΚΕΡΚΥΡΑΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	3		3	Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα
6	LEVANTE FERRIES	2		2	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
7	AEGEAN SPEED LINES		1	1	Δυτικές Κυκλάδες
8	GOUTOS LINES - ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
9	LEVE FERRIES	1		1	Αίγινα
10	NOVA FERRIES	1		1	Σαρωνικός
11	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ ΝΕ	1		1	Ψαρά- Χίος
12	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΝΕ	1		1	Αστακός-Κεφαλονιά - Ιθάκη- Λευκάδα
13	ΚΑΡΥΣΤΙΑ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
14	ΛΑΝΕ	1		1	Πειραιάς- Κύθηρα- Γύθειο-Κίσσαμος
15	ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ ΝΕ	1		1	Ικαρία-Φούρνοι-Σάμος
16	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ΝΕ	1		1	Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη-Λήμνος-Λαύριο
17	ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ	1		1	Κύμη- Σκύρος-Σκόπελος -Αλόννησος
	ΣΥΝΟΛΟ	28	1	29	

Πηγή: ΣΕΕΝ

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 δε συμβάλει στον υγιή ανταγωνισμό.

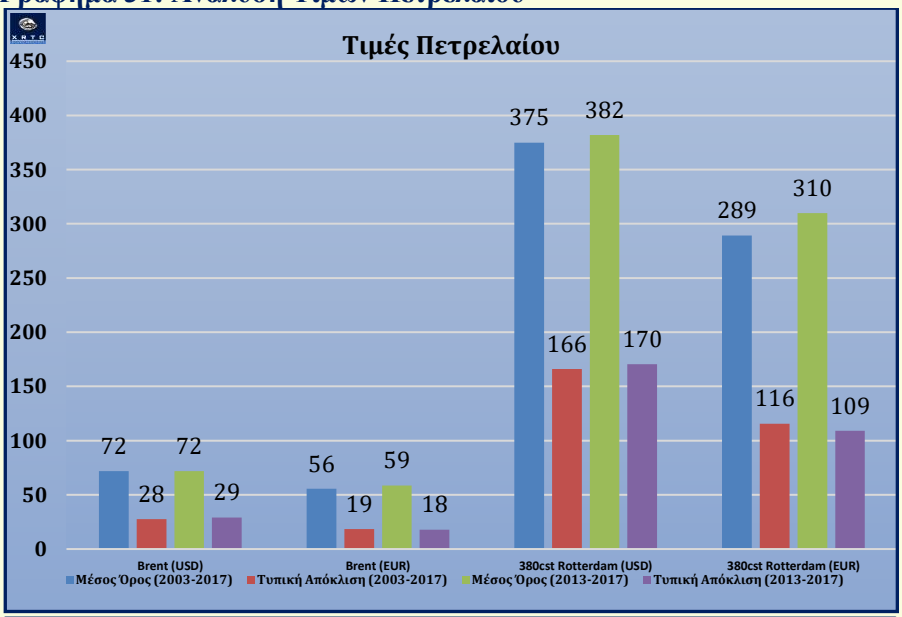
5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

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

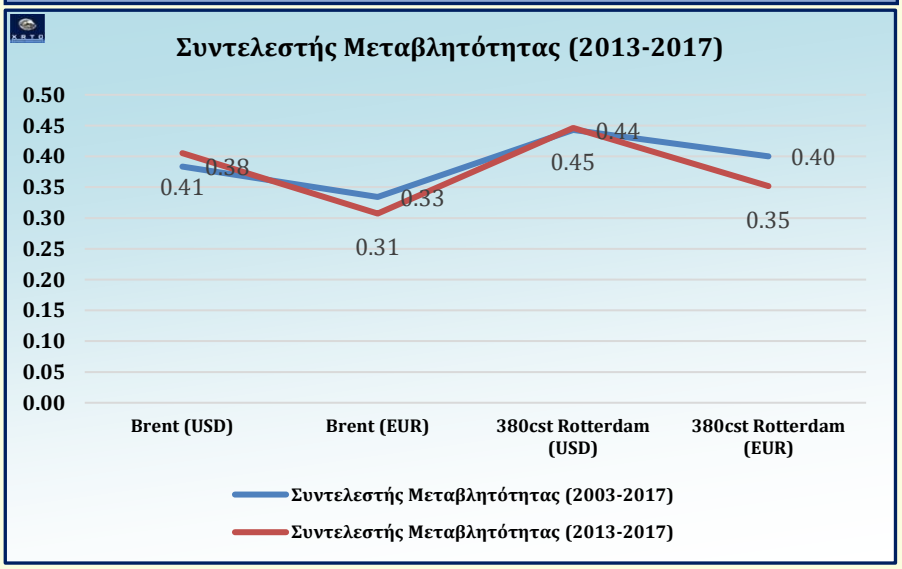
- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων
- Κίνδυνος συναλλαγματικών διακυμάνσεων
- Κίνδυνος χρεωκοπίας

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 31α, η μέση τιμή του πετρελαίου τόσο σε Brent όσο και σε 380cst Rotterdam παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις με την τελευταία πενταετία (**2013 – 2017**) η τιμή να έχει ισορροπήσει σε σχετικά κοντινά επίπεδα σε σχέση με την δεκαπενταετία **2003 – 2017**. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα αποτελέσματα του συντελεστή μεταβλητότητας. Όπως καταγράφεται στο Γράφημα 31β παρουσιάζονται τα ίδια σχεδόν επίπεδα διακυμάνσεων μεταξύ των δύο υπό εξέταση περιόδων (5ετία και 15ετία).

Γράφημα 31: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου



(α)



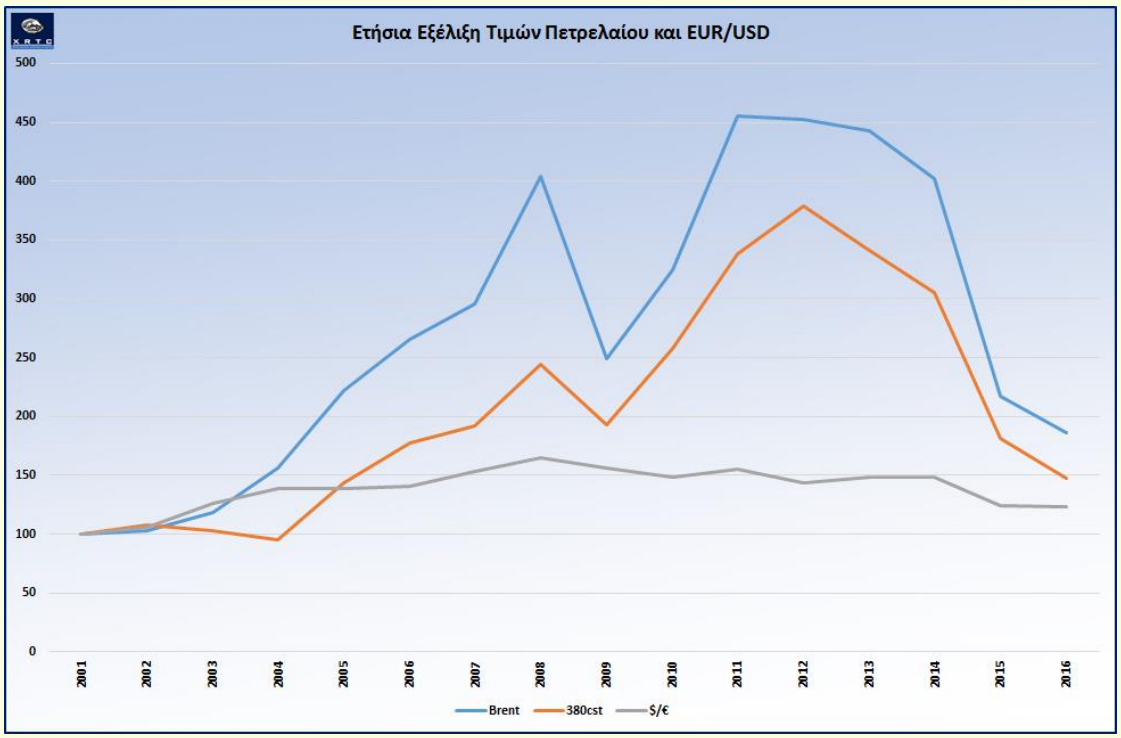
(β)

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 Ευρώ και μεγάλο ποσοστό των εξόδων σε Δολάρια ΗΠΑ, είναι προφανές ότι η εφαρμογή τεχνικών και προϊόντων διαχείρισης της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/$ είναι επιβεβλημένη. Την περίοδο 2013-2015 η ισοτιμία €/$ επιδρούσε θετικά στις λειτουργικές δαπάνες των εταιριών καθώς το Ευρώ ήταν ιδιαίτερα ανατιμημένο σε σχέση με το Δολάριο απορροφώντας σημαντικό μέρος των ανατιμήσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου. ενώ από το 2015 μέχρι και σήμερα 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 διαχειρίσιμα επίπεδα.

Εξετάζοντας σε μεγαλύτερο βάθος την τάση στα επίπεδα τιμών των δύο αυτών κινδύνων κατά τη περίοδο 2001-2017 παρατηρούμε ότι οι τιμές του πετρελαίου κυμαίνονται στα επίπεδα της περιόδου 2004-2006. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η συναλλαγματική ισοτιμία €/$ εξακολουθεί και λειτουργεί ως εργαλείο αντιστάθμισης κινδύνου μέχρι και σήμερα.

Γράφημα 32: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD

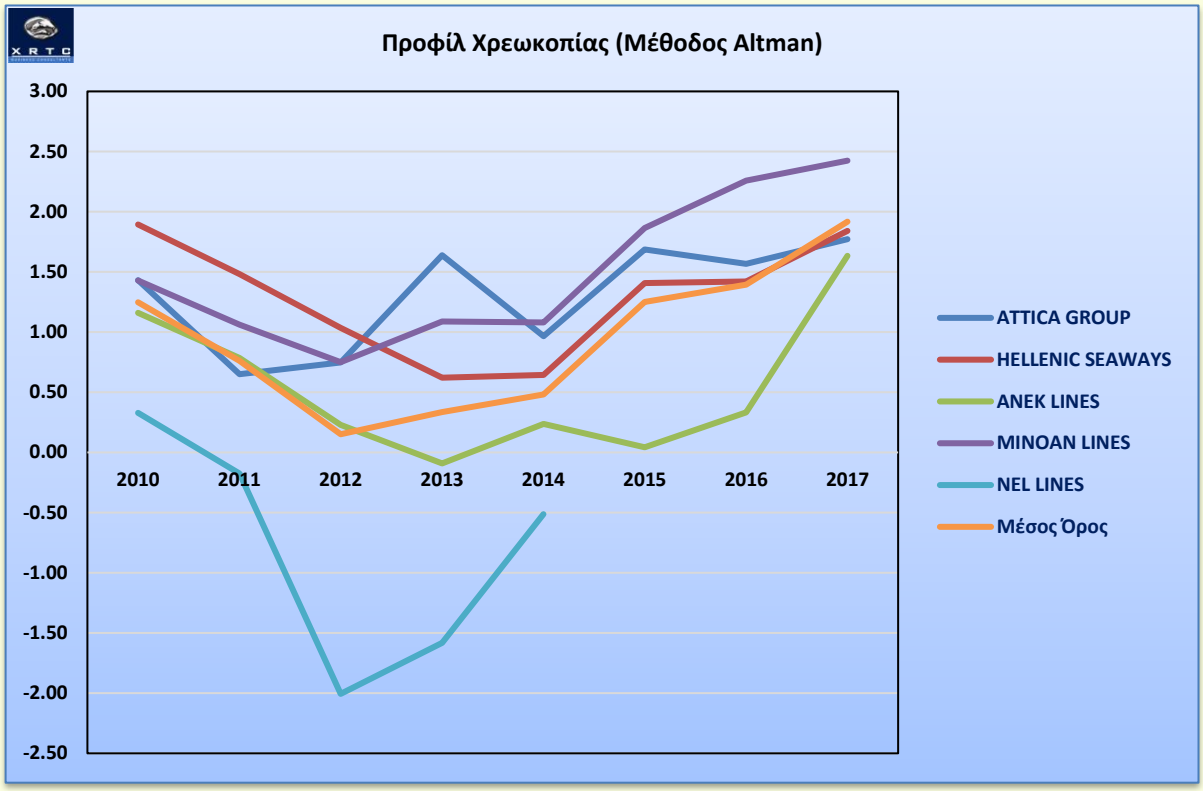


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

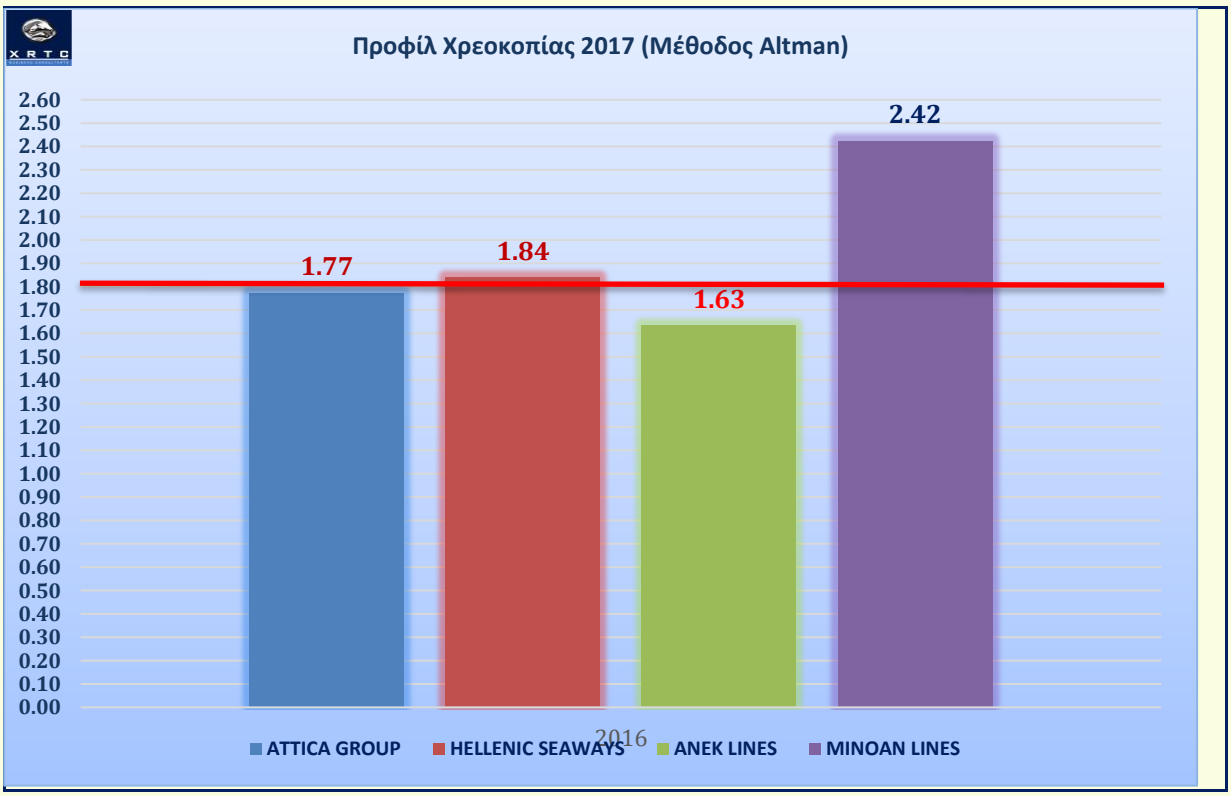
Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 33, όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών συγκρίνοντας τα έτη 2010 έως και 2017 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Το σύνολο των Εισηγμένων και HSW εξακολουθεί να αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις, καθώς η επίδοσή τους είναι οριακά γύρο από το 1,81 με εξαίρεση τη MINOAN LINES η οποία εμφανίζεται να έχει σταθεροποιηθεί στη μέτρια κατάσταση του δείκτη. Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας του ακτοπλοϊκού κλάδου φαίνεται από το γεγονός ότι απέχει πολύ από την τιμή του 2,99 η οποία και σύμφωνα με τη μεθοδολογία αποτυπώνει την καλή κατάσταση που μπορεί να βρίσκεται μία εταιρία ανεξαρτήτως κλάδου δραστηριοποίησης.

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 αν και εμφανίζει μια πολύ βελτιωμένη εικόνα σε σχέση με το 2016 εξακολουθεί να βρίσκεται 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 33: 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
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

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 13: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Ανταγωνιστικός στόλος σε διεθνές επίπεδο. • Μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή αγορά στην Ε.Ε. • Εταιρίες ικανές και δοκιμασμένες στη διοίκηση κρίσεων. • Ομαλές σχέσεις με τις τράπεζες • Ικανοποιητική κλαδική εκπροσώπηση • Δυνατότητα επέκτασης των εταιριών στο εξωτερικό. • Ορθολογιστικός σχεδιασμός δρομολογίων. • Πεδίο νέων επενδύσεων • Κινήσεις επενδυτικών Fund	• Απουσία ρευστότητας παρά τη βελτίωση της κερδοφορίας • Αδυναμία άντλησης κεφαλαίων • Αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων • Δυσκολία απορρόφησης πελατών από την αύξηση τουριστικής κίνησης. • Χαμηλή χρηματιστηριακή αξία • Υψηλές τιμές ναύλων/εισιτηρίων • Ελλιπής στατιστική κάλυψη του κλάδου • Ελλιπή οικονομικά στοιχεία από τις μισές εταιρίες της αγοράς (σε επίπεδο στόλου)
Ευκαιρίες	**Απειλές**
• Συνεχιζόμενη αύξηση τουριστικής κίνησης • Ιδιωτικοποιήσεις στους λιμένες αλλάζουν το επενδυτικό τοπίο • Συνεχιζόμενη προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου • Εξαγορές μετοχικών πακέτων • Χαμηλού κόστους κατασκευή νέων πλοίων • Αλλαγή τύπου καυσίμου και αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του στόλου • Εφαρμογές ψηφιακών λειτουργικών μοντέλων • Εφαρμογή στρατηγικών καθετοποίησης • Βελτιωμένη ψυχολογία χρηστών λόγω σταθεροποίησης της Ελληνικής οικονομίας • Σταδιακή χαλάρωση ελέγχου κινήσεων κεφαλαίων • Η επιβεβλημένη πώληση των μετοχικών συμμετοχών της τράπεζας Πειραιώς στην ANEK και MIG	• Αμφιβολίες ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας • Σταθερή ετήσια μείωση της κίνησης επιβατών και αυτοκίνητων. • Επικίνδυνα αυξητική τάση ανταγωνισμού από αεροπορικές μεταφορές • Γεωπολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο • Κανονισμοί IMO για το έρμα και τις εκπομπές καυσίμων • Έλλειψη δημοσίων επενδύσεων προς ανάπτυξη των υποδομών • Δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης εξαιτίας της έλλειψης τραπεζικής χρηματοδότησης (Capital Control) • Δημιουργία ολιγοπωλιακής αγοράς • Χαμηλές επιδοτήσεις • Έλλειψη βάθους χρηματιστηριακής αγοράς. • Αυξητική τάση καυσίμων

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Γενικές Παρατηρήσεις

Η XRTC ΕΠΕ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ασχολείται ενεργά με τον κλάδο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας από το 2000. Στα 17 χρόνια μελετών ο κλάδος έχει δείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις μεταβολές που οφείλονται σε εξωγενείς παράγοντες που διέπουν την εγχώρια και εξωτερική αγορά. Μετά από μία διετία που γεγονότα όπως η αύξηση της τουριστικής κίνησης, η υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου και οι αυξημένες μεταναστευτικές ροές, έδωσαν μία σημαντική ανάσα στα οικονομικά των εταιριών, ο κλάδος για τη χρήση του 2017 δέχεται πιέσεις στις οποίες εμφανίζεται να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει και να επιβιώσει για ένα ακόμα οικονομικό έτος.

Τα στοιχεία της φετινής μελέτης εμφανίζουν έντονα σημάδια της έναρξης ενός νέου ανοδικού κύκλου της ακτοπλοϊκής αγοράς μετά από μία δεκαετία πτώσης και στασιμότητας. Παρά την τάση αυτή που προδιαγράφεται, για μία ακόμα χρονιά οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δείχνουν να έχουν περιορισμένη αποτελεσματικότητα αναφορικά με την αξιοποίηση της αυξημένης ζήτησης από το εξωτερικό στηρίζοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων τους στην κίνηση που προέρχεται από εμπορεύματα καθώς επίσης και στον εσωτερικό τουρισμό. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας η συνολική ακτοπλοϊκή κίνηση παρουσιάζει μια ανοδική τάση κυρίως σε επίπεδο επιβατών, την οποία φαίνεται να εκμεταλλεύονται περισσότερο οι μικρότεροι παίκτες της αγοράς και λιγότεροι οι τέσσερις παραδοσιακοί που αναλύονται εκτενέστατα στη μελέτη (Γράφημα 3).

Δομή Αγοράς

Το οικονομικό έτος 2017 χαρακτηρίστηκε από την εξαγορά της HSW από τον όμιλο ATTICA και από τη σταδιακή εδραίωση των νέο-εισερχόμενων στην ακτοπλοϊκή αγορά. Η εξαγορά αυτή, από τη μία πλευρά, αποτέλεσε ένα ουσιαστικό βήμα προς την απλούστευση των επενδυτικών σχημάτων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, από την άλλη όμως, δημιουργεί δυνητικά προβλήματα ανταγωνισμού όπως προκύπτουν και από την έκθεση της επιτροπής ανταγωνισμού. Η πολυπλοκότητα του προβλήματος αυτού διαφαίνεται από τους όρους που θα πρέπει να πληροί η HSW προκειμένου να της επιτρέπεται η δραστηριοποίησή της σε συγκεκριμένες περιοχές και γραμμές.

Πλέον, οι παραδοσιακοί τέσσερις παίκτες φαίνεται να φτάνουν σε μία κατάσταση ωρίμανσης των στρατηγικών απομόχλευσης που ακολουθούν από το 2009 μέχρι και σήμερα. Η απομόχλευση αυτή, τους έχει βοηθήσει σημαντικά στη βελτίωση της οικονομικής τους κατάστασης αλλά έχει και ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του μεριδίου αγοράς που κατέχουν. Αυτή η μείωση εκφράζεται και σε μείωση του στόλου που διαχειρίζονται όσο και σε επίπεδο κίνησης που εξυπηρετούν. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι στη μεν πρώτη περίπτωση ο υπό διαχείριση στόλος έχεις μειωθεί πάνω από 65% σε σχέση με το 2001 ενώ το μερίδιο αγοράς έχει περιοριστεί από το 70% το 2001 στο μόλις 42%. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αναδιάρθρωσης και ουσιαστικά αλλαγής επιχειρηματικού μοντέλου αποτελεί η περίπτωση των MINOAN LINES η οποία ανήκει στον όμιλο Grimaldi που της δίνει τη δυνατότητα να κάνει χρήση του εκτεταμένου στόλου του ομίλου και να δρομολογεί επιπλέον πλοία όταν κρίνει ότι υπάρχουν ευκαιρίες στην αγορά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πρόσφατη στόχευση της αγοράς των Χανίων με το «Mykonos Palace».

Η μείωση της συνολικής δραστηριότητας των τεσσάρων παραδοσιακών εταιριών έχει αξιολογηθεί ως μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την εισαγωγή στον κλάδο νέων, μικρότερων και πιο ευέλικτων σχημάτων τα οποία δείχνουν να έχουν αντιληφθεί τα κενά που έχουν προκύψει και επενδύουν σε αγορές που έχουν τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης. Η μέχρι στιγμής παρουσία τους στον κλάδο δείχνει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της αγοράς καθώς εμφανίζουν οικονομική ευρωστία και συνέπεια στο έργο που προσφέρουν. Ενδεικτικά παραδείγματα αυτής της τάσης αποτελούν οι επενδύσεις των αδερφών Στεφάνου στη Golden Star Ferries, του Μάριου Ηλιόπουλου στη Seajets αλλά και των αδερφών Παναγιωτάκη στη Fast Ferries.

Οικονομική επίδοση

Θα θέλαμε να σταθούμε ιδιαίτερα στα οικονομικά αποτελέσματα των τεσσάρων παραδοσιακών εταιριών, τις οποίες η συγκεκριμένη μελέτη παρακολουθεί και αναλύει διεξοδικά κάθε χρόνο, αναφέροντας ότι μετά από προσπάθειες ετών έχουν αρχίσει να αποδίδουν καρπούς. Η μείωση του τραπεζικού δανεισμού ο οποίος έχει περιοριστεί στο 30% σε σχέση με το 2001 που είναι αποτέλεσμα της σημαντικής μείωσης του στόλου αλλά και των σχετικών αναδιαρθρώσεων που έφτασαν σε σημείο διαγραφής τόκων και κεφαλαίων. Η σημαντική αυτή βελτίωση σε συνδυασμό με την επίτευξη μείωσης του λειτουργικού κόστους έχουν από κοινού συμβάλλει στην επίτευξη ικανοποιητικών επιδόσεων EBITDA. Το σημαντικότερο όμως κατά τη δική μας άποψη είναι η ανθεκτικότητα που έχουν πλέον αποκτήσει οι εταιρίες αυτές στην αντιμετώπιση εξωγενών παραγόντων όπως είναι η μεταβλητότητα της τιμής του πετρελαίου καθώς επίσης και των συναλλαγματικών ισοτιμιών και η αυξημένη φορολογία. Επίσης ενδεικτικό της καλύτερης κατάστασης που βρίσκονται οι εταιρίες αυτές είναι η συνεχής βελτίωση του δείκτη Altman που αποτελεί ένδειξη μείωσης της πιθανότητας χρεωκοπίας την επόμενη 3ετία.

Κίνδυνοι

Οι κυριότεροι κίνδυνοι που απασχολούν τον κλάδο εξακολουθούν και είναι η μεταβλητότητα των τιμών του πετρελαίου και η συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου Αμερικής. Το 2017 η απειλή του πετρελαίου έκανε και πάλι την εμφάνισή της η οποία είχε ως αποτέλεσμα το σημαντικό περιορισμό του περιθωρίου κέρδους των τεσσάρων παραδοσιακών παικτών. Δεδομένου ότι δεν έχουμε στη διάθεσή μας οικονομικά στοιχεία των λοιπών εταιριών, η υπόθεσή μας είναι ότι παρόμοιες θα είναι και οι επιπτώσεις στους νέους παίκτες του κλάδου. Ο κίνδυνος της μειωμένης ζήτησης που προερχόταν από την κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας φαίνεται να έχει απομακρυνθεί μιας και η εμπιστοσύνη τόσο της εσωτερικής όσο και της εξωτερικής ζήτησης αποκαθίσταται και παρουσιάζει αισθητά σημάδια ανάκαμψης.

Μία βασική πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσει άμεσα η ακτοπλοϊκή αγορά είναι οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO σχετικά με το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των εκπομπών αερίου από τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020. Οι επιλογές που έχουν οι ακτοοπλόοι είναι είτε η τοποθέτηση ειδικών καταλυτών (scrubbers), είτε η χρήση καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% το οποίο έχει υψηλότερη τιμή σε σχέση με το μαζούτ. Στην πρώτη περίπτωση απαιτούνται επενδύσεις που κυμαίνονται μεταξύ €7-11 εκ. ενώ στη δεύτερη περίπτωση οι εταιρίες είναι εκτεθειμένες στις υψηλότερες τιμές των καυσίμων χαμηλών σε περιεκτικότητας σε θείου.

Το βασικό πρόβλημα όμως που δημιουργείται είναι ότι το 2020, 32 από τα 45 πλοία των τεσσάρων παραδοσιακών εταιριών με τις οποίες ασχολούμαστε σε αυτή τη μελέτη θα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών κάτι που περιορίζει τη βιωσιμότητα της επένδυσης σε συστήματα επεξεργασίας έρματος και την τεχνολογία καθαρισμού των καυσαερίων. Ελλοχεύει λοιπόν ο κίνδυνος της απομάκρυνσης μεγάλου αριθμού πλοίων που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.

Θεσμικό πλαίσιο

Είναι επιτακτική όσο ποτέ πλέον η ανάγκη εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου το οποίο δεν θα στηρίζεται στη δημιουργία κινήτρων που προκαλούν στρεβλώσεις στην αγορά αλλά στη δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου που θα εξασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα των εταιριών και συνθήκες υγειούς ανταγωνισμού. Θεωρούμε ότι αυτό το πλαίσιο δεν θα πρέπει να προσεγγιστεί μονομερώς από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αλλά σε συνεργασία με τα Υπουργεία Μεταφορών και Υποδομών ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη λύση προς όφελος του πολίτη. Η πρόσφατη προσπάθεια του Μεταφορικού Ισοδύναμου αν και αποτελεί μια καλή πρόθεση και ιδέα από πλευράς της Πολιτείας φοβούμαστε ότι θα έχει πολύ περιορισμένα αποτελέσματα σε σχέση με τα αναμενόμενα. Σε κάθε περίπτωση όμως φαίνεται ξεκάθαρα η θετική αντιμετώπιση του θέματος βιωσιμότητας της Ελληνικής ακτοπλοΐας από το κράτος και τους θεσμούς αφού αμφότεροι έσκυψαν στο πρόβλημα έστω και με μεγάλη καθυστέρηση.

Στρατηγικές Επιλογές

Έχοντας ως δεδομένο τον νέο κύκλο στον οποίο μπαίνει η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά το ερώτημα που προκύπτει είναι πως μπορούν οι εταιρίες να κινηθούν στρατηγικά ώστε να αδράξουν τις ευκαιρίες που δημιουργούνται.

Επί της ουσίας υπάρχουν δύο κατηγορίες ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό τα αντανακλαστικά τους και τις αντιδράσεις τους: (α) αυτές που ακολουθούν εταιρικά σχήματα (εισηγμένες εταιρείες και HSW) και (β) αυτές που ακολουθούν ιδιωτικά σχήματα (νέο-εισερχόμενοι και μικρές εταιρίες). Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία, με εξαίρεση τις MINOAN LINES που όπως αναφέραμε ανήκουν στον όμιλο Grimaldi και τους εξασφαλίζει μια σχετική ευελιξία στη λήψη αποφάσεων αναφορικά με την αναπροσαρμογή των δραστηριοτήτων τους (π.χ. δραστηριοποίηση του «Mykonos Palace» στα Χανιά), οι λοιπές εταιρίες παρουσιάζουν μεγαλύτερα επίπεδα δυσκινησίας καθώς περιορίζεται σε μοντέλα εξαγορών και συγχωνεύσεων των οποίων οι επιδράσεις είναι πεπερασμένες. Η δυσκινησία αυτή οφείλεται στην αδυναμία εύρεσης κεφαλαίων για νέες αγορές πλοίων αλλά και υλοποίησης καθετοποιημένων στρατηγικών μέσω επενδύσεων σε λιμάνια και υπηρεσίες logistics. Αν συνυπολογίσουμε και την επιθυμία ορισμένων υπαρχόντων επενδυτών να αποσυρθούν από την αγορά η οποία δυσχεραίνεται λόγω της μη εύρεσης του κατάλληλου τιμήματος η όλη κατάσταση περιπλέκεται ακόμα περισσότερο. Αντίθετα η δεύτερη κατηγορία, αποτελείται από παίκτες που χαρακτηρίζονται από στοιχεία φρεσκάδας και επιθετικότητας με την πρόθεση είτε αύξησης της δραστηριότητάς τους όλο και σε περισσότερες γραμμές είτε εδραίωσής των σε συγκεκριμένες γραμμές. Αν και μέχρι τώρα έχουν δείξει στοιχεία ανθεκτικότητας στον ανταγωνισμό είναι πολύ πιθανό στο άμεσο μέλλον να έχουμε μια κινητικότητα αγοραπωλησιών.

Αναμφισβήτητα οι κεφαλαιακές ανάγκες αγοράς νέων πλοίων είναι υψηλές. Προβλέπουμε όμως ότι υψηλές θα είναι και οι μελλοντικές αποδόσεις της ακτοπλοΐας καθώς αναμένεται αύξηση της ζήτησης εξαιτίας της βελτίωσης των οικονομικών δεικτών της χώρας και της διαφαινόμενης σταθερής ροής επισκεπτών από το εξωτερικό.

Η ιδιωτικοποίηση των υποδομών που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα συμπεριλαμβανομένων λιμανιών/δρόμων/πάρκων logistics αποτελεί μια πρώτης τάξεως επενδυτική ευκαιρία. Ένας τέτοιος συνδυασμός θα προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια τα οποία θα υποστηριχτούν και από επενδυτικές τράπεζες οι οποίες σήμερα απουσιάζουν.

Τέλος, τονίζουμε ότι προκειμένου οι επενδυτικές ευκαιρίες να υλοποιηθούν προς όφελος όλων των εμπλεκομένων φορέων, αγκυλώσεις που σχετίζονται με γραφειοκρατικές διαδικασίες, θα πρέπει να περιοριστούν μέσα από ένα πλαίσιο επανασχεδιασμού των διαδικασιών αδειοδοτήσεων. Είμαστε στην αρχή ενός νέου επενδυτικού κύκλου για την ακτοπλοΐα όπου εταιρίες και πολιτεία έχουν ρόλο και ευθύνη.

Ο νέος αυτός κύκλος αποτελεί μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για τη δημιουργία επενδυτικών σχημάτων τα οποία θα χαρακτηρίζονται από καινοτομία σε επίπεδο τόσο διοίκησης όσο και σχεδιασμού υπηρεσιών. Επισημαίνουμε ότι η χώρα έχει μπει έστω και δειλά σε νέο χάρτη συνδυασμένων μεταφορών. Η πορεία προς τις συνδυασμένες μεταφορές χρειάζεται έναν χάρτη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που να διασφαλίζει την ορθολογιστική και ασφαλή λειτουργία δικτύου θαλάσσιων μεταφορών και της εύρυθμης λειτουργίας των λιμένων. Η υλοποίηση αυτού το σχεδίου απαιτεί επενδυτές με όραμα, όρεξη και σίγουρα με πίστη στον αντικειμενικό σκοπό. Η επικείμενη υποχρεωτική απομόχλευση των τραπεζών από τις εταιρίες στις οποίες διατηρούν μετοχικά ποσοστά αποτελεί πόλο έλξης νέων επενδύσεων που αναμένουμε να συμβεί στο ερχόμενο δωδεκάμηνο. Η διατήρηση μίας αμιγώς ανεξάρτητης και αυτοτελούς Αρχής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και απολύτως καταρτισμένης Επιτροπής Ανταγωνισμού στον κλάδο, αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις προσέλκυσης νέων επενδυτικών σχημάτων, που θα στοιχηματίσουν στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας.

*** ***

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/