

Image not found or type unknown

<https://www.metaforespres.gr>

Η “επανάσταση” των μικρών στην ακτοπλοΐα: Μειώθηκε στο 38% το μερίδιο των εισηγμένων εταιρειών

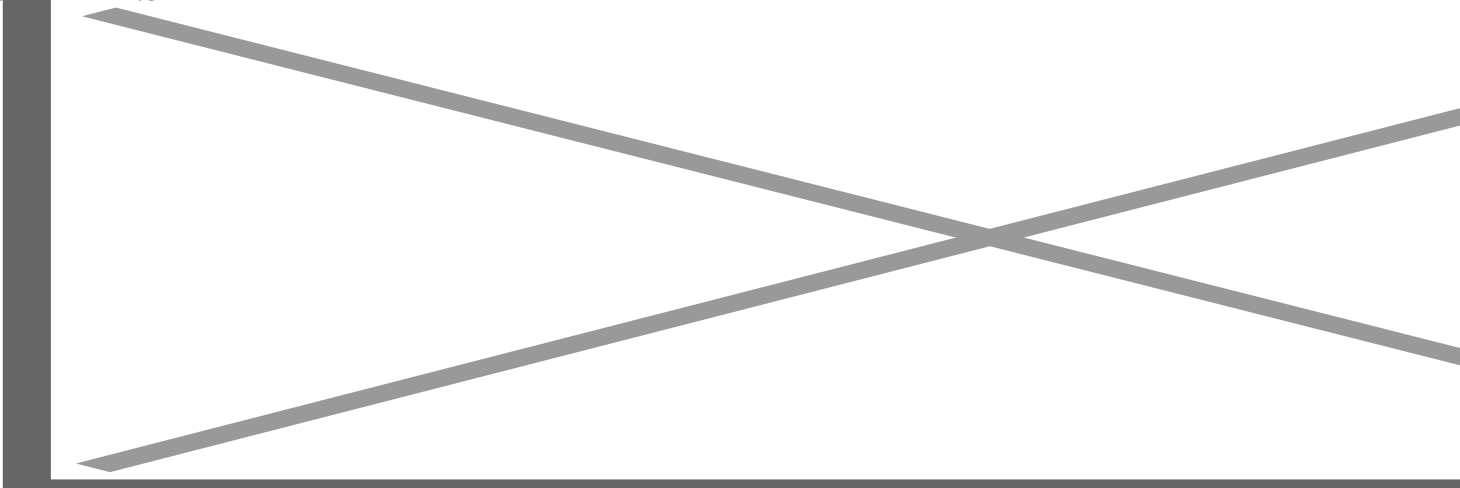
2019/08/09 09:24 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο μεταφορικού έργου κερδίζουν οι “μικροί” της ακτοπλοΐας, σε σχέση με τις εισηγμένες εταιρείες του κλάδου (BlueStar, Superfast, HSW, ANEK και Minoan, η οποία αποχώρησε από το ΧΑ τον Απρίλιο του 2019).

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με την ετήσια μελέτη για την εγχώρια ακτοπλοΐα της ΧRTC, οι εισηγμένες ναυτιλιακές δεν κατάφεραν να κερδίζουν μερίδιο από την αύξηση της τάξης του 5% που σημείωσε η ακτοπλοϊκή κίνηση το 2018.

Image not found or type unknown



Ο συνολικός αριθμός των επιβατών και αυτοκινήτων που διακίνησαν (Ελλάδα και Αδριατική), το 2018, οι εισηγμένες εταιρείες και σε σύγκριση με το 2017, **μειώθηκε κατά 6% και 2%**, αντίστοιχα.

Η κίνηση των **φορτηγών αυξήθηκε οριακά στην Αδριατική μόνο**. Συγκρίνοντας το μεταφορικό έργο των εισηγμένων με αυτό των υπολοίπων εταιρειών, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη, καταγράφεται η διαρκής συρρίκνωσή του.

Έτσι, ενώ το μεταφορικό έργο των εισηγμένων συνεχίζει να μειώνεται αφού από το 43% που ήταν το 2017, **έπεσε στο 38% για το 2018** (γράφημα 4) το υπόλοιπο 62% της κίνησης καλύπτεται από τις λοιπές εταιρείες του κλάδου.

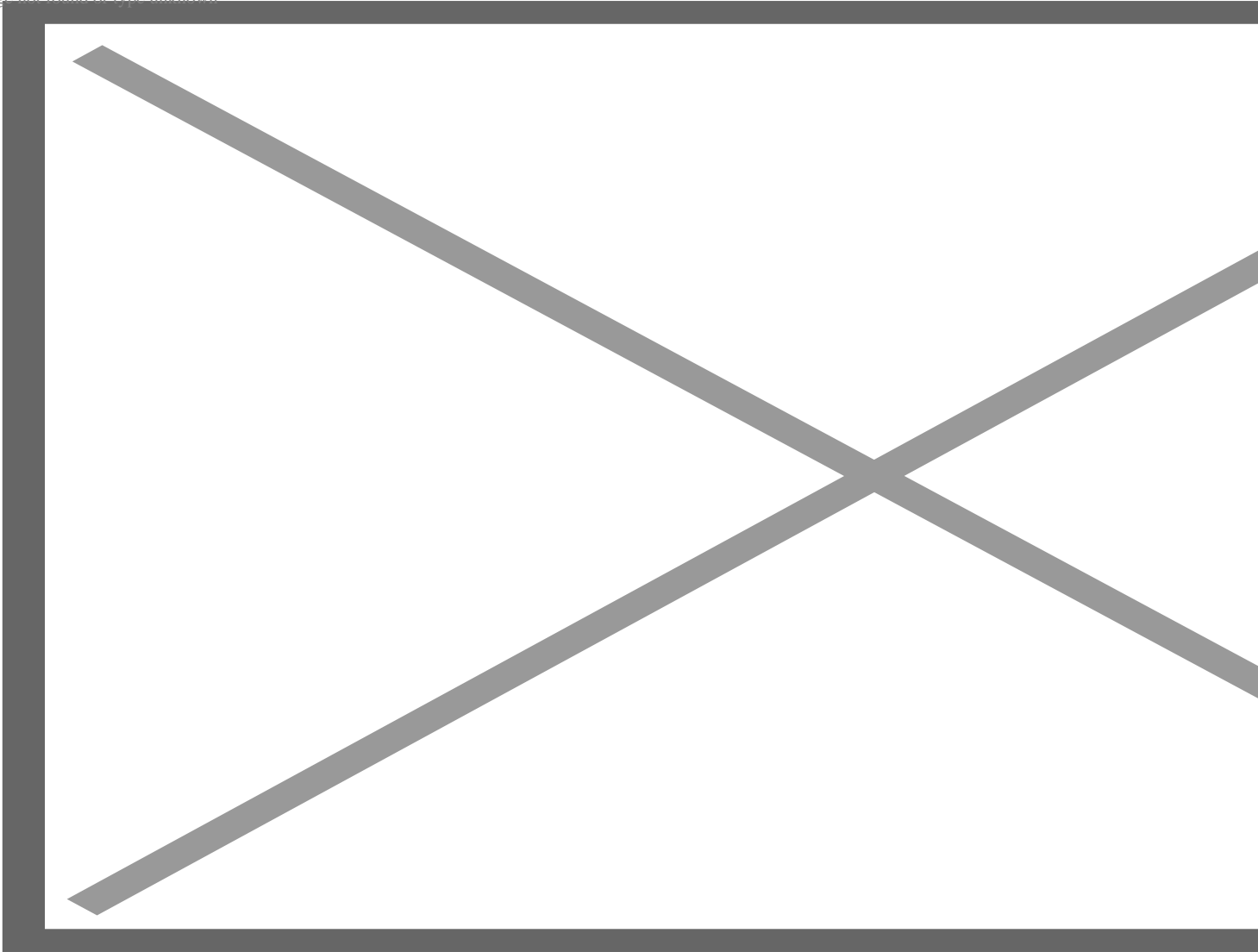
Image not found or type unknown

Όσον αφορά τα οχήματα (αυτοκίνητα και φορτηγά), τα ποσοστά ακολουθούν τα ίδια επίπεδα. Οι εισηγμένες καλύπτουν **το 37% της μεταφορικής κίνησης των οχημάτων**, ενώ το 63% πραγματοποιείται από τις υπόλοιπες εταιρείες.

Σύμφωνα με την ΧRTC, δυστυχώς δεν μπορεί να απεικονιστεί η κατάσταση χωριστά σε αυτοκίνητα και φορτηγά, αφού η ΕΛΣΤΑΤ δεν έχει ακόμα δημοσιεύσει αυτά τα στοιχεία.

Τα στοιχεία του γραφήματος 4 προέρχονται από την ΕΛΣΤΑΤ, όσον αφορά τη συνολική κίνηση επιβατών και οχημάτων και από τα ετήσια Ενημερωτικά Δελτία των εισηγμένων όσον αφορά την κίνηση αυτών των εταιρειών.

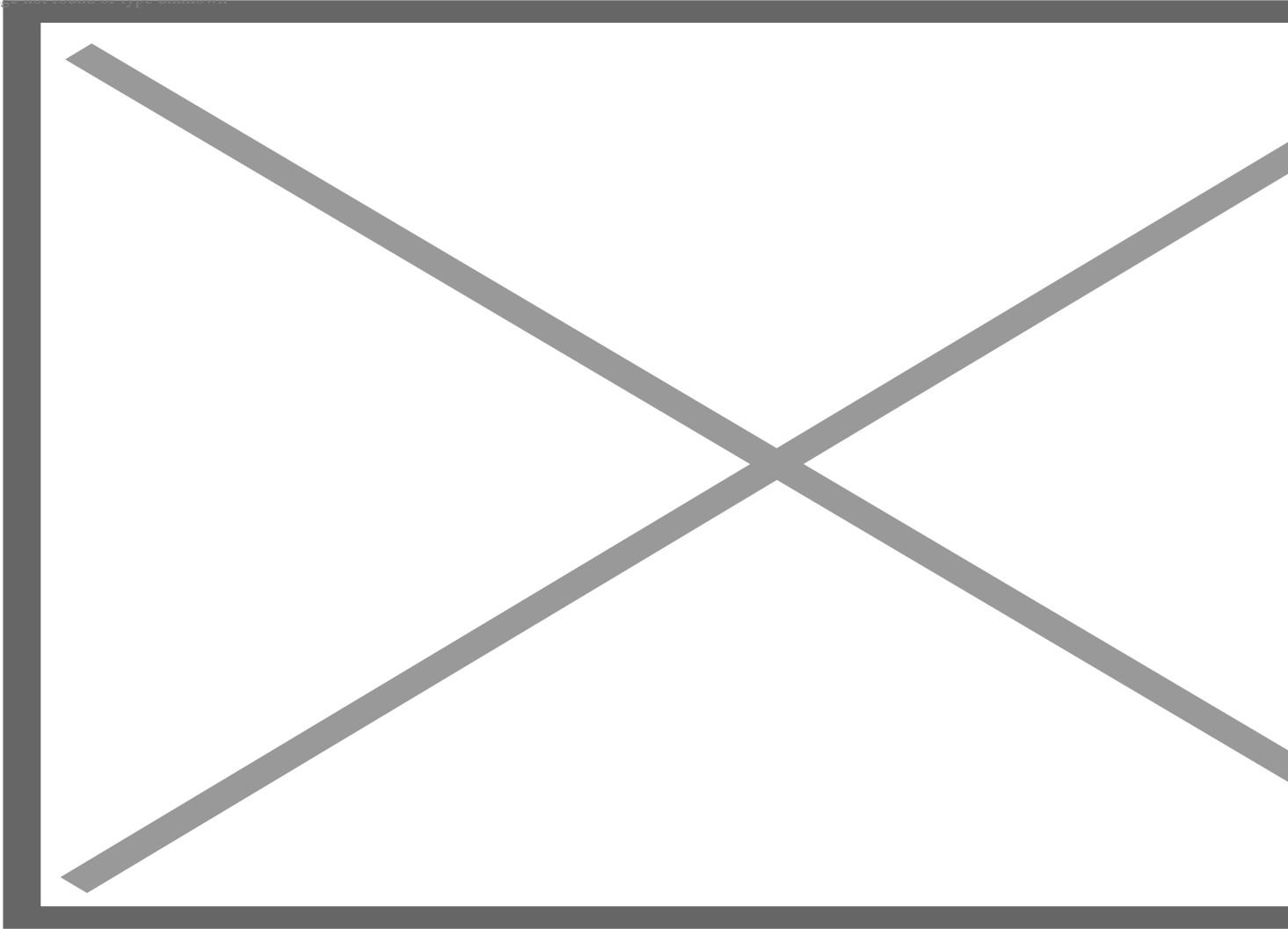
Συνεπαγωγικά, η διαφορά που προκύπτει από τη μεταξύ τους αφαίρεση αφορά την κίνηση των υπολοίπων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα.



Η μερίδα του λέοντος στους επιβάτες μέχρι το 2014, όπως φαίνεται στο γράφημα 5, ανήκε στις εισηγμένες και τη HSW αφού το ποσοστό των επιβατών που μετέφεραν ήταν το μεγαλύτερο στο σύνολο του μεταφορικού επιβατικού έργου.

Από το 2015 το ποσοστό αυτό **μειώνεται διαρκώς για να φτάσει το 2018 μόλις στο 38%**. Οι υπόλοιπες εταιρείες δεν αποτελούν πλέον αμελητέα ποσότητα αφού διαθέτουν αριθμητικά στο σύνολό τους περισσότερα πλοία από τις εισηγμένες και κατακτούν συνέχεια μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

Η εξέλιξη του μεταφορικού έργου των εισηγμένων απεικονίζεται στο γράφημα 6, όπου καταγράφεται ότι η οριακή αύξηση του 1% του 2017 δε συνεχίστηκε, με αποτέλεσμα να σημειώνεται μείωση του μεταφορικού έργου των εισηγμένων στην Ελλάδα κατά 6%.



Seajets

Η εταιρεία Seajets, συμφερόντων Μάριου Ηλιόπουλου, αποτελεί τη μεγαλύτερη ιδιωτική ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, με στόλο 17 πλοίων (15 ταχύπλοα και 2 συμβατικά). Διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο ταχυπλόων στο Αιγαίο και εξυπηρετεί 26 νησιά στις Κυκλάδες, με σύνδεση από Πειραιά, Ραφήνα, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, με συνολική χωρητικότητα 8.500 επιβατών και 1.450 αυτοκινήτων.

Η εταιρεία απασχολεί 800 εργαζόμενους. Πέρα από τα ταχύπλοα, το συμβατικό πλοίο της Aqua Blue εκτελεί τα δρομολόγια Ραφήνα, Άνδρο, Τήνο και Μύκονο. Επιπλέον, το πλοίο κάθε Δευτέρα και Τετάρτη από Ραφήνα (με αντίστοιχη επιστροφή Τρίτη και Πέμπτη) θα εξυπηρετεί δύο νέους προορισμούς για την εταιρεία, την Ικαρία και τη Σάμο.

Golden Star Ferries

Η εταιρεία Golden Star Ferries ξεκίνησε την ενασχόληση με την ακτοπλοΐα το 2011. Είναι συμφερόντων Γιώργου και Δημήτρη Στεφάνου, οι οποίοι τις τελευταίες 10ετίες δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Το 2017 η εταιρεία μεγαλώνει επενδύοντας στην αγορά ενός ταχύπλοου, του «Superrunner», ενώ το 2018 επεκτείνεται με δύο καινούργια πλοία, το «Super speed» και το «Super cat». Με τις νέες επενδύσεις μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει καλύτερα στον ανταγωνισμό των γραμμών της Ραφήνας τόσο σε επίπεδο ταχύπλοων όσο και συμβατικών πλοίων.

Fast Ferries

Η Fast Ferries ιδρύθηκε από τους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη και δραστηριοποιείται σήμερα με 3 συμβατικά πλοία. Η εταιρεία παρέχει ακτοπλοϊκές υπηρεσίες από το 1989. Το 2012 προσθέτει στη γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος ένα ακόμη πλοίο, το «Αικατερίνη Π», με στόχο να πραγματοποιεί τουλάχιστον δύο καθημερινές αναχωρήσεις τόσο από τη Ραφήνα όσο και από τα νησιά, με εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Από τον Αύγουστο του 2015, τον στόλο της πλαισίωσε και το «Fast Ferries Andros» (1989/Ιαπωνία), το πρώην «Επτάνησος» της Strintzis Ferries, που βρισκόταν αρκετό καιρό παροπλισμένο στην Ελευσίνα. Το πλοίο μετασκευάστηκε στα Ναυπηγεία Παναγιωτάκη στη Σαλαμίνα.

Το 2018, στη γραμμή δραστηριοποίησης της εταιρείας, πέρα από την Άνδρο, την Τήνο και τη Μύκονο, προστίθεται και η Νάξος. Το 2019 δρομολογεί τα πλοία της στις ίδιες γραμμές, αλλά ναυλώνει το «Hellenic Highspeed» της Hellenic Seaways στη γραμμή Ραφήνα - Τήνο - Μύκονο - Νάξο σε αντικατάσταση του «Αικατερίνη Π», το οποίο υπέστη μηχανική βλάβη και θα χάσει όλη τη θερινή σεζόν.

Zante Ferries (ANMEZ A.E.)

Η ναυτιλιακή εταιρεία Zante Ferries ιδρύθηκε το 1991 στη Ζάκυνθο. Το 2002 προχώρησε στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Ανδρέας Κάλβος» και το 2007 στην αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ «Αδαμάντιος Κοραής», που δρομολογήθηκε το 2008 στις Δυτικές Κυκλάδες έως τη Σαντορίνη.

Το 2018 πούλησε το «Ανδρέας Κάλβος» στην Kefalonia Lines. Έτσι φεύγει από τη γραμμή Κυλλήνης - Ζακύνθου παραμένοντας μόνο στη γραμμή Πειραιά - Κυκλάδων. Είναι η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιείται στις Δυτικές Κυκλάδες μέχρι τη Θήρα για το σύνολο του έτους.

Dodekanisos Seaways

Η εταιρεία Dodekanisos Seaways ιδρύθηκε το 1999 με πρωτοβουλία των αδελφών

Γιώργου και Γιάννη Σπανού, ιδιοκτητών σούπερ μάρκετ. Από τον Ιούλιο του 2005 δρομολόγησε στα Δωδεκάνησα το δεύτερο ταχύπλοο καταμαράν «Dodekanisos Pride», επίσης νεότευκτο.

Τον Νοέμβριο του 2011 δρομολόγησε το συμβατικό ferry-boat «Παναγιά Σκιαδενή» προς τα μικρότερα νησιά του δωδεκανησιακού συμπλέγματος. Από το 2015 συνδέει τα Δωδεκάνησα με τη Σάμο, την Ικαρία, τους Φούρνους και τους Αρκιούς.

Οι υπόλοιπες

Αναφορικά με τις υπόλοιπες μικρότερες εταιρείες, όπως επισημαίνει η ΧRTC, αξίζει να σημειωθεί ότι η Levante Ferries στα τέλη του έτους αγοράζει το πλοίο της «Νήσος Κεφαλονιά» και το πλοίο της ANMEZ «Ανδρέας Κάλβος», που μαζί με τα «Fior di Levante» & «Mare di Levante» την καθιστούν τη μόνη εταιρεία που δραστηριοποιείται στη γραμμή Κυλλήνης - Κεφαλλονιάς - Ζακύνθου.

Επίσης η εταιρεία ΛΑΝΕ, που με το πλοίο της «Βιντσέντζος Κορνάρος» εξυπηρετούσε μέχρι το 2017 τη γραμμή των Κυθήρων, πλέον δίνει τη σκυτάλη στην εταιρεία Αβλέμων Ν.Ε. και στο πλοίο «Ιονίς».

Το 2019 μια νέα εταιρεία, η Sea Speed Lines, εμφανίζεται στην αγορά. Ιδρύθηκε από μια ομάδα μετόχων με επικεφαλής τον Θέμη Καραμπέκο και αγόρασε σε πλειστηριασμό το παροπλισμένο πλοίο «ELLI T» και το μετονόμασε σε «Olympus».