

Τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια παραμένουν ακριβά, οι αεροπορικές κερδίζουν μερίδιο αγοράς. Η ανάλυση του κλάδου

2016/08/12 00:09 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ανελαστικότητα της τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, που παραμένει ακριβό για τον μέσο Έλληνα καταναλωτή, αλλά και ο ανταγωνισμός από τις αεροπορικές εταιρείες, αποτελούν τους δύο μεγαλύτερους κινδύνους για την ακτοπλοΐα στο Αιγαίο, σύμφωνα με την ετήσια έρευνα του κλάδου από την XRTC business consultants.

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην έρευνα, οι ακτοπλοϊκές θα πρέπει να αναζητήσουν νέα επιχειρηματικά μοντέλα, τα οποία θα τους δώσουν την απαραίτητη ευελιξία να ανταποκριθούν στις προκλήσεις των καιρών και να απορροφήσουν τους κραδασμούς του οικονομικού περιβάλλοντος.

Απαραίτητη προϋπόθεση, όπως αναφέρει η XRTC, για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η συνεχής προσπάθεια καινοτομίας σε επίπεδο στρατηγικό, επιχειρησιακό και λειτουργικό, σε συνδυασμό με τη συνέχιση του εξορθολογισμού της σχέσης τιμής/κόστους της προσφερόμενης υπηρεσίας αλλά και αναδίπλωσης του στόλου.

«Ο φτωχός νεοέλληνας, που είναι και ο κύριος πελάτης της ελληνικής ακτοπλοΐας, **αγκομαχεί μπροστά στο δυσβάσταχτο γι' αυτόν κόστος αρκετών συνδέσεων και αυτό είναι απολύτως επικίνδυνο για την πορεία της αγοράς**», σημειώνει χαρακτηριστικά και προσθέτει:

image not found or type unknown



«Η ανελαστικότητα της τιμής της προσφερόμενης υπηρεσίας για τους επιβάτες είναι πολύ πιθανό να μετακυλήσει αυξήσεις σε άλλους τομείς, όπως στις μεταφορές φορτίων, που έχουν άμεση σχέση με τον εισαγόμενο τουρισμό, γεγονός που θα συμβάλει αρνητικά στον τουριστικό κλάδο της νησιωτικής χώρας».

Η εξάπλωση και ενδυνάμωση του δικτύου αεροπορικών συγκοινωνιών μέσω ελληνικών και ξένων εταιρειών δημιουργεί έντονο ανταγωνισμό, **αφού οι οικονομικά αδύναμες ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν να ανταγωνιστούν ισχυρές οικονομικά αεροπορικές εταιρείες,**

που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και σε άλλα μέρη του κόσμου.

«Η είσοδος στη χώρα μας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους έχουν περιορίσει τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες σε προορισμούς με υψηλό τουριστικό ή οικονομικό ενδιαφέρον σε ετήσια βάση.

Ουδείς αμφιβάλλει για το γεγονός ότι ο νησιωτικός πληθυσμός είναι πλέον πολύ πιο φιλικός προς τις αεροπορικές μεταφορές απ' ό,τι στο παρελθόν, καθώς επίσης ότι η σχέση κόστους/χρόνου μεταφοράς δίνει ισχυρό πλεονέκτημα στην αεροπλοΐα έναντι της ακτοπλοΐας», υπογραμμίζει η ΧRTC και καταλήγει:

«Βλέπουμε, λοιπόν, ότι σε πολλούς προορισμούς επιβάτες προτιμούν να στείλουν τα αυτοκίνητά τους με το πλοίο και να ταξιδέψουν οι ίδιοι με αεροπλάνο, ενώ σε άλλους εταιρείες δεν δέχονται να μεταφέρουν αυτοκίνητα χωρίς να πληρωθεί το κόστος επιβάτη/οδηγού».

Το συμπερασματικό κείμενο της έρευνας

“Η ελληνική οικονομία συνεχίζει την πορεία της μέσα σε βαθιά κρίση εδώ και οκτώ χρόνια. Αναμφισβήτητα η πορεία της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι άμεσα συνδεδεμένη με αυτή της Ελληνικής οικονομίας γεγονός που διαπιστώνει κανείς αν συγκρίνει τους σημερινούς δείκτες της αγοράς αυτής με τους αντίστοιχους προ 10 ετών. Η συρρίκνωση του κλάδου είναι εμφανής τόσο σε επίπεδο κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων, φορτηγών όσο και στα συνολικά έσοδα από την εκμετάλλευση του στόλου.

Ο κύκλος εργασιών για τη χρονιά ορόσημο του 2006 υπερέβαινε τα 900 εκατ. ευρώ ενώ πλέον αγγίζει τα 700 εκατ. ευρώ παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του -22% μέσα σε μια δεκαετία.

Παράλληλα ο στόλος των μεγάλων εταιρειών που εξυπηρετούν όλες τις κύριες γραμμές συρρικνώθηκε περίπου κατά το ήμισυ λόγω της σημαντικής μείωσης του εμπορίου που επηρέασε άμεσα την αγορά της Αδριατικής αλλά και την κατακόρυφη πτώση σε όλες γραμμές του εσωτερικού. Το οικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο η Ελληνική ακτοπλοΐα έπρεπε να αναδιαρθρωθεί ήταν ασθενέστατο.

Από τη μία είχε να αντιμετωπίσει την εφαρμογή στη χώρα μας των περιορισμών κίνησης κεφαλαίων, τη συνεχιζόμενη εσωτερική υποτίμηση και την πολιτική ανασφάλεια ως αποτέλεσμα των τριών εκλογικών αναμετρήσεων σε ένα έτος. Εξωγενώς είχε να αντιμετωπίσει γεωπολιτικές κρίσεις σε γειτονικές περιοχές και βέβαια τη γενικότερη κρίση ρευστότητας στον Ευρωπαϊκό τραπεζικό τομέα που οδήγησε και στη μειωμένη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Οι παραπάνω συνιστώσες δυσχεραίνουν το σημαντικό έργο αναδιαρθρώσεων των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών αλλά τελικά η όλη διαδικασία στέφθηκε με επιτυχία.

Image not found or type unknown



Οι εταιρείες σε μια προσπάθεια εξορθολογισμού του λειτουργικού κόστους ανασχεδίασαν το θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών περιορίζοντας των αριθμό των δρομολογίων, ρυθμίζοντας την ταχύτητα μεταφοράς και εκποιώντας την περιττή χωρητικότητα φέρνοντας ένα νέο σημείο ισορροπίας στην αγορά.

Παράλληλα οι αποδόσεις των τελευταίων 18 μηνών επέτρεψαν να γίνουν νέες επενδύσεις μικρού μεγέθους μεν, που σηματοδοτούν όμως μια κάποια ανάκαμψη. Η συμπεριφορά των εταιρειών στη χάραξη του νέου ακτοπλοϊκού χάρτη όπως προαναφέρθηκε ήταν πραγματικά πρωτοφανής στη σύγχρονη ιστορία της Ελληνικής ακτοπλοΐας.

Αφήνοντας πίσω τα έργα και ημέρες της 5ετίας 2003-2008 όπου ανθούσε ο άκρατος ανταγωνισμός, οι εταιρείες συνειδητοποίησαν ότι τα περιθώρια του ατέρμονου ανταγωνισμού έχουν στενέψει.

Αυτό δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών αφού ακόμα και σήμερα, οι εταιρείες που εξυπηρετούν την Ελληνική αγορά είναι αρκετές. Ως εκ τούτου, εάν υπάρξει κερδοσκοπική τιμολογιακή πολιτική από έναν παίκτη της αγοράς σε μια συγκεκριμένη γραμμή είναι βέβαιον ότι αμέσως θα εισέλθει ένας ανταγωνιστής έστω και με μειωμένο εισιτήριο.

Σημαντικό πλήγμα ανταγωνισμού οι ακτοπλοϊκές εταιρείες υφίσταται πλέον μόνο από αέρος. Η εξάπλωση και ενδυνάμωση του δικτύου αεροπορικών συγκοινωνιών μέσω Ελληνικών και ξένων εταιρειών δημιουργεί έντονο ανταγωνισμό αφού οι οικονομικά αδύναμες ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν να ανταγωνιστούν ισχυρές οικονομικά αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και σε άλλα μέρη του κόσμου.

Η είσοδος στη χώρα μας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους έχουν περιορίσει τη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε προορισμούς με υψηλό τουριστικό ή

οικονομικό ενδιαφέρον σε ετήσια βάση.

Ουδείς αμφιβάλλει για το γεγονός ότι ο νησιωτικός πληθυσμός είναι πλέον πολύ πιο φιλικός προς τις αεροπορικές μεταφορές απ' ό,τι στο παρελθόν καθώς επίσης και η σχέση κόστους/χρόνου μεταφοράς δίνει ισχυρό πλεονέκτημα στην αεροπλοΐα έναντι της ακτοπλοΐας. Βλέπουμε λοιπόν ότι σε πολλούς προορισμούς επιβάτες προτιμούν να στείλουν τα αυτοκίνητά τους με το πλοίο και να ταξιδέψουν οι ίδιοι με αεροπλάνο, ενώ σε άλλους, εταιρείες δε δέχονται να μεταφέρουν αυτοκίνητα χωρίς να πληρωθεί το κόστος επιβάτη/οδηγού.

Στο νέο αυτό περιβάλλον ανταγωνισμού πρέπει να προστεθούν και οι ελλείψεις επαρκών λιμενικών υποδομών γεγονός που προσθέτει στα μειονεκτήματα στη χρήση του πλοίου. Αξίζει να επισημανθεί ότι η γενικότερη πτώση των τιμών των καυσίμων, κάνει το αεροπλάνο ακόμα πιο ανταγωνιστικό καθώς οι εταιρείες είναι σε θέση να προσφέρουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς ναύλους.

Οι νέες συνθήκες

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά μέσω της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ δημιουργεί μια προσδοκία εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων των ακτοπλοϊκών πλοίων στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Αυτό θα αποτελέσει εφαλτήριο για τα υπόλοιπα μεγάλα λιμάνια της χώρας και βεβαίως σίγουρη αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών της Ακτοπλοΐας.

Η αιτιολόγηση της πτώσης της κίνησης των επιβατών και οχημάτων στις εσωτερικές μεταφορές συμπληρώνεται επίσης από το υψηλό κόστος εισιτηρίων των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ένα εύλογο ερώτημα είναι γιατί οι τιμές των εισιτηρίων οι οποίες αυξήθηκαν από την άνοδο των τιμών του πετρελαίου, δε μειώνονται τώρα που οι τιμές αυτές έχουν μειωθεί αρκετά.

Η απάντηση στο ερώτημα είναι ότι το πλοίο διατηρεί **τόσο τη συχνότητα όσο και την ταχύτητα μεταφορών ανεξαρτήτως της μειωμένης κίνησης αλλά η κίνηση έχει μειωθεί αισθητά λόγω της οικονομικής χρήσης.**

Πέραν της επιβατικής μείωσης από τον ανταγωνισμό του αεροπλάνου η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση των Ελλήνων αποφέρει δύο σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Image not found or type unknown



Αφενός τον περιορισμό χρήσης των πλοίων λόγω οικονομικής αδυναμίας και αφετέρου τη σημαντική συρρίκνωση της περιόδου υψηλής ζήτησης που έφτασε στα

επίπεδα της δεκαετίας του 80 ήτοι περίπου 30-45 μέρες το χρόνο. Υπενθυμίζεται ότι η αντίστοιχη περίοδος υψηλής ζήτησης στην άνθηση της ακτοπλοϊκής αγοράς άγγιξε τις 110 ημέρες. Η κρίση δημιούργησε για το μέσο Έλληνα εναλλακτικούς προορισμούς κυρίως στην ηπειρωτική Ελλάδα και έτσι η χρήση του πλοίου αποφεύγεται.

Παράλληλα, οι υποχρεώσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών τόσο προς τις τράπεζες όσο και προς τους προμηθευτές τους διατηρούνται υψηλές παρά το γεγονός του εξορθολογισμού αυτών των εξόδων μέσω αναδιαρθρώσεων και συμφωνιών. Τέλος η διατήρηση μιας μικρής κερδοφορίας είναι επιβεβλημένη αν θέλουμε να διατηρήσουμε το επίπεδο εξυπηρέτησης της νησιωτικής χώρας.

Παρά το γεγονός ότι ο στόλος είναι αρκετά νέος σε σύγκριση με το μέσο Ευρωπαϊκό, πολλά πλοία έχουν πουληθεί για λόγους εξορθολογισμού των εταιρειών μέσω της μείωσης του τραπεζικού δανεισμού τους. Έτσι πολύ σύντομα οι εταιρείες θα αναγκαστούν να επενδύσουν σε νέα πλοία και γι' αυτό το λόγο χρειάζονται και ταμειακά αποθέματα.

Οι προοπτικές του κλάδου είναι συγκρατημένα αισιόδοξες. Το πλαίσιο λειτουργίας του είναι αρκετά εξορθολογισμένο, πλην όμως υπάρχουν πολλοί παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την ανάπτυξή του.

Μεταξύ αυτών είναι:

- Η συνεχιζόμενη πολιτική ανασφάλεια με την έναρξη συζητήσεων για εκλογές μπορεί να διακόψει εκ νέου την πορεία διόρθωσης των οικονομικών δεικτών της χώρας και να επιφέρει μια ακόμη γενναία οικονομική αστάθεια.
- Η εφαρμογή των νέων μεταρρυθμιστικών μέτρων προβλέπει την περαιτέρω αποδυνάμωση των νοικοκυριών άρα και της αγοραστικής τους δύναμης που πιθανόν να περιορίσουν περαιτέρω την ακτοπλοϊκή κίνηση.

Image not found or type unknown



- Η υποσχόμενη σύντομη άρση των περιορισμών κίνησης κεφαλαίων δε φαίνεται να πραγματοποιείται και συνεπώς πρέπει να αναμένουμε ότι πέραν του τρέχοντος έτους και το 2017 θα διατηρηθεί περιορίζοντας τις δυνατότητες ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας.

- Η τιμή του πετρελαίου δεν είναι βέβαιο ότι θα διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα.

- Οι γεωπολιτικές εξελίξεις δημιουργούν ένα ευάλωτο και ευμετάβλητο περιβάλλον.

- Δεν προβλέπεται βελτίωση του Ευρωπαϊκού τραπεζικού τομέα και ειδικότερα η είσοδος ξένων τραπεζών στην Ελληνική αγορά και δη στην Ελληνική Ακτοπλοία. Πρέπει να τονιστεί ότι η Ελληνική Ακτοπλοία για όλες τις ξένες τράπεζες αποτελεί Ελληνικό κίνδυνο (Greek Risk) και συνεπώς είναι πολύ δύσκολο να χρηματοδοτηθεί αν τα πλοία δραστηριοποιούνται εντός της Ελληνικής επικράτειας.

Στο **αισιόδοξο κομμάτι** πρέπει να τονίσουμε:

- Τον εξορθολογισμό του στόλου
- Τη στροφή του κλάδου στην κερδοφορία
- Η διατήρηση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος
- Η πιθανότητα εισροής νέων κεφαλαίων μέσω επενδυτικών ομίλων ή άλλων Ευρωπαϊκών εταιρειών οι οποίες θέλουν να αδράξουν την ευκαιρία της επανεκκίνησης της αγοράς αλλά και τις χαμηλές αξίες μετοχών και περιουσιακών στοιχείων.
- Ανάπτυξη του τουρισμού
- Επανέναρξη δραστηριοτήτων των Ελλήνων στην Ευρώπη

Η σημαντική ανάκαμψη που παρατηρήθηκε το 2015 και διατηρείται μέχρι και τα μέσα του 2016 προσδίδουν μια ιδιαίτερη δυναμική στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά. Επιβάλλεται λοιπόν όλα τα μέρη που την απαρτίζουν να συνεχίσουν τις κοινές προσπάθειες με στόχο την αποφυγή αρνητικών εξελίξεων. Μια τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε να αποβεί μοιραία γιατί ακόμα και σήμερα η ρευστότητα του κλάδου παραμένει ισχνή.