
Η αγορά της ακτοπλοΐας παραμένει σε λήθαργο. Για 7η χρονιά μείωση επιβατών

2017/07/20 08:32 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

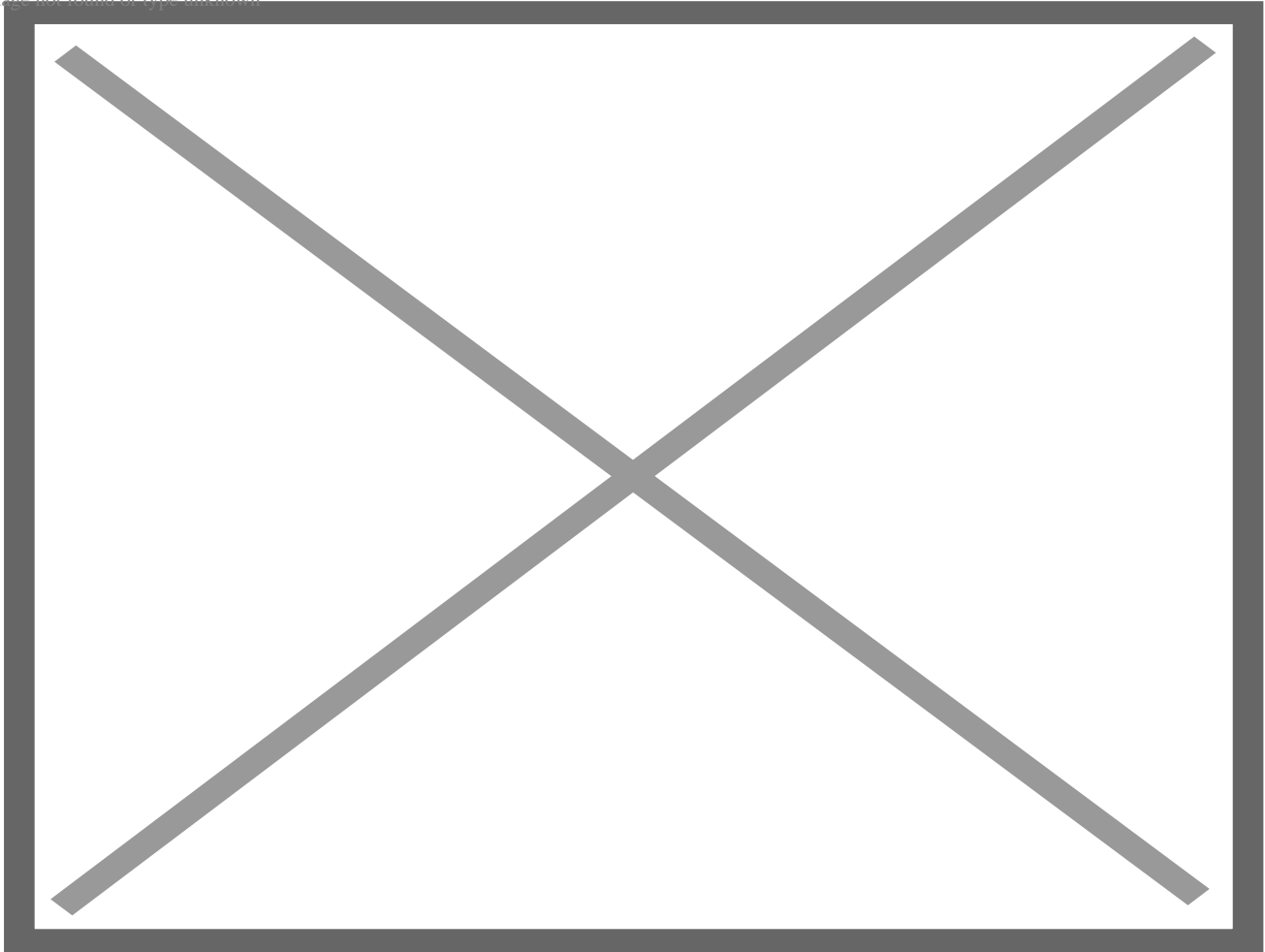
Η αγορά της ακτοπλοΐας παραμένει σε λήθαργο, αναμένοντας προοπτικές. Αυτό είναι το κυρίαρχο συμπέρασμα της 16ης ετήσιας μελέτης για την ελληνική ακτοπλοΐα της XRTC Business Consultants Ltd.

Σύμφωνα με τη μελέτη, τα ακτοπλοϊκά πλοία εκτελούν κάθε χρόνο 40 χιλιάδες δρομολόγια, μεταφέροντας 46 εκατομμύρια επιβάτες και 10 με 12 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων, συνδέοντας 100 νησιά, όντας τα νεότερα και πιο σύγχρονα πλοία στην ΕΕ.

Η Ελλάδα ελέγχει το 19% της ευρωπαϊκής ακτοπλοϊκής αγοράς, ενώ έχει μόνο το 2,2% του πληθυσμού της Ε.Ε.

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

Οι εταιρίες συνεχίζουν το δύσκολο έργο τους σε ένα αντίξοο οικονομικό περιβάλλον. Η συνεχιζόμενη μείωση της κίνησης τόσο στο Αιγαίο όσο και στην Αδριατική είναι η μεγαλύτερη απόδειξη ότι οι πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών, οι οποίοι είναι οι εγχώριοι τουρίστες και κάτοικοι, **δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα ακτοπλοϊκά πλοία εξαιτίας των υψηλών τιμών των εισιτηρίων** και του ανταγωνισμού από αέρος.



Παρά το γεγονός ότι οι εταιρίες εφαρμόζουν εκπτωτικές πολιτικές φαίνεται ότι αυτές δεν είναι αρκετά ικανές, ώστε να συγκριθούν με τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα πρόσφατα στοιχεία του ΣΕΤΕ για το 2016 είναι αποκαλυπτικά. Η επιβατική κίνηση στα Δωδεκάνησα μειώθηκε το περασμένο έτος, σε σύγκριση με το 2015, κατά 15,3% και στο Βόρειο Αιγαίο κατά 19,6%.

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

Η συνεχιζόμενη χαμηλή τιμή του πετρελαίου, από το 4ο τρίμηνο του 2014, είναι ο κύριος λόγος που οι εταιρίες εμφανίζουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα.

Το ποσοστό του κόστους των καυσίμων ανέρχεται στο 33% των συνολικών εξόδων εκμετάλλευσης των πλοίων για το 2016.

Το **βιώσιμο ποσοστό κόστους καυσίμων είναι κοντά στο 30%**, οπότε κάθε αύξηση της τιμής του πετρελαίου από εδώ και πέρα θα θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την

κερδοφορία τους. Ήδη η μέση τιμή καυσίμων το α' 5μηνο του 2017 είναι υψηλότερη κατά 80% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους.

Τα μόνα ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική είναι αυτά της κοινοπραξίας ANEK/ATPICA, περιορίζοντας **πάλι τις ελληνικές εταιρίες στην εγχώρια αγορά.**

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

Επισκόπηση αγοράς

Η ανάλυση ξεκινά με έτος βάσης το 2009, καθώς είναι το έτος, όπου οι εταιρίες για πρώτη φορά εμφάνισαν ζημίες στα αποτελέσματα EBITDA.

Η διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα συνεχίζει να μειώνεται για 7η συνεχόμενη χρονιά. Συνολικά τα τελευταία επτά έτη, η κίνηση των επιβατών έχει μειωθεί κατά -46%, ποσοστό το οποίο είναι εξαιρετικά μεγάλο.

Αντιθέτως, η διακίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών σημείωσαν αύξηση της τάξεως του 10% και 6% αντίστοιχα.

Ενώ οι αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα αυξάνονται (6% το 2016), οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν καταφέρνουν να προσελκύσουν τους τουρίστες για τη μεταφορά τους στα νησιά.

Έτσι, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία επτά χρόνια η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα έχει αυξηθεί κατά 67%, η διακίνηση επιβατών μέσω των ακτοπλοϊκών μέσων έχει μειωθεί κατά -46%.