

Σημαντική αύξηση των εξαγορών και συγχωνεύσεων στη ναυτιλία το 2018, εκτιμά η PwC

2019/02/28 17:38 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι κύριες τάσεις και οι τρέχουσες προκλήσεις για τον ναυτιλιακό κλάδο περιγράφηκαν, στο πλαίσιο της εκδήλωσης «Ετήσια Οικονομική Ενημέρωση του Ναυτιλιακού Κλάδου», που διοργάνωσε η PwC Ελλάδας.

Σύμφωνα με τους ειδικούς της PwC, τα στελέχη των ναυτιλιακών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα παρακάτω τρέχοντα θέματα κατά τον σχεδιασμό των στρατηγικών τους. Ειδικότερα, πρόκειται για:

- Τις κανονιστικές εξελίξεις όπως ο κανονισμός IMO 2020 σχετικά με τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας θείου, τη στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τους νέους κανονισμούς της ΕΕ, αλλά και την ανάγκη των ναυτιλιακών εταιρειών για συνεχή ενημέρωση και συμμόρφωση με αυτούς.
- Τα λογιστικά ζητήματα που προκύπτουν από τα US GAAP και IFRS και αφορούν στις αποφάσεις για επένδυση και εγκατάσταση scrubbers.
- Τη σημασία της τεχνολογίας στη ναυτιλία, τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις και τον τρόπο με τον οποίο τα οικονομικά τμήματα των ναυτιλιακών εταιριών μπορούν να επωφεληθούν από τις λύσεις που προσφέρει η τεχνολογία.
- Τις πρόσφατες τάσεις στον χώρο των εξαγορών και συγχωνεύσεων στη ναυτιλία και τα βασικά ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα οικονομικά τμήματα κατά τη διενέργεια του due diligence.

Για τους ειδικούς της PwC, **οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί στη ναυτιλία** θα συνεχίσουν να αποτελούν την κύρια πρόκληση για τα επόμενα χρόνια, δεδομένου ότι αναμένονται και νέοι κανονισμοί τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε τοπικό επίπεδο.

Σύμφωνα με την Έλενα Αθουσάκη, επικεφαλής του τμήματος Maritime Sustainability της PwC Ελλάδας, η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κι ο κανονισμός IMO 2020, που αφορά στα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, κυριαρχούν στις ατζέντες των ναυτιλιακών εταιρειών, έχοντας πολλές άγνωστες παραμέτρους που θα μπορούσαν να τις επηρεάσουν.

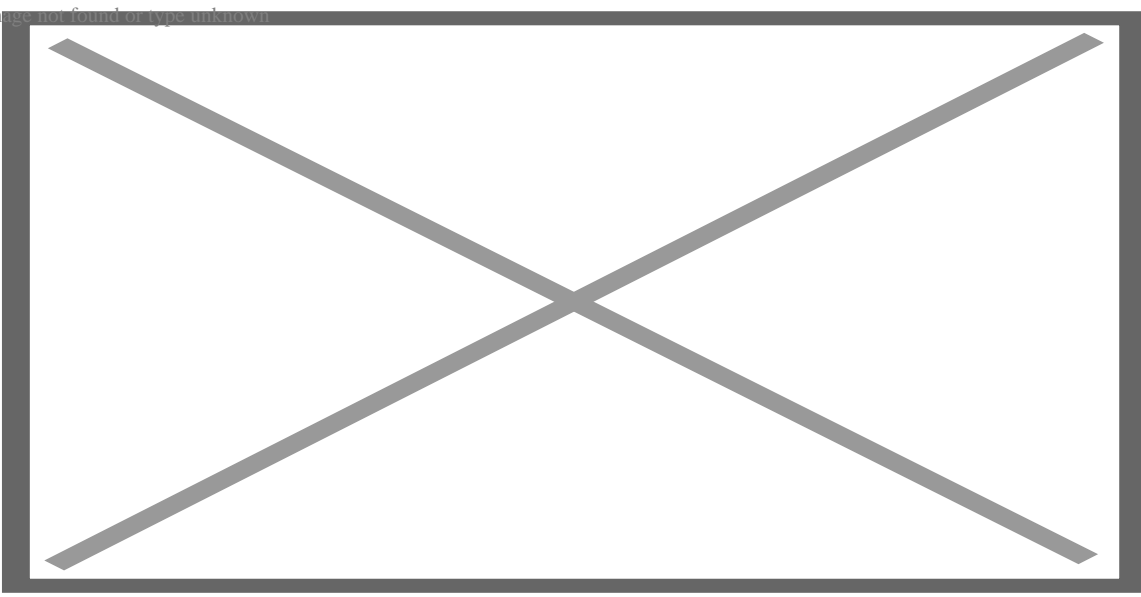
Όπως εξήγησε, η εκτίμηση του κόστους συμμόρφωσης και της καλύτερης δυνατής επιλογής για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας δεν θα είναι μια εύκολη άσκηση.

Θα πρέπει να διεξαχθεί αξιολόγηση κινδύνου με διαφορετικά σενάρια, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του κάθε πλοίου, τη δυναμική του κλάδου εφοδιασμού καυσίμων, καθώς επίσης και τα τεχνικά, λειτουργικά, οικονομικά κι εμπορικά χαρακτηριστικά του στόλου κάθε εταιρείας.

Σύμφωνα με την PwC, η **στρατηγική IMO GHG** αποτελεί άλλη μια μεγάλη πρόκληση, αλλά και σαφή ένδειξη για τον κλάδο ότι ο απώτερος στόχος είναι η εξάλειψη εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία. Οι εταιρείες χρειάζεται να λάβουν ουσιαστικά μέτρα και να εξετάσουν τη χρήση τεχνολογιών και καυσίμων χαμηλού ή μηδενικού αποτυπώματος άνθρακα, ιδιαίτερα κατά τη χρηματοδότηση ή ναυπήγηση πλοίων, καθώς θα δεσμευτούν για μεγάλα χρονικά διαστήματα, κατά τα οποία οι νέοι κανονισμοί για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα θα αρχίσουν να ισχύουν.

Επίσης, θα χρειαστεί να αξιολογήσουν όλες τις επιλογές, τις επιπτώσεις και τους κινδύνους που συνδέονται με τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μιας μελλοντικά βιώσιμης στρατηγικής. Για τον σκοπό αυτό, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να δρομολογήσουν ένα σχέδιο δράσης για το άμεσο μέλλον και να το ενσωματώσουν στα μελλοντικά επιχειρησιακά τους σχέδια και στρατηγικές.

Όσες εταιρείες αποφασίσουν **να εγκαταστήσουν scrubbers**, θα βρεθούν αντιμέτωπες με τη λογιστικοποίηση και χρηματοοικονομική αναφορά που απορρέει από αυτή τη στρατηγική τους.



Σύμφωνα με

την Santos Equitz, managing director, T&L Leader & Capital Markets, η αξιολόγηση των λογιστικών χειρισμών και της ορθής χρηματοοικονομικής αναφοράς θα πρέπει να λάβει υπόψη θέματα όπως **αν πληρούνται τα κριτήρια κεφαλαιοποίησης για τα scrubbers**, την επιλογή κατάλληλης ωφέλιμης ζωής αυτών, την επίδραση που θα έχουν στις μελλοντικές χρηματοροές κατά τον έλεγχο απομείωσης των παγίων στοιχείων και της συνεχιζόμενης δραστηριότητας της κάθε εταιρείας και την πιθανή επίδραση των εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης των scrubbers.

Επιπλέον, καθώς η τεχνολογία κυριαρχεί στον τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων, τα οικονομικά τμήματα των ναυτιλιακών εταιρειών δεν θα πρέπει να μείνουν πίσω όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό τους. Σύμφωνα με τον Ιωάννη Ποταμίτη, director, Applications της PwC Ελλάδας, η ενοποίηση συστημάτων, η κατάρτιση προϋπολογισμού και η αυτοματοποίηση των αναφορών κι ενοποίησης στοιχείων αποτελούν τις προκλήσεις που χρειάζεται να αντιμετωπίσουν οι εταιρείες στον τομέα της διαχείρισης επιχειρησιακών εφαρμογών και μέτρησης απόδοσης.

Συγκεκριμένα, η PwC σημειώνει ότι **η έλλειψη ακρίβειας και πληρότητας των πληροφοριών** αποτελεί το βασικό μειονέκτημα των μη-ενοποιημένων συστημάτων, παράλληλα με την έλλειψη μιας κοινής γλώσσας μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων.

Η εγκατάσταση ενός συστήματος παραγωγής αναφορών δε θα επιλύσει από μόνη της τα παραπάνω ζητήματα εάν οι πληροφορίες δεν είναι ακριβείς και λεπτομερείς όταν καταχωρούνται.

Επομένως, η εφαρμογή ενός ενοποιημένου συστήματος θα μπορούσε να είναι το πρώτο βήμα προς την αλλαγή, ενώ η εφαρμογή ενός συστήματος κατάρτισης προϋπολογισμού θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για μια κοινή γλώσσα μεταξύ των τμημάτων.

Κατά το στάδιο της προετοιμασίας για την εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος, το

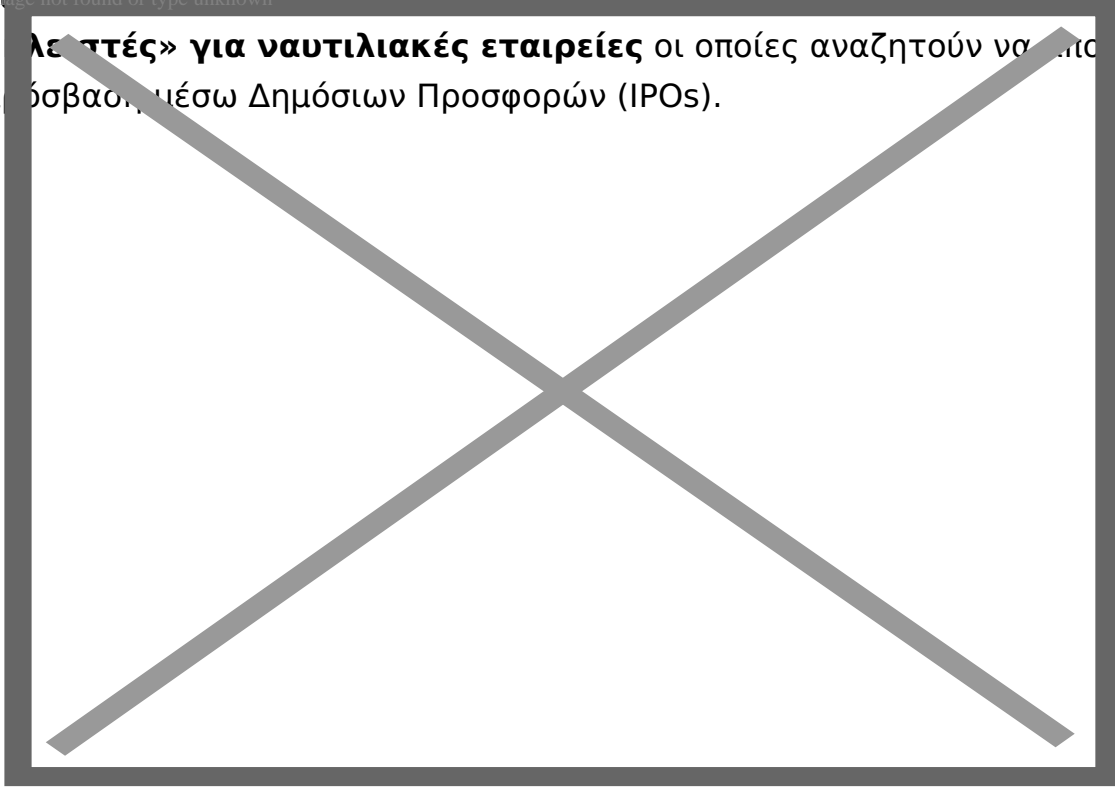
οικονομικό τμήμα οφείλει να διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται οι διαδικασίες και ότι τα δεδομένα είναι διαθέσιμα, ακριβή και έτοιμα για μετάβαση στο νέο σύστημα.

Τέλος, οι **Εξαγορές και Συγχωνεύσεις (Ε&Σ) στον χώρο της ναυτιλίας αυξήθηκαν σημαντικά** κατά το προηγούμενο έτος, κάτι που τα οικονομικά τμήματα θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους όταν σχεδιάζουν την στρατηγική ανάπτυξης των εταιρειών τους.

Η PwC έχει συμμετάσχει σε αρκετές συναλλαγές Ε&Σ και ο Ιωάννης Βώβος, director, Deals, μοιράστηκε με το κοινό τις απόψεις του για το θέμα, την πρόσφατη τάση και ορισμένα πρακτικά ζητήματα που απασχολούν τα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών μέσα από πρόσφατες πρακτικές εμπειρίες συναλλαγών Ε&Σ στον χώρο της ναυτιλίας.

Μεσοπρόθεσμα, και για όσο διάστημα οι παγκόσμιες αγορές παραμένουν

~~επιμετρήσιμες, οι αμερικανικές αγορές χώματος θα προσεγγίσουν~~
«λεπτές» για ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες αναζητούν να αποκτήσουν πρόσβαση μέσω Δημόσιων Προσφορών (IPOs).



Στον

αντίποδα, αναμένεται ο αριθμός και όγκος συναλλαγών Ε&Σ στη ναυτιλία να διατηρήσει τουλάχιστον τους ίδιους ρυθμούς με το 2018, καθώς τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια που έχουν λάβει θέσεις στο μετοχικό κεφάλαιο ναυτιλιακών εταιρειών τα προηγούμενα χρόνια θα συνεχίσουν να επιδιώκουν την επανατοποθέτησή τους σε περισσότερο «ρευστές» και «εμπορεύσιμες» μετοχές (π.χ. ήδη εισηγμένων εταιρειών) ή να αποσυρθούν από τοποθετήσεις καθώς πλησιάζουν στο τέλος του επενδυτικού τους ορίζοντα (συνήθως έως 5 χρόνια).

Γενικά, οι συναλλαγές Ε&Σ στη ναυτιλία είναι πιο περίπλοκες από τις απλές αγοραπωλησίες πλοίων, **απαιτούν περισσότερο χρόνο για την ολοκλήρωσή τους (συνήθως 4-6 μήνες** μόνο κατά τη φάση εκτέλεσης) και αποσπούν την προσοχή της Διοίκησης και των οικονομικών τμημάτων από τις καθημερινές τους λειτουργίες.

Κατά την PwC, **η διεξαγωγή λεπτομερούς due diligence** σε περιπτώσεις συναλλαγών Ε&Σ αποτελεί πολύτιμο εργαλείο που στοχεύει στην προστασία της αξίας για τους μετόχους, παρέχει ισχυρά επιχειρήματα κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών και βοηθά τις διοικήσεις και τους μετόχους των εταιρειών στη λήψη καλύτερα τεκμηριωμένων επενδυτικών αποφάσεων.

Σύμφωνα με την Santos Equitz, managing director, T&L Leader and Capital Markets, της PwC Ελλάδας, «το 2018 αποτέλεσε μια δραστήρια χρονιά για τις Ε&Σ στη ναυτιλία.

Είτε εάν κάποια συμφωνία αποτέλεσε μια ευκαιριακή κίνηση για τη δημιουργία μιας μεγαλύτερης εταιρείας που θα έχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια, είτε για τη συγχώνευση συμπληρωματικών στόλων ή την είσοδο σε μια νέα αγορά, δεν υπάρχει κάποιο ενιαίο μοντέλο για μια επιτυχημένη συμφωνία.

Αν εξετάζετε μια πιθανή συναλλαγή σε κεφαλαιαγορά, η PwC Ελλάδας έχει τη δυνατότητα να συμβουλευσει και να υποστηρίξει τη Διοίκηση και τα στελέχη των οικονομικών τμημάτων σε όλα τα σημαντικά στάδια μιας διαπραγμάτευσης Ε&Σ, αλλά και σε ολόκληρη τη διαδικασία του due diligence».