
Η ακτοπλοϊκή αγορά έχει απολέσει το 46% της κίνησής της από το 2009!

2017/07/20 14:21 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

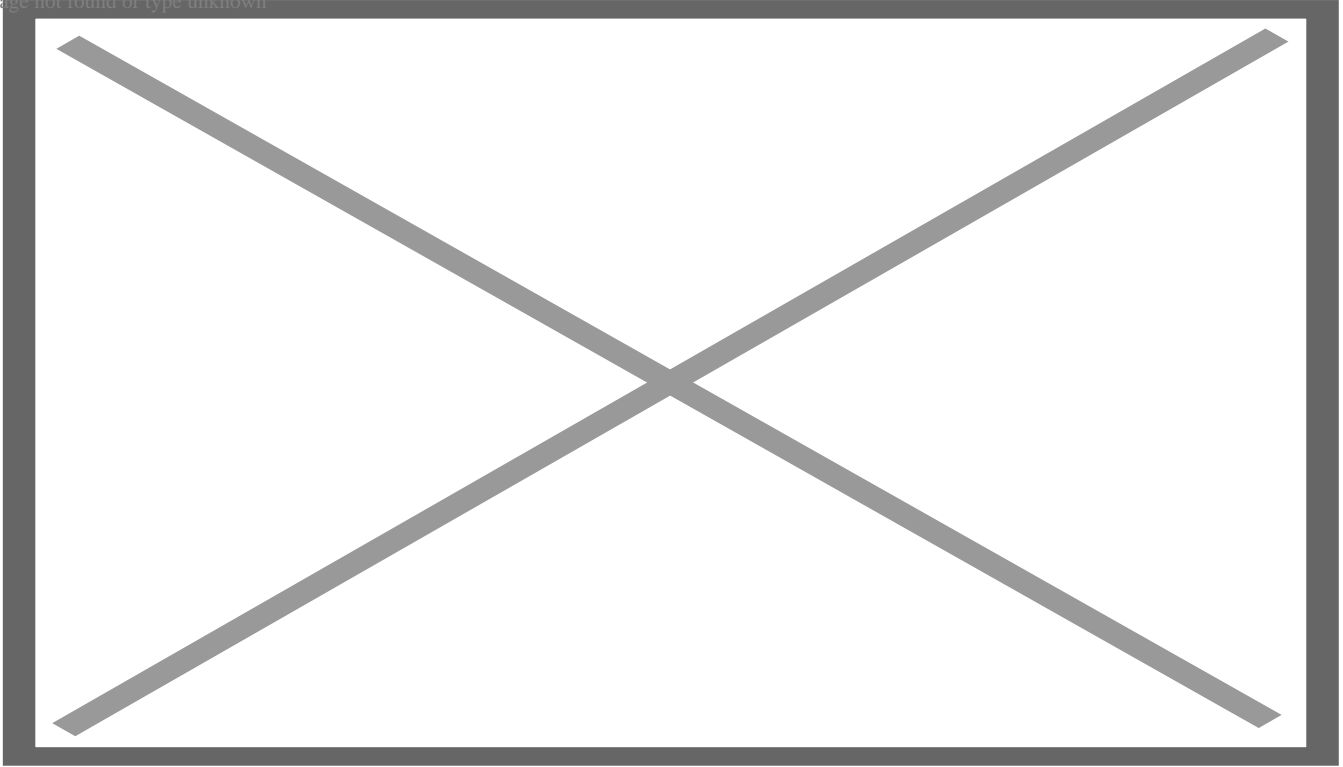
Κάθε ρεκόρ καταρρίπτει ο αριθμός των τουριστών που επισκέπτεται την Ελλάδα. Ωστόσο, η άνοδος δεν αντικατοπτρίζεται στους δείκτες της ακτοπλοΐας, καθώς οι περισσότεροι εξ αυτών επισκέπτονται την Ελλάδα αεροπορικώς.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η επιβατική κίνηση των ακτοπλοϊκών παρουσίασε, πέρσι, μείωση για 7η συνεχή χρονιά! Σωρευτικά, **από το 2009, η ακτοπλοϊκή αγορά έχει απολέσει το 46% της κίνησής της, σύμφωνα με σχετική έρευνα της ΧRTC.**

Δυστυχώς, οι ακτοπλοϊκές εταιρίες συνεχίζουν να μη μπορούν να επωφεληθούν από τη συνεχιζόμενη αύξηση της τουριστικής κίνησης, κυρίως λόγω του αυξανόμενου αεροπορικού ανταγωνισμού.

Επίσης, η συνεχιζόμενη μείωση της κίνησης, τόσο στο Αιγαίο, όσο και στην Αδριατική συνιστά τη 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.

Θετικός παράγοντας οι μειωμένες τιμές καυσίμων

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.

Τέλος, άξιο αναφοράς είναι ότι τα μόνα ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική είναι αυτά της κοινοπραξίας ANEK/ΑΤΤΙCΑ, περιορίζοντας πάλι τις

ελληνικές εταιρείες στην εγχώρια αγορά.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς

-Συρρίκνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων μέσω συνεργασιών και μείωσης στόλου και δρομολογίων.

-Οι εταιρίες εξακολουθούν να είναι υψηλού λειτουργικού κόστους (όχι μόνο εξαιτίας του θεσμικού πλαισίου) που τις κάνει ευάλωτες σε εξωγενείς κινδύνους.

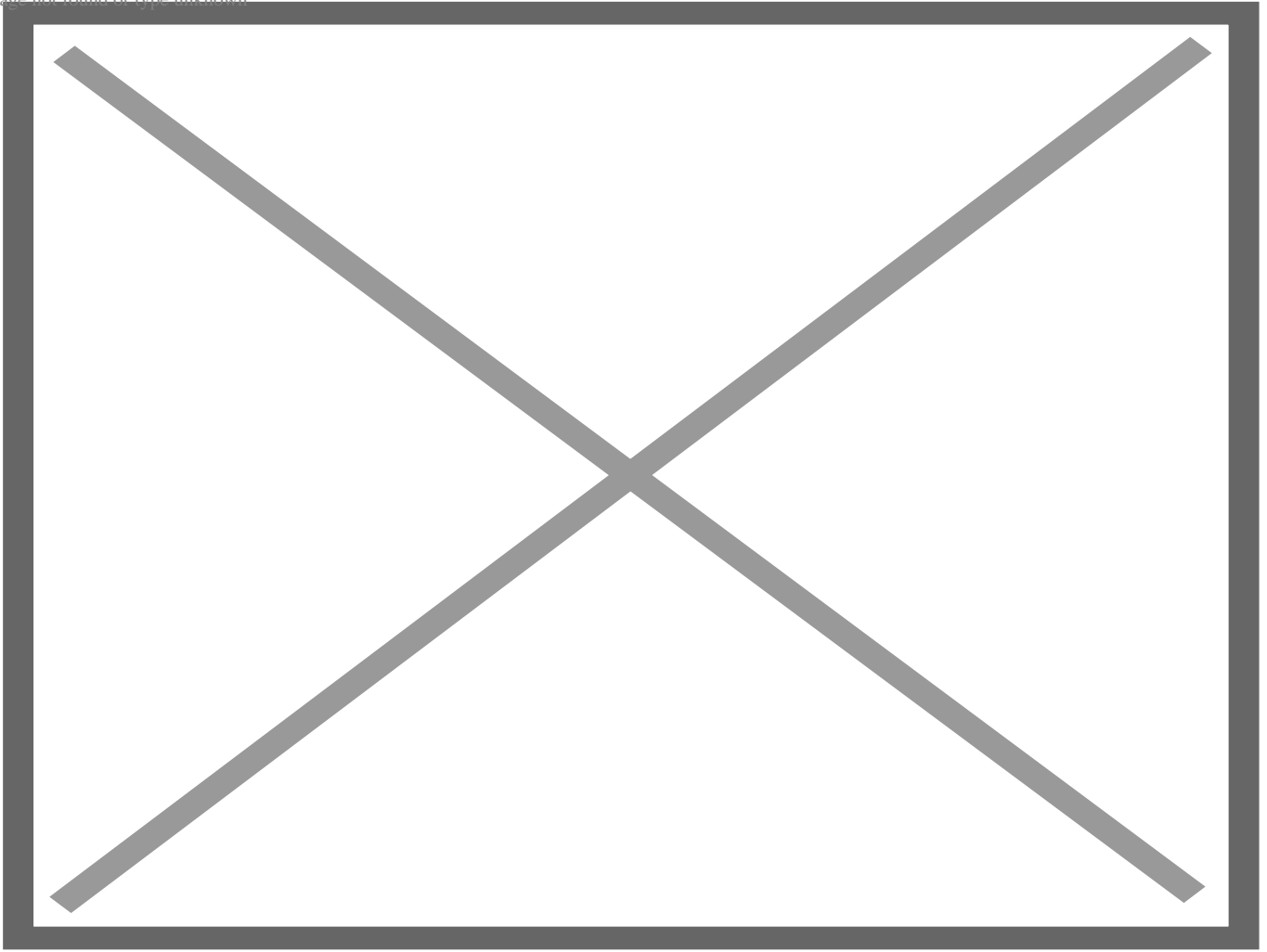
-Ο περιορισμός στην κίνηση κεφαλαίων, καθώς και το γενικότερο αρνητικό οικονομικό κλίμα συνεχίζουν να αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα για τον εγχώριο τουρισμό και τη χρησιμοποίηση ακτοπλοϊκών μέσων.

-Έλλειψη χρηματοδοτικών εργαλείων, λόγω της γνωστής κατάστασης των τραπεζών, αλλά και της χαμηλής ρευστότητας της αγοράς.

-Η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου παραμένει ακριβή για το μέσο Έλληνα καταναλωτή, συγκριτικά με τις αεροπορικές μεταφορές για τις μετακινήσεις του στα νησιά.

-Ανάγκη επανασχεδιασμού του ακτοπλοϊκού προϊόντος.

-Οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, που αφορούν το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, επιβάλλοντας τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο 0,5%, για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020, αναμένεται να επιβαρύνει το εισιτήριο ανά επιβάτη.



-Η αγορά της Αδριατικής, μετά από μία μακρά φάση συρρίκνωσης, παρουσιάζει μικρότερη μείωση.

-Η ελληνική σημαία έχει χάσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα.

-Η **Αδριατική δεν είναι πια «ελληνική» θάλασσα**, αφού, από την αρχή του 2017, μόνο τα πλοία της κοινοπραξίας ANEK/ATTICA δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά από ελληνικής πλευράς, αφού ο ιταλικός όμιλος Grimaldi, μεγαλομέτοχος των Μινωικών Γραμμών, απέσυρε την εν λόγω εταιρία από τη δραστηριοποίησή της στην Αδριατική.

Ο όμιλος Grimaldi συνεχίζει την προσπάθεια εξαγοράς της Hellenic Seaways, μέσω των Μινωικών Γραμμών, έχοντας αντίπαλο το επενδυτικό σχήμα Eagle Mind Shipping, επικεφαλής του οποίου είναι ο όμιλος της Seajets.

-Η τράπεζα Πειραιώς εξακολουθεί να αποτελεί ρυθμιστικό παράγοντα της αγοράς, αφού είναι κύριος μέτοχος (άμεσος ή έμμεσος) και χρηματοδότης των 3 εκ των 4 μεγάλων εταιριών.

-Η **συνεχιζόμενη χαμηλή τιμή του πετρελαίου είναι ο κύριος λόγος των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων**

των εταιριών το 2016.

Οι ενδείξεις για το πρώτο εξάμηνο του 2017 δεν είναι ευοίωνες, αφού η μέση τιμή καυσίμων, το α' πεντάμηνο του 2017, είναι υψηλότερη κατά 80%, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους.

-Μικρότερες εταιρίες κατάφεραν να επιβιώσουν στο χώρο και να αυξήσουν το στόλο τους.

-Η τουριστική κίνηση στα νησιά του ΒΑ Αιγαίου δεν έχει επανέλθει στα φυσιολογικά επίπεδα, παρά τη μείωση του προσφυγικού κύματος.

-Η ανάγκη λιμενικών υποδομών μπορεί να δημιουργήσει δυνητικές επενδυτικές ευκαιρίες στον κλάδο

-Εκμετάλλευση των σύγχρονων υποδομών διαμετακομιστικών κέντρων (logistics) για τη δραστηριοποίηση του κλάδου στον χώρο των συνδυασμένων μεταφορών.