

---

## Σε άνοδο η ακτοπλοία για τρίτο συνεχές έτος. Οι Κυκλάδες ο πιο αγαπημένος προορισμός, το Ιόνιο με την μεγαλύτερη αύξηση

---

2019/08/07 15:41 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

Την ετήσια μελέτη για την εγχώρια ακτοπλοία δημοσίευσε η ΧRTC.

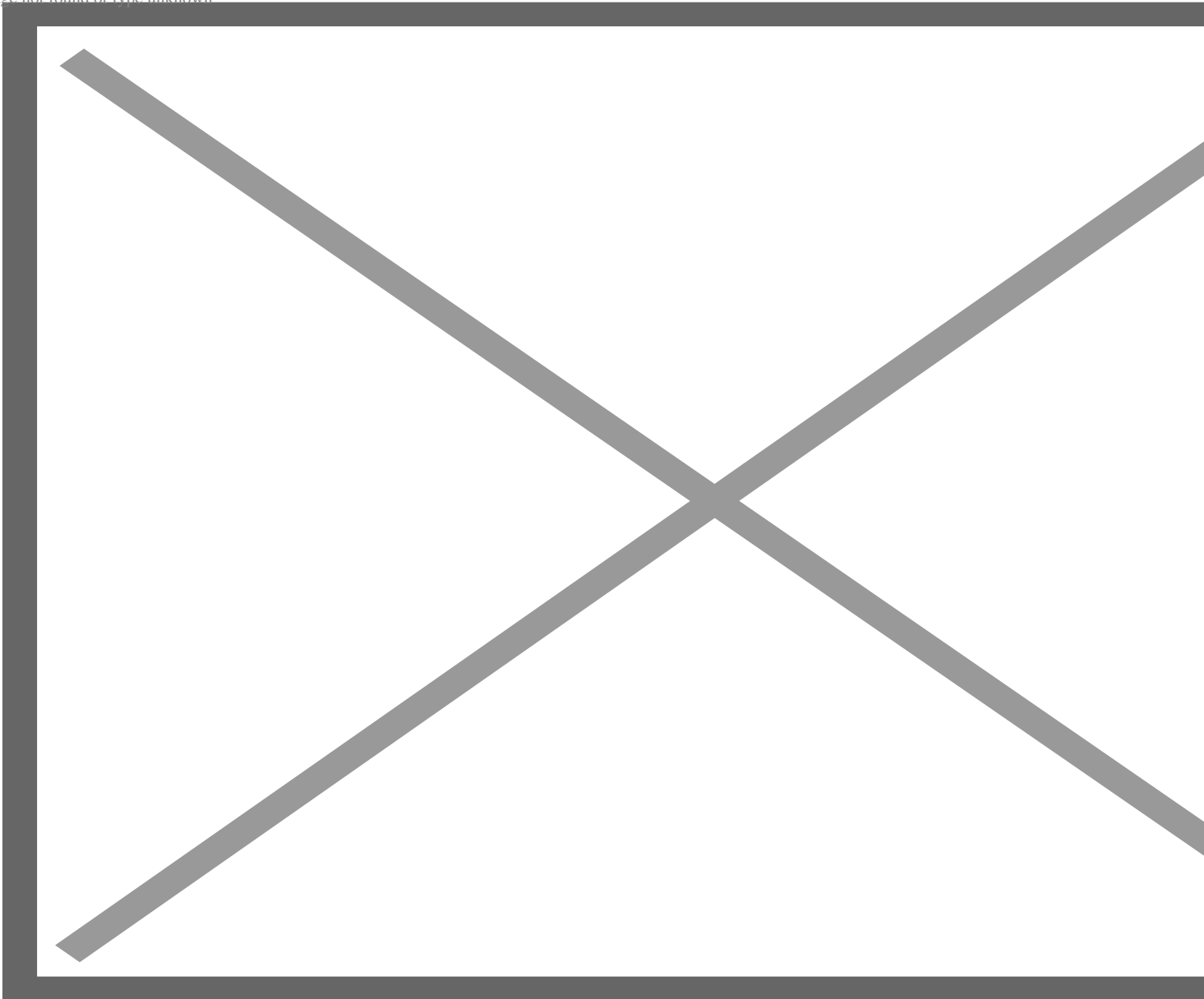
Όπως αναφέρεται σε αυτή, το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό έργο στην Ευρώπη ξεπερνάει τους 200 εκατ. επιβάτες, από τους οποίους το 15% αφορά την Ελλάδα και το 16% την Ιταλία.

Η Ελλάδα και η Ιταλία συγκεντρώνουν το 31% της ευρωπαϊκής διακίνησης επιβατών. Ωστόσο, 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 **το 2018 κατά 5%, σε σχέση με το 2017.**

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

Οι Κυκλάδες εξακολουθούν να αποτελούν τον αγαπημένο προορισμό, ενώ τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση σημείωσαν τα νησιά του Ιονίου Πελάγους.



## **Τα λειτουργικά μεγέθη των εταιρειών**

Οι εισηγμένες (BlueStar, Superfast, ANEK, Minoan) μαζί με τη HSW, όπως αναφέρεται στην έκθεση, αντιμετώπισαν το 2017 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. (ΑΤΤΙCΑ), συνυπολογιζόμενης και της επίδρασης από τα χρηματοοικονομικά παράγωγα αντιστάθμισης του πετρελαίου.

Όπως αναφέρει ο 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 εκτιμάται ότι ξεπέρασε 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, υπάρχει ένας δείκτης που παρουσιάζει ενδιαφέρον.

Ο δείκτης «Κόστος Πωληθέντων/Κύκλος Εργασιών» στις 3 εταιρίες είναι 0,8 (ΑΤΤΙCΑ), 0,81 (ΑΝΕΚ) και 0,83 (ΜΙΝΟΑΝ).

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, αναφέρουν οι συγγραφείς της.

Για άλλη μια φορά, επισημαίνεται 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 ακτοπλοία δέχεται έντονο ανταγωνισμό από τις αερομεταφορές, ενώ αντιμετωπίζει και προβλήματα χρηματοδότησης”, υπογραμμίζεται.