Η ελληνική ακτοπλοΐα βρίσκεται σε ένα περιβάλλον ανατροπών. Η έκθεση 2021 της XRTC

2021/08/10 11:12 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την ετήσια έκθεση για την ελληνική ακτοπλοΐα 2021 που φέρει τίτλο **“Η Ελληνική Ακτοπλοΐα σε περιβάλλον ανατροπών”** δημοσίευσε η XRTC BUSINESS CONSULTANTS.

Όπως αναφέρει η XRTC, η 20η μελέτη της ελληνικής ακτοπλοΐας βρίσκει τον κλάδο σε μία ιδιαίτερα κρίσιμη καμπή, η οποία απαιτεί από το σύνολο των ενδιαφερομένων μερών υπευθυνότητα, κατανόηση της κατάστασης, στην οποία βρίσκεται, ανάλυση και πρόβλεψη των μελλοντικών συνθηκών, οι οποίες θα επικρατήσουν και τέλος, λήψη αποφάσεων που θα καθορίσουν τις συνθήκες βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών εταιρειών άμεσα.

Η κρισιμότητα της κατάστασης οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην πανδημία, η οποία λειτούργησε καταλυτικά στην εμφάνιση των χρόνιων οικονομικών κυρίως προβλημάτων του, τα οποία σκίαζε η θετική δυναμική που είχε δημιουργήσει η σταθερά ανοδική πορεία της ζήτησης την τετραετία 2016-2019.

Χαρακτηριστικά, η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση το 2019, διαμορφώθηκε σχεδόν στα 19 εκατ. (εγχώριο δίκτυο), εξέλιξη που είχε ως αποτέλεσμα να επανέλθει στο επίπεδο του 2009.

Αντίστοιχα, στις γραμμές της Αδριατικής οι διακινηθέντες επιβάτες από ελληνικά λιμάνια διαμορφώθηκαν σε 1,5 εκατ. το 2019.

Η ανοδική πορεία του μεταφορικού έργου με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες οφειλόταν κυρίως στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό, αλλά και την καλυτέρευση της ψυχολογίας των Ελλήνων χρηστών.

Η ανατροπή του 2020

Ωστόσο, όλα ανατράπηκαν το 2020. Ο κλάδος των μεταφορών και κυρίως, των επιβατικών, ήταν εκείνος που βρέθηκε αντιμέτωπος με μια πρωτοφανή κατάσταση, αυτήν της καθήλωσης του στόλου.

Στον αντίποδα, οι εμπορευματικές μεταφορές συνέχισαν να παράγουν έργο,

συνεχίζοντας την εύρυθμη τροφοδοσία της αγοράς.

Στην ελληνική ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου από τα τέλη Μαρτίου 2020 έως τα μέσα Μαΐου 2020 και ακολούθησε το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία μετά στην άρση των περιοριστικών μέτρων.

Αντίστοιχα, στην Αδριατική θάλασσα τα μέτρα περιλάμβαναν την απαγόρευση διακίνησης επιβατών και οχημάτων από τα μέσα Μαρτίου έως τα τέλη Ιουνίου του 2020.

Την άμεση λήψη μέτρων ενίσχυσης και αποζημίωσης του κλάδου των επιβατηγών πλοίων για τη ζημίες που υπέστησαν, λόγω της μειωμένης επιβατικής κίνησης σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών των καυσίμων, καθώς και με τις οφειλές των 50 εκατ. για την εκτέλεση δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας, κυρίως για την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της χώρας, ζήτησε με επιστολή του προς τον υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ).

Όπως επισημαίνεται στην επιστολή, **η επιβατική κίνηση το πρώτο εξάμηνο του 2021 θα είναι μικρότερη αυτής του 2020,** τόσο στις ακτοπλοϊκές γραμμές όσο και στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας.

Σε ότι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα σημειώνουμε για το 2021 την αύξηση των τιμών των καυσίμων, η οποία θα επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα του 2021.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μέσος όρος της τιμής του 380cst/Rotterdam για το πρώτο εξάμηνο του 2021 έχει αυξηθεί κατά 64% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2020. Μάλιστα, εκτιμάται πως στο τέλος του χρόνου, η μέση τιμή θα είναι αυξημένη κατά 60%-70% σε σχέση με το 2020, επιβαρύνοντας σημαντικά τις ήδη πληγείσες εταιρείες λόγω της πανδημίας.

Το παροδικό ευχάριστο κλίμα της αυξημένης θερινής κίνησης ίσως να μην είναι αρκετό για να καλύψει τα συνδυαστικά αυξανόμενα κόστη του έτους που διανύουμε.

Οι νομοθετικές παρεμβάσεις

Από την πλευρά της, η πολιτεία υλοποίησε κάποιες σημαντικές νομοθετικές παρεμβάσεις, όπως το σχέδιο νόμου «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο νησιωτικό χώρο».

Σύμφωνα με το Υπουργείο πρόκειται για μια ολιστική στρατηγική προσέγγιση με συγκεκριμένα αναπτυξιακά χρηματοδοτικά εργαλεία. Αυτά αναμένει με αγωνία η ίδια

η αγορά η οποία είναι υποχρεωμένη να οδηγηθεί σε νέες επενδύσεις.

Ο νόμος 4770/2021 προβλέπει την κατάρτιση έως τον Αύγουστο του 2021, της Εθνικής Στρατηγικής για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στο Νησιωτικό Χώρο, αποτελώντας τον «οδικό χάρτη» της χώρας για τις αναγκαίες πολιτικές και χρηματοδοτήσεις προς το νησιωτικό χώρο.

Επιπλέον προβλέπει τη δημιουργία τριών στοχευμένων χρηματοδοτικών εργαλείων μόνιμου χαρακτήρα που θα αφορούν τη διασφάλιση χρηματοδότησης κρίσιμων δημοσίων υποδομών και λειτουργιών (λιμάνια, διαχείριση νερού, ακτοπλοϊκές συνδέσεις κα) είτε τη διάθεση ειδικών προγραμμάτων για παροχή κινήτρων διατήρησης λειτουργίας μικρών -κυρίως οικογενειακών – επιχειρήσεων στα νησιά της χώρας.

Παράλληλα, το νέο πλαίσιο επενδύει σημαντικά στη λεγόμενη «συμμετοχική» διακυβέρνηση, δίνοντας κίνητρα στο δημόσιο διάλογο των φορέων των νησιών και την προαγωγή συνεργασιών, μέσω της σύστασης του Εθνικού Μητρώου Φορέων Θαλάσσιας Οικονομίας.

Όπως αποδεικνύεται από την οικονομική ανάλυση που περιλαμβάνεται στη μελέτη, η απώλεια του μεταφορικού έργου επιβατών μετριάστηκε από τη μεταφορική κίνηση των εμπορευμάτων.

Η εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics αντιμετώπισαν πολλές προκλήσεις την περίοδο της πανδημίας για την εύρυθμη τροφοδοσία και λειτουργία της αγοράς. Οι κλάδοι αυτοί έπρεπε να ανταποκριθούν επαρκώς στις ανάγκες κάτω από τις συγκεκριμένες εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες.

Καταδεικνύεται ότι προκειμένου να λειτουργήσει η εφοδιαστική αλυσίδα, η εγχώρια λιμενική βιομηχανία οφείλει να ανταποκριθεί.

Η εκκίνηση των διαγωνισμών αξιοποίησης των περιφερειακών λιμένων αποτελεί το σπουδαιότερο γεγονός. Μετά τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, σε ιδιώτες οδηγούνται τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης (πώληση του 67%), της Καβάλας (υπο-παραχώρηση τμήματος του λιμένα Φίλιππος Β’ για 40 χρόνια) και της Ηγουμενίτσας (πώληση του 67%), τα οποία προσελκύουν αξιοσημείωτο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Η ανανέωση του στόλου

Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος αποτελεί η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Σύμφωνα με σχετική μελέτη του ΝΕΕ και του ΣΕΕΝ, το 2030 η ηλικία του 32,7% του Ακτοπλοϊκού στόλου θα είναι μεγαλύτερη των 40 ετών, με 18 πλοία να είναι μεγαλύτερης ηλικίας των 50 ετών.

Χαρακτηριστικό της γήρανσης του στόλου είναι ότι το σύνολο του στόλου είναι άνω των 7 ετών με διάμεση ηλικία τα 25 έτη.

Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι στα επόμενα 10 χρόνια θα πρέπει να αντικατασταθεί το 50% του υφιστάμενου στόλου με την υπόθεση ότι το κόστος συντήρησης για πλοία άνω των 35 ετών αυξάνει απαγορευτικά.

Δεδομένου ότι στη διεθνή αγορά δεν διατίθενται προς πώληση πλοία μικρότερης ηλικίας και κατάλληλα για τις ακτοπλοϊκές μας γραμμές, η μόνη λύση για την ανανέωση του στόλου είναι η κατασκευή νέων πλοίων το κόστος των οποίων είναι υψηλό κυρίως λόγω των νέων περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ενώ ο χρόνος κατασκευής ξεπερνά τα 2-3 χρόνια.

Στο σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης υπάρχει πρόβλεψη €1 εκατ. για την ολοκλήρωση της μελέτης στην οποία θα αποτυπώνονται και οι συνολικές ανάγκες αλλά και οι δυνατότητες χρηματοδότησης των ναυπηγήσεων.

Με βάση αναλύσεις της XRTC Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, τα απαιτούμενα κεφάλια της ανανέωσης και αναβάθμισης του στόλου την επόμενη δεκαετία κυμαίνονται μεταξύ €2,6 με €3 δις ευρώ, ενώ επιπρόσθετα χρειάζονται άνω των €100 εκατ. για την αναβάθμιση του στόλου στα νεότερα πλοία.

Αυτά τα ποσά είναι από μόνα τους μεγάλα και αποτελούν πρόκληση για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία η οποία έχει αποκτήσει μια αναπτυξιακή δυναμική με την επενδυτική είσοδο πεπειραμένων ναυτιλιακών επενδυτών.

Η αναγκαιότητα των νέων κατασκευών αλλά και η προτίμηση των Ελλήνων ακτοπλόων στην κατασκευή και επισκευή πλοίων στη χώρα μας θα ωθήσει και θα επιταχύνει την έναρξη της ναυπηγικής δραστηριότητας με πρόβλεψη να ξεκινήσουν νέες κατασκευές εντός 3ετίας.

Διατρέχουμε λοιπόν μία δεκαετία η οποία ξεκίνησε με τα οδυνηρά προβλήματα της πανδημίας χωρίς αυτά να έχουν λυθεί ακόμα κι άλλα πολύ σοβαρά προβλήματα για τα οποία πρέπει άμεσα να βρεθούν λύσεις.

Η δεκαετία αυτή, που έχει ορίζοντα το 2030 αποτελεί ένα διάστημα ευκαιριών για τις εταιρίες του κλάδου ώστε να προσαρμοστούν στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον.

Οι ευκαιρίες αυτές προκύπτουν από τα χρηματοδοτικά εργαλεία που παρέχει η Ε.Ε. στα πλαίσια της πολιτικής της αναφορικά με το περιβάλλον και την αειφόρο

ανάπτυξη καθώς και με τη διάθεση της Ελληνικής Πολιτείας να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια διατήρησης της συνοχής του νησιωτικού χώρου με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Άλλη μια ευκαιρία αποτελούν τα νέα πρότυπα ESG τα οποία στο άμεσο μέλλον θα επιβάλλουν την αλλαγή κουλτούρας λειτουργίας και νέων μοντέλων διοίκησης των εταιριών.

Η εξοικείωση και συμμόρφωση με τις νέες αυτές πρακτικές σε μεγάλο βαθμό θα καθορίσει και τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών καθώς μεταξύ άλλων θα επηρεάζεται η πρόσβαση σε κεφάλαια και το κόστος αυτών.

Οι προοπτικές και προκλήσεις

Η ελληνική ακτοπλοΐα βρίσκεται πλέον σε ένα περιβάλλον ανατροπών. Τεχνολογικά όλοι προσπαθούν να προβλέψουν τα «ιδανικά» καύσιμα που θα τους επιτρέπουν τη λειτουργία του στόλου τις επόμενες δεκαετίες, διαχειριστικά οι εταιρίες είναι υποχρεωμένες να στραφούν σε νέες μορφές διαχείρισης σεβόμενες την αειφόρα ανάπτυξη, τη διαφάνεια και την κοινωνική ευθύνη και οικονομικά οφείλουν να κοιτάξουν να προσελκύσουν το ενδιαφέρων νέων επενδυτών, ικανών να αντιληφθούν τις πολλές ευκαιρίες που αναμένεται να παρουσιαστούν με τη λήξη της πανδημίας.

Η προβλεπόμενη αναγκαιότητα της πιστωτικής στήριξης της αγοράς σε επίπεδο όχι μόνο εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό προσδίδει μία νέα αισιοδοξία.

Σε αυτό το περιβάλλον δεν μπορούν να συγχωρεθούν λάθη αφού υπάρχουν εχέγγυα επιτυχίας που ξεκινούν από την ίδια την επιτυχημένη ιστορία του κλάδου και της συνεχούς προσφοράς του στο κοινωνικό σύνολο. Από εκεί αντλείται και η υποχρέωση της πολιτείας για την στήριξή του, επισημαίνει η XRTC.