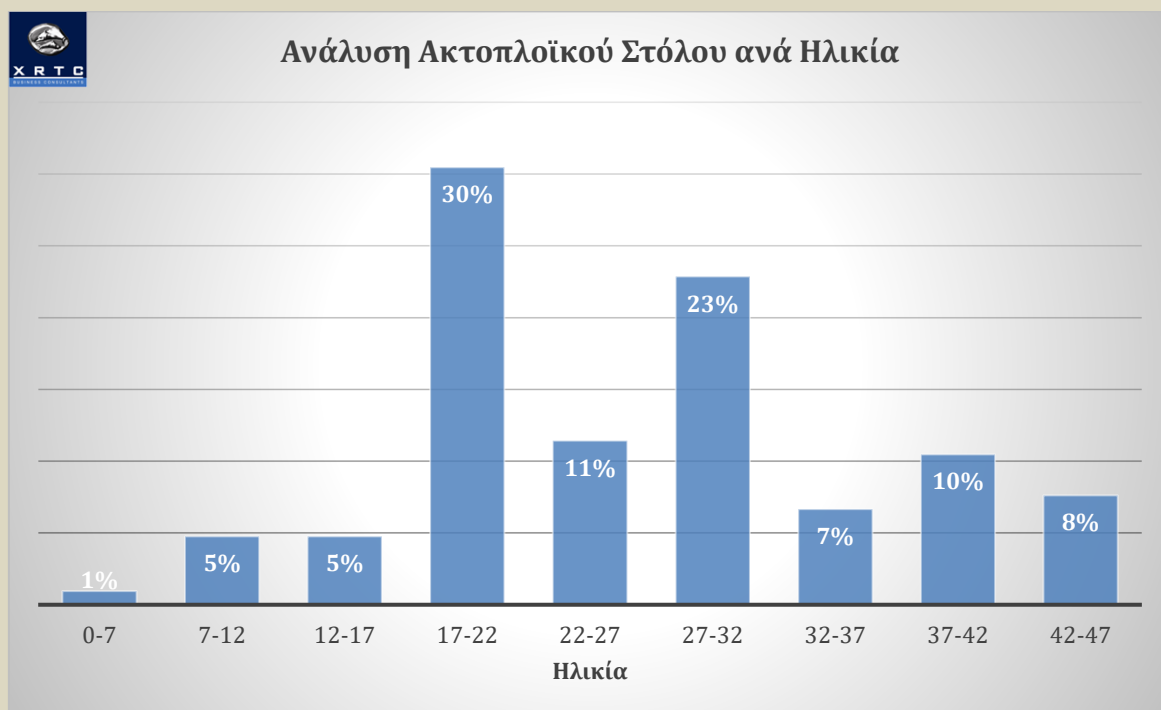




18^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2019 :

«Αξιοποίηση της Περιβαλλοντικής Οικονομίας για την επιβίωση και την εξέλιξη του κλάδου στο μέλλον»



Αύγουστος 2019



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 αφού 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 τους 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 18η ετήσια εμπειριστατωμένη 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) («Εισηγμένες») 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 («Υπόλοιπες Εταιρίες»).

Οι πληροφορίες που περιέχονται στη Μελέτη, αναφέρονται με ημερομηνία Ιουλίου 2019 (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά). Το περιεχόμενο των πληροφοριών που περιέχεται στη Μελέτη προέρχεται από στοιχεία που δημοσιεύουν μέσω των ισολογισμών τους, οι Εισηγμένες. 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 1999-2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ	5
ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	6
1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	9
2. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	10
3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ	12
3.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ	12
3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	15
3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	16
4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	18
4.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	18
4.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	19
4.3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	20
4.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΒΙΤΔΑ.....	21
4.5. ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	22
4.6. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	22
4.7. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ.....	24
5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	25
5.1. ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ	25
5.1.1. ANEK LINES	25
5.1.2. ΟΜΙΛΟΣ ΑΤΤΙΚΑ.....	27
5.1.3. MINOAN LINES.....	31
5.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	33
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	37
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	39
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	40

Πηγές :

- ANEK LINES (2018), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΑΤΤΙΚΑ GROUP (2018), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΜΙΝΟΑΝ LINES (2018), Ετήσια Οικονομική Έκθεση
- ΣΕΕΝ (2019)
- XRTC LTD (2019), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας
- XRTC – Ετήσιες Μελέτες για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2001-2018

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα Αεροπορικών και Οδικών (2018).....	9
Πίνακας 2: Σύγκριση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών Ανά γραμμή (2016-2018).....	10
Πίνακας 3: Συνολική Εικόνα Εισηγμένων Εταιριών.....	12
Πίνακας 4 : Στόλος ανά Εταιρικό Σχήμα Εισηγμένων.....	16
Πίνακας 5: Κύριες ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (2018).....	33
Πίνακας 6: Μικρότερες ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ Ακτοπλοϊκές Εταιρίες (2018).....	36
Πίνακας 7: Ανάλυση Περιβάλλοντος.....	39

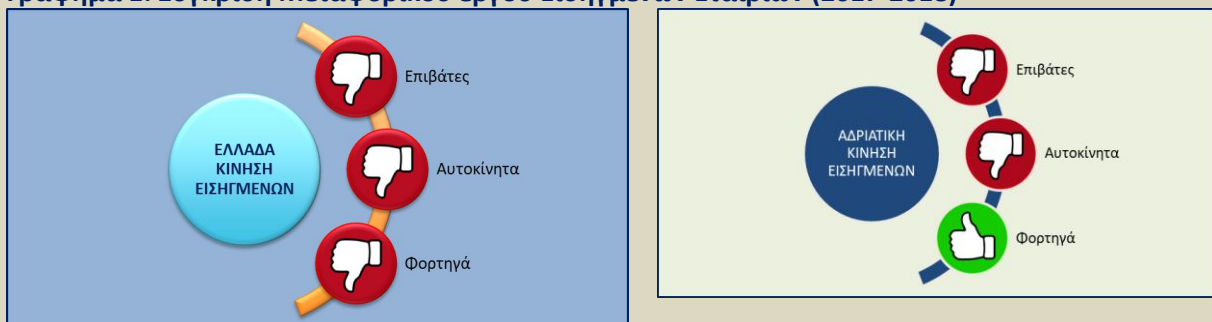
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Σύγκριση Μεταφορικού έργου Εισηγμένων Εταιριών (2017-2018).....	6
Γράφημα 2: Προσφορά/Ζήτηση Εισηγμένων και HSW 2009-2019.....	7
Γράφημα 3: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2004-2018).....	9
Γράφημα 4: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων 2018.....	12
Γράφημα 5: Σύγκριση Κίνησης Επιβατών Εισηγμένων με κίνηση Υπολοίπων Εταιριών (2009-2018).....	13
Γράφημα 6: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων Εταιριών (2009-2018).....	13
Γράφημα 7: Μεταφορικό έργο Αδριατικής Εισηγμένων Εταιριών (2009-2018).....	14
Γράφημα 8: Ανάλυση Ακτοπλοϊκού Στόλου ανά Ηλικία.....	15
Γράφημα 9: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων (2001-2018).....	15
Γράφημα 10 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2018.....	16
Γράφημα 11: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους.....	18
Γράφημα 12: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων (2013 - 2018).....	19
Γράφημα 13: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων (2009 - 2018).....	19
Γράφημα 14: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων (2009 - 2018).....	20
Γράφημα 15: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων (2009 - 2018).....	21
Γράφημα 16: EBITDA Εισηγμένων (2009 - 2018).....	21
Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2017).....	22
Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων (2009 - 2018).....	23
Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2018).....	24
Γράφημα 20: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2018).....	25
Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2008 - 2018).....	25
Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου Ομίλου ATTICA (2008 - 2018).....	27
Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2008 - 2018).....	31
Γράφημα 24: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου.....	37
Γράφημα 25: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD.....	38
Γράφημα 26: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας.....	38

ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1. Αναμφισβήτητη η έκδοση του Ομολόγου δημόσιας διάθεσης του ομίλου ΑΤΤΙCΑ που πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2019 αποτελεί το πιο σημαντικό και ελπιδοφόρο γεγονός της Ακτοπλοϊκής αγοράς τα τελευταία χρόνια. Η προσφορά εμπράγματων εξασφαλίσεων (συνήθης πρακτική σε ναυτιλιακά δάνεια) με στόχο την έκδοση με χαμηλό επιτόκιο για την εταιρία συμβαίνει πρώτη φορά σε ομόλογο δημόσιας διάθεσης.
2. Μετά την εξαγορά της Hellenic Seaways, ο όμιλος ΑΤΤΙCΑ αποτελεί το μεγαλύτερο σχήμα στην Ελληνική ακτοπλοΐα καλύπτοντας το 31% τόσο της προσφοράς χωρητικότητας όσο και της ζήτησης σε επιβάτες.
3. Οι Εισηγμένες εταιρίες του κλάδου για το 2018 είναι οι ΑΝΕΚ, ο όμιλος ΑΤΤΙCΑ και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ, με τις τελευταίες να αποχωρούν από το χρηματιστήριο Αθηνών στις 23 Απριλίου 2019.
4. Παρά την κρίση της Ελληνικής οικονομίας η ακτοπλοϊκή κίνηση παρουσιάζει αύξηση του μεταφορικού της έργου για τρίτο συνεχιζόμενο έτος κατά 5%.
5. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΕΕΝ τα πλοία που εξυπηρετούν την Ελληνική Ακτοπλοΐα ανέρχονται σε 91 με μέσο όρο ηλικίας τα 26 έτη.
6. Τα πλοία των Εισηγμένων εταιριών ανέρχονται σε 41 με μέσο όρο ηλικίας τα 19 έτη.
7. Το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας συνεχίζει την αυξητική του πορεία. Παρ' όλα αυτά η ακτοπλοΐα δεν επωφελείται καθώς οι περισσότερες αφίξεις των ξένων τουριστών πραγματοποιούνται αεροπορικώς. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εισερχόμενων τουριστών κυρίως στα μεγάλα νησιά Κρήτη και Ρόδο φτάνουν αεροπορικώς.
8. Παρά το γεγονός όμως αυτό, η αύξηση του τουρισμού επηρεάζει θετικά την ακτοπλοΐα αφού οι εμπορευματικές μεταφορές στα νησιά μας και κυρίως οι μεταφορές υλικών και ειδών διατροφής, απαραίτητων για την δημιουργία κατάλληλων υποδομών αλλά και την διαβίωση και την κάλυψη των καθημερινών αναγκών των νησιωτών και του συνόλου των τουριστών, πραγματοποιούνται από τα ακτοπλοϊκά πλοία.
9. Η ακτοπλοΐα επωφελείται από την αύξηση ενδομεταφορών, των μετακινήσεων μεταξύ των νησιών και τον εσωτερικό τουρισμό.
10. Η αύξηση της ακτοπλοϊκής κίνησης που ανήλθε στο 5% το 2018 σε σχέση με ένα χρόνο πριν, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ), δεν απεικονίζεται στο μεταφορικό έργο των Εισηγμένων εταιριών 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 (2017-2018)



Πηγή: XRTC

11. Το μεταφορικό έργο των Εισηγμένων τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Αδριατική μειώθηκε, με εξαίρεση την οριακή αύξηση των φορτηγών στην Αδριατική.
12. Η μείωση του μεταφορικού έργου των Εισηγμένων, έχει φτάσει στο επίπεδο του -46% κατά την 10ετία από το 2009 έως και το 2019 ενώ η προσφορά σε επίπεδο πλοίων έχει μειωθεί κατά 44% για το ίδιο διάστημα.

Γράφημα 2: Προσφορά/Ζήτηση Εισηγμένων και HSW 2009-2019



Πηγή: XRTC

13. Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου έχει επηρεάσει αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα των Εισηγμένων. Το 2017 η αύξηση της τιμής του πετρελαίου έφτασε το 29% ενώ το 2018 η μεσοσταθμική αύξηση ήταν της τάξης του 25%. Συμπερασματικά τα λειτουργικά αποτελέσματα αυξήθηκαν τα τελευταία 2 χρόνια περίπου €100 εκατ.
14. Έτσι τα σημαντικότερα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει η αγορά είναι:
 - i. η επιβάρυνση από την τιμή των καυσίμων,
 - ii. η υποχρέωση για τη συμμόρφωση με τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO σχετικά με τη χρησιμοποίηση ναυτιλιακού καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% από την 1^η Ιανουαρίου 2020.
 - iii. η ανάγκη την επόμενη 10ετία να ανανεωθεί ο στόλος καθώς το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των Εισηγμένων θα φτάσει την ηλικία των 40 ετών.
 - iv. η διατήρηση του ΦΠΑ στις τιμές των εισιτηρίων στο 24%. Πάγιο αίτημα των ακτοπλόων είναι η μείωση του ΦΠΑ στα επίπεδα του 6% που ισχύουν σε όλη την Ευρώπη
15. Τα ως άνω προβλήματα δημιουργούν έντονες πιέσεις στους ακτοπλόους οι οποίοι προειδοποιούν για αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, οι οποίες είναι ήδη υψηλές για το μέσο Έλληνα καταναλωτή.
16. Η σταδιακή ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου αποτελεί το μεγάλο στοίχημα για τις εταιρίες. Η εξεύρεση μέσω της Κομισιόν των κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων, που σήμερα περιορίζονται μόνο στη μερική επιδότηση των νέων «πράσινων» τεχνολογιών που εγκαθίστανται στα πλοία, πρέπει να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα για τον κλάδο αλλά κυρίως για τη κυβέρνηση.
17. Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από το 2002 έχει συμβάλει στην είσοδο νέων παικτών (Υπόλοιπες Εταιρίες). Για να δρομολογηθεί κάποιο πλοίο αυτήν την στιγμή δεν χρειάζεται καμία έγκριση, καμία διαδικασία. Δηλώνεται η δρομολόγηση από την εταιρία και ανακοινώνεται από το Υπουργείο.
18. Όπως είχαμε επισημάνει και στη Μελέτη μας πέρυσι οι νέοι παίκτες που αποφάσισαν να επενδύσουν στην εν λόγω αγορά κατάφεραν να πάρουν το μεγαλύτερο μερίδιο της ακτοπλοϊκής πίτας εκμεταλλευόμενοι σωστά την ανάγκη συρρίκνωσης των Εισηγμένων.
19. Οι Υπόλοιπες Εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα ισχυροποιούν τη θέση τους αυξάνοντας

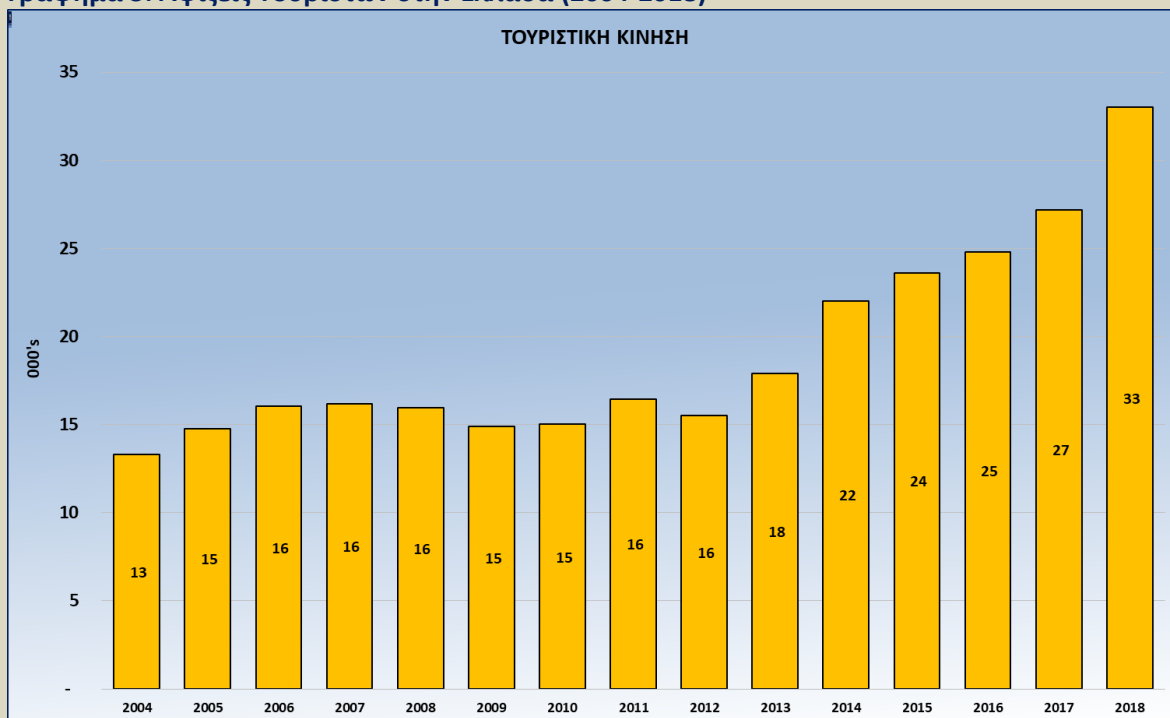
το στόλο τους. Δεδομένου ότι δε δημοσιεύουν τα οικονομικά τους στοιχεία, δεν μπορεί να γίνει οικονομική ανάλυσή τους και αυτό πιθανόν να εμποδίσει τον ρυθμιστή της αγοράς να λάβει γρήγορα επικοδομητικά μέτρα για τις ίδιες τις εταιρίες σε περιπτώσεις ανάγκης η αίτησης αρωγής.

20. Ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της ακτοπλοϊκής αγοράς παραμένει η αεροπλοΐα η οποία φαίνεται να ακμάζει τα τελευταία χρόνια δημιουργώντας μία αγορά ανταγωνιστική ιδιαιτέρως τις περιόδους υψηλής ζήτησης.
21. Η ανάγκη ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών παραμένει υψηλή και μπορεί να δημιουργήσει δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες στον κλάδο.

1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Το 2018 αποτέλεσε την καλύτερη χρονιά σε επιδόσεις στην ιστορία του ελληνικού τουρισμού αφού οι διεθνείς αφίξεις άγγιξαν τα 33 εκατομμύρια (Γράφημα 3) συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας, και τα έσοδα ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο. Η μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης οδήγησε σε κατακόρυφη αύξηση των αμιγώς τουριστικών εσόδων που για πρώτη φορά ξεπέρασαν τα €16 δισ. και υπερδιπλάσια έσοδα για την οικονομία από την άνοδο των μεταφορών, της κατανάλωσης και του εσωτερικού τουρισμού, που ξεπερνούν τα €21 δισ.

Γράφημα 3: Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (2004-2018)



Πηγή: XRTC βάση ΕΛΣΤΑΤ

Όπως φαίνεται στο Πίνακα 1 οι τουρίστες φτάνουν αεροπορικώς στα νησιά από το εξωτερικό με απευθείας σύνδεση χωρίς να χρησιμοποιούν τα ακτοπλοϊκά πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΩΝ (2018)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ 2018		ΟΔΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ 2017	
ΑΘΗΝΑ	5,727,439	ΝΥΜΦΑΙΑ	1,672,719
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	3,371,797	ΝΙΚΗ	343,820
ΡΟΔΟΣ	2,337,683	ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ	849,158
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	2,165,736	ΑΓ ΚΩΝ/ΝΟΣ	72,049
ΚΕΡΚΥΡΑ	1,502,305	ΟΡΜΕΝΙΟ	274,648
ΧΑΝΙΑ	1,164,395	ΚΥΠΡΙΝΟΣ	80,706
ΚΩΣ	1,177,066	ΚΑΣΤΑΝΙΕΣ	226,932
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	847,623	ΚΗΠΟΙ	771,486
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	507,213	ΔΟΙΡΑΝΗ	379,911
ΜΥΚΟΝΟΣ	429,497	ΕΥΖΩΝΟΙ	3,022,580
ΥΠΟΛΟΙΠΑ	1,462,914	ΚΑΚΑΒΙΑ	764,182
ΣΥΝΟΛΟ	20,693,668	ΜΕΡΤΖΑΝΗ	28,409
		ΕΞΟΧΗ	297,764
		ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	3,485,249
		ΣΑΓΙΑΔΑ	278,920
		ΣΥΝΟΛΟ	12,548,533

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

2. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό έργο στην Ευρώπη ξεπερνάει τους 200 εκ. επιβάτες από τους οποίους το 15% αφορά την Ελλάδα και το 16% την Ιταλία. Η Ελλάδα και η Ιταλία δηλαδή συγκεντρώνουν το 31% της Ευρωπαϊκής διακίνησης επιβατών. Βέβαια, η διαφορά των δύο χωρών είναι ότι τα νησιά που εξυπηρετούνται στην Ελλάδα είναι σχεδόν τριπλάσια και το δίκτυο μεταφορών πολύ πιο πολύπλοκο. .

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία η μεταφορική κίνηση των επιβατών αυξήθηκε κατά 5% σε σχέση με το 2017 (Πίνακας 2).

Είναι η τρίτη συνεχόμενη χρονιά που το μεταφορικό έργο παρουσιάζει αύξηση αν και ποσοστιαία είναι η μισή σε σχέση με ένα χρόνο πριν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ (2016-2018)

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2016	2017	δ %	2018	δ %
Αργοσαρωνικού	2,037,749	2,308,707	13%	2,461,766	7%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	47,040	9,770	-79%	33,295	241%
Πειραιώς-Κρήτης	1,716,639	1,815,637	6%	1,847,595	2%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	146,249	132,784	-9%	165,173	24%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	698,533	733,056	5%	755,088	3%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	595,743	675,567	13%	849,311	26%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	2,113,427	2,515,229	19%	2,547,164	1%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	859,119	1,164,654	36%	1,179,519	1%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	923,181	584,604	-37%	518,967	-11%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	426,964	378,991	-11%	527,591	39%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	2,023,459	2,299,888	14%	2,661,573	16%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	795,819	833,641	5%	824,572	-1%
Ζακύνθου - Κυλλήνης	961,015	1,030,643	7%	1,094,006	6%
Κυλλήνης-Πόρου Κεφαλληνίας	485,095	589,550	22%	480,926	-18%
Λοιπές	2,158,261	2,485,899	15%	2,515,417	1%
ΣΥΝΟΛΟ	15,990,309	17,560,637	10%	18,463,981	5%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Οι Κυκλάδες εξακολουθούν να αποτελούν τον αγαπημένο προορισμό ενώ τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση την παρατηρούμε στα νησιά του Ιονίου Πελάγους

Τα Λειτουργικά Μεγέθη

Οι Εισηγμένες μαζί με τη 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 Ευρώ/Δολαρίου ΗΠΑ 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 χρήση 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 είναι 0,8 (ATTICA) 0,81 (ANEK) και 0,83 (MINOAN). 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.**

Πέραν της ορθής επιλογής επένδυσης σε μια δημιουργία δικτύου μεταφορών από Υδροπλάνα, επισημαίνουμε ότι το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο δεν μπορεί να υποκαταστήσει το πλοίο στην αναγκαία σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Βεβαίως η ανάπτυξη των μεταφορών με υδροπλάνα πρέπει να επιταχυνθεί και επιτέλους να πραγματοποιηθεί. .

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.

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ

3.1. Ανάλυση Ζήτησης

Μετά την εξαγορά της Hellenic Seaways (HSW) από τον όμιλο Attica, οι Εισηγμένες εταιρίες του κλάδου για το 2018 είναι η ANEK, η όμιλος ΑΤΤΙΚΑ και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ, με τις τελευταίες να αποχωρούν από το χρηματιστήριο Αθηνών στις 23 Απριλίου 2019.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	Αριθμός Εργαζομένων	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών
Attica Group	1,586	29	5,690,278	681,450	350,561
Minoan Lines	400	4	1,087,000	143,000	67,000
ANEK	745	9	969,227	190,576	131,404
Σύνολο 2018	2,731	42	7,746,505	1,015,026	548,965
Σύνολο 2017	2,825	42	8,174,196	1,032,901	547,225

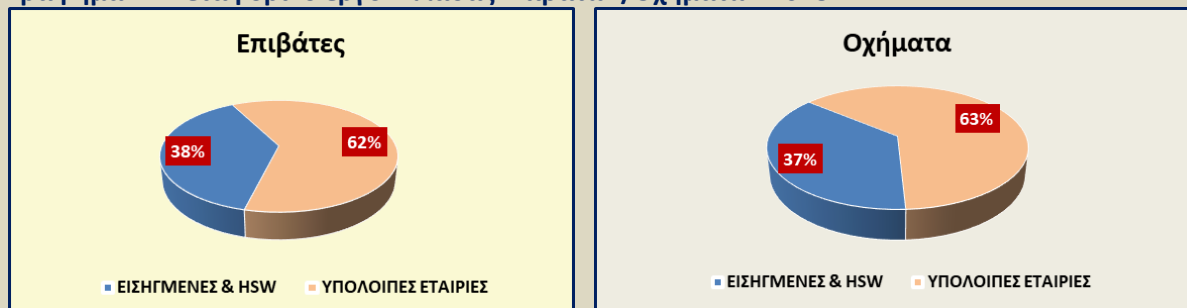
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3 οι Εισηγμένες Εταιρίες δεν κατάφεραν να πάρουν μερίδιο από την αύξηση της τάξης του 5% της ακτοπλοϊκής κίνησης. Ο συνολικός αριθμός των επιβατών και αυτοκινήτων που διακίνησαν (Ελλάδα και Αδριατική) το 2018 σε σύγκριση με το 2017 μειώθηκε κατά -6% και -2% αντίστοιχα. Η κίνηση των φορτηγών αυξήθηκε οριακά στην Αδριατική μόνο.

Συγκρίνοντας το μεταφορικό έργο των Εισηγμένων εταιριών με αυτό των Υπολοίπων εταιριών παρατηρούμε τη διαρκή συρρίκνωσή του. Έτσι ενώ το μεταφορικό έργο των Εισηγμένων συνεχίζει να μειώνεται αφού από το 43% που ήταν το 2017, έπεσε στο 38% για το 2018 (Γράφημα 4) το υπόλοιπο 62% της κίνησης καλύπτεται από τις Υπόλοιπες Εταιρίες που αναφέρονται παρακάτω στη Μελέτη. Όσον αφορά τα οχήματα (αυτοκίνητα και φορτηγά) τα ποσοστά ακολουθούν τα ίδια επίπεδα. Οι Εισηγμένες καλύπτουν το 37% της μεταφορικής κίνησης των οχημάτων ενώ το 63% 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 4 προέρχονται από την ΕΛΣΤΑΤ όσον αφορά τη συνολική κίνηση επιβατών και οχημάτων και από τα ετήσια Ενημερωτικά Δελτία των Εισηγμένων 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.

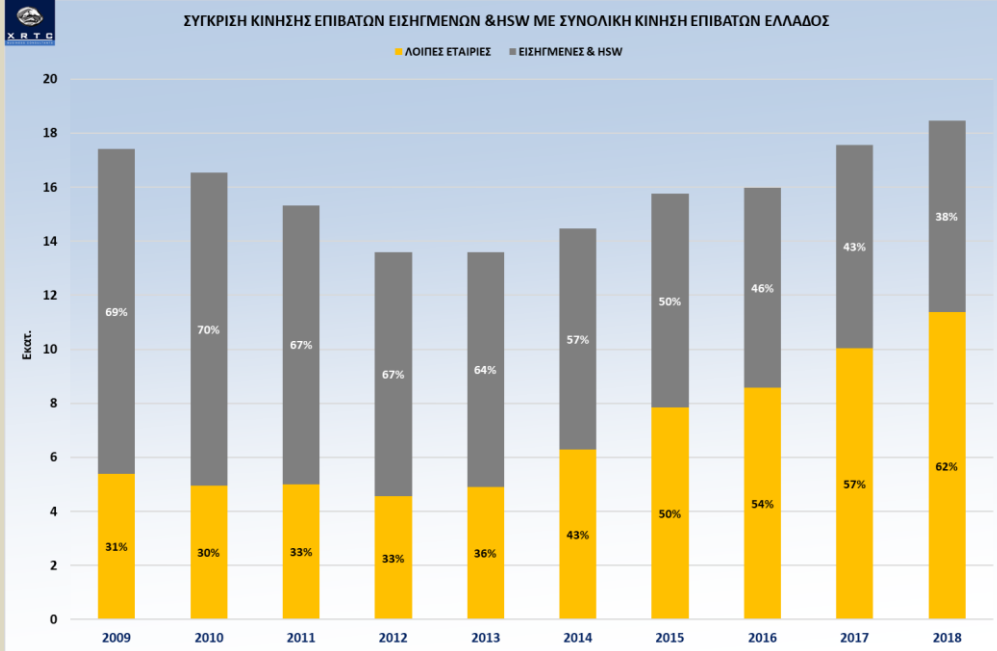
Γράφημα 4: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Επιβατών/Οχημάτων 2018



Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ/Εισηγμένες

Η μερίδα του λέοντος στους επιβάτες μέχρι το 2014, όπως φαίνεται στο Γράφημα 5, ανήκε στις Εισηγμένες και τη HSW αφού το ποσοστό των επιβατών που μετέφεραν ήταν το μεγαλύτερο στο σύνολο του μεταφορικού επιβατικού έργου. Από το 2015 το ποσοστό αυτό μειώνεται διαρκώς για να φτάσει το 2018 μόλις στο 38%. Οι Υπόλοιπες Εταιρίες δεν αποτελούν πλέον αμελητέα ποσότητα αφού διαθέτουν αριθμητικά στο σύνολό τους περισσότερα πλοία από τις Εισηγμένες και κατακτούν συνέχεια μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

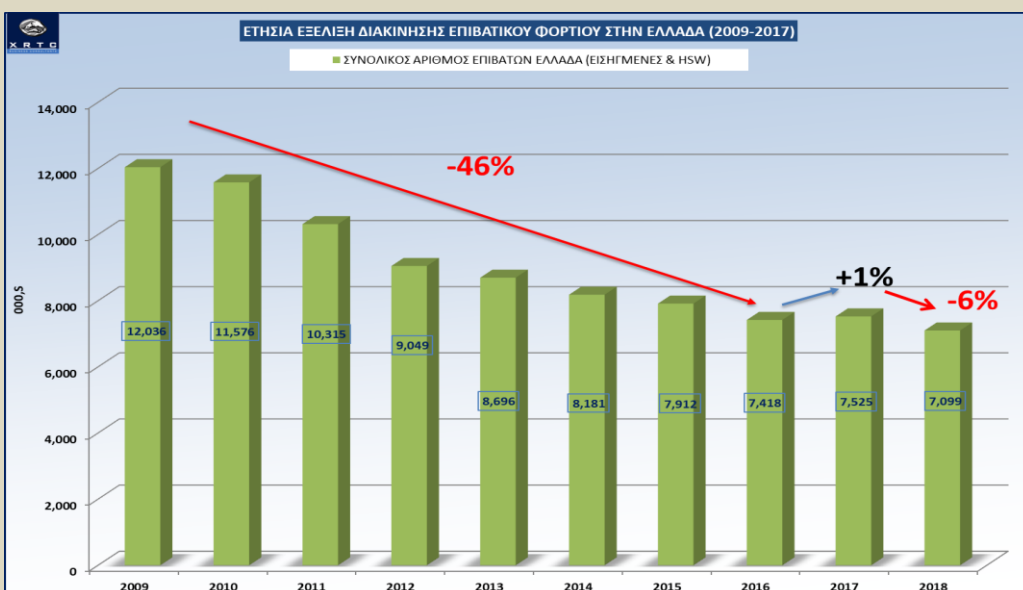
Γράφημα 5: Σύγκριση Κίνησης Επιβατών Εισηγμένων με κίνηση Υπολοίπων Εταιριών (2009-2018)

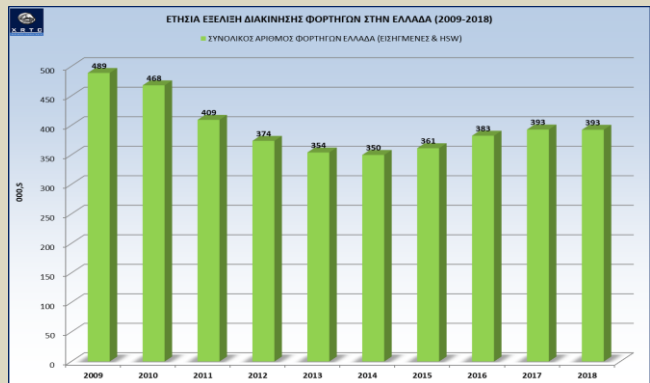
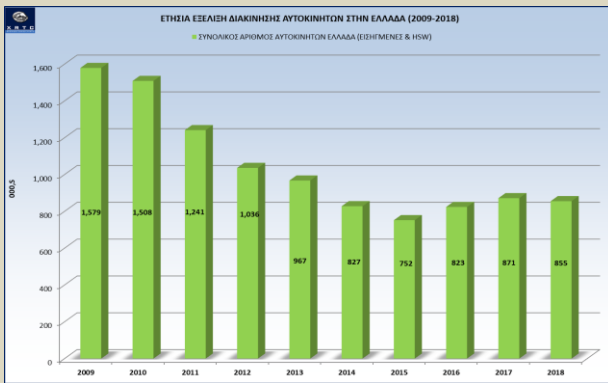


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ/Εισηγμένες & HSW

Η εξέλιξη του μεταφορικού έργου των Εισηγμένων απεικονίζεται στο Γράφημα 6. Η οριακή αύξηση του 1% του 2017 δε συνεχίστηκε, με αποτέλεσμα να έχουμε μείωση του μεταφορικού έργου των Εισηγμένων στην Ελλάδα κατά -6%.

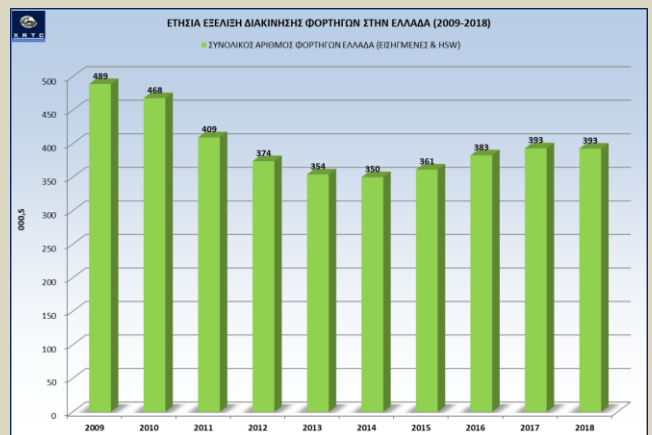
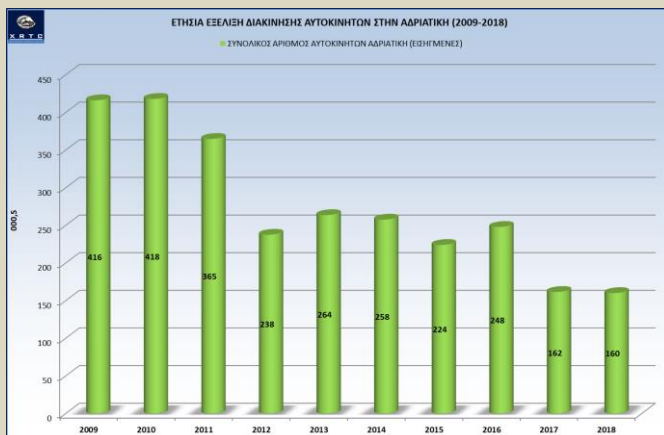
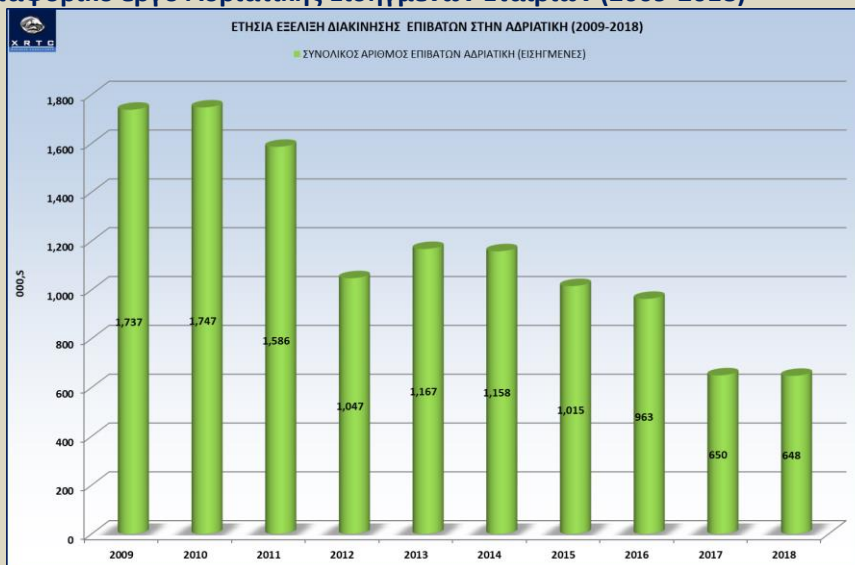
Γράφημα 6: Μεταφορικό έργο Ελλάδας Εισηγμένων Εταιριών (2009-2018)





Πηγή: XRTC Database, ΕΣΥΕ και Λιμενικών Αρχών

Γράφημα 7: Μεταφορικό έργο Αδριατικής Εισηγμένων Εταιριών (2009-2018)

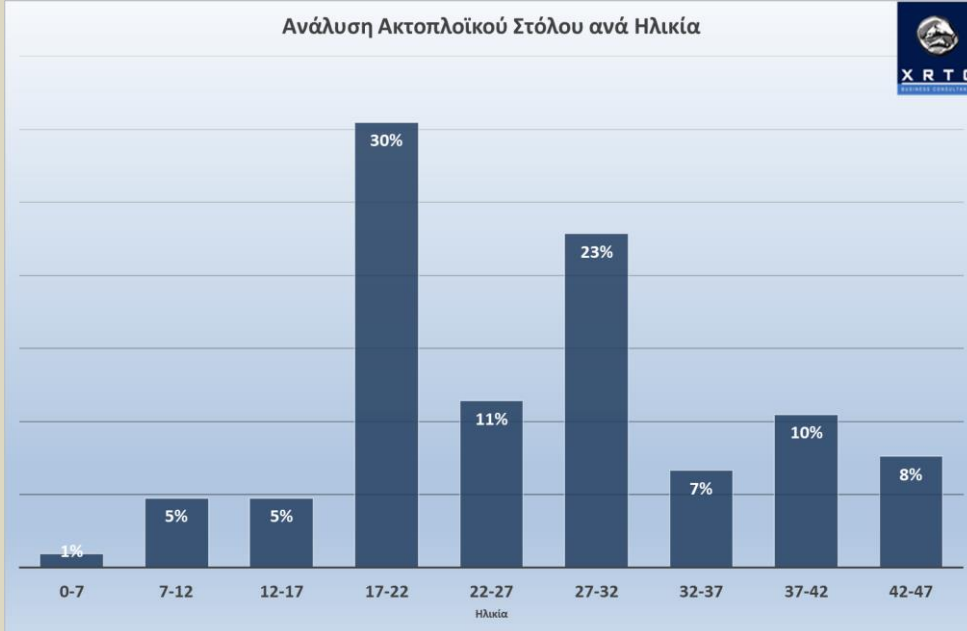


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.2. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας

Ο στόλος φαίνεται να είναι ιδιαίτερα «γερασμένος» (Γράφημα 10) με το 60% να είναι άνω των 22 ετών και ¼ να είναι άνω των 30 ετών. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 30% των πλοίων είναι μεταξύ 17 και 22 ετών τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μεσήλικα.

Γράφημα 8: Ανάλυση Ακτοπλοϊκού Στόλου ανά Ηλικία



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Από το 2011 ο στόλος των Εισηγμένων συρρικνώνεται συνεχώς. Τα τελευταία 7 χρόνια ο στόλος μειώθηκε περισσότερο από το μισό, από τα 89 πλοία του 2011 φτάσαμε στα 41 το 2018 παρά το γεγονός ότι το μεταφορικό έργο αυξάνεται κάθε χρόνο. Η μείωση αυτή έδωσε την ευκαιρία στις Υπόλοιπες Εταιρίες να αναπτυχθούν.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων (2001-2018)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων των Εισηγμένων έχει φτάσει τα 19,3 έτη, γεγονός που προβληματίζει τις εταιρίες οι οποίες κατανοούν την ανάγκη ανανέωσης του στόλου τους αλλά τόσο τα αρνητικά οικονομικά τους αποτελέσματα όσο και η δυστοκία των τραπεζών για τη χρηματοδότηση αυτού του εγχειρήματος δημιουργεί αβεβαιότητα. Οι νέες συνθήκες όμως ανταγωνισμού με τις Υπόλοιπες Εταιρίες ίσως αποτελέσει κίνητρο για μεγάλους επενδυτές να επενδύσουν στις Εισηγμένες Εταιρίες οι οποίες παρέχουν το ζητούμενο της διαφάνειας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ

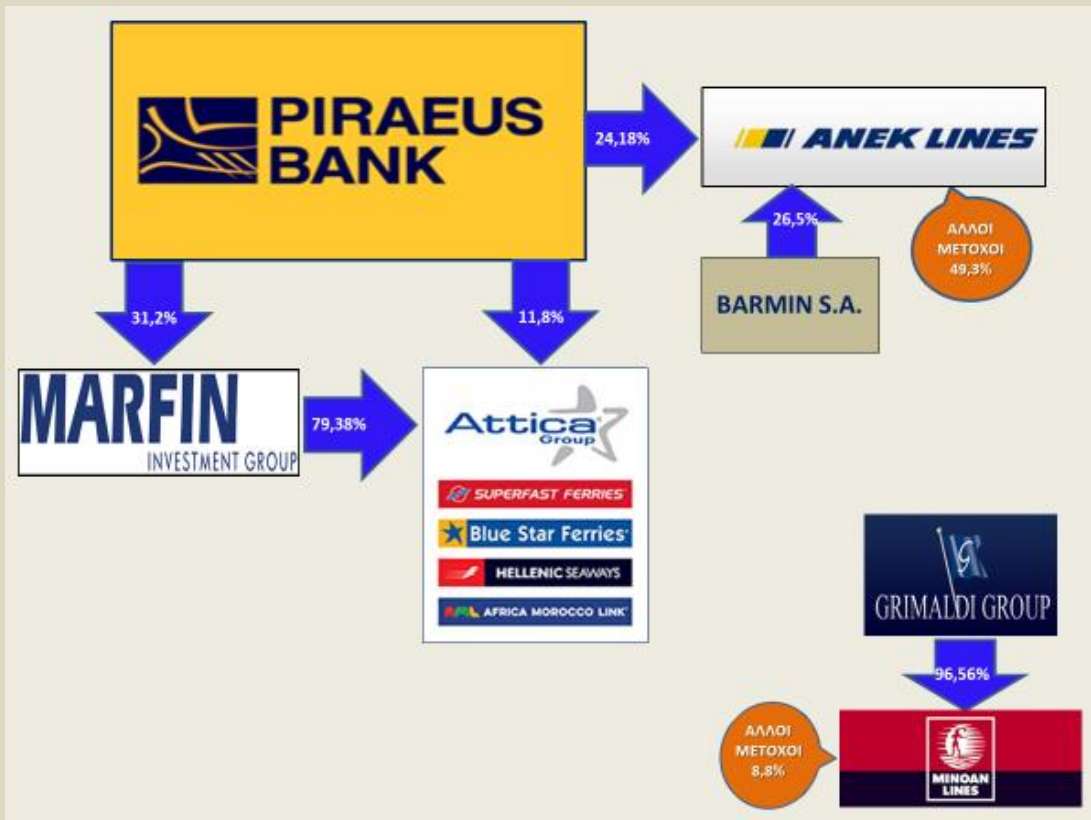
Εταιρία	Αριθμός πλοίων ανά εταιρικό σχήμα							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ANEK	14	13	14	14	7	9	10	9
ATTICA	13	14	13	13	12	12	12	28
MINOAN	7	7	7	7	5	4	2	4
HELLENIC SEAWAYS	33	29	25	20	21	20	18	-
NEL	22	18	16	12	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	89	81	75	66	45	45	42	41

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

3.3. Ανάλυση Μετοχικής Σύνθεσης Εισηγμένων Εταιριών

Το Μάιο του 2018 ο Όμιλος ATTICA απέκτησε τον έλεγχο της Hellenic Seaways μέσω της εξαγοράς ποσοστού συμμετοχής 50,30% ενώ τον Ιούνιο του 2018 ο Όμιλος προχώρησε στην απόκτηση πρόσθετου ποσοστού 48,53% από τις Μινωικές Γραμμές, κατέχοντας συνολικά το 98,83%.

Γράφημα 10 : Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2018



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Τράπεζα Πειραιώς και MIG

- Η τράπεζα Πειραιώς κατέχει το 24,18% της ANEK. Πέραν όμως αυτού του ποσοστού μέσω της έκδοσης ομολογιακού δανείου € 219,9 εκ. (τμήμα του οποίου, που ανέρχεται σε € 22,0 εκ., είναι μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις) η Πειραιώς εν δυνάμει κατέχει και άλλο ποσοστό της ANEK.
- Η τράπεζα Πειραιώς κατέχει άμεσα το 11,8% της ΑΤΤΙCΑ ενώ επίσης κατέχει το 31,2% της MIG η οποία ουσιαστικά ελέγχει την ΑΤΤΙCΑ με ποσοστό 79,38%.
- Σήμερα η Πειραιώς ελέγχει το 31,2% της MIG, όμως μετά το ομολογιακό των 425 εκατ. € που κάλυψε πλήρως η τράπεζα, μπορεί - αν το μετατρέψει σε μετοχές – να αποκτήσει τον πλήρη μετοχικό έλεγχο της MIG ανεβαίνοντας στο 83%.

Επί του παρόντος η τράπεζα Πειραιώς συζητά την κεφαλαιακή αναδιάρθρωση της MIG με τον επενδυτικό Οργανισμό Farallon Capital το fund από την Καλιφόρνια, που παρουσιάζει 22 δισ. δολάρια σε κεφάλαια υπό διαχείριση.

Με βάση τα μέχρι σήμερα σημεία της συμφωνίας ο επενδυτικός Οργανισμός Farallon Capital χορηγεί δάνειο €250 εκατ. στην μητρική εταιρεία MIG. Από τα κεφάλαια αυτά τα €150 εκατ. θα αξιοποιηθούν για την μερική ή ολική αποπληρωμή ομολογιακού δανείου της Fortress από την Attica Group, ώστε ο επενδυτικός φορέας Fortress δεν θα ασκήσει τα δικαιώματα του και αφού αποπληρωθεί, θα αποχωρήσει. Επίσης περίπου €100 εκατ. θα παραμείνουν στην MIG στο πλαίσιο ενίσχυσης της ρευστότητας της εταιρίας συμμετοχών.

4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση περιλαμβάνει τις Εισηγμένες εταιρίες (ANEK LINES, ATTICA GROUP, MINOAN LINES).

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΠΕΡΙ ΣΥΓΚΡΙΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

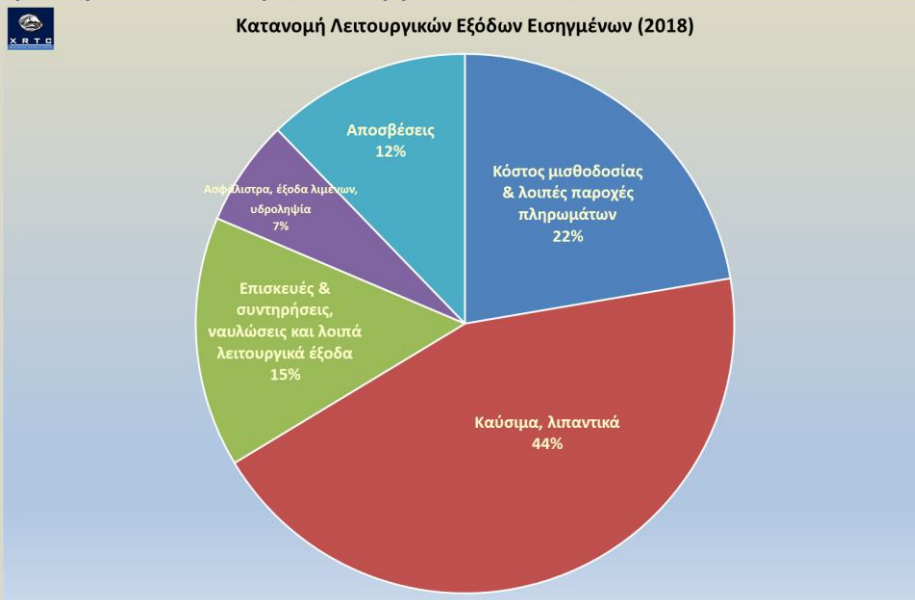
- Στις οικονομικές καταστάσεις χρήσης 2018 της ATTICA ενοποιούνται για πρώτη φορά και για την περίοδο 1.6.2018-31.12.2018 τα οικονομικά στοιχεία της HELLENIC SEAWAYS μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της εταιρίας στα τέλη Μαΐου 2018.
- Τα αποτελέσματα της HELLENIC SEAWAYS για το πρώτο εξάμηνο του 2018 (πριν την εξαγορά) δεν έχουν δημοσιευτεί.

4.1. Ανάλυση λειτουργικού κόστους

Το σύνολο του λειτουργικού κόστους των Εισηγμένων εταιριών διατηρήθηκε στα ίδια επίπεδα με το 2017. Παρά το γεγονός της αύξησης της τιμής των καυσίμων, οι εταιρίες κατάφεραν να διατηρήσουν στα ίδια επίπεδα το συνολικό λειτουργικό τους κόστους. Τα καύσιμα που αποτελούν το μεγαλύτερο έξοδο των εταιριών αγγίζει το 44% των λειτουργικών εξόδων ενώ το 2017 έφτανε το 37%. Οι εταιρίες έχουν προβεί σε πράξεις αντιστάθμισης μέρους του κινδύνου μεταβολής της τιμής καυσίμου.

Το κόστος μισθοδοσίας ακολουθεί αποτελώντας το 22% ενώ και τα δύο μαζί (καύσιμα και κόστος μισθοδοσίας) αποτελούν το 66% των εξόδων. Το κόστος μισθοδοσίας (€112,4 εκ.) εμφανίζει μια μείωση σε σχέση με το 2017 (€119,6 εκ.). Οι επισκευές/συντηρήσεις το οποίο σαν κόστος για το 2018 αποτέλεσε το 15% των λειτουργικών εξόδων των Εισηγμένων παρουσιάζει μείωση σε σχέση με το 2017 κατά 6%.

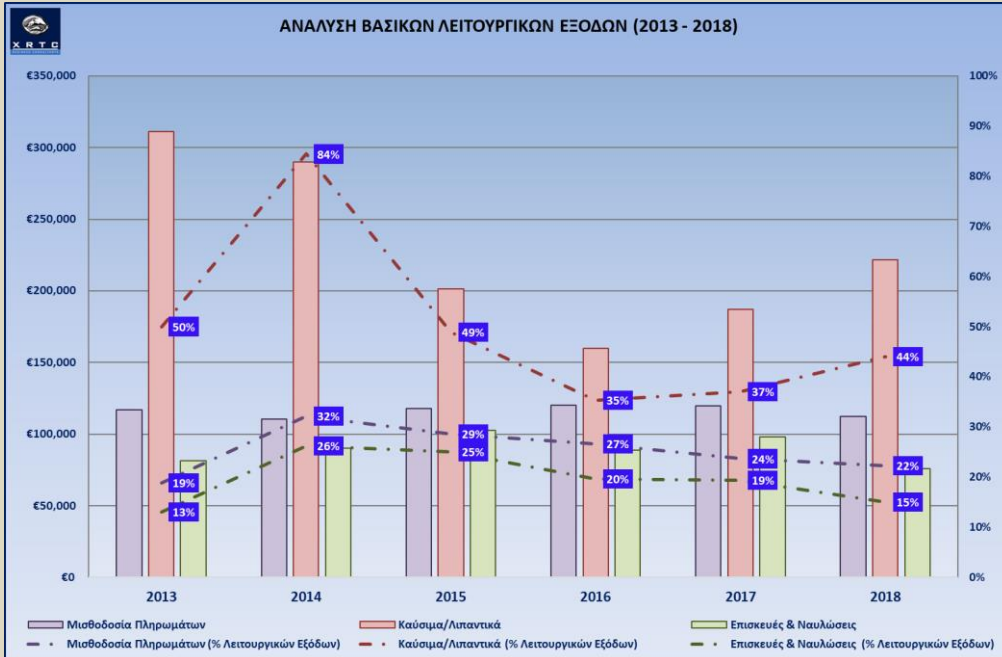
Γράφημα 11: Κατανομή Λειτουργικού Κόστους



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αναφορικά με τα καύσιμα πρέπει να επισημάνουμε και τον συναλλαγματικό κίνδυνο που αντιμετωπίζουν οι εταιρίες, δεδομένου ότι τα ναυτιλιακά καύσιμα διαπραγματεύονται διεθνώς σε Δολάρια Η.Π.Α ενώ τα έσοδά τους είναι σε Ευρώ.

Γράφημα 12: Ανάλυση βασικών λειτουργικών εξόδων Εισηγμένων (2013 - 2018)



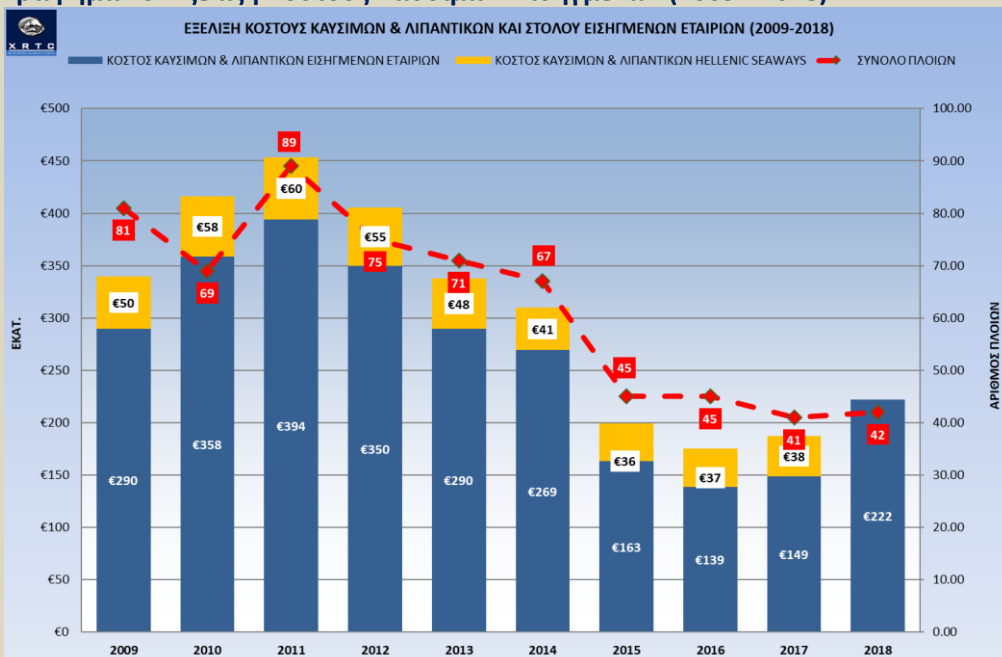
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.2. 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 13 παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των Εισηγμένων. Το γεγονός ότι η μέση τιμή καυσίμων το 2018 αυξήθηκε σημαντικά στις διεθνείς αγορές επέφερε αύξηση του συνολικού κόστους καυσίμων των Εισηγμένων κατά 19%.

Γράφημα 13: Εξέλιξη Κόστους Καυσίμων Εισηγμένων (2009 - 2018)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν μόλις 5 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.

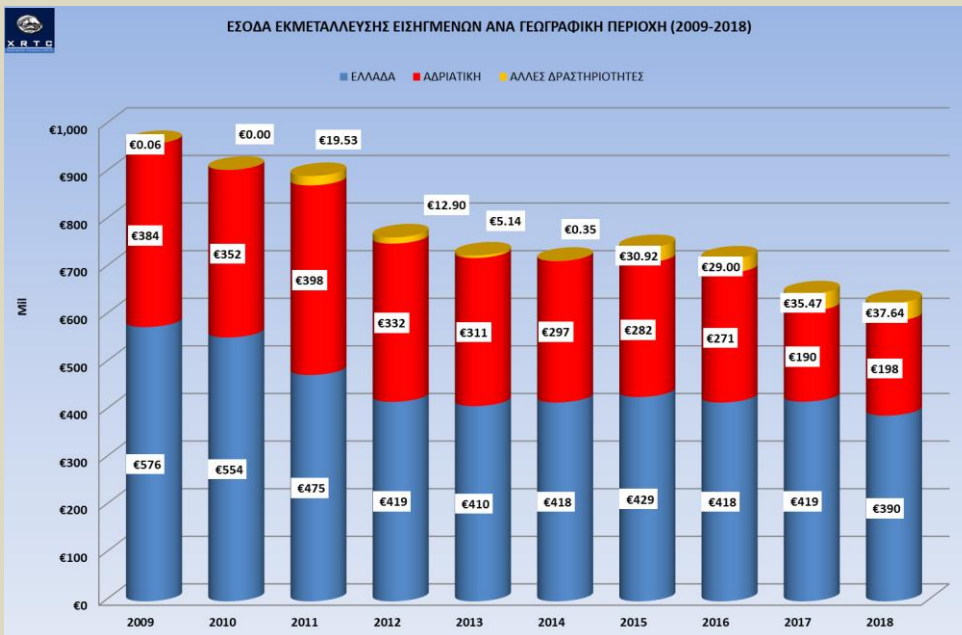
Όπως ήδη έχει τονιστεί από τους ακτοπλόους, η εφαρμογή της απόφασης για τη χρήση του συγκεκριμένου καυσίμου δεν αποκλείει το ενδεχόμενο αυξήσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια λόγω των κατασκευαστικών αλλαγών στα πλοία και της χρήσης του καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5% το οποίο είναι πιο ακριβό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

4.3. Κύκλος Εργασιών

Παρά τη μείωση του μεταφερόμενου έργου επιβατών των Εισηγμένων ο Κύκλος Εργασιών στην Ελλάδα παρουσιάζει αύξηση ενώ μείωση υπάρχει στην Αδριατική. Συνολικά όμως παρατηρούμε πτώση του συνόλου του Κύκλου Εργασιών που κυμαίνεται στα €625 εκ. έναντι €644 εκ. το 2017 (Γράφημα 14).

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

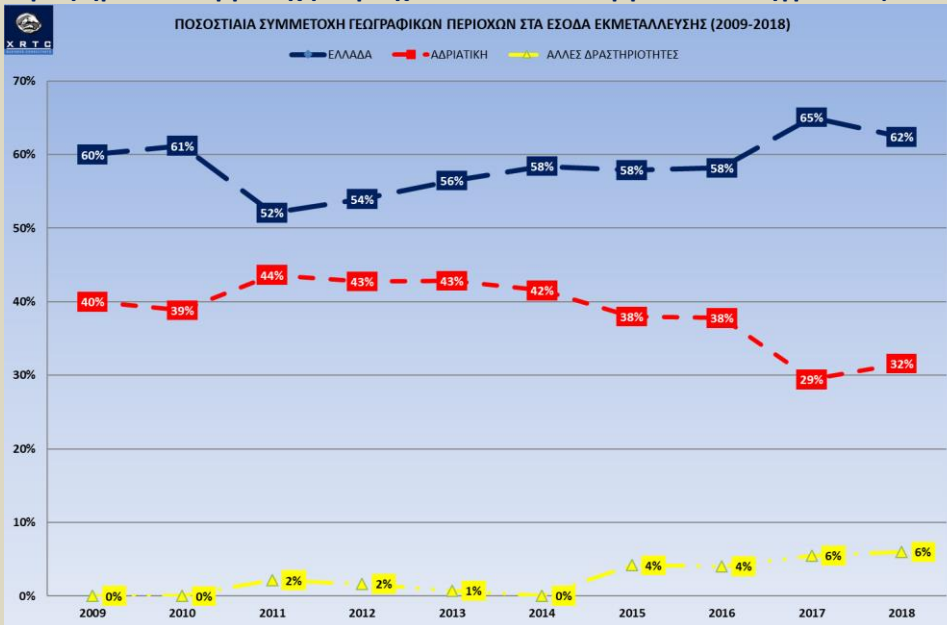
Γράφημα 14: Εξέλιξη Κύκλου Εργασιών ανά Περιοχή Εισηγμένων (2009 - 2018)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Παρατηρώντας το Γράφημα 15 ξεχωρίζει η επικέντρωση σε δύο αγορές πλέον, με την Ελληνική να συνεισφέρει το 62% των εσόδων και η αγορά της Αδριατικής το 32% ενώ τα υπόλοιπα έσοδα προέρχονται από άλλες δραστηριότητες.

Γράφημα 15: Συμμετοχή Περιοχών στον Κύκλο Εργασιών Εισηγμένων (2009 - 2018)

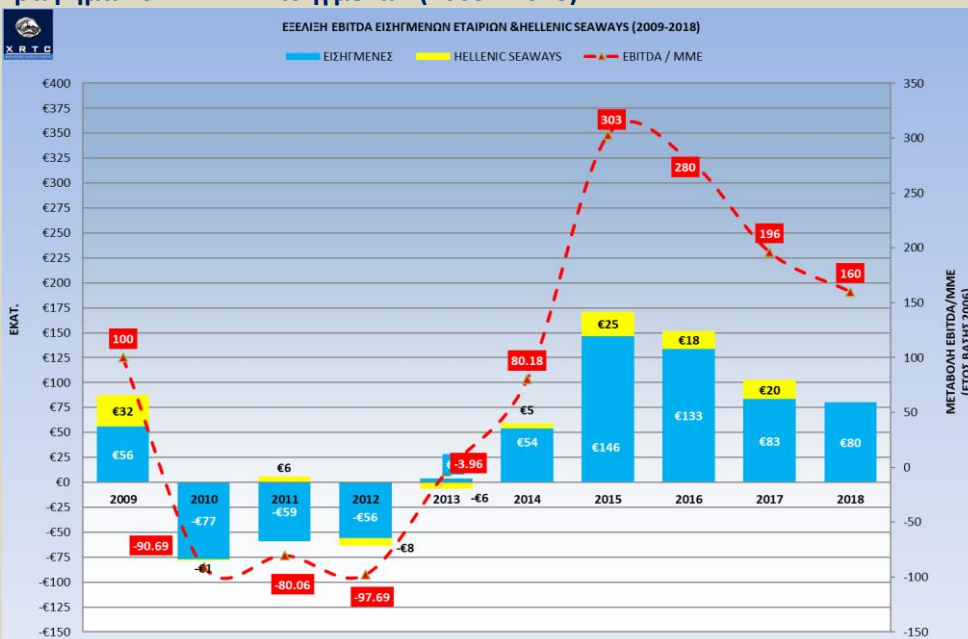


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

4.4. Ανάλυση ΕΒΙΤΔΑ

Το σύνολο των Εσόδων προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (ΕΒΙΤΔΑ) εμφανίζονται μειωμένα σε σχέση με το 2017 από €103εκ. σε €80εκ. εξαιτίας της αύξησης της τιμής των καυσίμων. Στο Γράφημα 16 φαίνεται ξεκάθαρα ότι ο δείκτης ΕΒΙΤΔΑ ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου συνεχίζει την πτώση από 196 μονάδες στις 160 ως απόρροια της μείωσης του ΕΒΙΤΔΑ αλλά και του μεταφορικού έργου των εταιριών. Ως ΜΜΕ ορίζεται: «Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος».

Γράφημα 16: ΕΒΙΤΔΑ Εισηγμένων (2009 - 2018)



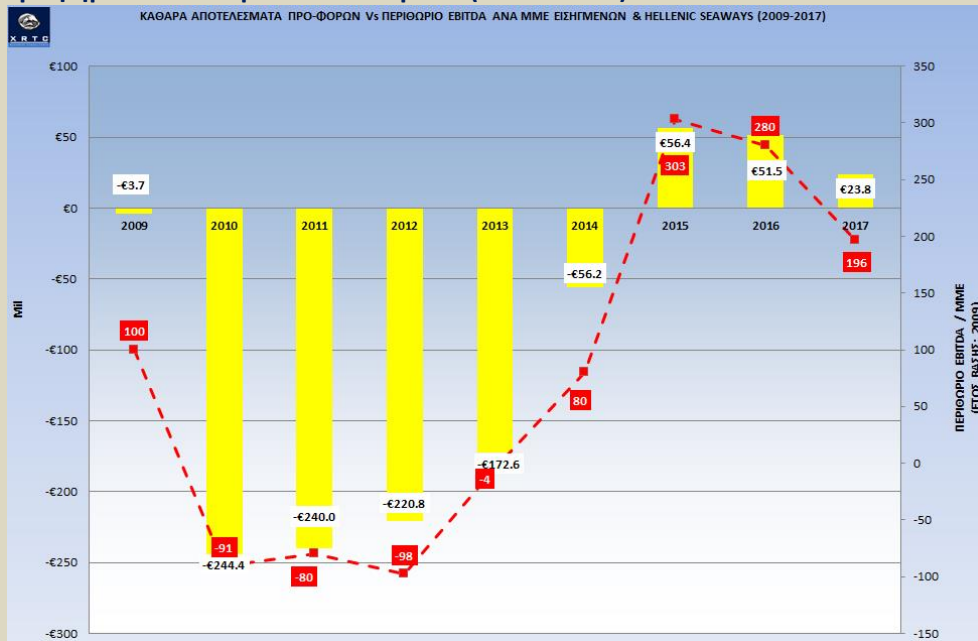
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ANEK παρουσιάζει άνοδο της τάξης του 14% από €12,8 εκ. το 2017 σε €14,6 εκ. το 2018, η MINOAN LINES μείωση -47% από €37,8 εκ. σε €20,1 εκ., που οφείλεται στη μείωση του στόλου της, και τέλος η ATTICA παρουσιάζει μείωση της τάξης του -4% από €59,5 εκ. σε €57 εκ.

4.5. 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 -103%. Οι εταιρίες εμφανίζουν Καθαρά Αποτελέσματα προ Φόρων για το 2018 με την ANEK LINES, ATTICA GROUP και MINOAN LINES να δηλώνουν €8,7 εκ., €1,5 εκ., €4,3 εκ. αντίστοιχα έναντι €-12,6 εκ., €17,7 εκ., €-5,8 εκ. το 2017.

Γράφημα 17: Καθαρά Αποτελέσματα (2009 - 2017)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

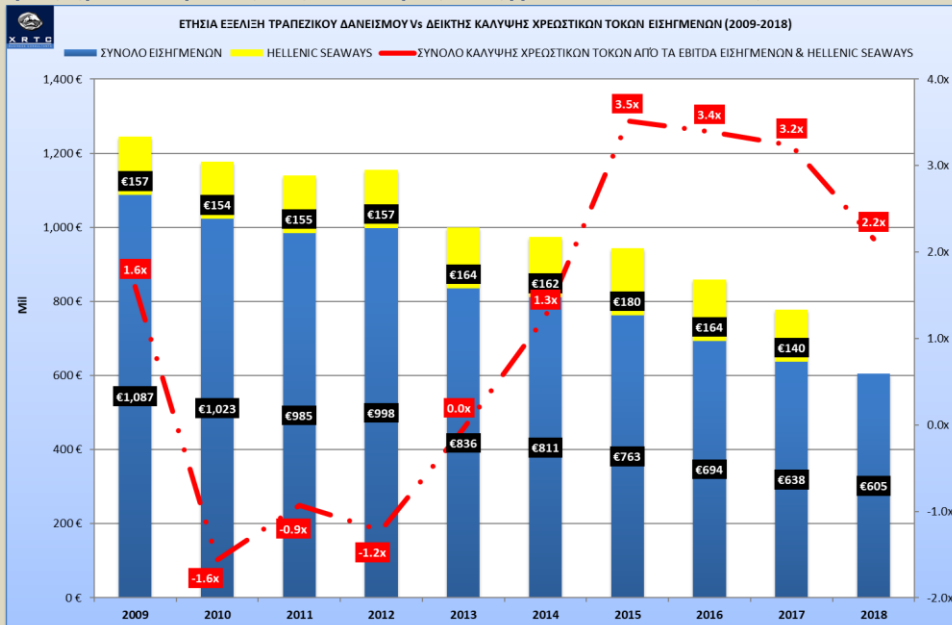
4.6. Τραπεζικός Δανεισμός

Οι συνολικές δανειακές υποχρεώσεις των Εισηγμένων μειώθηκαν κατά -22% σε σχέση με το 2017 (Γράφημα 23) εξαιτίας των κάτωθι λόγων:

- πλήρους εξόφλησης του ομολογιακού δανείου των MINOAN LINES η οποία πλέον έχει μηδενικό τραπεζικό δανεισμό.
- της πώλησης των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 και της αποπληρωμής των δανείων τους
- της οικειοθελούς προπληρωμής του ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου έκδοσης της θυγατρικής «Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε.» του ομίλου ATTICA έναντι ποσού €87,0 εκατ. ώστε να μη λάβει χώρα η μετατροπή του σε μετοχές της Εταιρίας.

Η ANEK παρά το γεγονός ότι το 2017 είχε ολοκληρώσει την αναδιάρθρωση του χρέους της με την τράπεζα Πειραιώς (με κοινοπραξία τραπεζών) με έκδοση ομολογιακού δανείου €219,9 εκ. (τμήμα του οποίου που ανέρχεται σε €22,0 εκ. είναι μετατρέψιμο υπό προϋποθέσεις) πραγματοποίησε στον Ισολογισμό της αναταξινόμηση ποσού €236,6 εκ. από τα μακροπρόθεσμα δάνεια στις βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 74 του ΔΛΠ 1, δεδομένου ότι δεν πληρούνταν όροι των δανειακών συμβάσεων όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των δανείων.

Γράφημα 18: Τραπεζικός Δανεισμός Εισηγμένων (2009 - 2018)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η ομαλή λειτουργία του κλάδου επιζητά 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.

Σημαντική κινητικότητα επικρατεί στην αγορά των εγχώριων τίτλων σταθερού εισοδήματος, λόγω του ότι η έκδοση εταιρικού ομολόγου της Attica Συμμετοχών έρχεται να προσφέρει κουπόνι 3,4% όταν στις πλείστες των περιπτώσεων, οι αποδόσεις άλλων εναλλακτικών τοποθετήσεων κυμαίνεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα.

Ειδικότερα, η έκδοση αυτή έρχεται σε μια περίοδο όπου:

- Γενικότερη εκτίμηση είναι πως η περίοδος των ιδιαίτερα χαμηλών επιτοκίων θα συνεχιστεί σε επίπεδο Ευρωζώνης, προκειμένου η ΕΚΤ να τονώσει την οικονομία της Γηραιάς Ηπείρου.
- Η ευρωπαϊκή αυτή τάση συνοδεύεται από αποκλιμάκωση του «κινδύνου της χώρας» στην Ελλάδα, με την απόδοση του δεκαετούς κρατικού ομολόγου να έχει υποχωρήσει στο 2,15% (πρόσφατος επταετής δανεισμός με 1,9%).
- Τα επιτόκια των προθεσμιακών τραπεζικών καταθέσεων δεν υπερβαίνουν το 0,6%.
- Οι αποδόσεις των ελληνικών εταιρικών ομολόγων (είτε αυτά διαπραγματεύονται στο ΧΑ, είτε στο εξωτερικό) έχουν υποχωρήσει σε σαφώς χαμηλά επίπεδα.
- Η Attica Συμμετοχών έλαβε στις 3/12/2018 πιστοληπτική διαβάθμιση, σαφώς ικανοποιητική για τα ελληνικά δεδομένα, «BB» από τον οίκο ICAP, επίδοση που είναι ίδια με εκείνη της 13/2/2018.

4.7. Συγκριτική Ανάλυση Αγοράς

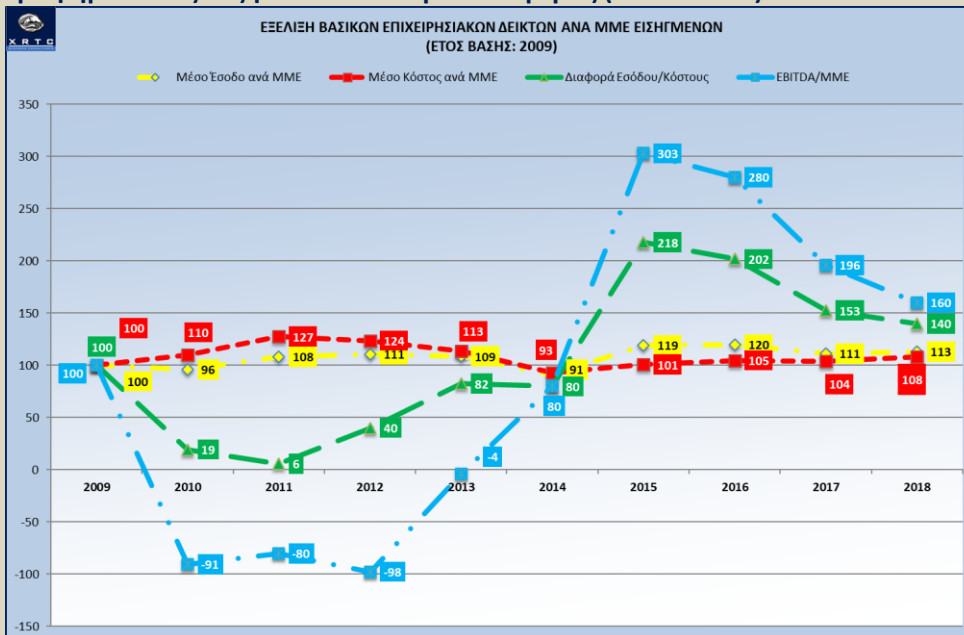
Στο Γράφημα 19 αναλύουμε μια βασική παράμετρο σύγκρισης στη μελέτη μας που αποτελεί η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται: «*Το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται ανά έτος*».

Αναλυτικά οι δείκτες :

- **Μέσο Έσοδο/ΜΜΕ:** εμφανίζεται οριακά αυξημένος για το 2018 (113) σε σχέση με το 2017 (111)
- **Λειτουργικό Κόστος/ΜΜΕ:** εμφανίζεται ελάχιστα αυξημένος για το 2018 (108) σε σχέση με το 2017 (104)
- **EBITDA/ΜΜΕ:** εμφανίζει σημαντική μείωση για το 2018 (160) σε σχέση με το 2017 (196)
- **Διαφορά Εσόδου/Κόστους:** εμφανίζει μείωση για το 2018 (140) σε σχέση με το 2017 (153)

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

Γράφημα 19: Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2018)

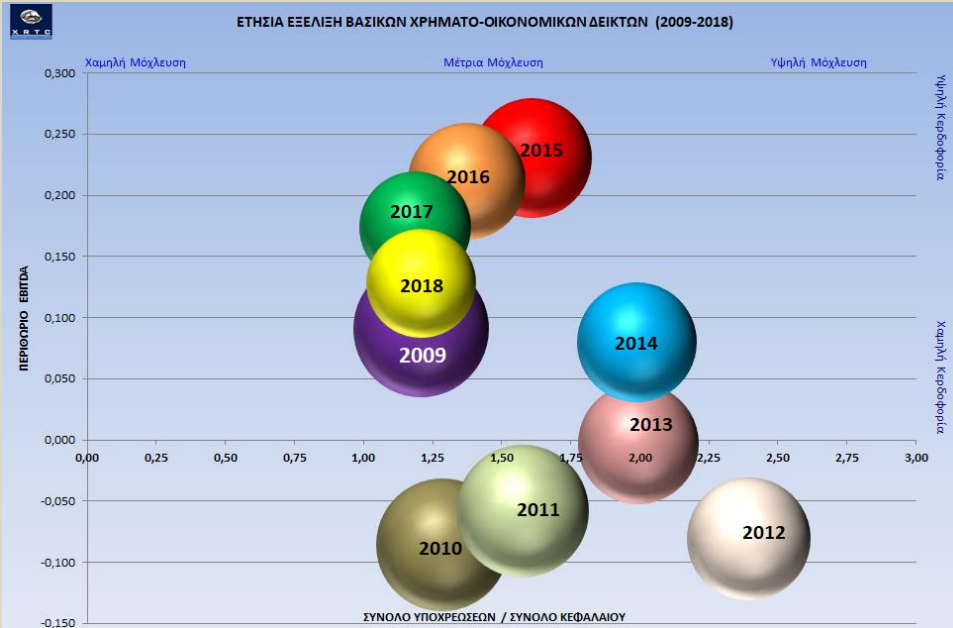


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο δείκτης Υποχρεώσεων προς Ίδια Κεφάλαια, όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 20, συνεχίζει τη βελτίωσή του και το **2018**, καθώς το σύνολο των Υποχρεώσεων καλύπτουν πλέον **1,21X** φορές τα Ίδια Κεφάλαια από 1,19X το 2017. Να τονίσουμε ότι το 2012 ο συγκεκριμένος δείκτης είχε προσεγγίσει το 2,4X.

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%**. Δυστυχώς μετά τα έτη 2015 και 2016 που το περιθώριο EBITDA είχε φτάσει στο **23%** και **21%** αντίστοιχα ο δείκτης εμφανίζει μια σημαντική μείωση τα έτη που ακολουθούν υποχωρώντας στο **13%** το 2018 .

Γράφημα 20: Ετήσια Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Αγοράς (2009 - 2018)



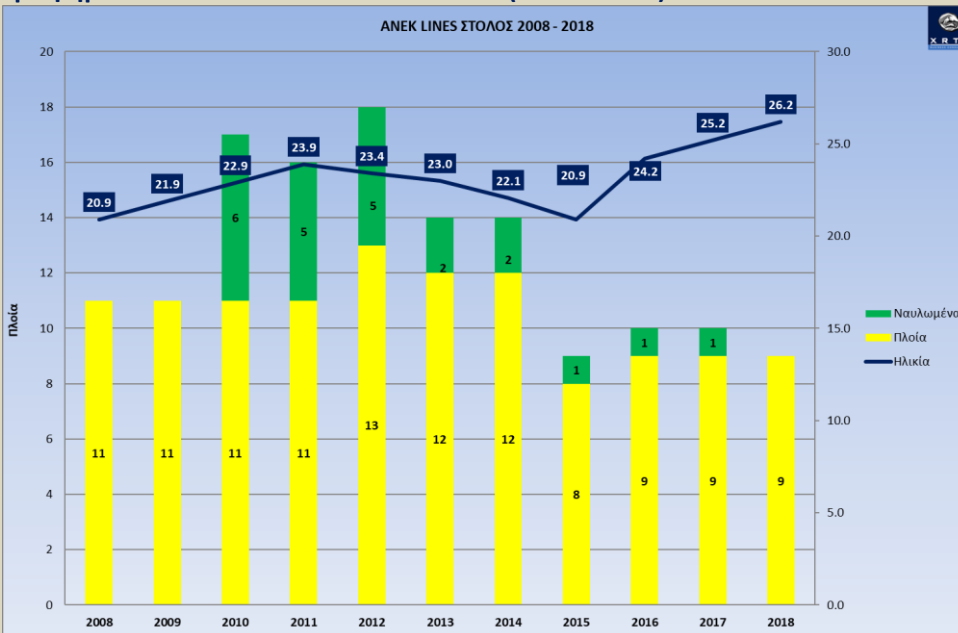
Πηγή: XRTC ΕΠΕ

5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

5.1. Εισηγμένες

5.1.1. ANEK LINES

Γράφημα 21: Σύνολο Στόλου ANEK LINES (2008 - 2018)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Αν και στην Ετήσια Οικονομική Έκθεσή της η εταιρία δεν αναφέρει τον αριθμό των πλοίων της για το **2018**, θεωρούμε ότι δραστηριοποιήθηκε το προηγούμενο έτος με 9 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 26,2 έτη

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Ο Όμιλος της ANEK TO 2018 δραστηριοποιήθηκε με ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές της Αδριατικής (Αγκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο), των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων. Στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα συνεχίστηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής τα πλοία του Ομίλου συνέχισαν να εκτελούν συνδυασμένα δρομολόγια κοινοπρακτικά με πλοία της «ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ». Παράλληλα, συνεχίστηκαν οι εκναυλώσεις πλοίων της Εταιρείας στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου.

Εκτελώντας 9% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ο Όμιλος της ANEK το 2018 σε όλες τις γραμμές που δραστηριοποιήθηκε, διακίνησε συνολικά 965 χιλιάδες επιβάτες έναντι 1.040 χιλ. το 2017 (-7%), 189 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα έναντι 204 χιλ. (-7%) και 132 χιλ. φορτηγά έναντι 139 χιλ. το προηγούμενο έτος (-5%). Η μείωση του μεταφορικού έργου προήλθε, κυρίως, από τη γραμμή των Χανίων λόγω της εισόδου των Μινωικών ως συνέπεια έκτακτης έγκρισης άδειας δρομολόγησης κατά τη θερινή περίοδο και έπειτα.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων, το 2018 ο Όμιλος της ANEK εμφάνισε αύξηση του κύκλου εργασιών και των κερδών προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) τόσο σε επίπεδο Ομίλου όσο και Μητρικής. Ωστόσο, μετά από τρία συνεχόμενα έτη κερδοφορίας, ο Όμιλος και η Μητρική εμφάνισαν ζημιές μετά από φόρους. Οι έκτακτες προβλέψεις, καθώς και τα χρηματοοικονομικά και επενδυτικά αποτελέσματα λειτούργησαν δυσχερώς στα καθαρά αποτελέσματα και στα ίδια κεφάλαια τα οποία κατέστησαν αρνητικά.

Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της χρήσης 2018 ανήλθε σε €168,2 εκ. έναντι €164,7 εκ. το 2017, τα μικτά κέρδη ανήλθαν σε €31,6 εκ. έναντι €31,4 εκ. και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου διαμορφώθηκαν σε €14,6 εκ. το 2018 έναντι €12,8 εκ. το 2017. Τέλος, τα ενοποιημένα αποτελέσματα μετά από φόρους ανήλθαν σε ζημιές €13,3 εκ. έναντι κερδών €8,1 εκ. το 2017, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές €13,8 εκ. έναντι κερδών €9,8 εκ. τη χρήση 2017.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2018

Στις 28 Αυγούστου 2018 εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο πλοίο της Εταιρείας «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ». Σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία εξωδικαστικής επίλυσης των αξιώσεων αποζημίωσης που προέκυψαν εκ του συμβάντος λόγω καταστροφής / ζημίας σε οχήματα, φορτία και αποσκευές επιβατών, χωρίς έως σήμερα να έχουν ασκηθεί αγωγές κατά της εταιρίας εκ της ανωτέρω αιτίας. Το πλοίο είναι ασφαλισμένο σε διεθνή αλληλοασφαλιστικό οργανισμό για την κάλυψη απαιτήσεων αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Protection & Indemnity) και, ως εκ τούτου, το σύνολο των ανωτέρω αξιώσεων καλύπτεται από τον εν λόγω οργανισμό, με αποτέλεσμα να μην αναμένεται οικονομική επιβάρυνση της Εταιρείας. Ταυτόχρονα, βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες αποκατάστασης των ζημιών που υπέστη το πλοίο, το κόστος των οποίων καλύπτεται από τους ασφαλιστές Hull and Machinery, επιβαρυνόμενης της εταιρίας μόνο του εκπιπτόμενου της ασφαλιστικής κάλυψης ποσού το οποίο δεν είναι σημαντικό.

Όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, η διοίκηση εξετάζει προσεκτικά τις εναλλακτικές λύσεις προκειμένου αφενός τα πλοία να συμμορφωθούν με τη νέα περιβαλλοντική νομοθεσία το 2020 και αφετέρου να ελαχιστοποιηθεί η επίδραση στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Επισημάνσεις

Οι προοπτικές του Ομίλου σε λειτουργικό επίπεδο για το 2019 θα εξαρτηθούν από τη γενικότερη πορεία της οικονομίας και της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, καθώς και από την εξέλιξη της τουριστικής

κίνησης, του μεταφορικού έργου στην Αδριατική, τις συνθήκες ανταγωνισμού στον κλάδο και των διεθνών τιμών πετρελαίου. Οι τιμές σημείωσαν σημαντική αύξηση το 2018 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.

Στρατηγικοί στόχοι της διοίκησης του Ομίλου για το 2019 είναι η επιστροφή στην κερδοφορία, η ενίσχυση της ρευστότητας, η βελτίωση της κεφαλαιακής διάρθρωσης, καθώς και η αντιστροφή των ιδίων κεφαλαίων σε θετικό πρόσημο.

Ο μεγάλος μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της εταιρίας που φτάνει τα 26,2 έτη αποτελεί επίσης σημαντικό σημείο προβληματισμού αφού η ανανέωση του στόλου διαφαίνεται ως επιτακτική ανάγκη προκειμένου να ανταπεξέλθει στον έντονο ανταγωνισμό της αγοράς.

5.1.2. ΟΜΙΛΟΣ ΑΤΤΙΚΑ

Γράφημα 22: Σύνολο Στόλου Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ (2008 - 2018)



Η απόκτηση του στόλου της Hellenic Seaways ανέβασε τον αριθμό των πλοίων του Ομίλου στα 29 με μέσο όρο ηλικίας τα 18 έτη.

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ είναι ο μεγαλύτερος Ελληνικός όμιλος επιβατηγού ναυτιλίας. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, είναι ο τρίτος μεγαλύτερος όμιλος στη Μεσόγειο και ανάμεσα στους δέκα μεγαλύτερους της Ευρώπης στον κλάδο του (βάσει κύκλου εργασιών). Μετά την εξαγορά της Hellenic Seaways δραστηριοποιείται με ένα στόλο 29 πλοίων πραγματοποιώντας δρομολόγια στην Ελλάδα (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Κρήτη, Β.Α. Αιγαίο, Σαρωνικό και Σποράδες) και στις γραμμές σύνδεσης Ελλάδας - Ιταλίας (Διεθνείς πλόες).

Επισημαίνεται ότι στις οικονομικές καταστάσεις χρήσης 2018 της Attica Group ενοποιούνται για πρώτη φορά και για την περίοδο 1.6.2018 – 31.12.2018 τα οικονομικά στοιχεία της Hellenic Seaways, μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της εταιρίας στα τέλη Μαΐου 2018. Ως συνέπεια της ενοποίησης της HSW, δεν υφίσταται συγκρισιμότητα μεταξύ των χρήσεων 2017 και 2018.

Η θέση της εταιρίας στην Αγορά

Στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, ο κύκλος εργασιών του Ομίλου στη χρήση 2018 ανήλθε σε €276,83 εκ. έναντι €183,45 εκ. στη χρήση 2017. Η σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ενοποίηση της εξαγορασθείσας εταιρίας HSW, από 1.6.2018. Τα πλοία της HSW δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και ειδικότερα στις γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, του Σαρωνικού και των Σποράδων.

Στην Αδριατική θάλασσα ο Όμιλος δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα, και Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Μπάρι όπου δρομολογήθηκαν τα πλοία Superfast I, Superfast II και Superfast XI. Στις γραμμές της Αδριατικής καθώς και στις γραμμές Ηρακλείου και Χανίων τα πλοία της Attica Group λειτουργούν κοινοπρακτικά με πλοία της ANEK.

Συνολικά τα πλοία του Ομίλου για το 2018 (το μεταφορικό έργο της HSW υπολογίζεται από 1.6.2018, ημερομηνία ενοποίησης της στον Όμιλο), μετέφεραν 6,7 εκ. επιβάτες, 953 χιλ. αυτοκίνητα και 362 χιλ. φορτηγά.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου στη χρήση 2018 ανήλθε σε €365,40 εκ. και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα €57 εκ. έναντι κύκλου εργασιών €271,54 εκ. και κερδών προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) €59,55 εκ. στη χρήση 2017.

Στη χρήση 2018 τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων του Ομίλου ανήλθαν ως ποσοστό στο 79,6% επί του κύκλου εργασιών του Ομίλου έναντι αντίστοιχου ποσοστού 77,9% στη χρήση 2017. Η αύξηση των λειτουργικών εξόδων οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του κόστους καυσίμων.

Συνεισφορά της HSW στα αποτελέσματα του Ομίλου

Η απόκτηση της HSW την 1.6.2018 οδήγησε σε αύξηση των στοιχείων του ενεργητικού, των υποχρεώσεων και των καθαρών κερδών μετά από φόρους του Ομίλου κατά το ποσό των €248,44 εκ. (29% επί του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού του Ομίλου), €155,08 εκ. (34% επί του συνόλου των υποχρεώσεων του Ομίλου) και € 14,91 εκ. (65% επί των καθαρών κερδών μετά από φόρους) αντίστοιχα.

Εάν η απόκτηση είχε πραγματοποιηθεί από την 1.1.2018, τότε ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών θα ήταν αυξημένος κατά €31,57 εκ. ενώ τα ενοποιημένα κέρδη προ φόρων θα ήταν μειωμένα κατά €14,52 εκ.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2018

1. Απόκτηση ποσοστού 98,83% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways. Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην ολοκλήρωση της εξαγοράς ήταν οι εξής:
 - Στο τέλος Μαΐου 2018 ο Όμιλος ολοκλήρωσε τη διαδικασία εξαγοράς πλειοψηφικού πακέτου μετοχών (50,3%) της Hellenic Seaways στα πλαίσια υλοποίησης της από 11.8.2017 συμφωνίας με την Τράπεζα Πειραιώς και ετέρους μετόχους μειοψηφίας της HSW, για την εξαγορά συνολικά 39.039.833 μετοχών της HSW έναντι συνολικού τιμήματος €64,4 εκ.
 - Μέρος του τιμήματος ανερχόμενο σε €30,61 εκ. καταβλήθηκε τοις μετρητοίς από ίδια διαθέσιμα της Attica Group, ενώ το υπολειπόμενο οφειλόμενο ποσό προς τους πωλητές συμφωνήθηκε ότι θα εξοφληθεί με την παράδοση σε αυτούς συνολικά 24.145.523 νέων μετοχών της Attica AE Συμμετοχών.

- Εντός του Ιουνίου 2018, ο Όμιλος ολοκλήρωσε την απόκτηση πρόσθετου ποσοστού 48,53% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας HSW σε υλοποίηση της από 26.10.2017 συμφωνίας με τις Μινωικές Γραμμές για την εξαγορά συνολικά 37.667.504 μετοχών της HSW έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €78,5 εκ.
 - Στο πλαίσιο της ίδιας συμφωνίας, η Attica Group προέβη στην πώληση του πλοίου SUPERFAST XII σε εταιρία του Ομίλου Grimaldi έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €74,5 εκ. και η HSW στην πώληση του πλοίου HIGHSPEED 7 στην Minoan Lines έναντι τιμήματος τοις μετρητοίς €25 εκ.
 - Μετά την ανωτέρω συναλλαγή, ο Όμιλος κατέχει πλέον ποσοστό 98,83% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της HSW.
2. Στις 28.12.2018, η Έκτακτη Γενική Συνέλευση αποφάσισε ομοφώνως την οικειοθελή προπληρωμή του ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου έκδοσης της θυγατρικής «Blue Star Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε.» έναντι ποσού € 87 εκ. ώστε να μη λάβει χώρα η μετατροπή του σε μετοχές της Εταιρίας.
3. Επίσης ο Όμιλος από τις πωλήσεις των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 εξόφλησε τα μακροπρόθεσμα δάνεια τους και προχώρησε στην απόκτηση ποσοστού 48,53% της ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε από την εταιρία «Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε.

Σημαντικά Γεγονότα μετά τη λήξη της Χρήσης 2018

Η Attica Group γίνεται η πρώτη ακτοπλοϊκή, που κατάφερε με μεγάλη επιτυχία να εκδώσει ομολογίες για την χρηματοδότηση του επενδυτικού της προγράμματος και την αναδιάρθρωση του δανεισμού της. Τα έσοδα της Δημόσιας Προσφοράς ανέρχονται σε €175 εκ.

Όπως ανακοίνωσαν η Τράπεζα Eurobank Ergasias A.E. και η Τράπεζα Πειραιώς ως Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς για την Έκδοση Κοινού Ομολογιακού Δανείου με εμπράγματα η συνολική έγκυρη ζήτηση που εκδηλώθηκε από επενδυτές οι οποίοι συμμετείχαν στη Δημόσια Προσφορά ανήλθε σε €375,6 εκ. Η ευρεία ανταπόκριση του επενδυτικού κοινού είχε ως αποτέλεσμα να καλυφθεί η Δημόσια Προσφορά κατά 2,15 φορές και το σύνολο των συμμετεχόντων επενδυτών να ανέλθει σε 4.533. Τα ομόλογα θα διαπραγματεύονται στην Κατηγορία Τίτλων Σταθερού Εισοδήματος της Οργανωμένης Αγοράς του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Τα συνολικά καθαρά αντληθέντα κεφάλαια, ήτοι μετά την αφαίρεση των δαπανών έκδοσης, θα χρησιμοποιηθούν από την Εταιρία ως ακολούθως και με την κατωτέρω προτεραιότητα:

- αποπληρωμή δανείων συνολικού ύψους €99.058.035
- αγορά και εγκατάσταση scrubbers σε επιλεγμένα πλοία ύψους €25.941.965
- το υπολειπόμενο ποσό, ήτοι €46,67 εκ. περίπου, θα διατεθεί, εντός 12 μηνών για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης ή αποπληρωμής υφιστάμενου δανείου

Τα πλοία του ομίλου Attica Group, που συνδέονται με την ομολογιακή έκδοση έχουν συνολική αναπόσβεστη αξία €164,44 εκ. και είναι τα εξής:

- Blue Star Naxos (έτος ναυπήγησης 2012) που αποτιμήθηκε στα €37 εκ.
- Blue Star 1 (2000) αποτίμησης €65 εκ.
- Blue Star Paros (2012) αξίας €37 εκ.
- Blue Star Delos (2011) αξίας €82 εκ.

Επισημάνσεις

Το επενδυτικό κοινό αναγνώρισε στην Attica θετικές προοπτικές για το μέλλον της και επένδυσε πάνω από €375 εκ. ζητώντας ομολογίες όταν η ανάγκη της εταιρείας ήταν για €175 εκ. Η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας έκδοσης ομολογιών από την Attica ήταν μια ψήφος εμπιστοσύνης στον μεγαλύτερο ακτοπλοϊκό όμιλο της χώρας, ο οποίος επιτελεί ένα πολύ σημαντικό ακτοπλοϊκό έργο.

Ο όμιλος κατάφερε να αναχρηματοδοτήσει περίπου το 50% του δανεισμού της με επιτόκιο που διαφοροποιείται σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα από τα τρέχοντα. Ειδικότερα, στα τέλη του πρώτου εξαμήνου της περυσινής χρήσης το μέσο κόστος επιτοκίου ήταν της τάξεως του 5,75% ενώ η νέα ομολογιακή έκδοση έχοντας επιτόκιο 3,40% θα επιτρέψει στην εταιρεία να μειώσει τα ετήσια κόστη εξυπηρέτησης του χρέους της.

Συνοπτικά το ομόλογο ορόσημο για την Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Ελκυστική απόδοση του εταιρικού ομολόγου στο 3,4%. Αποτελεί δυσέυρετη απόδοση αν ληφθεί υπόψη ότι τα επιτόκια καταθέσεων των τραπεζών τείνουν προς το μηδέν.
- Το ομόλογο προσφέρει εμπράγματα εξασφαλίσεις σε τέσσερα πλοία, των οποίων η συνολική, εύλογη αξία έχει υπολογιστεί στα €221 εκ., υπερκαλύπτοντας την ονομαστική αξία του.
- Το ομόλογο είναι διασυνδεδεμένο με συγκεκριμένους οικονομικούς αριθμοδείκτες που οφείλει να τηρεί η ακτοπλοϊκή, διασφαλίζοντας έτσι περαιτέρω τους ομολογιούχους.
- Η διάρκεια του ομολόγου είναι πενταετής χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα πρόωρης αποπληρωμής μετά τη συμπλήρωση διετίας από την έκδοση.
- Το ομόλογο έχει βαθμολογηθεί ως χαμηλού ρίσκου. Η ICAP του έχει δώσει βαθμό BB στην πρώτη κλίμακα του χαμηλότερου πιστωτικού κινδύνου.
- Είναι διαπραγματεύσιμο στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου της Αθήνας.

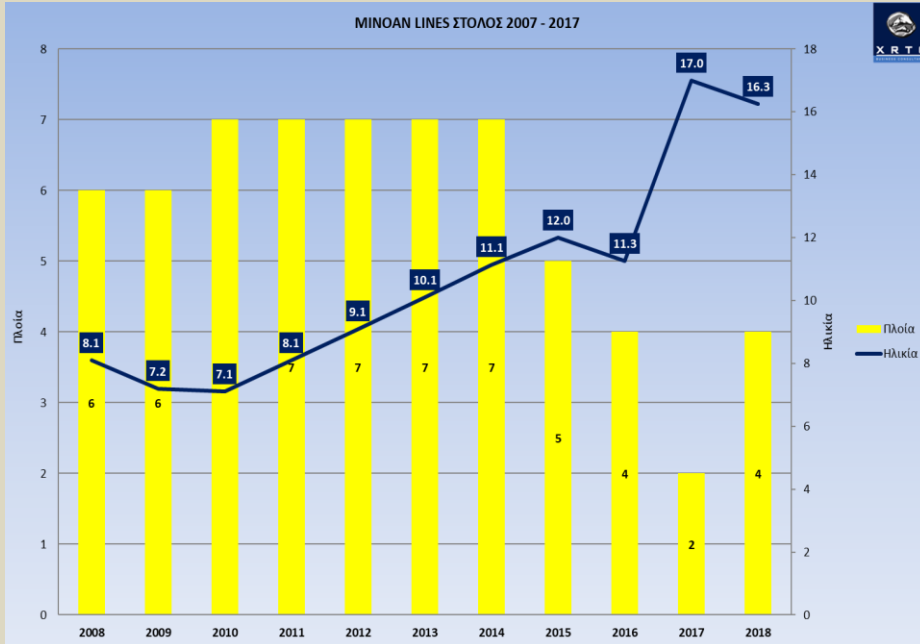
Στο επιχειρησιακό κομμάτι, σημαντικό ρόλο στις προοπτικές της εταιρίας θα παίξει η είσοδος των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά που εκτιμάται ότι θα επιφέρει αναταράξεις στο μεταφορικό έργο.

Ιδιαίτερη προσοχή δίνουμε στην απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εξαγορά της HSW. Σύμφωνα με αυτή την απόφαση, ο Όμιλος υποχρεώνεται για ένα διάστημα από 3 έως 5 χρόνια σε «απελευθέρωση ζήτησης χώρου» για την διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατέχει μονοπωλιακή/δεσπόζουσα θέση και στη μείωση της ισχύος της σε πανελλήνιο επίπεδο, στην περίπτωση που κάποιος ανταγωνιστής επιθυμεί να δρομολογήσει, σχεδόν σε όλες της γραμμές δραστηριοποίησής του, πλοίο ίδιων χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων με εκείνα που έχει δρομολογημένα ο Όμιλος.

Για παράδειγμα, στο δίκτυο που θα έχει ο Όμιλος στο Βόρειο Αιγαίο, αν έρθει και δηλώσει κάποιος ανταγωνιστής στον αρμόδιο επιβλέποντα εντολοδόχο της Επιτροπής Ανταγωνισμού ότι επιθυμεί να δρομολογήσει πλοίο στην ίδια γραμμή, τότε ο Όμιλος θα πρέπει να αποδρομολογήσει ένα από τα δύο πλοία που θα δραστηριοποιούνται εκεί, ή το 50% των δρομολογίων που εκτελεί.

5.1.3. MINOAN LINES

Γράφημα 23: Σύνολο Στόλου MINOAN LINES (2008 - 2018)



Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε με 4 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

Η Εταιρεία για ολόκληρη τη χρήση δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοϊκή γραμμή «Πειραιάς–Ηράκλειο» ενώ από τα μέσα Ιουνίου 2018 ξεκίνησε τη δραστηριοποίηση της στη γραμμή «Ηράκλειο–Κυκλάδες» με το νέο της απόκτημα ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΠΑΛΑΣ και από τα μέσα Ιουλίου ξεκίνησε η δρομολόγηση του πλοίου ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΛΑΣ στη γραμμή «Πειραιάς–Σούδα Χανίων». Τέλος, στο πλαίσιο της καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, από τον Ιούλιο και μέχρι τη λήξη της υψηλής τουριστικής περιόδου (10/9), επεκτάθηκε το δρομολόγιο των πλοίων της γραμμής «Πειραιάς–Ηράκλειο» περιλαμβάνοντας ως ενδιάμεσο προορισμό την Μήλο, εκτελώντας για ορισμένο αριθμό δρομολογίων τη διαδρομή «Πειραιάς–Μήλος–Ηράκλειο». Από την δραστηριοποίηση στις παραπάνω γραμμές το 2018 διακινήθηκαν με τα πλοία της Εταιρείας 1.087 χιλ. επιβάτες, 143 χιλ. αυτοκίνητα και 67 χιλ. φορτηγά.

Οικονομικά Αποτελέσματα

Μεταξύ των βασικών οικονομικών στοιχείων για το 2018 είναι τα εξής;

- Ο Κύκλος Εργασιών από συνεχιζόμενες δραστηριότητες παρουσίασε αύξηση της τάξεως των €12,28 και διαμορφώθηκε σε €91,7 εκ. έναντι €79,4 εκ. της χρήσης του 2017. Η βελτίωση αυτή οφείλεται στη δραστηριοποίηση του Ομίλου σε δύο νέες δρομολογιακές γραμμές (Ηράκλειο-Κυκλάδες και Πειραιάς-Σούδα Χανίων).
- Το Κόστος Πωληθέντων αυξήθηκε κατά €20,9 εκ. και διαμορφώθηκε σε €76,3 εκ. έναντι €55,3 εκ. της αντίστοιχης προηγούμενης χρήσης. Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στην σημαντική αύξηση των τιμών των καυσίμων καθώς και σε κόστη που συνδέονται με τη δραστηριοποίηση στις δύο νέες δρομολογιακές γραμμές.
- Τα Έξοδα Διοίκησης και Διάθεσης παρουσίασαν αύξηση κατά €4,5 εκ. σε σχέση με την αντίστοιχη προηγούμενη χρήση και διαμορφώθηκαν σε €22 εκ. λόγω κυρίως εξόδων που συνδέονται με τη δραστηριοποίηση στις δύο νέες δρομολογιακές γραμμές.
- Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) από συνεχιζόμενες δραστηριότητες της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη €8,4 εκ. έναντι

κερδών €20,1 εκ. την χρήση του 2017 παρουσιάζοντας μείωση κατά €11,6 εκ. εξαιτίας των λόγων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

- Τα Καθαρά Χρηματοοικονομικά και Επενδυτικά Αποτελέσματα [Έξοδα], παρουσιάζουν μείωση σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης χρήσης του 2017 και διαμορφώθηκαν σε €0,928 εκ. έναντι €1,6 εκ. (βελτίωση κατά €677). Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στην ολοσχερή αποπληρωμή δανειακών υποχρεώσεων από τον Ιούνιο του 2018.
- Όλα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω επηρέασαν τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης από συνεχιζόμενες δραστηριότητες τα οποία διαμορφώθηκαν σε ζημίες €5,8 εκ. έναντι κερδών €4,1 εκ. της περασμένης χρήσης.

Σημαντικά Γεγονότα της Χρήσης 2018

- Την 22/1/2018 έληξε, βάσει της σύμβασης που είχε υπογραφεί τον Ιούλιο 2012, η ναύλωση στην εταιρεία Compagnia Italiana di Navigazione (C.I.N.) των δύο πλοίων M/V Cruise Bonaria και M/V Myconos Palace που ανήκουν στη θυγατρική εταιρεία Minoan Italia S.p.A. Τα πλοία αυτά την ίδια ημέρα, 22/1/2018 ναυλώθηκαν από την ανωτέρω θυγατρική προς εταιρεία θυγατρική της υπερκείμενης μητρικής.
- Στη συνέχεια, την 8/3/2018 ολοκληρώθηκε η 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 €70 εκ. Το τίμημα αυτό χρησιμοποιήθηκε για την αποπληρωμή τμήματος του ομολογιακού δανείου της Εταιρείας.
- Τον Ιούνιο 2018, ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του πλοίου ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΛΑΣ έναντι €65 εκ. στην Εταιρεία από την θυγατρική εταιρεία Minoan Italia S.p.A.
- Την 11/6/2018, ολοκληρώθηκε η αρχική συμφωνία-πλαίσιο που είχε υπογραφεί την 26/10/2017 με την εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. Συμμετοχών προκειμένου η Εταιρεία να προχωρήσει στη διάθεση του συνόλου των μετοχών της Hellenic Seaways
- Παράλληλα με την πώληση των εν λόγω μετοχών της εταιρείας Hellenic Seaways, η εταιρεία απέκτησε το δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Ηράκλειο-Κυκλάδες, με ταυτόχρονη δέσμευση της ΑΤΤΙΚΑ να μην δραστηριοποιηθεί ο όμιλος της στην εν λόγω γραμμή επί τριετία.
- Αγορά του πλοίου "SUPERFAST XII" από εταιρεία του Ομίλου Grimaldi,, το οποίο ανήκε στον όμιλο ΑΤΤΙΚΑ έναντι συνολικού τιμήματος €74,5 εκ.
- Αγορά του ταχύπλοου πλοίου «HIGHSPEED 7» (το οποίο μετονομάστηκε σε «ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΠΑΛΑΣ») από την Hellenic Seaways έναντι €25 εκ.
- Μετά την ολοκλήρωση όλων των ανωτέρω από τη συνολική συναλλαγή δεν προέκυψε κέρδος ή ζημία για την Εταιρεία και τον Όμιλο.
- Η Εταιρεία την 29/6/2018 εξόφλησε πλήρως το ομολογιακό δάνειο που είχε συνάψει σε Ευρώ, με αποτέλεσμα την 31/12/2018 να μην υφίσταται βραχυπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος τραπεζικός δανεισμός.
- Την 6/7/2018 εγκρίθηκε η αίτηση της Εταιρείας για ετήσια δρομολόγηση του πλοίου ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΛΑΣ στη γραμμή «Πειραιάς – Σούδα Χανίων» από 15/7/2018. Ως εκ τούτου η ναύλωση του πλοίου στη θυγατρική της υπερκείμενης μητρικής που έληξε την 9/7/2018 δεν ανανεώθηκε.

Επισημάνσεις

Για το 2019, η Εταιρεία εκτιμά ότι τα οικονομικά μεγέθη της θα ενισχυθούν περαιτέρω από την εμπορική επέκταση της και δραστηριοποίηση της για το σύνολο της χρονιάς στις νέες γραμμές Πειραιάς-Χανιά και Ηράκλειο-Κυκλάδες που αποτελούν δημοφιλείς προορισμούς με αξιόλογη επιβατική κίνηση.

Επιπρόσθετος παράγων που θα επηρεάσει θετικά τα οικονομικά μεγέθη της Εταιρείας είναι η απόφαση για την τοποθέτηση ειδικών φίλτρων καυσαερίων (scrubbers) στα συμβατικά πλοία του στόλου της, κίνηση η οποία θα επιτρέψει την συνέχιση προμήθειας-κατανάλωσης τύπου καυσίμου σημαντικά οικονομικότερου

από αυτόν που θα ήταν υποχρεωμένη η Εταιρεία να καταναλώνει χωρίς την επένδυση αυτή σε εφαρμογή του νέου περιβαλλοντικού κανονισμού που θα ισχύσει από 1/1/2020. Το ύψος των ταμειακών διαθεσίμων του Ομίλου εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη χρηματοδότηση της επένδυσης αυτής.

Τέλος, επιπλέον ενισχυτικό παράγοντα για την οικονομική απόδοση της Εταιρείας το 2019 αποτελεί η ολοσχερής εξόφληση του δανεισμού της Εταιρείας.

Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι η οριστική διαμόρφωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της Εταιρείας θα επηρεαστεί από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της χώρας μας, το οποίο αντικατοπτρίζει την εκάστοτε εξέλιξη της πολιτικής συγκυρίας, την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου της ακτοπλοΐας, την διακύμανση των τιμών των καυσίμων, καθώς και την πορεία της τουριστικής κίνησης

5.2. ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Οι Υπόλοιπες Εταιρίες που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στο χώρο τόσο σε κύριες όσο σε άγονες και ενδονησιωτικές γραμμές ανταγωνίζονται πλέον τις Εισηγμένες με εντυπωσιακά αποτελέσματα τουλάχιστον στο μεταφορικό έργο. 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 5: ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (2018)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο
1	SEAJETS	2	15	17
2	GOLDEN STAR FERRIES	2	3	5
3	FAST FERRIES	3		3
4	ANMEZ AE (ZANTE FERRIES)	2		2
5	DODEKANISSOS SEAWAYS	1	2	3
	ΣΥΝΟΛΟ	10	20	30

Πηγή: ΣΕΕΝ

SEAJETS

Η εταιρία Seajets συμφερόντων Μάριου Ηλιόπουλου αποτελεί τη μεγαλύτερη ιδιωτική Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία με στόλο 17 πλοίων (15 ταχύπλοα και 2 συμβατικά). Διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο ταχυπλόων στο Αιγαίο και εξυπηρετεί 26 νησιά στις Κυκλάδες με σύνδεση από Πειραιά, Ραφήνα, Κρήτη, Θεσσαλονίκη με συνολική χωρητικότητα 8.500 επιβατών και 1.450 αυτοκινήτων. Η εταιρία απασχολεί 800 εργαζόμενους.

Η εταιρία, όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος, προσαρμόζει τα δρομολόγια 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 συμπληρώνει στην γραμμή της Ραφήνας προς Τήνο, Μύκονο, Πάρο και Νάξο, την Άνδρο δρομολογώντας το μεγαλύτερο ταχύπλοό της το Tera Jet.

Πέρα από τα ταχύπλοα, το συμβατικό πλοίο της Aqua Blue εκτελεί τα δρομολόγια Ραφήνα, Άνδρο, Τήνο και Μύκονο. Πρόκειται για το τρίτο πλοίο της Seajets που εκτελεί δρομολόγια από το λιμάνι της Ραφήνας αυξάνοντας σημαντικά τη διαθεσιμότητα θέσεων και προσφέροντας περισσότερες εναλλακτικές

δρομολογίων και οικονομικότερες επιλογές για τους επιβάτες. Επιπλέον, το πλοίο κάθε Δευτέρα και Τετάρτη από Ραφήνα (με αντίστοιχη επιστροφή Τρίτη και Πέμπτη), θα εξυπηρετεί δύο νέους προορισμούς για την εταιρεία, την Ικαρία και τη Σάμο. Το άλλο συμβατικό πλοίο Aqua Jewel έχει ναυλωθεί στις Αζόρες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία το 2018 πρόσφερε simulator τελευταίας τεχνολογίας στην Σχολή Αξιωματικών Ασπροπύργου καθώς και τον εξοπλισμό της ομάδας «Ζ» και της ΜΥΑ (Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών) συμμετέχοντας ενεργά στην αναβάθμιση της ναυτιλίας. Σημαντικό γεγονός για το 2018 είναι η τιμητική διάκρισή της ως «Επιβατηγού Εταιρίας της Χρονιάς» κατά την διάρκεια της 15^{ης} τελετής των «Lloyd's List Greek Shipping Awards 2018».

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 αδέρφια 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.

Το 2019 η εταιρεία δραστηριοποιείται στις γραμμές

- Πειραιάς-Κυκλάδες-Ραφήνα
- Ραφήνα Κυκλάδες-Κρήτη
- Ραφήνα-Κυκλάδε
- Πειραιάς-Δυτικές & Ανατολικές Κυκλάδες
- Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Μύκονος-Τήνος-Άνδρος-Ραφήνα, με το νέο ταχύπλοό της Super Express. Το πλοίο ήταν σε συνιδιοκτησία με την Fast Ferries μέχρι πρότινος.

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».

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. Το 2018, στην γραμμή δραστηριοποίησης της εταιρείας πέρα

από την Άνδρο, την Τήνο και την Μύκονο, προστίθεται και η Νάξος. Το 2019 η εταιρία δρομολογεί τα πλοία της στις ίδιες γραμμές αλλά ναυλώνει το Hellenic Highspeed της Hellenic Seaways στην γραμμή Ραφήνα – Τήνο – Μύκονο – Νάξο σε αντικατάσταση του ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π , το οποίο υπέστη μηχανική βλάβη και θα χάσει όλη την θερινή σεζόν.

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-οχηματογωγό «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 Κοραΐς», που δρομολογήθηκε το 2008 στις Δυτικές Κυκλάδες έως την Σαντορίνη. Το 2018 η εταιρεία πούλησε το «Ανδρέας Κάλβος» στην Kefalonian Lines. Έτσι φεύγει από την γραμμή Κυλλήνης -Ζακύνθου παραμένοντας μόνο στην γραμμή Πειραιά – Κυκλάδων. Αξίζει να σημειώσουμε είναι η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιείται στις Δυτικές Κυκλάδες μέχρι την Θήρα για το σύνολο του έτους και εξυπηρετεί την συγκεκριμένη γραμμή τόσο σε επιβάτες όσο σε ΙΧ και φορτηγά.

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. Από το 2015 συνδέει τα Δωδεκάνησα με την Σάμο, την Ικαρία, τους Φούρνους και τους Αρκελιούς.

Αναφορικά με τις υπόλοιπες μικρότερες εταιρείες αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρία Levante Ferries στα τέλη του έτους αγοράζει το πλοίο της Kefalonian Lines, Νήσος Κεφαλονιά και το πλοίο της ANMEZ “Ανδρέας Κάλβος” που μαζί με τα Fior di Levante & Mare di Levante, την καθιστούν την μόνη εταιρεία που δραστηριοποιείται στην γραμμή Κυλλήνη- Κεφαλλονιάς- Ζακύνθου. Επίσης η εταιρεία ΔΑΝΕ που με το πλοίο της Βιντσέντζος Κορνάρος εξυπηρετούσε μέχρι το 2017 την γραμμή των Κυθέρων πλέον δίνει την σκυτάλη δίνει στην εταιρία Αβλέμων ΝΕ και στο πλοίο Ιονίς.

Το 2019 μία νέα εταιρεία η Sea Speed Lines εμφανίζεται στην αγορά. Ιδρύθηκε από μία ομάδα μετόχων με επικεφαλής τον Θέμη Καραμπέκο και αγόρασε σε πλειστηριασμό το παροπλισμένο πλοίο ELLI T όπου και το μετονόμασε σε Olymprus. Το πλοίο είναι δρομολογημένο στην γραμμή Πειραιάς – Μήλος – Θήρα – Ρέθυμνο

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (2018)

	ΕΤΑΙΡΙΑ	Συμβατικά	Ταχύπλοα	Σύνολο	ΓΡΑΜΜΕΣ
1	TWOWAY FERRIES	4		4	Σαρωνικός / Κέρκυρα- Παξοί
2	ANES FERRIES	3		3	Πειραιάς -Αίγινα/ Βολος -Ευβοια- Σποράδες
3	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ LINES	2		2	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	4		4	Κυλλήνη- Κεφαλλονιά-Ζάκυνθος
7	AEGEAN SPEED LINES		1	1	Πειραιάς Σέριφος- Μήλος- Σίφνος-Κίμωλος
8	GOUTOS LINES - ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ	1		1	Λαύριο-Κέα-Κύθνος
9	ΑΒΛΕΜΩΝ	1		1	Πειραιάς- Κύθηρα- Γύθειο-Κίσαμος
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	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ΝΕ	1		1	Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη
15	ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ	1		1	Κύμη- Σκύρος-Σκόπελος -Αλόνησος
	ΣΥΝΟΛΟ	27	1	28	

Πηγή: ΣΕΕΝ

Πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές από τις παραπάνω εταιρίες πάρα το γεγονός ότι έχουν τοπικό χαρακτήρα παρουσιάζουν καινοτόμες διαχειριστικές δομές, υιοθετούν προγράμματα καρτών προνομίων όπως οι μεγαλύτερες εταιρίες 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.

Οι παραπάνω εταιρίες (Πίνακες 5-6) συμπληρώνουν το 100% της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και καλύπτουν περίπου το 50% της αγοράς τόσο σε επίπεδο κίνησης όσο και σε επίπεδο στόλου.

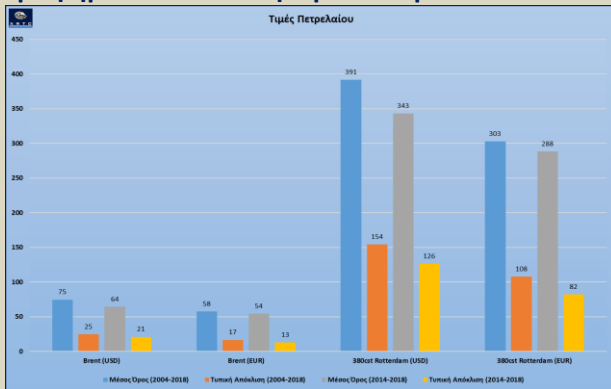
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

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

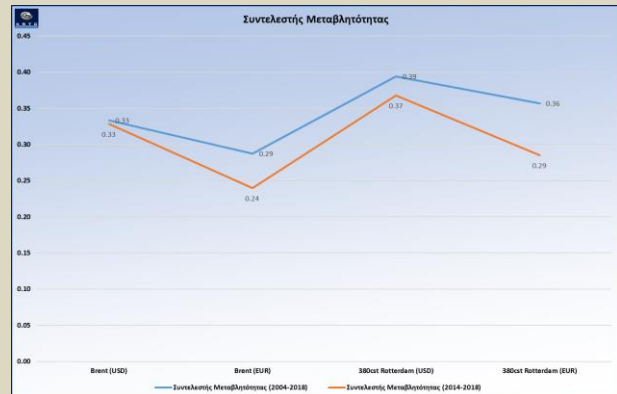
- Κίνδυνος διακύμανσης τιμών καυσίμων
- Κίνδυνος συναλλαγματικών διακυμάνσεων
- Κίνδυνος χρεωκοπίας

Οι διακυμάνσεις της τιμής των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα το λειτουργικό κόστος των εταιριών και συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη κερδοφόρων ή ζημιολόγων αποτελεσμάτων. Όπως παρατηρείται στο Γράφημα 31α, η μέση τιμή του πετρελαίου τόσο σε Brent όσο και σε 380cst Rotterdam παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις με τη διαφορά τιμών μεταξύ της τελευταίας πενταετίας (2014 – 2018) και δεκαπενταετίας (2004 – 2018) να είναι στα \$11 και \$48 για το Brent και 380cst αντίστοιχα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα αποτελέσματα του συντελεστή μεταβλητότητας. Όπως καταγράφεται στο Γράφημα 31β, όπου παρουσιάζονται τα επίπεδα διακυμάνσεων μεταξύ των δύο υπό εξέταση περιόδων (5ετία και 15ετία), τα επίπεδα μεταβλητότητας αρχίζουν να έχουν μια πιο φυσιολογική συμπεριφορά σε σχέση με τα παρελθόντα έτη, με τις τιμές της 5ετίας να εμφανίζουν χαμηλότερες διακυμάνσεις.

Γράφημα 24: Ανάλυση Τιμών Πετρελαίου



(α)



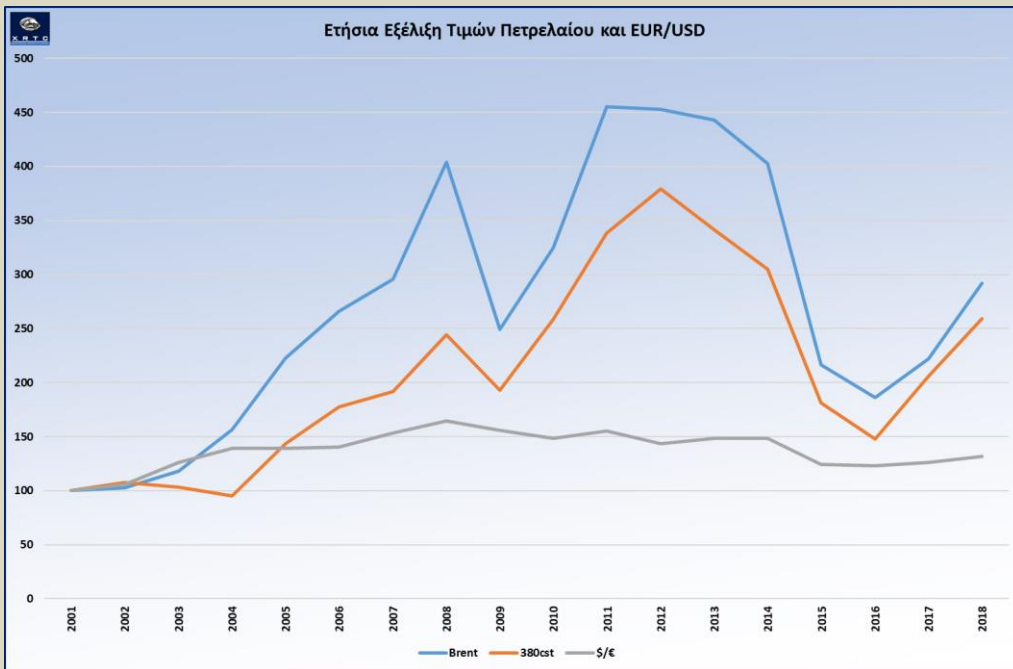
(β)

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. Για μεγάλη περίοδο η ισοτιμία €/΢ επιδρούσε θετικά στις λειτουργικές δαπάνες των εταιριών καθώς το Ευρ ήταν ιδιαίτερα ανατιμημένο σε σχέση με το Δολάριο απορροφώντας σημαντικό μέρος των ανατιμήσεων των διεθνών τιμών του πετρελαίου..

Εξετάζοντας σε μεγαλύτερο βάθος την τάση στα επίπεδα τιμών των δύο αυτών κινδύνων κατά τη περίοδο 2001-2018 παρατηρούμε ότι οι τιμές του πετρελαίου για το 2018 κυμαίνονται στα επίπεδα της περιόδου 2008-2010 με το ρόλο της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/΢ ως εργαλείο αντιστάθμισης κινδύνου να έχει περιοριστεί σημαντικά.

Γράφημα 25: Εξέλιξη Τιμών Καυσίμων και Ισοτιμίας EUR/USD



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος αντικατοπτρίζεται και στα αποτελέσματα του Γραφήματος 26 όπου παρουσιάζεται η πιθανότητα χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών συγκρίνοντας τα έτη 2010 έως και 2018 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman.

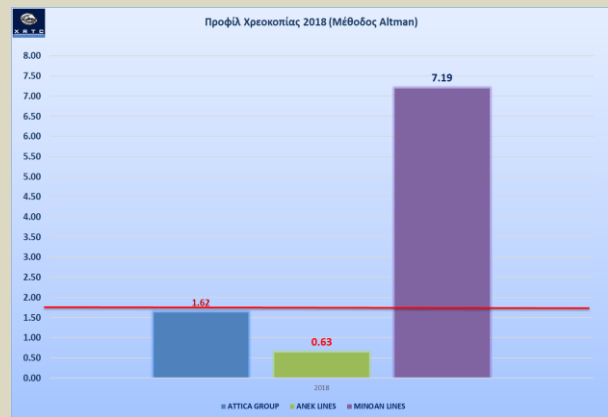
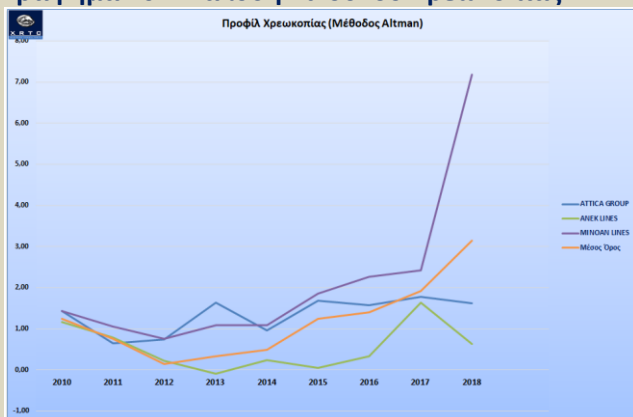
Η MINOAN LINES με δείκτη 7,19 δείχνει την ευρωστία της μετά την αποπληρωμή των δανειακών της υποχρεώσεων.

Η ΑΤΤΙΚΑ με δείκτη 1,62 βρίσκεται κοντά στο όριο του 1,81 έχοντας ολοκληρώσει την εξαγορά της Hellenic Seaways.

Η ANEK με δείκτη 0,63 εξακολουθεί να βρίσκεται σε ιδιαίτερα επικίνδυνη θέση.

Η χαμηλή ρευστότητα σε συνδυασμό με τις αδυναμίες εξεύρεσης κεφαλαίων αποτελούν τους κύριους κινδύνους που συντηρούν τον κίνδυνο χρεωκοπίας. Οι εταιρίες πρέπει να συνεχίσουν τις έντονες προσπάθειες που καταβάλλουν εδώ και χρόνια για να εισέλθουν σε ομαλή και αναπτυξιακή πορεία.

Γράφημα 26: Ανάλυση Κινδύνου Χρεωκοπίας



Υψηλή πιθανότητα Χρεωκοπίας: $Z < 1,81$ Μέτρια κατάσταση: $1,81 < Z < 2,99$ Καλή κατάσταση: $Z > 2,99$

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

7. 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 7: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Δυνάμεις	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> • Πεδίο νέων επενδύσεων • Κινήσεις επενδυτικών Fund • Ανταγωνιστικός στόλος σε διεθνές επίπεδο. • Μία από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές αγορές στην Ε.Ε. • Εταιρίες ικανές και δοκιμασμένες στη διοίκηση κρίσεων. • Ικανοποιητική κλαδική εκπροσώπηση • Ορθολογιστικός σχεδιασμός δρομολογίων. • Σταδιακή επιτυχημένη επέκταση μεγέθυνση μη Εισηγμένων εταιρειών (π.χ. Sea Jets, Golden Star Ferries etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Συνεχιζόμενη απουσία ρευστότητας • Κλιμακούμενη Μείωση της κερδοφορίας τα τελευταία 3 χρόνια • Περιορισμένη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από τις Τράπεζες • Αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων λόγω επιβολής φόρων • Χαμηλή χρηματιστηριακή αξία • Υψηλές τιμές ναύλων/εισιτηρίων • Έλλειψη διαφάνειας • Περιορισμένη στατιστική κάλυψη του κλάδου • Έλλιπή οικονομικά στοιχεία από τις μισές εταιρίες της αγοράς (σε επίπεδο στόλου)
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Συνεχιζόμενη αύξηση τουριστικής κίνησης • Αλλαγή τύπου καυσίμου και αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του στόλου • Βελτιωμένη ψυχολογία χρηστών λόγω σταθεροποίησης της Ελληνικής οικονομίας • Νέες μορφές χρηματοδοτήσεις απόρροια της περιβαλλοντικής οικονομίας • Ιδιωτικοποιήσεις στους λιμένες αλλάζουν το επενδυτικό τοπίο • Εξαγορές μετοχικών πακέτων • Χαμηλού κόστους κατασκευή νέων πλοίων • Εφαρμογές ψηφιακών λειτουργικών μοντέλων • Εφαρμογή στρατηγικών καθετοποίησης • Προβλεπόμενη πώληση των μετοχικών συμμετοχών της τράπεζας Πειραιώς στην ANEK και MIG 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Διατήρηση του Ελέγχου κεφαλαίων (Capital Control) • Συρρίκνωση αριθμού μεγάλων εταιριών • Χαμηλές επιδοτήσεις • Έλλειψη βάθους χρηματιστηριακής αγοράς. • Αυξητική τάση καυσίμων

Πηγή: XRTC ΕΠΕ

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά συνεχίζει την πορεία μετάλλαξης της, η οποία έχει ξεκινήσει ουσιαστικά από την περίοδο που η χώρα εισήλθε σε τροχιά οικονομικής ύφεσης. Η μετάλλαξη αυτή απεικονίζεται μέσω μιας σειράς διαπιστώσεων όπως:

- i. Η εισαγωγή νέων παικτών με δυναμική αύξηση του στόλου τους και νέες επενδύσεις (SeaJets, Golden Star Ferries, Fast Ferries etc),
- ii. Η μείωση του στόλου των Εισηγμένων εταιριών κατά 50%
- iii. Η αλλαγή σχημάτων μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων και η συγκέντρωση που παρατηρείται.
- iv. Η χρεωκοπία παραδοσιακών παικτών ως απόρροια λανθασμένων επιχειρηματικών σχεδίων (ΣΑΟΣ, ΝΕΛ, Αγούδημος κλπ)

Ξεκινώντας με την πρώτη διαπιστώνουμε ότι οι πάλαι ποτέ μικρές εταιρίες, μη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο ελέγχουν πλέον το 60% της αγοράς έναντι του ποσοστού της τάξεως του 30-40% προ μίας δεκαετίας. Οι εταιρίες αυτές αξιοποίησαν την ευκαιρία που τους δόθηκε από τον περιορισμό της δραστηριότητας των παραδοσιακά μεγάλων παικτών, η οποία ήταν το αποτέλεσμα της αναγκαστικής απομόχλευσης που ακολούθησαν τα χρόνια της κρίσης. Άξιο αναφοράς είναι ότι οι νέοι αυτοί παίκτες ακολουθούν διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα με αρκετούς να λειτουργούν πλοία υψηλών ταχυτήτων κατά την υψηλή και μόνο περίοδο της ακτοπλοϊκής αγοράς και να αντλούν τις κεφαλαιακές τους ανάγκες από άλλες πηγές εκτός χρηματιστηρίου η ακόμη και των τραπεζών.

Η ακτοπλοϊκή αγορά είναι αντιμέτωπη με μια σειρά προκλήσεων όπως:

- i. Η εφαρμογή της νομοθεσίας του IMO2020 για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στο 0,5%
- ii. Η εφαρμογή της νομοθεσίας του IMO για τη διαχείριση του έρματος
- iii. Η γήρανση του στόλου
- iv. Το κόστος προσφοράς του ακτοπλοϊκού προϊόντος

Η συμμόρφωση με τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς εκτός του ότι απαιτούν σημαντικά κεφάλαια πάνω από όλα υπάρχει ανάγκη από έναν ολοκληρωμένο στρατηγικό σχεδιασμό από μέρους των εταιριών καθώς τα μέτρα αυτά δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με ημίμετρα που θα έχουν αποτελέσματα ασπιδίνης. Στο σχεδιασμό αυτό επιβάλλεται να έχει επικουρικό ρόλο και ο νομοθέτης η αλλιώς ο ρυθμιστής της αγοράς που είναι το κράτος. Σίγουρα η εύρεση κεφαλαίων είναι μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία για το σύνολο των παικτών μικρών και μεγάλων.

Επίσης μεγάλη πρόκληση που έχει να αντιμετωπίσει το σύνολο της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι το ηλικιακό προφίλ του στόλου που συνδέεται άμεσα με τις νέες διατάξεις συμμόρφωσης με περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι μόνο αυτής. Οι ανάγκες ανανέωσης είναι ήδη εμφανείς με την επόμενη δεκαετία να είναι κρίσιμη έτσι ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές να πιάσουν τους στόχους που έχουν τεθεί αλλά και τους πιο αυστηρούς που έρχονται. Για να μπορέσουν οι εταιρίες να ανταποκριθούν σε αυτή την πρόκληση χρειάζεται ένας στρατηγικός σχεδιασμός ο οποίος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του μια σειρά παραγόντων όπως το συνεχώς επικαιροποιημένο περιβαλλοντικό θεσμικό πλαίσιο, το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον τόσο ενδο-ακτοπλοϊκά όσο και σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. αεροπλοΐα και υδροπλάνα που από ότι λέγεται έρχονται από του χρόνου), τα χαρακτηριστικά της ζήτησης της επόμενης 30ετίας και όλα αυτά σε συνδυασμό με τις δυνατότητες χρηματοδότησης που υπάρχουν.

Οι κεφαλαιακές ανάγκες που δημιουργούνται για να καλυφθεί η επιβεβλημένη ανανέωση του στόλου είναι τέτοια που θα χρειαστεί ο συνδυασμός επενδυτικών πηγών με την κρατική η η Ευρωπαϊκή αρωγή να είναι επιβεβλημένες όσο ποτέ στο παρελθόν. Ευρωπαϊκά κεφάλαια τα οποία θα συνδράμουν με διαφορετικά

χρηματοδοτικά εργαλεία στη δυνατότητα αγοράς τεχνολογικά προηγμένων και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων είναι απαραίτητα για την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής από μέρους των εταιριών και ως εκ τούτου ο νομοθέτης καλείται να εργαστεί άμεσα προς την εξεύρεση αυτών των κεφαλαίων.

Οι επενδυτές δείχνουν να στρέφονται και να δίνουν ψήφο εμπιστοσύνης στα επενδυτικά σχέδια των εταιριών. Η επιτυχημένη έκδοση του ομολόγου της Attica Group αποτελεί επιβράβευση του επενδυτικού κοινού προς μια Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία μετά από πολλά χρόνια. Και δεν είναι τυχαίο γεγονός αυτό. Η Attica δημιούργησε ένα ομολόγο που αποτελεί διαφορετικό προϊόν από αυτά που προσφέρονται στους Έλληνες επενδυτές.

Το μέλλον των Εταιριών της Μελέτης για το 2019 θα εξαρτηθεί κυρίως από:

- Την οικονομική πορεία της Ελληνικής οικονομίας
- Τις επιδράσεις στην τουριστική κίνηση από τις γεωπολιτικές εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, κυρίως στα θέματα που αφορούν τις εχθροπραξίες στα κράτη της ανατολικής Μεσογείου, την προσφυγική κρίση κ.α.
- Την πορεία των διεθνών τιμών καυσίμων. Ενδεχόμενη περαιτέρω αύξηση στις τιμές των καυσίμων αναμένεται να επιφέρει περεταίρω 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 ταχυπλόων πλοίων από τις Υπόλοιπες Εταιρίες.
- Τη χάραξη πολιτικής από μέρους του κράτους σε θέματα που επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας των εταιριών όπως η εφαρμογή κανονισμών του έρματος και των καυσαερίων.

Η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία εμφανίζει σημάδια αναγέννησης το τελευταίο διάστημα με τα ναυπηγεία της Σύρου να κάνουν την έναρξη της νέας εποχής. Παράλληλα η κινεζική στρατηγική για την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και οι νέες προοπτικές για τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά και Ελευσίνας συνθέτουν μία νέα εικόνα αισιοδοξίας για την ανάπτυξη του κλάδου. Η ανανέωση του στόλου αποτελεί μια πρώτη τάξεως ευκαιρία ώστε να ενισχυθεί περεταίρω η βιομηχανία ναυπηγήσεων με την κατασκευή νέων πλοίων που θα χαρακτηρίζονται από σειρά καινοτομιών τόσο σχεδιαστικών, όσο και περιβαλλοντικών. Υπάρχει ο χρόνος ώστε να γίνει μια οργανωμένη προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση η οποία έχει να προσφέρει πολλαπλά οφέλη στην Ελληνική οικονομία καθώς μια σειρά από συνδεδεμένα επαγγέλματα θα δημιουργηθούν προσφέροντας καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας και δημιουργώντας μια εξαγωγίμη τεχνογνωσία. Από μόνη της η ακτοπλοϊκή αγορά μπορεί να διασφαλίσει τεράστιο κύκλο εργασιών σε νέες ναυπηγικές επενδύσεις που θα αξιοποιήσουν τις νέες τεχνολογίες και μεθόδους χρηματοδότησης. Έφτασε ο καιρός πλέον η ναυτιλιακή τεχνογνωσία της χώρας να αναδείξει τις δυνατότητες που παρέχει η θαλάσσια οικονομία στην ελληνική οικονομία αλλά και τις θαλάσσιες μεταφορές.

Μετά από μία δεκαετία αγώνων, τεράστιων απωλειών και μεγάλων θυσιών η ακτοπλοϊκή αγορά μπορεί να είναι αισιόδοξη για νέες δραστηριότητες, επενδύσεις και πιθανώς νέο κύκλο κερδοφορίας. Ο γερασμένος και περιβαλλοντολογικά ανεπαρκής στόλος επιβάλλει νέες επενδύσεις, νέα χρηματοδοτικά εργαλεία και πιθανών ευέλικτα επιχειρηματικά σχήματα που θα μπορέσουν να προχωρήσουν σε άμεσες επενδύσεις. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και πρώτη από όλες πρέπει να είναι η Ελλάδα ως πολυνησιωτική χώρα, είναι αναγκασμένες να ακολουθήσουν αυτόν τον μονόδρομο της αναβάθμισης των παλαιότερων πλοίων αλλά και στην αντικατάσταση πολλών παλαιών πλοίων που υπηρετούν το εθνικό δίκτυο θαλασσίων μεταφορών. Αυτό θα γίνει με την πραγματική χρηματοοικονομική υποστήριξη από τους Ευρωπαϊκούς και Εθνικούς θεσμούς και σε αυτό το σημείο η Ελλάδα και η Ελληνική Ακτοπλοΐα πρέπει να πρωτοστατήσουν.

Η Άμεση αξιοποίηση της Περιβαλλοντικής Οικονομίας για την επιβίωση και εξέλιξη του κλάδου στο μέλλον είναι μονόδρομος. Η λεγόμενη πράσινη οικονομία πολύ σύντομα θα είναι αυτή που θα παρέχει όλα τα εργαλεία στις εταιρίες μεταφορών της Ευρώπης σε όλα τα μέσα μεταφορά και βεβαίως στα πλοία. Οι Έλληνες ακτοπλοΐοι είναι εδώ για να πρωτοστατήσουν μαζί με τους ρυθμιστές και τους επενδυτές της αγοράς οι οποίοι αντιλαμβάνονται τις ευκαιρίες που παρουσιάζει η Ελληνική θαλάσσια οικονομία.



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/>