
Οι προκλήσεις για τον κλάδο της ακτοπλοΐας, εκτός από την πανδημία του Covid - 19

2021/01/13 09:12 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η πανδημία του COVID-19 και τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του κορωνοϊού έχουν έντονα αρνητικές συνέπειες στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας.

Η αβεβαιότητα για την εξέλιξη της πανδημίας στο άμεσο μέλλον και τον βαθμό που θα επηρεάσει την τουριστική κίνηση μεσοπρόθεσμα αποτελούν τους κυριότερους κινδύνους στους οποίους καλείται να ανταπεξέλθει ο κλάδος.

Σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ, η **επιβατική κίνηση στις γραμμές εσωτερικού** αναμένεται ότι ήταν μειωμένη, το 2020, κατά 55% σε σχέση με το 2019, ενώ στα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά) κατά 36%.

Αντίστοιχα στην **αγορά της Αδριατικής**, η αρνητική επίδραση ήταν πιο έντονη στην επιβατική κίνηση, καθώς εκτιμάται ότι θα είναι χαμηλότερη κατά 69%, σε αντίθεση με την κίνηση φορτηγών οχημάτων που αναμένεται να περιοριστεί κατά 8%.

Η κάμψη στην κίνηση επιβατών και οχημάτων επηρεάζει τον κύκλο εργασιών, όπου εκτιμάται μείωση κατά 45% στις γραμμές εσωτερικού και κατά 30% στην Αδριατική θάλασσα στο σύνολο του 2020.

Ως αποτέλεσμα, η απώλεια εσόδων και τα ζημιολόνα αποτελέσματα αναμένεται να ξεπεράσουν τα 300 εκατ. και τα 120 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.

Μεσοπρόθεσμα, οι προοπτικές του κλάδου επηρεάζονται αρνητικά από τις υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές, καθώς στα περισσότερα λιμάνια της χώρας ο εξοπλισμός υποδοχής παραμένει ανεπαρκής, γεγονός που συμβάλλει στην ύπαρξη καθυστερήσεων στην εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων.

Επιπλέον, η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η υιοθέτηση μέτρων που απορρέουν από την εθνική πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα την δεκαετία 2020-2030 επηρεάζει τη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας.

Η υποχρεωτική, από τις αρχές του 2020, συμμόρφωση με τη νέα διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία για εφοδιασμό όλων των πλοίων με καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο (max 0,5%) οδηγεί, σε επιχειρησιακό επίπεδο, σε αύξηση του κόστους καυσίμου.

Η συμμόρφωση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που έχουν τεθεί δημιουργεί την ανάγκη για επίσπευση της ανανέωσης του στόλου. Σχεδόν **τα μισά πλοία που δρομολογούνται από τις κυριότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι ηλικίας από 20 έως 29 έτη**, ενώ 2 στα 5 πλοία του στόλου χρησιμοποιούνται για περισσότερα από 30 χρόνια.

Το γεγονός ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί το μοναδικό δίκτυο συγκοινωνιακής σύνδεσης για μεγάλο αριθμό νησιωτικών περιοχών, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα διατήρησης της καλύτερης δυνατής προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποδεικνύει την αναγκαιότητα σταδιακής απόσυρσης των παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασης τους με νεότευκτα.

Τέλος, οι υψηλοί συντελεστές του ΦΠΑ που εφαρμόζονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επηρεάζουν αρνητικά τη διαμόρφωση του μεταφορικού κόστους επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα.

Ο ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για επιβάτες μειώθηκε στο 13% στο πλαίσιο της στήριξης της οικονομίας λόγω της πανδημίας, με την ισχύ του μέτρου να έχει επεκταθεί έως τις 30 Απριλίου 2021.

Η επαναφορά του ΦΠΑ στο 24% θα έχει ως αποτέλεσμα την επιστροφή της χώρας στη 2η υψηλότερη θέση μεταξύ των χωρών-μελών της ΕΕ με βάση το ύψος του συντελεστή ΦΠΑ στις μετακινήσεις επιβατών και οχημάτων.

Είναι ενδεικτικό ότι στην Ιταλία - χώρα με συγκρίσιμο όγκο επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στην ΕΕ - ο αντίστοιχος συντελεστής διαμορφώνεται στο 10%.