

# Οι προοπτικές της ελληνικής ακτοπλοΐας, τα συμπεράσματα της μελέτης της XRTC Business Consultants

2022/08/16 11:03 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Δημοσιεύτηκε η νεότερη μελέτη της XRTC Business Consultants για την ελληνική ακτοπλοΐα, [με τίτλο «Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022: Σε νέο κύκλο ανάπτυξης και ευκαιριών»](#).

Όπως αναφέρεται σε αυτήν, το 2021 η πανδημία συνέχισε να πλήττει την επιβατηγό ναυτιλία, ενώ η άρση των περιοριστικών μέτρων, καταργώντας το μειωμένο πρωτόκολλο μεταφοράς επιβατών στα πλοία, πραγματοποιήθηκε το Μάρτιο του 2022.

Το 2021 ξεκίνησε με ζημιές του ακτοπλοϊκού κλάδου από τη χρήση του 2020 **που ξεπέρασαν τα 130 εκατ.**

Το μεταφορικό έργο επιβατών του 2021 παρά τους αυξημένους περιορισμούς στη διακίνηση επιβατών, ιδίως κατά το πρώτο τετράμηνο του 2021, και την καθυστερημένη επανεκκίνηση της τουριστικής κίνησης, παρουσιάζεται αυξημένο σε σχέση με αυτό της χρήσης 2020 σηματοδοτώντας τη σταδιακή επαναφορά προς ομαλοποίηση της λειτουργίας των ακτοπλοϊκών εταιριών.

Παρόλα αυτά, υπολείπεται κατά 40% σε σχέση με την προ COVID - 19 περίοδο, και ειδικότερα σε σχέση με τη χρήση του 2019.

Συγκεκριμένα **η κίνηση επιβατών το 2021 ήταν αυξημένη κατά 47% ενώ η κίνηση των οχημάτων κατά 37% σε σύγκριση με το 2020.**

## Συμπεράσματα - προοπτικές

Είναι τόσο προκλητική και σε κάποιο βαθμό πολυδιάστατη η περίοδος που διανύουμε για τον ακτοπλοϊκό κλάδο που όλα τα εμπλεκόμενα μέρη αναζητούν τον καλύτερο τρόπο για να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες και να διακρίνουν τυχόν διαφαινόμενες ευκαιρίες.

Αυτή θα μπορούσε να ήταν η περιγραφή του περιβάλλοντος που διέπει την ακτοπλοϊκή αγορά η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με μια σωρεία προβλημάτων

αφενός αλλά και προκλήσεων αφετέρου που όμοιες δεν έχουν παρουσιαστεί τις τελευταίες δεκαετίες.

Συνοψίζοντας τις προκλήσεις της εποχής σίγουρα ξεχωρίζουν οι επιπτώσεις της πανδημίας και της καταστροφικής πτώσης της ζήτησης του μεταφορικού έργου το 2020 και το 2021, τα τεράστια προβλήματα που παρουσιάζονται στον ενεργειακό τομέα, **εκτοξεύοντας το κόστος των καυσίμων σε ιδιαίτερα υψηλές τιμές**, καθώς επίσης και η δυσπραγία νέων επενδυτικών σχημάτων και χρηματοδοτικών οργανισμών να εισέλθουν στον κλάδο την τελευταία δεκαετία πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Στα θετικά σημεία των καιρών της ακτοπλοϊκής αγοράς βρίσκουμε μέσα στο καλοκαίρι **3 νεότευκτα μικρά πλοία να εισέρχονται στο χώρο για λογαριασμό των Επιχειρήσεων Αττικής**, γεγονός που μπορεί να είναι κι ένα σινιάλο επανεκκίνησης μιας προσπάθειας που επιβάλλεται να καταβάλουν τα μέλη



Η μικρή αυτή επένδυση συναντά

τις μεγαλύτερες επενδύσεις που έγιναν τα τελευταία χρόνια από τις Minoan Lines και τις Επιχειρήσεις Αττικής στην εγκατάσταση κατάλληλων **καταλυτών αποθιοποίησης (Scrubbers)**, καθώς επίσης και τις παγκόσμιες πρωτοτυπίες της πρώτης στην κατασκευή της νέας γενιάς φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων μεγάλης χωρητικότητας που όταν και εφόσον γίνουν οι κατάλληλες επενδύσεις στα ελληνικά λιμάνια θα μπορέσουν να λειτουργήσουν και στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Εδώ βρίσκεται η πραγματική πρόκληση της ακτοπλοϊκής αγοράς, εφόσον σταδιακά και για τα επόμενα 10 με 15 χρόνια όλος ο υπάρχων ακτοπλοϊκός στόλος θα πρέπει, είτε να αντικατασταθεί ή να εκσυγχρονιστεί με σκοπό να γίνει περιβαλλοντολογικά αποδεκτός από τους διεθνείς και εθνικούς φορείς.

Αυτό το σπουδαίο έργο είναι μια αναγκαιότητα για όλα τα προηγμένα κράτη συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊκών κρατών άρα και της Ελλάδας και η δρομολόγηση έχει ξεκινήσει οδηγώντας την αγορά σε έναν οργανισμό καινοτομιών, συνεργασιών και εφαρμογών νέων προγραμμάτων αναπτυξιακού και χρηματοοικονομικού χαρακτήρα.

Έτσι δημιουργούνται κίνητρα για όλα τα μέρη που απαρτίζουν την εφοδιαστική

αλυσίδα συμπεριλαμβανομένων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, των λιμένων και άλλων υποδομών καθώς και των λοιπών μέσων μεταφοράς.

Αναμφίβολα η μεγαλύτερη αδυναμία της αγοράς τα τελευταία 14 χρόνια και κυρίως από την έναρξη της κρίσης χρέους της Ελλάδας είναι η έλλειψη επιχειρηματικών σχημάτων που θα φέρει νέα κεφάλαια σε μια αγορά που αν μη τι άλλο πρέπει να είναι επικερδής για να δικαιολογεί νέες επενδύσεις.

Η δημιουργία μιας υγιούς αγοράς δεν είναι δύσκολο να επανέλθει στη χώρα μας όπως είχε συμβεί ακριβώς πριν 30 χρόνια. Τότε η ευκαιρία ήταν η προσαρμογή της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε ένα πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον με την διαφαινόμενη κατάργηση του προστατευτισμού.

Παράλληλα η ένταξη της χώρας στην Ευρωζώνη ήταν ένα γεγονός που επέτρεψε την άντληση κεφαλαίων από το ελληνικό χρηματιστήριο και από εταιρικά σχήματα που υιοθέτησαν τους κανόνες διαφάνειας.

Στη παρούσα φάση το αντίστοιχο περιβάλλον, όπως περιεγράφηκε παραπάνω, προσφέρει αναγκαιότητα αφενός της αντικατάστασης ολόκληρου του στόλου και αφετέρου με την άντληση κεφαλαίων από αναπτυξιακά προγράμματα για τα οποία έχουν επανειλημμένως αναφερθεί και σε κάποιον βαθμό δεσμευθεί ότι θα φέρουν στην ελληνική αγορά οι 3 φορείς που εν μέρει είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη της ίδιας της αγοράς.

Αυτοί είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ενεργώντας ως αποκλειστικός Ναυτιλιακός σύμβουλος της Κυβέρνησης **και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και έχουν αναλάβει τις εξής πρωτοβουλίες:**

-«Πρασίνισμα» του στόλου της ακτοπλοΐας, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην υλοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών υποχρεώσεων της χώρας

-Αναβάθμιση της διασυνδεσιμότητας και προσβασιμότητας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, είτε επιβατικές, είτε εμπορευματικές μέσω των εκσυγχρονισμών των λιμενικών υποδομών και της αναβάθμισης της ποιότητας των θαλασσίων μεταφορών

-Εμπέδωση και εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής υπό το πρίσμα της νησιωτικότητας, συμβάλλοντας στη διατήρηση της συνεκτικότητας του νησιωτικού χώρου με παροχές και για κατοίκους αλλά και για επιχειρήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό έχει προταθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης μηχανισμός χρηματοδότησης με κίνητρα ανανέωσης του στόλου της ακτοπλοΐας και παράλληλα ειδικό καθεστώς μέσω του προγράμματος Νέαρχος, αλλά και του ΕΣΠΑ 2021-2027.

**Αναμφίβολα η μεγαλύτερη αδυναμία της αγοράς τα τελευταία 14 χρόνια και κυρίως από την έναρξη της κρίσης χρέους της Ελλάδας είναι η έλλειψη επιχειρηματικών σχημάτων που θα φέρει νέα κεφάλαια σε μια αγορά που αν μη τι άλλο πρέπει να είναι επικερδής για να δικαιολογεί νέες επενδύσεις**

Η Ελλάδα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση των φορέων, είναι το πρώτο κράτος – μέλος που παρουσιάζει μηχανισμό παροχής κινήτρων αντικατάστασης του ακτοπλοϊκού στόλου με περιβαλλοντικά κριτήρια.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος διεκδικεί για λογαριασμό του νομοθέτη κονδύλια ύψους €4,5 δις από τα ευρωπαϊκά ταμεία σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών τα οποία θα δοθούν με τη μορφή υποστήριξης των επιχειρηματικών πλάνων **στις εταιρίες που θα προχωρήσουν στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.**

Σε αυτές σίγουρο είναι ότι θα συμπεριλαμβάνονται και νεοεισερχόμενες εταιρίες που θα πληρούν τα κριτήρια τα οποία θα γνωστοποιηθούν εν καιρώ και σίγουρα με την ολοκλήρωση του έργου.

Τα δύο δισεκατομμύρια θα πρέπει να δοθούν άμεσα και αφορούν 37 πλοία άνω των 30 ετών.

Τα άλλα €2,5 δις θα δοθούν για ανανέωση 43 πλοίων ηλικίας μεταξύ 20-30 ετών. Για πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών δεν υπάρχουν εκτιμήσεις.

Στη θετική αυτή προσπάθεια θα πρέπει να προστεθεί η από 15ετίας δυνατότητα του ελληνικού κράτους να προσφέρει κάτω από διαγωνιστικές διαδικασίες μακροχρόνιες συμβάσεις έργου για να προσελκύσει το ενδιαφέρον επενδυτών/πλοιοκτητών να προσφέρουν σύγχρονα πλοία.

Το μοντέλο αυτό έχει πιστοποιημένα αποδώσει σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες και σίγουρα η προσπάθεια της κυβέρνησης στην αναπροσαρμογή του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου θα αποδώσει καρπούς.

Η ευθύνη πλέον του νομοθέτη στη δημιουργία διαφανούς περιβάλλοντος με σκοπό

την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δράσης στην ακτοπλοϊκή αγορά είναι μεγάλη.

Οι συνδυαστικές επενδύσεις που σε ένα μεγάλο βαθμό αποτελούν στόχο της ευρωπαϊκής πολιτικής ενίσχυσης των εφοδιαστικών αλυσίδων μπορούν και αυτές να αποτελέσουν ένα ισχυρό κίνητρο προσέλκυσης κεφαλαίων στην Ελληνική ακτοπλοΐα.

Για παράδειγμα όταν υπάρχουν διεθνείς, Ελληνικές ή Ευρωπαϊκές εταιρίες που καλύπτουν όλο το φάσμα του πολλαπλού μεταφορικού έργου - Intermodal Transportation- οι οποίες έχουν εκφράσει την επιθυμία να επενδύσουν σε διαφορετικά σημεία της εφοδιαστικής αλυσίδας, **όπως παραδείγματος χάρη σε λιμάνια ή σε διαμετακομιστικά κέντρα - Logistic Centers, θα πρέπει να χρήσουν ιδιαίτερης προσοχής με σκοπό την ολοκλήρωση τέτοιων επενδύσεων.**

Οι ιδιωτικοποιήσεις των λιμένων της χώρας αποτελούν για το σκοπό αυτό ένα μεγάλο δέλεαρ προσέλκυσης επενδύσεων στην ακτοπλοΐα όπως γενικότερα στην επιβατηγό ναυτιλία και ναυτιλία αναψυχής.

Οι καθυστερήσεις σε αυτόν τον τομέα σε μία εποχή ιδιαίτερα κρίσιμη δεν βοήθησε την ανάπτυξη του κλάδου. Βεβαίως είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι έχουν επέλθει οι κατάλληλες συνθήκες ωρίμανσης για τον σκοπό αυτό και γεννά πολλές προσδοκίες.

Στην αντιπέρα όχθη, στο μέτωπο των ακτοπλοϊκών εταιριών πρέπει να γίνει σαφές σε όλους ότι η λέξη κλειδί για το μέλλον τους είναι πρωτίστως η λέξη «Διαφάνεια».



Το παγκόσμιο επενδυτικό και χρηματοδοτικό περιβάλλον απαιτεί από μία Ευρωπαϊκή εταιρία ξεκάθαρη στρατηγική σε ένα ορθολογιστικά ρυθμισμένο περιβάλλον και βεβαίως προσφορά απόλυτης εταιρικής διαφάνειας όλων των μερών που απαρτίζουν την αγορά πόσο μάλλον αυτών που έχουν ανάγκη από προσέλκυση των επενδυτών ή την υποστήριξη των τραπεζικών οργανισμών.

Για να ολοκληρωθεί η αναμόρφωση της αγοράς προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει άμεσα να επιβληθεί η δημοσιοποίηση όλων των οικονομικών στοιχείων των εταιριών που προσφέρουν δημόσιες υπηρεσίες όπως είναι οι ακτοποϊκές συνδέσεις καθώς επίσης και να υπάρχει ανά πάσα στιγμή εμπεριστατωμένη έκθεση της πορείας της αγοράς προς διευκόλυνση των εμπλεκομένων θεσμικών φορέων.

Επόμενο σημαντικό βήμα της αγοράς με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών της είναι **η ενεργοποίηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας.**

Η διατήρηση, έστω και περιορισμένα σε σύγκριση με το παρελθόν, της ναυτικής τέχνης στη χώρα μας είναι στοιχείο δυσεύρετο στα Ευρωπαϊκά κράτη γεγονός που προσελκύει το ενδιαφέρον πολλών ναυπηγικών εταιριών να αναπτύξουν σε

συνεργασία με Ελληνικά μεγάλα ή μικρά ναυπηγεία, επιχειρηματικά σχέδια που θα διευκολύνουν την κατασκευή πλοίων νέας τεχνολογίας, τα οποία θα χρησιμοποιούν καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον. Το πλεονέκτημα της Ελλάδας σε αυτόν τον τομέα ενισχύεται και από το γεγονός της ύπαρξης χώρων όπου οι κατασκευές αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν .

Δεν χωρά καμία αμφιβολία ότι παρά τη μεγάλη αύξηση της κίνησης των ακτοπλοϊκών γραμμών την διετία 2021 και 2022 σε σύγκριση με το καταστροφικό 2020 τα αποτελέσματα των εταιριών δεν ήταν και δεν θα είναι ικανοποιητικά κυρίως λόγω του υπέρμετρα αυξημένου κόστους καυσίμων.

Τα **αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου αμφισβητούν την βιωσιμότητα αρκετών εταιριών** αλλά και δημιουργούν αρνητικό περιβάλλον για συγχωνεύσεις και εξαγορές χωρίς σημαντικές ζημίες για τους μετόχους η και τους επενδυτές.

Το περιβάλλον εμποδίζει επίσης τις τράπεζες να μειώσουν την μεγάλη μετοχική θέση που έχουν σε αρκετές εταιρίες, ως αποτέλεσμα της μετατροπής ομολογιακών δανείων του παρελθόντος σε μετοχές. Και δυστυχώς οι κινήσεις εκποιήσεων είναι στοχευμένες και στην αντίθετη ροή της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της αγοράς.

Τα συσσωρευμένα μη εξυπηρετούμενα δάνεια προστίθενται στο μεγάλο αρνητικό χαρτοφυλάκιό τους ενισχύοντας την απροθυμία των τραπεζών να στηρίξουν την αγορά.

Αντιθέτως η πολιτεία για πρώτη φορά κατέβαλε μεγάλα ποσά για την διατήρηση της ομαλής λειτουργίας του ακτοπλοϊκού δικτύου και ουσιαστικά διατήρησε σε ένα μεγάλο βαθμό την επιχειρησιακή ικανότητα του γερασμένου στόλου και την διατήρηση κερδοφορίας των μικρών εταιριών.

Στην παρούσα φάση η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λειτουργεί εντός ενός πλαισίου εκρηκτικού σε ένα περιβάλλον πληθωριστικό με έντονες γεωπολιτικές επιδράσεις και σπάνιες υγειονομικές συνθήκες.

Οι κατάλληλοι χειρισμοί της πολιτείας καθώς επίσης και οι μεγάλες θυσίες της ελληνικής κοινωνίας στην αντιμετώπιση της κρίσης χρέους την τελευταία δεκαετία, έφεραν την Ελληνική αγορά σε καλύτερες συνθήκες πιο ανταγωνιστικές και αναμφισβήτητα πιο ελκυστικές τόσο στον επιχειρηματικό όσο και στον τουριστικό τομέα.

Οι θετικές αυτές εξελίξεις προσφέρουν θετικές προοπτικές που πιθανότατα δικαιολογούν νέες επενδύσεις στον κλάδο της ακτοπλοΐας κάτω από συνθήκες υποστήριξης και διαφάνειας.

Ως εκ τούτου καλούνται όλοι οι φορείς που συνθέτουν την αγορά συμπεριλαμβανομένων των τραπεζών και του ελληνικού χρηματιστηρίου να μελετήσουν διεξοδικά την ίδια την αγορά και να τη στηρίξουν στον νέο κύκλο επενδύσεων που είναι βέβαιον ότι θα αρχίσει στο εγγύς μέλλον.

Η ώριμη Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, αποδεδειγμένα προσφέρει ασφάλεια και ποιότητα στις μεταφορές και πλέον θα προσφέρει και οικονομικές ευκαιρίες κάτω από αυστηρές συνθήκες και υπεύθυνες στρατηγικές όπως περιεγράφηκε στην παρούσα μελέτη.

Η ανάλυση των σημείων όλων των προσήμων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των Δυνάμεων και των Αδυναμιών αλλά και των Ευκαιριών και των Απειλών, πιστοποιούν πως **η Ελληνική Ακτοπλοΐα βρίσκεται πλέον στο ξεκίνημα ενός νέου κύκλου ανάπτυξης και ευκαιριών** εντός ενός διαφανούς περιβάλλοντος και με σεβασμό στους θεσμούς και στους διεθνείς χρηματοπιστωτικούς κανόνες.