

ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ 2010 - 2013



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΑ ΦΟΙΤΗΤΡΙΩΝ :

ΚΟΚΚΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

ΖΩΤΑΛΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΝΤΕΜΙΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός του παρόντος εκπονήματος είναι η διαχρονική ανάλυση των προβλημάτων των θαλάσσιων μεταφορών και υποδομών με έμφαση στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και τον Τουρισμό, στο διάστημα πριν και μετά την οικονομική κρίση, σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Επίσης, γίνεται αναφορά στην θεσμοθετημένη προσπάθεια – ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο μέσα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά

Η ανάδειξη των χρονιζόντων προβλημάτων των κλάδων μέσα από στοιχεία ερευνών, στατιστικών αναλύσεων, δημοσιευμένων κειμένων, αποσπασμάτων, στόχο έχει τον γενικό προβληματισμό και την αφύπνιση των εμπλεκομένων για να δοθούν ριζοσπαστικές λύσεις μακριά από ιδιοτελή συμφέροντα και παλιές πρακτικές.

Πάνω στο θεσμικό υπόβαθρο κινούνται οι άνθρωποι μπορεί να διαμορφώνονται μεν από αυτό ,αλλά αυτενεργούν, το αλλάζουν και το υπερβαίνουν.

Επιδιώκεται να φωτιστούν τα ιδιόμορφα στοιχεία της ελληνικής επιχειρηματικότητας (ευελιξία ,εμπορικότητα) που μέχρι τώρα εμποδίζουν την ανάπτυξη επειδή δεν αξιοποιούνται για να χτιστεί το καινούργιο με βάση τις συνέργειες και την κοινή νοοτροπία.

Επίσης μέσω του διαδικτύου προσπαθούμε να δούμε με ποιες δυνάμεις και ποιες πρακτικές ή στρατηγικές , σημαντικές εταιρείες του κλάδου της ακτοπλοΐας ξεπερνούν τα προβλήματα και προχωρούν ξεπερνώντας την κρίση.

ABSTRACT

The purpose of this endeavor is the lasting analysis of the problems faced by marine transport and infrastructure, with particular emphasis on the Greek Navigation and Tourism, in the time period before and after the economic crisis, on an international as well as a national level. Furthermore, special mention is given to the legislative effort- the regulatory frame within a global market.

Bringing forth the long-lasting problems faced in the field through research data, statistic analysis, published texts, and extracts, aims to raise the awareness of those involved so that radical solutions can be found, far from selfish gain and outdated practices.

People may move within the legislative frame, may be shaped by it, but they act on their own accord, they shape it and they go beyond it.

It is my goal to shed light on the particular elements of Greek entrepreneurship (flexibility, commercialization), that thus far have obstructed development, since they are not used to their full capacity in order to build on them on the basis of cooperation and a common mentality.

Moreover, with the use of the Internet, we try to see with which powers and which practices or strategies, significant companies in the field of navigation manage to deal with their problems and proceed by overcoming the economic crisis.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κεφάλαιο 1.....	1
1-1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
1-2. Σημασία των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών	2
1-2-1. Βασικές έννοιες	2
1-2-2. Αναβάθμιση του ρόλου των υποδομών μεταφορών και των πολιτικών που προκύπτουν από αυτές.	2
1-2-3. Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών.....	3
1-2-4. Ευρωπαϊκή Πολιτική	4
1-2-5. Εθνικό θεσμικό πλαίσιο	5
Κεφάλαιο 2.....	6
2-1. Ακτοπλοΐα	6
2-1-1. Περιγραφή του κλάδου	6
2-1-2. Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοϊκής Αγοράς.....	7
2-1-3. Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία	11
2-1-4. Καταλυτικές επιδράσεις	11
2-1-5. Αδριατική.....	13
2-1-6. Η Κρίση	13
2-1-7. Ο ρόλος του κράτους-Ειδικότερα	14
2-1-8. Μη Βιωσιμότητα Κλάδου.....	16
2-1-9. Προτάσεις για την βιωσιμότητα	17
2-1-10. 4 Οι επιχειρήσεις του κλάδου.....	19
2-1-11. Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του κλάδου	20
2-1-12. Ανταγωνιστικότητα - Προτάσεις	23
2-1-13. Ναυτιλιακή & λιμενική βιομηχανία	24
2-1-14. Σύγχρονα λιμάνια	24
Κεφάλαιο 3.....	27

3-1-1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	27
3-1-2. Μοντέλο Ελληνικού Τουρισμού.....	28
3-1-3. Εναλλακτικός τουρισμός	30
3-2. Περίοδος Κρίσης 2008-2013.....	31
3-3. Θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα, γιότινγκ κ.α.).....	32
3-4. Ακτοπλοΐα - Δυσχέρειες	33
3-5. Φυσικό Περιβάλλον – Αειφόρος Ανάπτυξη.....	34
3-6. Νέες Τεχνολογίες	34
3-7. Συμπεράσματα.....	35
3-8. Προοπτικές	35
Κεφάλαιο 4.....	37
4-1. Ερωτηματολόγια	37
4-1-1. Μεθοδολογία	37
4-1-2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.- ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΚΡΗΤΗ	38
4-1-3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: HELLENIC SEAWAYS Α.Ν.Ε.- ΠΕΙΡΑΙΑΣ	43
4-2. Ανάλυση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου	47
4-3. Συμπεράσματα.....	50
4-4. ΈΡΕΥΝΑ ΣΤΟ INTERNET	52
4-4-1. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	52
4-4-2. HELLENIC SEAWAYS	53
4-4-3. ANEK LINES	55
4-4-4. ATTICA GROUP.....	57
4-4-5. NEL LINES.....	59
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1-1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο δρόμος για την ανάπτυξη και την ανάκαμψη δεν είναι ο ίδιος σε κάθε χώρα. Αλλού το κύριο πρόβλημα είναι η χαμηλή καταναλωτική δαπάνη, αλλού η χαμηλή ανταγωνιστικότητα, αλλού ή έλλειψη κεφαλαίων, κοκ

Για την Ελλάδα σήμερα τα εμπόδια είναι :

- Ø Κατάρρευση της εσωτερικής ζήτησης
- Ø Η περιορισμένη δυνατότητα για εξαγωγές
- Ø Η ασφυξία στην χρηματοδότηση των επιχειρήσεων.
- Ø Το μεγάλο βάρος του δημόσιου χρέους
- Ø Η αβεβαιότητα για τους θεσμούς

Σε κάθε περίπτωση, οι πολιτικοί πρέπει να κατανοήσουν ποια είναι τα εμπόδια και να αποφασίσουν που θα ρίξουν το βάρος των προσπαθειών τους.

Η καλύτερη πολιτική θα ήταν αυτή που μπορεί ταυτόχρονα να ενισχύσει όλα τα παραπάνω εμπόδια. Στον πραγματικό κόσμο όμως αυτό δεν γίνεται.

Συνεπώς, χρειάζεται ιεράρχηση. Είναι κοινός τόπος ότι ο τουρισμός ,η ποντοπόρος ναυτιλία καθώς και η ακτοπλοία όπως θα δούμε παρακάτω, είναι οι ισχυροί κλάδοι της ελληνικής οικονομίας και ανάπτυξης.

Από αυτό φαίνεται να προκύπτει το συμπέρασμα ότι η πολιτική πρέπει να επικεντρωθεί στην ανάπτυξη αυτών των κλάδων, δηλαδή να «ενισχύσουμε τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα».

Στην Ελλάδα άλλαξαν τα κίνητρα και οι ευκαιρίες. Δεν υπάρχει πια αρκετά μεγάλη εσωτερική αγορά για να ζήσουμε με τις παλιές πρακτικές. Οι τεχνολογικές εξελίξεις παρέχουν όλο και περισσότερες δυνατότητες για νέες αγορές και νέες ευκαιρίες που πριν δεν υπήρχαν σε όλους τους τομείς.

Η λύση για την Ελλάδα δεν είναι ενίσχυση μόνο αυτών των κλάδων που αναλύουμε ή μάλλον δεν είναι η μακροπρόθεσμη λύση. Είναι νέα προϊόντα και υπηρεσίες ,με πολλές και διαφορετικές επενδύσεις: σε ψηφιακή καινοτομία, σε ειδικό εξοπλισμό κλπ.

Η ανάπτυξη είναι μια διαδικασία διαφοροποίησης, όχι εξειδίκευσης. Αναπτύσσουμε περισσότερες δεξιότητες και τις συνδυάζουμε με νέους τρόπους για να εμπλουτίσουμε την γκάμα των προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρουμε.

Αυτό προϋποθέτει τους κατάλληλους θεσμούς και την κατάλληλη νοοτροπία της διοίκησης.

Στην διαφοροποιημένη οικονομία, οι επιχειρήσεις λειτουργούν με διαφοροποιημένους τρόπους.

Αν το κράτος αποκλείσει την ποικιλομορφία ,ουσιαστικά μπλοκάρει την ανάπτυξη.

Σε κάθε κλάδο υπάρχουν άνθρωποι που αποκτούν άτυπη γνώση και ικανότητες χάρη στο μεράκι και την πρωτοβουλία τους και φροντίζουν την ποιότητα της δουλειάς τους όχι μόνο για το κέρδος αλλά για να αισθάνονται καλά. Τέτοιοι άνθρωποι υπάρχουν και είναι έτοιμοι να

δουλέψουν συστηματικά και υπεύθυνα, να κάνουν τις συνέργειες εκείνες που θα βελτιώσουν τις υπηρεσίες και τα προϊόντα τους και θα τους κάνουν ανταγωνιστικούς στην παγκόσμια αγορά. Τα σύγχρονα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα πηγάζουν από γνώσεις, συνέργειες και συνεργασίες, που δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθούν στα όρια μιας μόνο εταιρείας. Οι επιχειρηματίες θα χρειαστεί να ανακαλύψουν και να αξιοποιήσουν εκείνα τα στοιχεία στην ελληνική κοινωνία που θα αποτελέσουν τη βάση για τα ιδιαίτερα ελληνικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Η επένδυση του Έλληνα σε πτυχία και σε εξοπλισμό που έγινε με στόχο την ασφαλή εγχώρια αγορά δεν υπάρχει κανένας λόγος να πάει χαμένη αρκεί να σκεφτεί σε νέα πλαίσια και να ξεκινήσει από την αρχή.

1-2. Σημασία των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών

1-2-1. Βασικές έννοιες

Μεταφορές νοούνται το σύνολο των διαφόρων τρόπων δια μετακίνησης προσώπων ή προϊόντων και αγαθών από τόπο σε τόπο.

Οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική αξία. Οι μεταφορές είναι συνυφασμένες με την ανθρώπινη ύπαρξη και τις διακρίνουμε σε **χερσαίες** (οδικές, σιδηροδρομικές), **εναέριας** και **θαλάσσιας**.

Οι υποδομές των μεταφορών

Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούνται από τις μόνιμες εγκαταστάσεις οι οποίες είναι αναγκαίο να υπάρχουν ώστε να πραγματοποιούνται απρόσκοπτα και συνεχώς οι μεταφορές. Στις εν λόγω υποδομές ανήκουν **τα οδικά δίκτυα, σιδηρόδρομοι, αγωγοί, αεραγωγοί, αποθήκες, αποθήκες ανεφοδιασμού καυσίμων, θαλάσσιοι λιμένες, αεροδρόμια κ.α.**

Οι υποδομές συνιστούν αναμφισβήτητα ένα από τα κυρίαρχα μέσα της περιφερειακής πολιτικής με σταθερή αξία στην πορεία των δεκαετιών.

Ειδικότερα οι υποδομές μεταφορών διαδραματίζουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην πορεία μιας οικονομίας καθώς επίσης συντελούν στην πρόοδο του ρυθμού και επιπέδου ανάπτυξης ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζονται ως καταλυτικός παράγοντας στην αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Επομένως είναι ξεκάθαρος ο λόγος για τον οποίον παραμένουν με συνέπεια στο επίκεντρο των δημόσιων αναπτυξιακών πολιτικών.

1-2-2. Αναβάθμιση του ρόλου των υποδομών μεταφορών και των πολιτικών που προκύπτουν από αυτές.

Όταν η σύγχρονη πραγματικότητα χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και την αδιάλειπτη προσπάθεια για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση όπως επίσης και από την ανάγκη για βελτιστοποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην ΕΕ οι υποδομές μεταφορών και οι πολιτικές που προκύπτουν από αυτές έχουν αναβαθμίσει τον ρόλο τους. Ένας ρόλος ο οποίος πια υπερκερνά τα αυστηρά όρια μιας περιφέρειας.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι σε γενικές γραμμές ισχύει η διαπίστωση ότι η ένταση των μεταφορών είναι εν συνάρτησει του βαθμού ανάπτυξης και της πληθυσμιακής πυκνότητας μιας περιφέρειας, αλλά και των υφιστάμενων υποδομών και μέσων.

Όσο πιο ψηλή και γρήγορη είναι η ανάπτυξη τότε τόσο πιο μεγάλο είναι και το μεταφορικό έργο ή οι ανάγκες για μεταφορές. Κατά συνέπεια η ζήτηση αυξάνει, ενώ η προσφορά ικανοποιείται με την ανάπτυξη υποδομών και μέσων, στο βαθμό που υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι (ΙΠΑ,2000:σελ 8).

Δεδομένου λοιπόν ότι για να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις βελτίωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να υπάρχουν επαρκείς υποδομές είναι αυτονόητο να επιδιώκεται η αύξηση και η συμπλήρωση τους ιδιαίτερα εκεί που εκλείπουν(ΙΠΑ,2000:σελ 9 βλ.).

1-2-3. Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών

Πρίν την κρίση

Την πενταετία 2004-2008 οι εισπράξεις στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών κατέγραψαν θεαματική άνοδο με μέσο ετήσιο ρυθμό 15% και ανήλθαν σε περίπου 18 δισεκ. ευρώ το 2008, που αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων ετών.

Η άνοδος αυτή συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του συνεχώς διευρυνόμενου ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Μέσα στην κρίση

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών την πενταετία 2009-2013 αντιστοιχούσαν στο 5,9% του ΑΕΠ, έχοντας μειωθεί από το υψηλό επίπεδο του 6,9% της προηγούμενης πενταετίας.

Παράλληλα, το μερίδιό τους στις συνολικές εισπράξεις από τις εξαγωγές υπηρεσιών περιορίστηκε μεταξύ των δυο πενταετών κατά περίπου 5 εκατοστιαίες μονάδες στο 44%.

Οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών καθορίζονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τις εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών (διαμετακομιστικό εμπόριο), οι οποίες αντανακλούν τη δραστηριότητα του κλάδου της ποντοπόρου ναυτιλίας.

1-2-4. Ευρωπαϊκή Πολιτική

Η πολιτική της ΕΕ έχει ως στόχο να ενδυναμώσει τα συστήματα και τις υποδομές μεταφορών ώστε να ανταπεξέλθουν και να ανταποκριθούν στις σύγχρονες προκλήσεις. Τέτοιες προκλήσεις είναι:

- ❌ Η κυκλοφοριακή συμφόρηση: αφορά τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές
- ❌ Η εξάρτηση από το πετρέλαιο: παρά τις βελτιώσεις όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, ο τομέας των μεταφορών εξακολουθεί να καλύπτει σε συντριπτική πλειοψηφία τις ενεργειακές του ανάγκες από το πετρέλαιο.
- ❌ Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου: μέχρι το 2050 η ΕΕ πρέπει να μειώσει δραστικά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών
- ❌ Οι υποδομές: έχουν αναπτυχθεί άμεσα στην ΕΕ
- ❌ Ο ανταγωνισμός: ο τομέας των μεταφορών στην ΕΕ αντιμετωπίζει ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές μεταφορών άλλων περιοχών του κόσμου.

Σημαντική πρόοδος στον τομέα των μεταφορών έχει σημειωθεί στον ευρωπαϊκό χώρο, χάρη στις πολιτικές της ευρωπαϊκής ένωσης τις δύο τελευταίες δεκαετίες (δεκαετία του 1990 και του 2000). Πιο συγκεκριμένα έχουμε μεταφορές:

- ❌ Ασφαλέστερες, πιο ευέλικτες, οικονομικότερες σε σχέση με το παρελθόν.
- ❌ Με μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογών για το επιβατικό κοινό και για τις επιχειρήσεις.
- ❌ Ποιοτικές διαμέσου της τεχνολογικής προόδου.

Σημαντικά τα οφέλη από το άνοιγμα των αγορών ειδικά στις θαλάσσιες μεταφορές με την ανάπτυξη ενός κεντρικού δικτύου σταθμών ανεφοδιασμού σε υδροποιημένο φυσικό αέριο στους κυριότερους λιμένες που συναποτελούν το διευρωπαϊκό δίκτυο και στην ηλεκτροδότηση τους από ξηράς (Συμφωνία Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου 2014)

Χάραξη νέας πολιτικής στον τομέα των μεταφορών από τον Ιανουάριο του 2014, η ΕΕ διαθέτει και παρουσιάζει μια νέα πολιτική στον μεταφορικό τομέα με **απώτερο στόχο την πλήρη διασύνδεση της ευρωπαϊκής ηπείρου.**

Η πολιτική αυτή που εκπονήθηκε χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα <<Συνδέοντας την Ευρώπη>> με προϋπολογισμό 26 δις. Ευρώ μέχρι το 2020 παράλληλα με την ένταξη της επίσης και στο τριετές επενδυτικό σχέδιο της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ενθάρρυνση και πραγματοποίηση δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων ύψους 315 δις. Ευρώ μέχρι το 2017 (Ευρωπαϊκή Ένωση: Πολιτική μεταφορών της ΕΕ).

Σημαντικές παράμετροι για τον προσδιορισμό των εισπράξεων αυτών θεωρούνται τόσο η εξέλιξη των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές όσο και το μέγεθος του ελληνοκτητου στόλου

1-2-5. Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές κυβερνήσεις διατηρούν την χώρα σε μια τροχιά εναρμόνισης και σύγκλισης της ελληνικής κείμενης νομοθεσίας ,που αφορά τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές ,με την κοινοτική νομοθεσία(ΠΙΑ,2000:σελ 71).

Διαπιστώνουμε δηλαδή μια πρόοδο από πλευράς ελληνικής πολιτικής στην κατανόηση της σημασίας των μεταφορών για την ανάπτυξη των περιφερειών και της χώρας συνολικά γεγονός το οποίο αποδεικνύεται και από θεσμική σκοπιά.

Στο τομέα των μεταφορικών υποδομών τα προγράμματα που τις αφορούν έχουν προχωρήσει χάρη στην πρωτοβουλία και υπό την αιγίδα του δημόσιου τομέα προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η υστέρηση που συνδέεται με τις παρατεταμένες, στην πορεία των ετών, δυσκολίες στην χρηματοδότηση για την κατασκευή υποδομών και με την πολυμορφία του γεωγραφικού ανάγλυφου της χώρας μας (ΥΠΕΧΩΔΕ,1995:σελ 28).

Αρκετά έχουν ειπωθεί για τις τεράστιες δυνατότητες που έχει η Ελλάδα στον τομέα των μεταφορών. Μάλιστα, πολλοί θεωρούν πως λόγω της στρατηγικής της θέσης στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου έπρεπε από καιρό να αποτελεί τη βασική πύλη εισόδου των εμπορευμάτων που έρχονται από την Ασία για την Ευρώπη.

Παρά τα βήματα προόδου που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια, η χώρα δεν έχει καταφέρει ακόμη να αξιοποιήσει στο έπακρο τα πλεονεκτήματά της, με αποτέλεσμα να βρίσκεται χαμηλά στην παγκόσμια κατανομή του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η απάντηση κορυφαίων στελεχών της αγοράς στο πλαίσιο του συνεδρίου που διοργάνωσε το Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων με θέμα την ανασυγκρότηση της ελληνικής οικονομίας, το σημαντικότερο απ' όλα είναι η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών που θα διευκολύνουν και θα μειώσουν το κόστος στη διακίνηση των προϊόντων και εν συνεχεία η άρτια λειτουργία τους.

2-1. Ακτοπλοΐα¹

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, προσφέροντας υπηρεσίες μέσω ενός ανεπτυγμένου δικτύου διασύνδεσης της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα. Με αυτόν τον τρόπο η επιβατηγός ακτοπλοΐα επιδρά στην οικονομία τόσο με τις υπηρεσίες που προσφέρει στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, όσο και μέσω ενός ευρύτερου «οικοσυστήματος» δραστηριοτήτων που συνδέεται με τη ζήτηση για τις υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος.

Η σπουδαιότητα της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης γίνεται περισσότερο αντιληπτή στις περιπτώσεις εκείνες όπου η απουσία της επιβαρύνει με σημαντικό κόστος επιβάτες, αλλά και παραγωγούς προϊόντων. Ενδεικτικά παραδείγματα, αποτελούν η αδυναμία απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών ή η μείωση του αριθμού δρομολογίων σε ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Οι εταιρίες του κλάδου δραστηριοποιούνται με ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε γραμμές του εσωτερικού και της Αδριατικής. Τα δρομολόγια στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εκτελούνται είτε ξεχωριστά από κάθε εταιρία, είτε (τα τελευταία χρόνια) με πραγματοποίηση συνδυασμένων δρομολογίων από πλοία δύο εταιριών (π.χ. των εταιριών ANEK και SUPERFAST στη γραμμή «Πειραιάς - Ηράκλειο»).

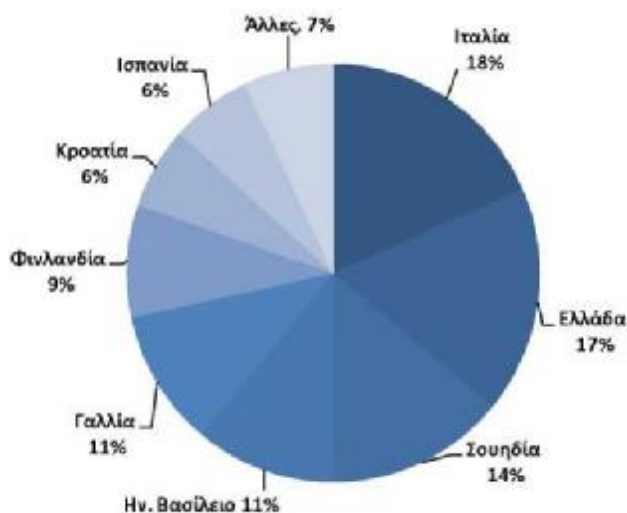
2-1-1. Περιγραφή του κλάδου

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας υποδεικνύει την ανάγκη για επαρκείς και ποιοτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, δεδομένου ότι στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 120 κατοικημένα νησιά με πληθυσμό που ξεπερνά τα 1,3 εκατ. άτομα. Ο ακτοπλοϊκός κλάδος επομένως επιτελεί σημαντικό έργο συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τη νησιωτική Ελλάδα.

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη-μέλη με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, καθώς η κάθε μία καλύπτει περίπου το 17-18% της συνολικής ακτοπλοϊκής διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη ([Διάγραμμα 1](#)), αν και στην Ελλάδα, λόγω της πληθώρας νησιών στη χώρα, οι ακτοπλοϊκές γραμμές είναι σαφώς περισσότερες σε σχέση με την Ιταλία.

¹ Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές (IOBE 2014)

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες-μέλη της ΕΕ-28, 2012



Οι εταιρίες του κλάδου δρομολογούν πλοία στο εσωτερικό της χώρας και στις γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία. Στο εσωτερικό δίκτυο οι κυριότερες γραμμές είναι εκείνες των Κυκλάδων, της Κρήτης, των Δωδεκανήσων, του Βορείου Αιγαίου, του Σαρωνικού, των Σποράδων και του Ιονίου. Στις γραμμές αυτές εντάσσονται επίσης τα δρομολόγια σε «άγονες γραμμές» βάσει συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

2-1-2. Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοϊκής Αγοράς²

Η αγορά ακτοπλοΐας στην Ελλάδα είναι μερικώς απελευθερωμένη.

Συγκεκριμένα, οι διαρθρωτικές μεταβολές των τελευταίων ετών έχουν επιτύχει περιβάλλον σχετικά ελεύθερης αγοράς στους παρακάτω τομείς:

2-1-2-1. Απελευθέρωση δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών

Σε εφαρμογή του **νόμου 2932/2001**, επιτράπηκε τον Νοέμβριο του 2002 σε όλες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές της επιλογής τους (**άρση καμποτάζ**). Το ΥΕΝ εξακολουθεί να ανακοινώνει το δίκτυο γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή κάθε έτους, ωστόσο αυτό το δίκτυο είναι πλέον ενδεικτικό, δηλαδή οι ακτοπλοίοι έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν και άλλα δρομολόγια στις αιτήσεις τους. Επιπλέον, επιτρέπεται η τροποποίηση των δρομολογίων στη διάρκεια του έτους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Στις αποφάσεις του ΥΕΝ λαμβάνονται υπόψη οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), το οποίο έχει γνωμοδοτικό ρόλο σε

² ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Κλαδικές Μελέτες (Ιανουάριος 2009)

θέματα όπως τα δρομολόγια των πλοίων, οι συμβάσεις δρομολόγησης, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κ.α. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχουν με δικαίωμα ψήφου Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ακτοπλοϊκών εταιρειών, των ναυτεργατών και άλλων παραγόντων του κλάδου.

2-1-2-2. Απελευθέρωση των ναύλων

Τον Μάιο του 2006 πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για τα δρομολόγια στα οποία :

- Ø ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο, τουλάχιστον, ανεξάρτητες εταιρείες, ή
- Ø ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία.

Επιπλέον, σε περίπτωση που κάποιο δρομολόγιο είναι μικτό (περιλαμβάνει τμήμα που πληροί τα άνω κριτήρια καθώς και λιμάνια χαμηλής επιβατικής κίνησης), η τιμή οικονομικής θέσης στο ρυθμιζόμενο κομμάτι του δρομολογίου, ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού (η οποία καθορίζεται από την εκάστοτε εταιρεία). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα περισσότερα λιμάνια να είναι πλέον απελευθερωμένα (σχεδόν 95% της επιβατικής κίνησης), ενώ το κράτος παρεμβαίνει σε ορισμένα, κυρίως άγονα, δρομολόγια.

2-1-2-3. Κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων

Τα όρια ηλικίας πλοίων που ίσχυαν μέχρι το 2006 (προβλεπόταν απόσυρση πλοίων άνω των 30 ετών - ενώ μέχρι το 2002 το αντίστοιχο όριο ήταν τα 35 έτη), αντικαταστάθηκαν από τη συμμόρφωση με τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονται **στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996)**. **Ειδικότερα**, επιτρέπεται σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες το επιθυμούν, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν πλοία που έχουν συμπληρώσει **το 30ό έτος** της ηλικίας τους, αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως:

- Ø τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για την συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης,
- Ø διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες και
- Ø εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου.

Ωστόσο, η κρατική παρέμβαση διατηρείται ακόμα σε μεγάλο βαθμό, με στόχο την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος. Συγκεκριμένα:

2-1-2-4. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνεχίζει να επιβάλλει στις ακτοπλοϊκές εταιρείες όρους σχετικά με:

- Ø την υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων για 10μήνες ετησίως (και 7 1/2 μήνες για τα ταχύπλοα),
- Ø τη συχνότητα των δρομολογίων,
- Ø τον αριθμό και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, στα οποία πρέπει να

περιλαμβάνεται ένας ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και μελών πληρώματος,

- Ø υποχρεωτική ελληνομάθεια για το σύνολο των μελών του πληρώματος επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία.

Η συγκεκριμένη ρύθμιση οδηγεί ουσιαστικά σε κατεξοχήν ελληνικά πληρώματα - των οποίων οι μισθοί είναι σημαντικά υψηλότεροι (εν μέρει λόγω ασφαλιστικών και άλλων κρατήσεων).

Συνεπώς, παρά το γεγονός ότι *η άρση του καμποτάζ*³ θεωρητικά επέτρεψε την ελεύθερη είσοδο ξένων ακτοπλόων στην αγορά, η διατήρηση της κρατικής παρέμβασης σε αρκετά ζητήματα, οδηγεί σε σημαντικές στρεβλώσεις, αποθαρρύνοντας ουσιαστικά την είσοδό τους.

Σε αντίθεση με την ελληνική ακτοπλοΐα, η αντίστοιχη αγορά της Αδριατικής είναι πλήρως απελευθερωμένη, καθώς επιτρέπεται στους πλοιοκτήτες να καθορίζουν οι ίδιοι το ακτοπλοϊκό δίκτυο (γραμμές δρομολόγησης), τη διάρκεια δρομολόγησης, τη συχνότητα εξυπηρέτησης κάθε γραμμής, καθώς και τις τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων.

Η μόνη τους υποχρέωση είναι μία δήλωση στο YEN, με τα χαρακτηριστικά δρομολόγησης, ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας. Παρόλα αυτά, δεν εντοπίζονται φαινόμενα περιορισμού των δρομολογίων κατά τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης.

Σε αυτό συμβάλλει η εξάρτηση των εταιρειών από τα έσοδα διακίνησης φορτηγών, καθώς οι συμφωνίες με τις μεταφορικές εταιρείες καθιστούν αναγκαία την πραγματοποίηση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

2-1-2-5. Άγονες γραμμές

Το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα δρομολόγησης καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές.

³ Προνόμιο Ακτοπλοΐας (Cabotage) : Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΑΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως "ακτοπλοΐα" την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως ελληνικών. Επίσης, το 2004 το προνόμιο αυτό καταργείται από την Κανονισμό 3577/1992 της ΕΕ για το cabotage. Πηγή : Το 2004 στην άκρη του τούνελ (Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης)

Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε 3 στάδια:

- Ø Το ΥΕΝ ανακοινώνει το ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια, αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.
- Ø Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες (ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 ετών. Συνήθως σε αυτό το στάδιο δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον από την πλευρά των πλοιοκτητών.
- Ø Τέλος, εάν μετά τη λήξη του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές αναγνωρίζονται ως μη εμπορικές (άγονες) γραμμές, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την άνω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασισθεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα με την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά ζήτησης καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί.

Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής.

2-1-3. Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία

- Ø Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα μέσα από τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και από τον υποστηρικτικό ρόλο στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Ø Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων - Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, των Τροφίμων - Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας.
- Ø Οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες το 2013 εκτιμώνται σε περίπου 37 εκατ. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί στο περίπου 15% του συνολικού μισθολογικού κόστους.
- Ø Τα τέλη υπέρ τρίτων (τα λιμενικά τέλη και ο επίναυλος) εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το 2013.
- Ø Τα έσοδα από ΦΠΑ στους ακτοπλοϊκούς ναύλους εκτιμώνται σε περίπου 85 εκατ. ευρώ.
- Ø Σε όρους ΑΕΠ η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές εντός της χώρας το 2013 εκτιμάται σε 1,5 δισ. ευρώ, ενώ σε όρους απασχόλησης διαμορφώνεται σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας.
- Ø Σημαντικά υψηλότερη είναι η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Ø Συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού με τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική συνεισφορά των εγχώριων δραστηριοτήτων του κλάδου εκτιμάται, σε όρους ΑΕΠ, σε 11,8 δισ. ευρώ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260 περίπου χιλ. θέσεις εργασίας (ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης).

2-1-4. Καταλυτικές επιδράσεις

Τα οφέλη αυτά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα περιγράφονται με τον όρο καταλυτικές επιδράσεις. Στην ουσία αυτός ο τύπος επίδρασης απεικονίζει τη συνεισφορά μιας οικονομικής δραστηριότητας σε άλλους κλάδους, ως αποτέλεσμα του υποστηρικτικού ρόλου που αυτή προσφέρει.

Η συνεισφορά αυτή ξεπερνά τη σχέση πελάτη - προμηθευτή, η οποία ως οικονομικό αποτέλεσμα αποτυπώνεται στην εκτίμηση της έμμεσης επίδρασης. Στην περίπτωση της επιβατηγού ακτοπλοΐας, οι καταλυτικές επιδράσεις εντοπίζονται σε δύο κύριες κατευθύνσεις: στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην παραγωγή γεωργικών και μεταποιητικών προϊόντων στις νησιωτικές περιοχές, η σύνδεση των οποίων με την ηπειρωτική Ελλάδα πραγματοποιείται κυρίως μέσω της ακτοπλοΐας.

Οι καταλυτικές επιδράσεις στον τουρισμό υποδεικνύουν ότι το τουριστικό προϊόν θα ήταν σημαντικά περιορισμένο στην περίπτωση όπου δεν υπήρχαν πλοία για τη μεταφορά επιβατών στις νησιωτικές περιοχές, ιδιαίτερα σε εκείνες όπου η ακτοπλοΐα αποτελεί το μοναδικό δίκτυο συγκοινωνιακής σύνδεσης.

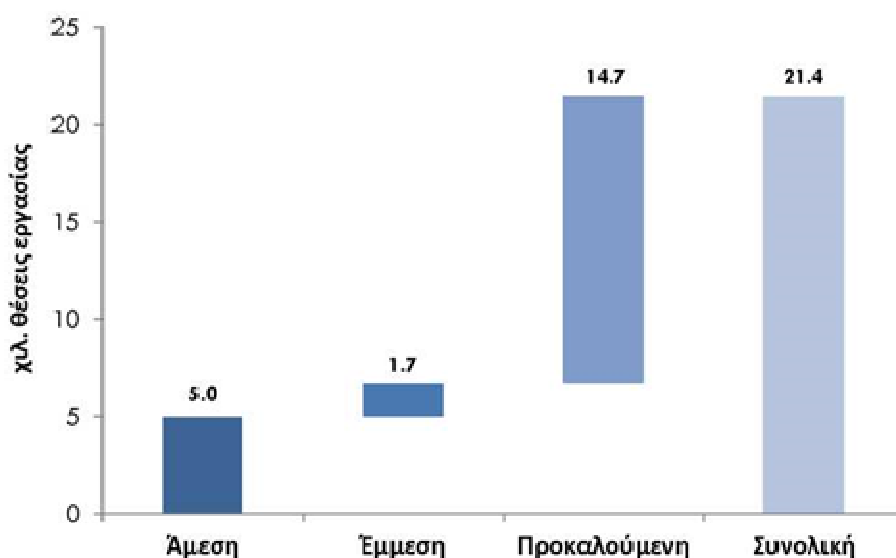
Είναι ενδεικτικό άλλωστε, ότι στις τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας (δηλ. το Βόρειο Αιγαίο, τα Ιόνια Νησιά, το Νότιο Αιγαίο και την Κρήτη) λειτουργούν 26 αεροδρόμια, ενώ ο αριθμός των λιμανιών που συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα ξεπερνά τα 70.

Αντίστοιχα, οι καταλυτικές επιδράσεις από την ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα και της μεταποίησης στη νησιωτική Ελλάδα διαφαίνονται από το γεγονός ότι η πλειονότητα της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης (περίπου 80% σε όρους συνολικής χωρητικότητας) στο εσωτερικό της χώρας πραγματοποιείται από επιβατηγά πλοία.

Η οικονομική επίδραση από την εγχώρια δραστηριότητα της επιβατηγού ακτοπλοΐας



Η συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην Απασχόληση, 2013



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Οι σχετικά υψηλοί πολλαπλασιαστές, ιδιαίτερα ως προς την προστιθέμενη αξία, προκύπτουν από το γεγονός ότι η ακτοπλοΐα είναι μια δραστηριότητα έντασης κεφαλαίου και σχετικά μικρής προστιθέμενης αξίας ως ποσοστό της συνολικής παραγωγής του κλάδου, ενώ το κόστος

εργασίας είναι σχετικά υψηλό σε σύγκριση με άλλους κλάδους της οικονομίας. Έτσι, η άμεση επίδραση, σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης, είναι χαμηλή σε σχέση με τη συνολική επίδραση που είναι αυξημένη λόγω του μεγέθους της προκαλούμενης επίδρασης ως αποτέλεσμα των σχετικά υψηλών καταναλωτικών δαπανών των εργαζομένων στον ίδιο τον κλάδο, αλλά και στους προμηθευτές του.

2-1-5. Αδριατική

Σημαντική δραστηριότητα για τις εισηγμένες ακτοποϊκές εταιρίες αποτελεί επίσης η αγορά της Αδριατικής. Η ζήτηση ακτοποϊκών υπηρεσιών στις γραμμές του εξωτερικού εμφανίζει μεταβλητότητα την τελευταία δεκαετία, βάσει στοιχείων για την κίνηση εξωτερικού από τον Οργανισμό Λιμένος Πάτρας (ΟΛΠΑ) και τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ).

Ενδεικτικά, το 2013 η συνολική κίνηση φορτηγών οχημάτων από και προς Ιταλία από τα δύο λιμάνια ανήλθε σε 322 χιλ. εμφανίζοντας άνοδο σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 5%. Ωστόσο, έχει υποχωρήσει κατά 31% σε σχέση με το 2006 όταν και σημειώθηκε η υψηλότερη επίδοση της τελευταίας οκταετίας τουλάχιστον.

2-1-6. Η Κρίση

Η ελληνική ακτοποϊα, επιτελώντας το σημαντικό έργο της διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα, αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Οι μεγάλες ακτοποϊκές επιχειρήσεις διαθέτουν σύγχρονο στόλο πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα, ως αποτέλεσμα των επενδύσεων σε νεότευκτα πλοία και την απόσυρση παλαιότερων κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας.

Μετά το 2009 ο κλάδος βρέθηκε αντιμέτωπος με δύο ταυτόχρονες και ισχυρές εξωγενείς διαταραχές:

την αύξηση των διεθνών τιμών των καυσίμων και την κατακόρυφη πτώση της επιβατικής κίνησης λόγω της κρίσης της ελληνικής οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ζήτηση ακτοποϊκών υπηρεσιών υποχώρησε μεταξύ 2009 και 2012 κατά 24% στους επιβάτες και κατά 31% στα ΙΧ αυτοκίνητα (με ενδείξεις σταθεροποίησης το 2013), ενώ το κόστος καυσίμων αποτελούσε το 2012 περισσότερο από το ήμισυ του κύκλου εργασιών του κλάδου. Η δυνατότητα προσαρμογής σε αυτές τις εξωγενείς διαταραχές εμποδίστηκε από περιορισμούς στο ρυθμιστικό περιβάλλον.

Αρκετές στρεβλώσεις αμβλύθηκαν χωρίς να εξαλειφθούν το 2013, ωστόσο δεν έχουμε πλήρη εικόνα για την επίδραση που έχουν στην προσπάθεια προσαρμογής.

Οι εξελίξεις αυτές αντανακλώνται στα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου, τα οποία είναι **εξαιρετικά δυσμενή**.

Η συρρίκνωση του κύκλου εργασιών συνδυάστηκε με σημαντικές **αυξήσεις των λειτουργικών εξόδων** οδηγώντας σε **μεγάλες ζημιές**. Η ρευστότητα είναι περιορισμένη και η δανειακή πίεση υψηλή. Κατά συνέπεια, δημιουργούνται βασικά ερωτήματα για τη γενικότερη βιωσιμότητα ορισμένων επιχειρήσεων του κλάδου τα επόμενα χρόνια και τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει τις απαιτούμενες ακτοποϊκές υπηρεσίες, παρά τη βελτίωση που σημειώθηκε στους χρηματοοικονομικούς δείκτες το 2013.

Ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα έχει εξαιρετικά αρνητικές συνέπειες για την εθνική οικονομία, καθώς η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, λειτουργεί όμως και υποστηρικτικά στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

Εκτιμάται ότι το 2013 οι μεγάλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ελλάδα δρομολόγησαν 57 πλοία, μέγεθος που έχει υποχωρήσει σημαντικά σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, λόγω απόσυρσης παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασής τους από νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Η μέση ηλικία του στόλου που εξυπηρετεί την πλειοψηφία της επιβατικής κίνησης από το λιμάνι του Πειραιά διαμορφώθηκε στα 11 έτη το 2013.

Σε όρους ΑΕΠ η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού το 2013 εκτιμάται σε 1,5 δισ. Ευρώ ενώ σε όρους απασχόλησης διαμορφώνεται σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας (εκ των οποίων περίπου 5 χιλ. εκτιμάται ότι απασχολούνται στα πλοία και στα γραφεία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων).

Ωστόσο, σημαντικά υψηλότερη είναι η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

Η οικονομία των νησιών στηρίζεται στον τουρισμό, το εμπόριο και τη γεωργία, δηλαδή σε κλάδους που εξαρτώνται άμεσα από την απρόσκοπτη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και κατά συνέπεια συνδέονται στενά με την ακτοπλοΐα. Συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού με τις καταλυτικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά εκτιμάται, σε όρους ΑΕΠ, σε 11,8 δισ. ευρώ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης), μέγεθος το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου το ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες.

Η δραστηριότητα στον κλάδο χαρακτηρίζεται από υψηλή εποχικότητα, κυρίως στην κίνηση επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων, καθώς το μισό περίπου των μετακινήσεων πραγματοποιείται την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου.

2-1-7. Ο ρόλος του κράτους-Ειδικότερα

Η κρατική παρέμβαση επιδιώκει :

- Ø Τη διασύνδεση των νησιωτικών περιοχών με τα κύρια οικονομικά και διοικητικά κέντρα
- Ø Την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας.
- Ø Την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών σε ικανοποιητικές τιμές, ποσότητα και ποιότητα, κάτι που σημαίνει τακτικές και αξιόπιστες συνδέσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- Ø Επιδιώκει επίσης τον έλεγχο των συνθηκών ανταγωνισμού, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με το υφιστάμενο σύστημα (Ν. 2932/2001)⁴, η επίτευξη των ανωτέρω στόχων προκύπτει μέσω μιας διαδικασίας που στηρίζεται:

- Ø Στην ελεύθερη είσοδο ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στην αγορά, όπου αυτό είναι εφικτό,

⁴ επιδιώχθηκε η μεταφορά στο ελληνικό δίκαιο των ρυθμίσεων του Κανονισμού 3577/92.

Ø Στη σύναψη βραχυχρόνιων ή μακροχρόνιων αποκλειστικών συμβάσεων, όταν το πρώτο στάδιο δεν οδηγεί σε κάλυψη του συνόλου των δρομολογίων που έχουν θεωρηθεί απαραίτητα,

Ø Στην επιχορήγηση γραμμών ώστε να αποζημιώνονται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες για τις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος που παρέχουν όταν στα δύο προηγούμενα στάδια της διαδικασίας δεν επιτυγχάνεται το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Η κρατική παρέμβαση επεκτείνεται ακόμα περισσότερο για την εξασφάλιση της επίτευξης των επιδιωκόμενων στόχων. Ειδικότερα προβλέπονται:

Ø Υποχρέωση τακτικής δρομολόγησης για διάρκεια ενός έτους με την ίδια συχνότητα δρομολογίων. Η δρομολόγηση πλοίων σε μια γραμμή γίνεται υποχρεωτικά για περίοδο ενός έτους που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου. Διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις για 60 ημέρες (για ετήσια επιθεώρηση, αποκατάσταση ζημιάς, εκτέλεση επισκευών ή λόγω άλλης σοβαρής αιτίας). Πρακτικά δηλαδή επιβάλλεται υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση για τα συμβατικά πλοία (τετράμηνη δρομολόγηση για τα ταχύπλοα με υποχρέωση δρομολόγησης το καλοκαίρι).

Ø (Επιβολή επίναυλου 3% επί του καθαρού ναύλου για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών, η οποία οδηγεί σε αύξηση των τιμών των εισιτηρίων σε όλες τις γραμμές.

Ø Ρύθμιση του αριθμού και της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος και υποχρέωση κατοχής πιστοποιητικού γνώσης της ελληνικής γλώσσας για το σύνολο του πληρώματος.

Ø Επιβολή ανώτατων τιμών στις άγονες γραμμές και έλεγχος ανώτατων τιμών στις τακτικές δρομολογήσεις.

Ø Υποχρεωτικές εκπτώσεις σε διάφορες κοινωνικές ομάδες για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Ø Αυστηρές προδιαγραφές και έλεγχος σε ζητήματα που άπτονται της διαρρύθμισης των πλοίων και των χώρων παραμονής των επιβατών.

Ø Παρεμβάσεις για (την κάλυψη πρόσθετων προορισμών μέσω τακτικής δρομολόγησης στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η κρατική παρέμβαση έχει γίνει λιγότερο περιοριστική σε σχέση με τα ισχύοντα στο κοντινό παρελθόν, καθώς αναλήφθηκαν νομοθετικές πρωτοβουλίες στην κατεύθυνση άμβλυνσης σημαντικών στρεβλώσεων, με βασικότερη το **Νόμο 4150/2013**.

Ειδικότερα, για τη χειμερινή περίοδο αναθεωρήθηκε η ελάχιστη απαιτούμενη οργανική σύνθεση του πληρώματος στην κατηγορία γενικών υπηρεσιών και μειώθηκε κατά 50% το «ξενοδοχειακό» προσωπικό των πλοίων, καταργήθηκαν τέλη υπέρ τρίτων που επιβάρυναν τα εισιτήρια, διευκολύνθηκε η έκτακτη δρομολόγηση πρόσθετου πλοίου σε περιόδους αιχμής της ζήτησης, μειώθηκε ο χρόνος υποχρεωτικής δρομολόγησης των ταχύπλοων από 7 Ά σε 4 μήνες, διευκολύνθηκε η διακοπή δρομολογίων για 45 συνεχόμενες ημέρες εφόσον οι ανάγκες καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία ή σε γραμμές κοντινών αποστάσεων με εποχιακή κίνηση και δόθηκε η δυνατότητα αντικατάστασης πλοίου που έχει δρομολογηθεί με άλλο πλοίο ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, εφόσον καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες.

Ωστόσο υφίστανται ακόμα ρυθμίσεις που επιβαρύνουν την επιχειρηματική λειτουργία και τα οικονομικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων του κλάδου, όπως:

Ø Η επιβολή υποχρέωσης δεκάμηνης δρομολόγησης, η οποία ισοδυναμεί με παροχή δημόσιας υπηρεσίας για κάποιους μήνες χωρίς αποζημίωση,

- Ø Η επικέντρωση της διαδικασίας στη δρομολόγηση συγκεκριμένων πλοίων και όχι στην επαρκή κάλυψη των αναγκών από εταιρικούς στόλους πλοίων ανάλογα με τις συνθήκες ζήτησης που επικρατούν,
 - Ø Η διατήρηση του επίναυλου για τη χρηματοδότηση άγονων γραμμών, που συνεπάγεται σταυροειδή επιδότηση των εισιτηρίων,
 - Ø Η διατήρηση στοιχείων ακαμψίας σε κρίσιμες επιχειρηματικές αποφάσεις (π.χ. ρυθμιζόμενη και σχετικά χρονοβόρος διαδικασία έκτακτης εισόδου στην αγορά - απόρροια και της ύπαρξης υποχρέωσης δεκάμηνης δρομολόγησης ώστε να διατηρούνται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού),
 - Ø Οι απαιτήσεις για μεγαλύτερο ελάχιστο αριθμό πληρώματος συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και η συμπερίληψη του ξενοδοχειακού προσωπικού στην οργανική σύνθεση του πληρώματος για λόγους ασφάλειας, που αυξάνουν το κόστος εκμετάλλευσης,
 - Ø Η υποχρέωση ελληνομάθειας για το σύνολο του πληρώματος που πρακτικά δεν επιτρέπει την πρόσληψη αλλοδαπών στο πλήρωμα κ.ά.,
- Ήδη έχουν πραγματοποιηθεί οριστική διακοπή ορισμένων δρομολογίων, ακινησία, ναύλωση ή πώληση πλοίων, ενώ υπάρχει αδυναμία κάλυψης υποχρεώσεων των επιχειρήσεων (οφειλές σε πληρώματα, συνεργεία επισκευών, τραπεζικά δάνεια κ.λπ.). Κύριος στόχος των επιχειρήσεων του κλάδου παραμένει η ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας μέσω της μείωσης των επιχειρησιακών ταχυτήτων (μικρότερη κατανάλωση καυσίμων) και του αριθμού προσεγγίσεων σε λιμάνια ανά ταξίδι, της αντικατάστασης ή πώλησης πλοίων, της συνεργασίας σε κάποιες γραμμές κ.ά.

2-1-8. Μη Βιωσιμότητα Κλάδου

Γιατί όμως οι ζημιές είναι εκτεταμένες και η βιωσιμότητα του κλάδου είναι σε κίνδυνο; Γιατί οι επιχειρήσεις του κλάδου δεν μπορούν να προσαρμοστούν στη μεταβολή των συνθηκών προσφοράς και ζήτησης (εκτός από τους προαναφερθέντες περιορισμούς που θέτει το ρυθμιστικό πλαίσιο μιας και οι τελευταίες νομοθετικές ρυθμίσεις είναι πρόσφατες και δεν έχουν ακόμα διαφανεί τα αποτελέσματά τους); Δεν αρκεί μια προσαρμογή των τιμών για να λύσει το πρόβλημα; Για να απαντήσουμε αυτά τα ερωτήματα πρέπει να αναφερθούμε εν συντομία στη λειτουργία της αγοράς και στη διαδικασία λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων.

Από την επιχειρηματική σκοπιά, λοιπόν, είναι γνωστό ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου δραστηριοποιούνται σε μια αγορά που περιλαμβάνει τρία τμήματα / κατηγορίες γραμμών, με κριτήριο το μέγεθος της κίνησης επιβατών και οχημάτων. Πρώτον, στις γραμμές στις οποίες το μέγεθος της κίνησης επιτρέπει τη δραστηριοποίηση περισσότερων από μία ακτοπλοϊκών εταιριών με ικανοποιητικές προοπτικές κερδοφορίας σε ανταγωνιστική βάση (π.χ. Κρήτη, Αργοσαρωνικός, Κυκλάδες, Αδριατική). Δεύτερον, στις γραμμές στις οποίες το μέγεθος κίνησης επιτρέπει σε μία μόνο εταιρία/πλοίο να έχει προοπτική κερδοφορίας, καθώς το μέσο κόστος μειώνεται με την αύξηση του εξυπηρετούμενου έργου λόγω υψηλού σταθερού κόστους. Τρίτον, στις γραμμές χαμηλής κίνησης, οι οποίες δεν είναι βιώσιμες οικονομικά χωρίς αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

Περαιτέρω, η εποχικότητα της ζήτησης είναι επίσης κάτι γνωστό για τον κλάδο. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρουσιάζει προβλέψιμο εποχικό πρότυπο κατά τη διάρκεια του έτους σχεδόν στο σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών, αντανακλώντας την αντίστοιχη εποχικότητα της τουριστικής κίνησης.

Κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών		
Α. Μέγεθος κίνησης (αγοράς) που μπορεί να ικανοποιηθεί από περισσότερες από μία ακτοπλοϊκές εταιρίες με προοπτική κερδοφορίας σε ανταγωνιστική βάση	Β. Μικρό μέγεθος αγοράς που μπορεί να ικανοποιηθεί από μία εταιρία με προοπτική κερδοφορίας	Γ. Μικρό μέγεθος αγοράς που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί με προοπτική κερδοφορίας και απαιτείται επιδότηση

Κατά το παρελθόν το πρόβλημα της εποχικότητας δεν εμφανιζόταν τόσο οξύ, καθώς το επίπεδο της συνολικής ζήτησης στη διάρκεια του έτους επέτρεπε συνήθως την υπερκάλυψη του ετήσιου κόστους εκμετάλλευσης (που δεν επιβαρυνόταν από τις υψηλές τιμές των καυσίμων). Έτσι, το ζήτημα της επίτευξης θετικού οικονομικού αποτελέσματος επιλυόταν ουσιαστικά διαμέσου της σταυροειδούς επιδοτήσεως των εσόδων στις περιόδους (γραμμές) χαμηλής ζήτησης από τα έσοδα στις περιόδους αιχμής (γραμμές επαρκούς ζήτησης), σε συνδυασμό με την επιχορήγηση των άγονων γραμμών. Δηλαδή, οι τιμές των εισιτηρίων διαμορφώνονταν σε ύψος που επέτρεπε την επίτευξη κερδοφορίας την περίοδο υψηλής ζήτησης που αντιστάθμιζε συνήθως τις ζημιές που καταγράφονταν τις περιόδους χαμηλής ζήτησης με δεδομένο ότι το μεγαλύτερο μέρος του κόστους εκμετάλλευσης είναι σταθερό.

Παρά τα προβλήματα το σχήμα αυτό λειτουργούσε με την έννοια ότι δεν είχε προκύψει ζήτημα για την ίδια τη βιωσιμότητα του κλάδου. Ωστόσο, σήμερα η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία λειτουργεί σε ένα εντελώς διαφορετικό οικονομικό περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από την κατακόρυφη πτώση της ζήτησης για μεταφορές επιβατών και οχημάτων, την αύξηση του κόστους καυσίμων και την αδυναμία εξεύρεσης κεφαλαίων για την κάλυψη τρεχουσών υποχρεώσεων.

2-1-9. Προτάσεις για την βιωσιμότητα

Η προσαρμογή του κλάδου στα νέα δεδομένα απαιτεί συνεχείς προσπάθειες περιορισμού του κόστους εκμετάλλευσης με διατήρηση της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Βραχυπρόθεσμα θα είναι αποτελεσματικά κάποια μέτρα τόνωσης της ζήτησης μέσω μείωσης των εκτός καθαρών ναύλων χρεώσεων, όμως ταυτόχρονα απαιτείται να επανακαθοριστούν αρκετές παράμετροι που συνδέονται με το ακτοπλοϊκό ζήτημα, ιδίως σε ό,τι αφορά το πλαίσιο που ρυθμίζει τη λειτουργία της ακτοπλοΐας. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνονται ενδεικτικά τα εξής:

Ø Μείωση κόστους λειτουργίας πλοίου.

Με δεδομένο ότι το κόστος καυσίμων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό εξωγενώς η μείωση του κόστους λειτουργίας μπορεί να επιτευχθεί με μείωση του κόστους επανδρώσεως (μέσω π.χ. της επιδότησης ασφαλιστικών εισφορών), με συνθέσεις πληρωμάτων που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων, με κατάργηση της ελληνομάθειας για το προσωπικό που σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις δεν σχετίζεται με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, με μείωση του χρόνου υποχρεωτικής δρομολόγησης στις τακτικές γραμμές (με ανάλογη

αποζημίωση σε άλλη περίπτωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και αντίστοιχη προσαρμογή του υποχρεωτικού χρόνου διατήρησης του πληρώματος με πρόβλεψη παροχής επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς).

Ø Εξέταση της **δυνατότητας κατάργησης του επίναυλου**, μείωσης των λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών και αναθεώρησης του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων σε κατηγορίες χρηστών.

Ø Εξέταση της δυνατότητας **μείωσης των συντελεστών ΦΠΑ** στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας. Με βάση τρία σενάρια εκτιμήθηκε ότι η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις (πλήρης μετακύλιση της μείωσης του ΦΠΑ στις τιμές των εισιτηρίων) θα τονώσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και θα έχει θετική επίδραση στον κλάδο και στην οικονομική δραστηριότητα στα νησιά. Επιπλέον, οι απώλειες εσόδων από το ΦΠΑ στα ναύλα εκτιμάται ότι αντισταθμίζονται από τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, αρκεί η πρόσθετη ζήτηση για τουρισμό που δημιουργείται εκεί να μην οδηγεί σε ισοδύναμη πτώση της ζήτησης στις ηπειρωτικές περιοχές και η έκταση της φοροδιαφυγής να μην ξεπερνά το 60% των δυνητικών επιπλέον εσόδων από ΦΠΑ στα νησιά. Επομένως, εκτιμάται πως **υπό συγκεκριμένες υποθέσεις** η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ σε εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων δεν θα είχε αρνητικό δημοσιονομικό αποτέλεσμα.

Ø **Εκσυγχρονισμός του συστήματος έκδοσης εισιτηρίων.** Η σταδιακή αύξηση της χρήσης νέων τεχνολογιών από το καταναλωτικό κοινό, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων των ακτοπλοϊκών εταιριών και την προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου, μπορεί να διευκολύνει την υιοθέτηση του συστήματος ηλεκτρονικού εισιτηρίου και στην ακτοπλοΐα, κατά τα πρότυπα των αερομεταφορών. Με τις κατάλληλες προσαρμογές και υπό την προϋπόθεση επίλυσης των ειδικών ζητημάτων που δημιουργούνται (π.χ. σε σχέση με τις δυνατότητες των λιμενικών υποδομών και τη διαχείριση του πλήθους επιβατών και οχημάτων), η εξυπηρέτηση των επιβατών θα καταστεί καλύτερη, ενώ οι εταιρίες θα μπορέσουν να εξοικονομήσουν πόρους, αλλά και να επεκτείνουν την εφαρμογή δυναμικών συστημάτων τιμολόγησης που θα τους επιτρέψουν τελικά την πιο αποδοτική διαχείριση των εσόδων τους.

Ø **Αναδιοργάνωση ακτοπλοϊκού συστήματος.** Επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου σύμφωνα με τον οποίο θα εξυπηρετούνται οι ανάγκες και θα αξιοποιούνται καλύτερα οι πόροι που διατίθενται για την αποζημίωση των μη εμπορικών γραμμών. Αυτό σημαίνει επανεξέταση των γραμμών που επιδοτούνται με έμφαση στην απάντηση των παρακάτω ενδεικτικών ερωτημάτων: Καλύπτονται οι ανάγκες από γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης; Υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι σύνδεσης (π.χ. οδικής μεταξύ λιμανιών του ίδιου νησιού); Εμπίπτουν οι γραμμές στις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης; Ποιο είναι το κόστος ανά επιβάτη; Σημαίνει επίσης ενδεχόμενη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ελεύθερης δρομολόγησης για δύο ή τρεις περιόδους ανά έτος.

Ø Επανεξέταση συστήματος **αποζημίωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλα τα μέσα μεταφοράς** (ακτοπλοΐα, αερομεταφορές κ.λπ.). Πρέπει να εξεταστούν συνολικά οι αποζημιώσεις που δίνονται για την παροχή υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, ώστε να συγκεντρώνονται και αποδίδονται από τον κρατικό προϋπολογισμό οι απαιτούμενοι πόροι με ισότιμη μεταχείριση των χρηστών. Ειδικές μελέτες έχουν δείξει ότι ορισμένες γραμμές εμφανίζονται να λαμβάνουν χαμηλές επιδοτήσεις για το μέγεθός τους, καθώς και ότι υπάρχουν επικαλύψεις των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών δικτύων και των αεροπορικών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας με

κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές, επιβεβαιώνοντας ότι οι υφιστάμενες γραμμές έχουν αναπτυχθεί χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό.

Ø **Με τον επανασχεδιασμό του δικτύου** πρέπει να εξεταστεί με λεπτομέρεια η δυνατότητα δημιουργίας περιφερειακών κόμβων μετεπιβίβασης με ταχεία ανταπόκριση σε μικρότερα νησιά - σε συνδυασμό και με άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. λεωφορεία, αεροπορικά δρομολόγια, δίκτυο υδροπλάνων). Υπάρχουν, ωστόσο, αρκετοί περιορισμοί σε μια τέτοια προσπάθεια (π.χ. διαχείριση επιβατών και αποσκευών).

Ø **Βελτίωση διαδικασιών:**

α) Δηλώσεων για τις ελεύθερες γραμμές δρομολόγησης,

β) Επιλογής πλοίων εξυπηρέτησης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας,

γ) Καταβολής αποζημιώσεων για την εξυπηρέτηση γραμμών δημόσιας υπηρεσίας,

δ) Όρων διαγωνισμών για γραμμές δημόσιας υπηρεσίας με χρήση κριτηρίων εποχικότητας και δρομολόγηση διαφορετικής χωρητικότητας πλοίων, εισαγωγή ποιοτικών κριτηρίων (ταχύτητα, άνεση, τιμή κ.λπ.).

Η συμβολή του κλάδου της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική, αλλά η διατήρηση και η επέκταση αυτής της συμβολής βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην **εφαρμογή διαρθρωτικών και κλαδικών μέτρων πολιτικής**. Αυτά τα μέτρα πολιτικής πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του κόστους παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου, χωρίς ωστόσο να θυσιάζεται η ποιότητα παροχής των συγκεκριμένων υπηρεσιών. Οι περιορισμοί στο πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου και της αγοράς.

2-1-10. 4 Οι επιχειρήσεις του κλάδου

Η Attica Group κατέχει το υψηλότερο μερίδιο αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών ανάμεσα στις ανώνυμες εταιρίες του κλάδου, με το ποσοστό της να ανέρχεται το 2013 σε 34,5% (ήτοι €260 εκατ.), ενώ ακολουθεί η ANEK με 23,6% (€178 εκατ.) και η Minoan με 21,4% (€162 εκατ.). Έπονται, η Hellenic Seaways με 13,6% (103 εκατ. ευρώ) και η NEL με 6,8% (52 εκατ. ευρώ).

2-1-11. Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του κλάδου

Το σύνολο του ενεργητικού των μεγαλύτερων επιχειρήσεων ακτοπλοΐας συρρικνώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 5,3% την περίοδο 2007-2013 (Πίνακας 2.1). Η καθαρή αξία του παγίου ενεργητικού, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού ενεργητικού, παρουσιάζει μέση ετήσια μείωση κατά 3,7%, στην οποία συνέβαλε καθοριστικά η πτώση κατά 10,2% που σημειώθηκε το 2013. Το κυκλοφορούν ενεργητικό επίσης υποχωρεί, με μέσο ετήσιο ρυθμό μείωσης 12,6%, ενώ η μεγαλύτερη πτώση σημειώθηκε το 2011 (-23%).

Στο παθητικό, την περίοδο 2008-2012 καταγράφεται αναδιάρθρωση του δανεισμού υπέρ των

Πίνακας 2.1: Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη κλάδου Ακτοπλοΐας

(εκατ. €)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	ΜΕΡΜ '07-'13	Δ'12-'13
Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης									
Κύκλος Εργασιών	994	1,073	966	914	912	788	754	-4.5%	-4.3%
Κόστος Πωλήσεων	719	860	801	878	896	767	683	-0.9%	-10.9%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	129	1	-4	-244	-240	-276	-173	-	37.6%
Ισολογισμοί									
Σύνολο Ενεργητικού	2,762	2,773	2,745	2,581	2,387	2,201	1,988	-5.3%	-9.7%
Καθαρή Αξία Παγίων	2,179	2,316	2,255	2,180	2,079	1,940	1,743	-3.7%	-10.2%
Σύνολο Αποσβέσεων	77	75	82	81	79	79	75	-0.5%	-5.9%
Αποθέματα	24	22	25	34	30	21	15	-7.1%	-28.4%
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	547	457	408	401	309	261	245	-12.6%	-6.2%
Ίδια Κεφάλαια	1,279	1,249	1,243	1,129	926	649	664	-10.3%	2.3%
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	286	333	655	427	747	1,370	959	22.3%	-30.0%
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	1,191	1,187	848	1,026	714	183	365	-17.9%	100.0%
Σύνολο Υποχρεώσεων	1,477	1,520	1,502	1,453	1,461	1,553	1,324	-1.8%	-14.7%

Πηγή: Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

βραχυχρόνιων δανείων, η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη μη έγκαιρη εξυπηρέτηση των μακροπρόθεσμων δανείων και τη μετατροπή τους σε ληξιπρόθεσμες οφειλές. Η αναδιάρθρωση αυτή ήταν επίσης αποτέλεσμα αφενός των αυξημένων αναγκών σε κεφάλαια κίνησης και αφετέρου της συστηματικής άρνησης των τραπεζών να χορηγήσουν μακροχρόνια δάνεια, λόγω περιορισμένης ρευστότητας στο τραπεζικό σύστημα και της μειωμένης φερεγγυότητας των επιχειρήσεων.

Το 2013 αυτή η τάση ανατρέπεται, καθώς οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις διπλασιάζονται, ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μειώνονται κατά 30%. Αυτή η μεταβολή οφείλεται κυρίως στην καταγραφή ενός ομολογιακού δανείου της Minoan Lines (με υπόλοιπο €211 εκατ. την 31/12/2013) ως βραχυπρόθεσμη υποχρέωση το 2012 και ως μακροπρόθεσμη το 2013.

Ωστόσο, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις παραμένουν υψηλότερες σε σχέση με το 2011, ενώ αντίστοιχα οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι κατά πολύ χαμηλότερες, τόσο σε σχέση με το 2011 όσο και σε σύγκριση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις το 2013.

Μια πρόσθετη τάση που κυριαρχεί την περίοδο 2007-2013 είναι ότι η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων γίνεται ολοένα και περισσότερο από ξένα κεφάλαια, γεγονός που αντανακλάται στην ταχύτερη μείωση των ιδίων κεφαλαίων (με μέσο ετήσιο ρυθμό -10,3%) σε σχέση με την αντίστοιχη που σημειώθηκε για το σύνολο του ενεργητικού. Η δανειακή εξάρτηση των εταιριών του κλάδου επιβεβαιώνεται από την ανοδική πορεία του λόγου σύνολο υποχρεώσεων προς σύνολο παθητικού που ξεπερνάει το 70% το 2012, από 53% το 2007 (Πίνακας 2.2).

Πίνακας 2.2: Βασικοί Αριθμοδείκτες κλάδου Ακτοπλοΐας

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Αποδοτικότητα							
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	12,9%	0,1%	-0,4%	-26,7%	-26,3%	-35,1%	-22,9%
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	27,7%	19,9%	17,0%	3,9%	1,7%	2,7%	9,5%
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	10,1%	0,1%	-0,3%	-21,7%	-25,9%	-42,6%	-26,0%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	4,7%	0,0%	-0,1%	-9,5%	-10,1%	-12,6%	-8,7%
Κεφαλαιακή Διάθρριση							
Κυκλοφορούν ενεργητικό / Σύνολο ενεργητικού	19,8%	16,5%	14,9%	15,5%	12,9%	11,9%	12,3%
Δανειακή Πίεση (Υποχρεώσεις/Παθητικό)	53,5%	54,8%	54,7%	56,3%	61,2%	70,5%	66,6%
Ρευστότητα							
Γενική Ρευστότητα	1,91	1,37	0,62	0,94	0,41	0,19	0,26
Άμεση Ρευστότητα	1,83	1,31	0,59	0,86	0,37	0,17	0,24
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις προς πωλήσεις	0,29	0,31	0,68	0,47	0,82	1,74	1,27
Βραχυπρ. τραπεζικές υποχρεώσεις προς πωλήσεις	0,27	0,13	0,19	0,20	0,51	1,05	0,90
Φερεγγυότητα							
Τόκοι προς πωλήσεις	0,07	0,07	0,05	0,05	0,06	0,07	0,07
Κάλυψη χρηματοοικονομικών εόδων	2,18	1,17	0,83	-2,15	-1,18	-1,23	-0,05
Z-score	1,88	1,37	0,38	0,74	-0,30	-2,79	-1,49

* Περιλαμβάνονται στοιχεία των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιριών Attica Group, ANEK, MINOAN και NEA καθώς και των Hellenic Seaways που αφορούν τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων τόσο στην εγχώρια ακτοπλοΐα, όσο και στις γραμμές εξωτερικού.

Πηγή: Hellstat, Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Η αναλογία κεφαλαίων που έχουν διατεθεί σε κυκλοφορούν ενεργητικό μειώνεται διαχρονικά από 20% του ενεργητικού το 2007 σε 12% το 2012, αντανακλώντας τη μειωμένη ρευστότητα στην αγορά.

Όπως και στην περίπτωση της διάρθρωσης των υποχρεώσεων, το 2013 η τάση αλλάζει πρόσημο, με τα ίδια κεφάλαια να σημειώνουν μικρή αύξηση κατά 2,3%, ενώ η δανειακή πίεση υποχωρεί στο 67%. Αυτή η θετική εξέλιξη οφείλεται τόσο στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Minoan Lines κατά €1 εκατ. το Νοέμβριο το 2013, όσο και στην αύξηση των αποθεματικών κεφαλαίων της NEL κατά €129 εκατ. ως αποτέλεσμα της ρύθμισης των οφειλών της εταιρίας προς τους πιστωτές της.

Η γενική ρευστότητα τα έτη 2007 και 2008 ήταν σε αρκετά υψηλά επίπεδα δείχνοντας ότι τα κυκλοφοριακά στοιχεία των επιχειρήσεων κάλυπταν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Παρόλα αυτά, το 2009 καταγράφεται σημαντική πτώση, ενώ το 2012 η τιμή του δείκτη διαμορφώθηκε σε ακόμα χαμηλότερο επίπεδο. Το 2013 η γενική ρευστότητα βελτιώνεται μερικώς, χωρίς να επιστρέφει στο επίπεδο που σημειώθηκε το 2011.

Όσον αφορά στα αποτελέσματα χρήσης, ο κύκλος εργασιών των εταιριών του κλάδου παρουσιάζει μείωση το 2013 για πέμπτο συνεχόμενο έτος, με μέσο ετήσιο ρυθμό 4,5%, στον οποίο συνέβαλε σημαντικά η υποχώρηση κατά 14% που σημειώθηκε το 2012. Ταυτόχρονα, το κόστος πωλήσεων μετά από σημαντικές αυξήσεις το 2008 και ξανά το 2010, κυρίως λόγω της πορείας των διεθνών τιμών πετρελαίου, υποχωρεί, σημειώνοντας πτώση κατά 10,9% το 2013.

Η πτώση οφείλεται κυρίως στα μέτρα περιορισμού του κόστους καυσίμου (slow steaming, βελτιστοποίηση των δρομολογίων, αναβάθμιση των προπελών κ.ά.), αλλά και στη μικρή πτώση των τιμών των καυσίμων στις διεθνείς αγορές. Η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων είχε καθοδική πορεία για το σύνολο του κλάδου την περίοδο 2007-2012, σημειώνοντας μικρή ανάκαμψη το 2013. Το μικτό περιθώριο κέρδους εμφανίζεται σε σχετικά υψηλά επίπεδα το 2007 (27,7%) όμως τα επόμενα έτη παρουσιάζει σημαντική κάμψη υποχωρώντας στο 1,7% το 2011. Ως αποτέλεσμα των μέτρων περιορισμού του κόστους πωλήσεων, το μικτό περιθώριο βελτιώνεται έκτοτε και ανέρχεται το 2013 στο 9,5%, το υψηλότερο επίπεδο του συγκεκριμένου δείκτη μετά το 2009. Το καθαρό περιθώριο κέρδους βελτιώθηκε το 2013, ωστόσο εξακολουθεί να βρίσκεται στην αρνητική περιοχή (-23%).

Η αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων χειροτέρευσε σημαντικά το 2010 και το 2012, υποχωρώντας κατά 21 και 17 ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, τόσο λόγω των ζημιών, όσο και λόγω της πτώσης των ιδίων κεφαλαίων ως αποτέλεσμα της διαχρονικής συσσώρευσης των ζημιών. Με τον περιορισμό των καθαρών ζημιών από €276 εκατ. το 2012 σε €173 εκατ. το 2013 και την σταθεροποίηση των ιδίων κεφαλαίων ο δείκτης βελτιώθηκε κατά 17 ποσοστιαίες μονάδες το 2013, παραμένοντας ωστόσο αρνητικός. Η αποδοτικότητα συνολικών κεφαλαίων εμφανίζει παρόμοια πορεία, αλλά με μικρότερες διακυμάνσεις, αγγίζοντας το -8,7% το 2013. Όσον αφορά τη φερεγγυότητα, η δυνατότητα κάλυψης των χρηματοοικονομικών εξόδων είναι πολύ περιορισμένη, ειδικά την περίοδο 2010-2012, ενώ το **z-score**⁵ δείχνει ότι ο κλάδος παραμένει στη ζώνη οικονομικής δυσχέρειας από το 2009 και έπειτα, παρά τη μικρή βελτίωση που σημειώνεται το 2013.

⁵ Ο δείκτης z-score υπολογίζεται με βάση χρηματοοικονομικά στοιχεία και παρέχει ενδείξεις για τον κίνδυνο μιας επιχείρησης να βρεθεί σε κατάσταση οικονομικής δυσχέρειας τα επόμενα δύο χρόνια (Altman, 2000). Ο δείκτης αναπτύχθηκε από τον καθηγητή του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης Edward I. Altman τη δεκαετία του 1960.

2-1-12. Ανταγωνιστικότητα - Προτάσεις⁶

Για να γίνουν οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ανταγωνιστικές, προτείνονται οι κάτωθι παρεμβάσεις:

- Ø Εφαρμογή των οδηγιών της ΕΕ (οδηγία 3577/92) χωρίς επιπρόσθετους περιορισμούς και εναρμόνιση με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς του IMO SOLAS/STCW. Η διάρκεια της εργασίας επί των πλοίων να αναμορφωθεί και να προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις για την εκπλήρωση των απαραίτητων δρομολογίων προς εξυπηρέτηση των νησιωτών.
- Ø Εφαρμογή ενός ενιαίου 13% ΦΠΑ και στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες και τα φορτία, όπως εφαρμόζεται στον τουρισμό, δεδομένου του γεγονότος ότι οι οικονομίες των νησιών μας στηρίζονται κυρίως στον τουρισμό. Επειδή περίπου το 80% του Αιγαίου αποτελεί διεθνή ύδατα, να ερευνηθεί μήπως δύναται να αποφευχθεί ο ΦΠΑ βάσει του παραδείγματος Πορτογαλίας-Καναρίων-Αζορών.
- Ø Θέσπιση κριτηρίου απαραίτητων προσεγγίσεων την εβδομάδα, αναλόγως της περιόδου, για κάθε νησί με την υποχρέωση της εταιρείας, κοινοπραξίας ή συνεργασίας για την ορθή κάλυψη των απαραίτητων δρομολογίων.
- Ø Υιοθέτηση ελαστικής συνεργασίας των εταιρειών, ώστε να εξυπηρετηθούν οι μεταφορικές ανάγκες των νησιών αντί των υποχρεωτικών δρομολογίων που αναγκάζουν περισσότερα πλοία να λειτουργούν με λίγους επιβάτες. Οικονομικότερα εισιτήρια απαιτούν μεγαλύτερες πληρότητες. Το επιβατηγό πλοίο είναι παραγωγικότερο όταν εξασφαλίζει μεγάλη πληρότητα. Άλλως εξυπηρετεί μόνον τους συνδικαλιστές, ρυπαίνει την ατμόσφαιρα, ανεβάζει το κόστος και καταστρέφει τη βιωσιμότητα των εταιρειών, μειώνοντας την τουριστική ανάπτυξη των νησιών όπου ζουν και εργάζονται περίπου 1,6 εκατομμύρια Έλληνες.
Πρέπει να γίνουν alliances, slot charters, κ.λπ., όπως στις αεροπορικές γραμμές, στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και τις επιβατικές γραμμές εξωτερικού. Το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο που το επιτρέπει υπάρχει. Δεν έχει παρά να εφαρμοσθεί στην ακτοπλοΐα. Για παράδειγμα, η πτήση BA 634 είναι ταυτόχρονα και η πτήση AA 6326 και JL 7721.
- Ø Τα πλοία θα πρέπει να μπορούν να προσαρμόζουν την ταχύτητά τους και τα δρομολογία τους κατόπιν προειδοποίησης για να επιτυγχάνουν μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.
- Ø Ύπαρξη stand-by πλοίων για την κάλυψη έκτακτων αναγκών.
- Ø Σταδιακή μετατόπιση από τον Πειραιά των επιβατηγών πλοίων στο λιμάνι του Λαυρίου το οποίο πρέπει να λειτουργεί με σιδηροδρομική σύνδεση, από όπου μπορεί να μειωθεί σημαντικά η κατανάλωση πετρελαίου, το κόστος καυσίμων και να συντομευτούν οι πλόες. Έχει δε και νεόδμητο επιβατικό σταθμό διεθνών προδιαγραφών.

Το ΝΕΕ (**Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος**) υπολογίζει ότι, αν εφαρμοσθούν αυτά τα μέτρα, τότε τα οχηματαγωγά θα μπορέσουν να μειώσουν το μεταφορικό κόστος κατά περίπου 30% αν όχι περισσότερο, θα δημιουργήσουν επιπλέον επισκέψεις στα νησιά τα οποία με τη σειρά τους θα προσφέρουν περισσότερα έσοδα από ΦΠΑ, πολλαπλάσια της όποιας απώλειας του ΦΠΑ από τα εισιτήρια, θα δημιουργήσουν περίπου 100.000 νέες θέσεις εργασίας στα νησιά, εδραιώνοντας έτσι τη βιωσιμότητα του οχηματαγωγού στόλου.

Ο πρόσφατος νόμος **4150/4-2013** κάνει βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση. Όχι όμως αρκετά. Για να συνεχίσει να υπάρχει και να προσφέρει φθηνό μεταφορικό έργο εκτός από τις

⁶ Γεώργιος Α. Γράτσος Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική

επιπλέον απαραίτητες αλλαγές, πρέπει όλη η ακτοπλοΐα να επιχορηγηθεί με σημαντικό ποσό της τάξεως των €300 εκατομμυρίων ετησίως ή και μεγαλύτερο για να συνεχίσει να υπάρχει.

2-1-13. Ναυτιλιακή & λιμενική βιομηχανία

Επιπλέον οι θαλάσσιες μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές που τις διαμορφώνουν είναι χωρίς διαφωνία μια αναδύομενη βιομηχανία, επηρεάζεται και επηρεάζει πολλούς τομείς μιας περιφερειακής και εθνικής οικονομίας.

Για τον λόγο αυτό οι θαλάσσιες μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές συμμετέχουν ενεργά και επηρεάζουν διάφορους δείκτες οικονομικής ανάπτυξης.

Η απαίτηση για μεταφορά ανθρώπων, πρώτων υλών, αγαθών που είναι καταναμεημένα στο χώρο είναι διαρκής. Επομένως και η απαίτηση-ζήτηση για μεταφορές είναι διαρκής και συνεχής και διανύει βίους παράλληλους με την ανάπτυξη του ΑΕΠ.

Κατά συνέπεια λοιπόν εφόσον οι μεταφορές αποτελούν συνιστώσα της οικονομικής ανάπτυξης είναι λογικό να παρατηρούνται αλλαγές στον κλάδο αυτό.

Νεωτερισμοί, τάσεις, ενιαία και κοινή μεταφορική ευρωπαϊκή πολιτική, ραγδαία ανάπτυξη των κόμβων μεταφορών και υποδομών τους, απαρτίζουν ένα ακόμη πιο ολοκληρωμένο πλαίσιο μέσων συμβολής στην επίτευξη στόχων και πολιτικών σε μια οικονομία.

Οι δυνατότητες που ανοίγονται σήμερα με την παγκοσμιοποίηση των αγορών, τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, την γένεση νέων μεταφορικών αναγκών και την συνειδητοποίηση της σημασίας των θαλάσσιων μεταφορών σε διεθνές και εθνικό επίπεδο από την άποψη της οικονομικής ανάπτυξης, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες τόσο με την ναυτιλία όσο και με την άμεσα συνδεδεμένη με αυτήν λιμενική βιομηχανία.

Σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο και σύνθετο περιβάλλον, οι πλοιοκτήτες χρειάζεται να υιοθετήσουν νέες πρακτικές, να επενδύσουν στα κατάλληλα εργαλεία διαχείρισης και αποδοτικότητας των πλοίων τους και να λάβουν αποφάσεις με βάση τις συγκεκριμένες ενεργειακές τους ανάγκες. Προκειμένου να βελτιστοποιηθούν τα πλεονεκτήματα για την ναυτιλία και το παγκόσμιο εμπόριο χρειάζονται μακρόπνοα σχέδια και στρατηγικές που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα με νέες σχεδιαστικές τάσεις και την δημιουργία νέων επίπεδων στον τομέα της ενεργειακής εξοικονόμησης.

2-1-14. Σύγχρονα λιμάνια ⁷

Τα λιμάνια εξυπηρετούν ανάγκες. Τα σύγχρονα λιμάνια πρέπει:

- Ø Να έχουν πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομους και στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Ø Να παρακολουθούν τις διαμορφούμενες τάσεις του εμπορίου και να προσαρμόζονται ταχύτατα.
- Ø Οι υποδομές και ο υλικοτεχνικός εξοπλισμός πρέπει συνεχώς να αναβαθμίζονται ταχύτατα για να υποδέχονται τα νέας γενιάς πλοία, νέες τεχνολογίες εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης, καλύτερες και ταχύτερες υπηρεσίες στους επιβάτες, άλλως θα παρακάμπτονται. Δεν μπορούν να αναβαθμίζονται με τις ταχύτητες του ελληνικού Δημοσίου,

⁷ Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική ,Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (2013)

όπως αυτό λειτουργεί σήμερα. Μέχρι το 1970 τα εμπορεύματα μεταφέροντο σε παλέτες με συμβατικά φορτηγά πλοία μικρού μεγέθους (μέχρι 150 μ. μήκους περίπου). Μετά άρχισαν με κονταινερόπλοια, αρχικά σε μικρές ποσότητες.

Το μέγεθος των πλοίων αυτών διπλασιάστηκε τα τελευταία 10 χρόνια (DREWRY). Σήμερα τη γραμμή Ασία-Ευρώπη άρχισαν να εξυπηρετούν πλοία 18.000 εμπορευματοκιβωτίων.

Οι προβλήτες που διαχειρίζεται η COSCO ήδη μπορούν να εξυπηρετήσουν παρόμοια πλοία. Η προβλήτα του ΟΛΠ εξυπηρετεί πλοία μέχρι 50 μ. πλάτος ή περίπου 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Σήμερα σχεδιάζονται πολύ μεγαλύτερα πλοία με σκοπό την περαιτέρω μείωση του κόστους μεταφοράς.

Ø Να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του χρήστη όσον αφορά θέση, υποδομές, παραγωγικότητα, άλλως οι χρήστες τα παρακάμπτουν (ίδετε: παλιότερα την αποτυχία της επενδύσεως στο Πλατυγιάλι (Αστακός) Αιτωλοακαρνανίας, που έγινε το 1984 ως NABΠΠΕ, έμεινε περίπου αχρησιμοποίητη και πρωτολειτούργησε χωρίς επιτυχία το 2003 ως εμπορικό λιμάνι, κ.ά.).

Ø Οι θέσεις κυρίως των εμπορικών λιμανιών δεν είναι δεδομένες και μόνιμες.

Λιμάνι που εξυπηρετούσε μια πόλη ενδεχομένως να μην είναι κατάλληλο για να εξυπηρετήσει μεγάλη ενδοχώρα που υποδέχεται περισσότερα φορτία, μεγαλύτερα πλοία, χρειάζεται άλλους, μεγαλύτερους χώρους και καλή προσβασιμότητα σε άνετα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα.

Ενδεχομένως όποια σχεδιαζόμενη επέκταση του εμπορικού τμήματος του Πειραιά θα έπρεπε να γίνει στα Μέγαρα και η επιβατική κίνηση του Αιγαίου να εξυπηρετείται καλύτερα από το Λαύριο.

Τέλος πρέπει να επανεξετασθεί η δυνατότητα διακίνησης φορτίων τρίτων μέσω των περίπου 38 ιδιωτικών λιμανιών, στα οποία επί του παρόντος επιτρέπεται μόνο η διακίνηση φορτίων της επιχείρησης που διαθέτει το λιμάνι. Έτσι θα βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των λιμενικών υπηρεσιών της χώρας σε όφελος της εθνικής οικονομίας.

Ø Να εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων και των λιμενικών σταθμών. Το NEE θεωρεί ότι, η λειτουργία εντός του ΟΛΠ ενός μόνο φορέα παροχής λιμενικών υπηρεσιών μάλλον θα προκαλέσει αύξηση όχι μόνο του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών αλλά και του κόστους θαλασσίων μεταφορών, με σοβαρές επιβαρύνσεις στο κόστος των αγαθών και της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών μας. Το NEE υποστηρίζει τις παραχωρήσεις συγκεκριμένων λιμενικών δραστηριοτήτων με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα-ανταποδοτικότητα-ανταγωνιστικότητα.

Ø Οι λιμένες αναψυχής πρέπει να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες τουριστικές απαιτήσεις. Επιβάλλεται η δημιουργία μαρίνας για μεγαλύτερα σκάφη αναψυχής.

Υπάρχει έντονη ζήτηση για σκάφη μήκους μεγαλύτερου των 40 μέτρων και μέχρι 150-165 μέτρων. Η σύγχρονη μαρίνα δεν περιορίζεται μόνον στην παροχή ηλεκτρισμού, ύδατος και περισυλλογής απορριμμάτων. Πρέπει να συνδέεται με την παροχή και άλλων υπηρεσιών αναψυχής, εμπορικά καταστήματα, καθώς και από μικρές, σύγχρονες και πολυτελείς ξενοδοχειακές μονάδες (boutique hotels).

Ø Οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές δεν διευκολύνουν την υιοθέτηση καινοτομιών που βασίζονται σε νέες τεχνολογίες, όπως η εισαγωγή του συστήματος ηλεκτρονικού εισιτηρίου κατά το πρότυπο των αερομεταφορών.

Βέβαια, εκτός από τις υποδομές και την προσαρμογή των πληροφοριακών συστημάτων των ακτοπλοϊκών εταιριών, απαιτείται τροποποίηση του κανονιστικού πλαισίου ώστε να είναι δυνατή η χρήση άυλου (ηλεκτρονικού) εισιτηρίου ή/και φωτοαντιγράφου.

Μια τέτοια εξέλιξη θα επιτρέψει σταδιακά τον περιορισμό του κόστους, αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη πρακτικών και δυναμικής τιμολόγησης, με τις οποίες οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ασφαλώς θα αποκτήσουν καλύτερες δυνατότητες για τη μεγιστοποίηση των εσόδων τους.

Η δυναμική τιμολόγηση επιτρέπει στις επιχειρήσεις να προσαρμόζουν τις τιμές των εισιτηρίων ώστε να επιτυγχάνουν αυξημένη πληρότητα και ακολούθως έσοδα, χωρίς ανάλογη αύξηση του κόστους.

Προσφέροντας για παράδειγμα θέσεις με χαμηλότερες τιμές αρκετό χρόνο νωρίτερα, οι επιχειρήσεις προσελκύουν επιβάτες σε θέσεις που πιθανόν να έμεναν κενές, καλύπτοντας όχι μόνο το πολύ χαμηλό οριακό κόστος μια θέσης, αλλά και μέρος του συνολικού κόστους του δρομολογίου.

Εκτιμάται ότι τα πρόσθετα έσοδα των αεροπορικών εταιριών που εφαρμόζουν συστήματα διαχείρισης εσόδων (revenue management) είναι συγκρίσιμα με τη συνολική κερδοφορία μιας αεροπορικής εταιρίας σε ένα καλό έτος (4-5% επί του κύκλου εργασιών). Αυτό σημαίνει ότι χωρίς την εφαρμογή τέτοιων συστημάτων μια αεροπορική εταιρία δεν θα μπορούσε να λειτουργεί με κερδοφορία (Talluri and Van Ryzin, 2005).

Η χώρα μας δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις του κλάδου λόγω αδυναμίας του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση. Με τις σημερινές συνθήκες δημοσιονομικής ασφυξίας η κατασκευή και η συντήρηση των σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ιδιαίτερα περιορισμένη έως ανύπαρκτη.

Επισημαίνεται ότι το κόστος των λιμενικών έργων είναι υψηλό και η περάτωση των έργων απαιτεί χρονική διάρκεια. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυπήγηση των πλοίων – εμπορικών, επιβατικών και αναψυχής– δεν ακολουθούνται από αντίστοιχες εξελίξεις των λιμενικών υποδομών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3-1-1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για να έρθει η ανάπτυξη θα πρέπει η Ελλάδα να δείξει ότι τα κεφάλαια που εισρέουν είτε σαν πρόγραμμα βοήθειας από την Ευρώπη είτε σαν ιδιωτική χρηματοδότηση, μπορούν να αξιοποιηθούν για επιχειρηματικές επενδύσεις.

Ότι δεν θα μπλέξουν στην γραφειοκρατία, δεν θα σκαλώσουν σε άδειες, σε τοπικές αντιδράσεις, σε δικαστικές διαμάχες στα γνωστά εμπόδια δηλαδή. Αυτό που προέχει στην χώρα μας είναι η θεσμική και φορολογική σταθερότητα για την επιχειρηματικότητα για να υπάρξει έτσι το κίνητρο για επενδύσεις που ενισχύουν την εξωστρέφεια και την παραγωγικότητα.

Ο τουριστικός τομέας, μέσα στο γενικότερο κλίμα ύφεσης της ελληνικής οικονομίας, φαντάζει ως η πιο σημαντική ελπίδα εξόδου της χώρας από την κρίση και αποτελεί από τους λίγους κλάδους, που προσελκύουν το επενδυτικό ενδιαφέρον ξένων.

Είναι ένας ασφαλής δρόμος που μπορεί να γίνει η αφετηρία της μεγάλης αλλαγής που όλοι επιθυμούμε. Είναι πλέον βέβαιο ότι πολλά έχουν ήδη αλλάξει στη χώρα μας, ακόμα και αν είναι δύσκολο να τα ξεχωρίσουμε. Η Ελλάδα μπορεί να αλλάξει, όχι μόνο την εικόνα της αλλά και τον τρόπο που σκέφτεται, που παράγει, που αντιδρά στην κρίση.

3-1-2. Μοντέλο Ελληνικού Τουρισμού

Τα κύρια χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού :

3-1-2-1. Μικροϊδιοκτησία

Τα οφέλη του τουρισμού διασπείρονται σε πολλούς μικροϊδιοκτήτες.

Τα έσοδα έρχονται σαν πρόσδοδος από την τοποθεσία παρά σαν κέρδη πάνω σε επενδεδυμένο κεφάλαιο. Ανεξάρτητοι από το κεφάλαιο, ανεξάρτητοι από την πολιτική εξουσία, πολυπληθείς είναι τα αντικειμενικά στοιχεία που καθιστούν τους μικροεπιχειρηματίες του τουρισμού μια κοινωνική ομάδα στήριγμα της εθνικής οικονομίας.

Όμως αυτή η ανεξαρτησία έχει και τα αρνητικά της για τη λειτουργία των θεσμών. Ο τουριστικός κλάδος στα πιο δυσεπίλυτα για τους θεσμούς και την ανάπτυξη προβλήματα, μπορεί να αδιαφορεί.

Και όμως η ελευθερία αυτή δεν είναι τόσο σίγουρη γιατί βασίζεται σε κάτι που δεν ελέγχει η μικρή τουριστική επιχείρηση, στην κοινόχρηστη φύση και στα κοινόχρηστα αξιοθέατα. Στη χώρα της μικροϊδιοκτησίας είναι πολύ δύσκολο να χτιστούν μεγάλες, σύνθετες εγκαταστάσεις που να περικλείουν μια ολοκληρωμένη εμπειρία για τον επισκέπτη εφόσον στερούνται οικονομικών κλίμακος λόγω μεγέθους.

Το κύριο ζήτημα για την βιωσιμότητα του κλάδου είναι η διακυβέρνηση των κοινών αγαθών. Όλοι ωφελούνται αν τα κοινά αγαθά διατηρούνται σε καλή κατάσταση ή και αναπτύσσονται, αλλά κανένας δεν έχει κίνητρο να αναλάβει το πλήρες κόστος της συντήρησης, ή της ανάπτυξης, από μόνος του.

Είναι απαραίτητος ο συντονισμός και η συνεργασία, αλλά είναι δύσκολη με τη δομή των θεσμών της οικονομίας. Για τα κοινά δημόσια αγαθά, όπως οι παραλίες ή τα αρχαιολογικά μνημεία, η διαχείριση στην Ελλάδα λειτουργεί μέτρια, κύριος στόχος είναι οι καταπατήσεις ή οι καταστροφές.

3-1-2-2. Εξάρτηση από το Διεθνή Τουρισμό⁸

Η ανοδική πορεία της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας μετά την μετα-ολυμπιακή ανάκαμψη των ετών 2005 έως 2008, ανακόπηκε και εμφάνισε ανησυχητικά σημάδια στασιμότητας. Τη δυσμενή αυτή εξέλιξη επιδείνωσε η επελθούσα διεθνής οικονομική κρίση του 2008 και ο ειδικότερος αντίκτυπός της στην ελληνική οικονομία.

Από την άλλη μεριά, η αρνητική δημοσιότητα για την εικόνα της Ελλάδας στα διεθνή μέσα, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των ετών 2011 και 2012, οφειλόμενη κατά κύριο λόγο στη σοβαρή χρηματοοικονομική κρίση που είχε αρχίσει να αντιμετωπίζει η χώρα μας, ασφαλώς δεν συνέβαλε στην ελκυστικότητα των ελληνικών τουριστικών προορισμών και φαίνεται ότι ανέκοψε, έστω και προσωρινά, τους ρυθμούς της επιδιωκόμενης ανάκαμψης του τουριστικού ρεύματος.

⁸ Αλέξης Χατζηδάκης 2008-2015, Από την στασιμότητα στην ανάκαμψη του ελληνικού τουρισμού – η πορεία των αφίξεων

Οι προορισμοί, μετά το ξέσπασμα της διεθνούς κρίσης, άρχισαν να επιδίδονται σε έντονο ανταγωνισμό για την απόσπαση μεριδίων της τουριστικής αγοράς, πράγμα που ασφαλώς δεν διευκόλυνε την τουριστική ανάκαμψη της χώρας μας. Όπως διαπιστώνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης του διεθνούς τουρισμού εμφανίστηκαν ήδη από τα μέσα του 2010, ωστόσο η Ελλάδα δεν κατάφερε να αποσπάσει έγκαιρα ανάλογο μερίδιο από την αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος.

Η έναρξη της ανάκαμψης της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας καθυστέρησε τελικά κατά τρία ολόκληρα χρόνια, σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της.

Οι απώλειες των προηγούμενων ετών, όταν, παρά τη σημειούμενη ανάκαμψη των οικονομιών των πηγών εξερχόμενου τουρισμού, η χώρα μας αδυνατούσε να αυξήσει ή έστω να διατηρήσει τα μερίδια αγοράς των προηγούμενων ετών, τελικά καλύφθηκαν. Για να επιτευχθεί αυτό όμως χρειάστηκε να γίνει σημαντική αναπροσαρμογή της τιμολόγησης των τουριστικών υπηρεσιών, ώστε να αυξηθεί η ελκυστικότητα του προορισμού. Το ίδιο επισημαίνεται και στην τελευταία έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για τη νομισματική πολιτική. Εκεί μάλιστα επισημαίνεται ότι, **«βασικός παράγοντας της αύξησης των αφίξεων και των ταξιδιωτικών εισπράξεων την περίοδο 2013-2014 είναι η πτώση των τιμών των τουριστικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών που σχετίζονται με αυτές.»**

Η μείωση των τιμών ευνοήθηκε και από τη μείωση του ΦΠΑ στις τουριστικές υπηρεσίες, καθώς και από τη γενικότερη ύφεση της ελληνικής οικονομίας.

3-1-2-3. Εποχικότητα.

Ο τουρισμός αποτελεί εποχιακή δραστηριότητα με επακόλουθο την επιβάρυνση φυσικών και ανθρωπογενών πόρων τους μήνες αιχμής και αχρηστίας τους τους χειμερινούς μήνες.

Επιπλέον, η εποχιακή δραστηριότητα αναγκαστικά οδηγεί και στην εποχιακή απασχόληση με επακόλουθο την μη απασχόληση των εργαζομένων στον τουριστικό τομέα για μεγάλες χρονικές περιόδους, με αποτέλεσμα την αστάθεια του εισοδήματός τους αλλά και σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική δραστηριότητα στις τουριστικές περιοχές.

Ο τουρισμός είναι βασικός πυλώνας της οικογενειακής επιχειρηματικότητας. Όχι μόνο επειδή είναι σχετικά εύκολο να κερδίσεις από ένα ακίνητο στην κατάλληλη τοποθεσία, αλλά και επειδή η εποχικότητα επιτρέπει στην πολυεργειακή οικογένεια να συνδυάσει αυτή την δραστηριότητα με άλλες.

Σημειώνεται ότι, **«παρά τις επί δεκαετίες εξαγγελίες για επιδίωξη άμβλυνσης της εποχικότητας, η οποία θεωρείται ως μια από τις μεγαλύτερες αδυναμίες του ελληνικού τουρισμού, και παρά τις επιμέρους προσπάθειες έχουν κατά καιρούς καταβληθεί, δεν έχει σημειωθεί καμία ουσιαστική πρόοδος. Με άλλα λόγια, το ελληνικό τουριστικό προϊόν δεν έχει κατορθώσει να επανατοποθετηθεί στη διεθνή τουριστική αγορά και ο προορισμός Ελλάδα παραμένει κατεξοχήν τόπος θερινών διακοπών, και δη παραθαλάσσιων».**⁹ Τίποτε διαφορετικό δεν μπορεί να προστεθεί σήμερα στην παραπάνω διαπίστωση.

Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και σχετική πρόσφατη μελέτη του ΙΤΕΠ, όπου αφού γίνει ανάλυση της εποχικότητας του εισερχόμενου τουρισμού σε σύγκριση με τις

⁹ Αλέξης Χατζηδάκης, *Ανάλυση της πορείας της τουριστικής κίνησης 2001-2010*, ΕΟΤ - Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 2011, σ. 29.

ανταγωνίστριες χώρες, διαπιστώνεται ότι «*το φαινόμενο της εποχικότητας αναγνωρίζεται ως το πιο εμφανές χαρακτηριστικό του τουριστικού κλάδου ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που ο κλάδος αντιμετωπίζει*»¹⁰

3-1-3. Εναλλακτικός τουρισμός¹¹

Ο επιχειρηματικός και ο συνεδριακός τουρισμός, ο τουρισμός πόλεων και σύντομων διακοπών (“city breaks”), ο πολιτιστικός τουρισμός και οι άλλες μορφές τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων έχουν εμπλουτίσει αναμφισβήτητα το τουριστικό προϊόν, αλλά όχι σε βαθμό που να μπορέσουν να μεταβάλουν συνολικά τη φυσιογνωμία του και να επαναπροσδιορίσουν την ταυτότητα του ελληνικού προορισμού.

Πράγματι, οι προβαλλόμενες μορφές «εναλλακτικού» τουρισμού ή τουρισμού «ειδικών ενδιαφερόντων» (αγροτουρισμός, οικοτουρισμός, συνεδριακός, θρησκευτικός, ιατρικός, πολιτιστικός, γαστρονομικός τουρισμός, τουρισμός περιπέτειας, κλπ.) **θα μπορούσαν να συμβάλουν στην άμβλυνση της εποχικότητας**, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και της καταλληλότητας αρκετών περιοχών της χώρας που ευνοούν την ανάπτυξή τους. Αυτό, όμως, αφορά περισσότερο στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στους μήνες «στήριξης» (άνοιξη και φθινόπωρο), γιατί η ανάπτυξη τουρισμού και κατά τη χειμερινή περίοδο απαιτεί τη συγκέντρωση και άλλων προϋποθέσεων.

Η χώρα μας, λόγω κλιματολογικών συνθηκών και έλλειψης αντίστοιχων εγκαταστάσεων, δύσκολα θα μπορούσε να προσελκύσει τουρίστες για «χειμερινά σπορ».

Προκειμένου να επιτύχει τον στόχο του «τουρισμού επί 12 μήνες», θα πρέπει να στηριχτεί σε διαφορετικούς άξονες.

Συγκεκριμένα, μεταξύ αυτών, πρέπει να αναπτυχθεί η δημιουργία υποδομών για το προϊόν «διακοπές χειμερινού ήλιου» στις καταλληλότερες περιοχές του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης (με ανοικτά καταστήματα, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, εγκαταστάσεις ευεξίας, κλπ.).

Ακόμη, απαιτείται **δημιουργία υποδομών συνεδριακού τουρισμού**, ανάπτυξη Κέντρων Επισκεπτών και Συνεδρίων (CVBs) από «οργανισμούς διαχείρισης προορισμών» (DMOs), τουλάχιστον στις μεγάλες πόλεις. Και παράλληλα, πρέπει να επιδιωχθεί η **προσέλκυση τουριστών τρίτης ηλικίας** και εισερχόμενου σχολικού και εκπαιδευτικού τουρισμού, η ανάπτυξη και προώθηση ιατρικού τουρισμού και τουρισμού υγείας σε πιστοποιημένες μονάδες, κ.ά. Τέλος, θα πρέπει να αναζητηθούν και να διερευνηθούν οι τουριστικές αγορές στις οποίες το κύριο κίνητρο ταξιδιού δεν είναι οι διακοπές παραθαλάσσιου παραθερισμού. Τέτοιες αγορές είναι οι χώρες της Μέσης Ανατολής και οι μακρινές χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού, της Βόρειας και Νότιας Αμερικής, της Ωκεανίας, κ.ά.

¹⁰ Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), *Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα*, 2014, σ. 41.

¹¹ *Τάσεις της τουριστικής κίνησης 2008-2015*, Αλέξης Χατζηδάκης (ΕΟΤ)

Ø Μη ισόρροπη κατανομή της τουριστικής ανάπτυξης.

Περιφέρεια	% κατανομή διανυκτερεύσεων Ξενοδοχείων 2013	αναλογία άμεσης τουριστικής δαπάνης 2013 - σε € εκ.	ΑΕΠ Περιφέρειας 2012 - σε εκ.	συμβολή τουρισμού στο ΑΕΠ Περιφέρειας με στοιχεία 2012	κατά κεφαλήν ΑΕΠ - σε €
Κρήτη	28,7%	4.372	9.067	48%	14.398
Ν. Αιγαίο	24,7%	3.767	6.240	60%	18.064
Ιόνια Νησιά	11,0%	1.680	3.402	49%	16.100
Κεντ. Μακεδονία	10,7%	1.626	26.109	6%	13.645
Αττική	9,2%	1.403	94.964	1%	24.099
Πελοπόννησος	3,2%	481	8.241	6%	13.870
Θεσσαλία & Θράκη	2,6%	394	9.505	4%	12.757
	2,4%	369	7.653	5%	12.270
Β. Αιγαίο	2,1%	325	2.784	12%	13.394
Δυτ. Ελλάδα	2,1%	317	9.150	3%	13.431
Στερεά Ελλάδα	1,7%	257	8.543	3%	15.075
Ήπειρος	1,2%	185	4.242	4%	12.207
Δυτ. Μακεδονία	0,5%	69	4.304	2%	15.050
Σύνολο Χώρας	100,0%	15.242	194.204	8%	17.507

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΤΤΕ - Επεξεργασία: SETE Intelligence

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι -εξαιρουμένης της Αττικής- το Νότιο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά, με κύρια οικονομική τους δραστηριότητα τον τουρισμό, έχουν το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ ενώ η επίσης «τουριστική» Κρήτη έχει από τα υψηλότερα.

- Ø Έλλειψη κατάλληλης υποδομής στους περισσότερους τουριστικούς προορισμούς καθώς επίσης και ανεπάρκεια ειδικευμένου προσωπικού.

3-2. Περίοδος Κρίσης 2008-2013

Ο τουριστικός τομέας την τελευταία δεκαετία έχει αποκτήσει ολοένα μεγαλύτερη σπουδαιότητα στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, γεγονός που αποκτά ιδιαίτερη σημασία την περίοδο της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης.

Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι το μερίδιο του κλάδου των ξενοδοχείων και των εστιατορίων στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία μεταξύ 2001 και 2008 αυξήθηκε από 6,9% σε 7,5%, ενώ το πραγματικό εισόδημα ανά αφικνούμενο τουρίστα αυξανόταν σχεδόν κατά 2,8% κάθε χρόνο.¹² Μετά το 2008 όμως, ο τομέας άρχισε να συρρικνώνεται εξαιτίας του δυσμενούς διεθνούς μακρο-οικονομικού περιβάλλοντος και της επιδείνωσης των τάσεων του διαθέσιμου εισοδήματος.

¹² P. Mylonas & N. Magginas “Unleashing Greece’s Medium-Term Growth Potential” στο National Bank of Greece, Greece, Economic & Market Analysis, November 2010, σ. 11 και σ. 18.

Κατά τα έτη 2009-2013, διανύθηκε μια περίοδος δυσμενών επιδόσεων ως προς τις εισπράξεις από τις τουριστικές δραστηριότητες, όπως αυτές καταγράφονται από την Τράπεζα της Ελλάδας στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών.

Το 2009 οι εισπράξεις από τον τουρισμό είχαν σημειώσει σημαντική πτώση σε σύγκριση με το 2008 (-10,9%) και έφθασαν μόλις τα 10.400,3 εκ. ευρώ, δηλαδή είχαν περιοριστεί ήδη από τότε στα επίπεδα του 2002.¹³ Από το 2010 και έπειτα, η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας δεν επέφερε άμεσα βελτίωση των εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες στη χώρα μας.

Μόνο το 2013 άρχισε να καταγράφεται σημαντική αύξηση των εισπράξεων (+17%). Παρ' όλα αυτά, τη χρονιά εκείνη ο συνολικός όγκος των εισπράξεων μόλις ξεπέρασε το επίπεδο των εισπράξεων του έτους 2008 (11.707 χιλ. ευρώ έναντι 11.638 χιλ. ευρώ).

Η διαχρονική εξέταση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας δείχνει ότι η πρόσφατη περίοδος κρίσης του ελληνικού τουρισμού ξεκίνησε πριν ακόμη αρχίσει η ελληνική οικονομία να βυθίζεται στην ύφεση. Η μετα-ολυμπιακή ευφορία (2005-2008) παραχώρησε τη θέση της σε μία φάση στασιμότητας.

Αρκετοί τουριστικοί προορισμοί, χάρη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, αντιστάθηκαν με επιτυχία στην πτωτική πορεία, μερικοί μάλιστα ευνοήθηκαν την περίοδο αυτή, ενώ κάποιοι άλλοι, ιδιαίτερα όσοι απευθύνονταν κυρίως στην εσωτερική αγορά, δυσκολεύονται ακόμη να ξεφύγουν από την περιδίνηση.

Ορισμένες τουριστικές επιχειρήσεις, λειτουργώντας σε πλαίσιο πιστωτικής στενότητας ή ασφυξίας, αναγκάστηκαν να αποσυρθούν από την αγορά, ενώ οι περισσότερες υποχρεώθηκαν να προβούν σε δραστική συμπίεση του κόστους προκειμένου να διατηρήσουν μερίδια αγοράς και να είναι σε θέση να προτείνουν ανταγωνιστικές προσφορές. Αλλά και ο τομέας της απασχόλησης δεν έμεινε αλώβητος. Οι εργαζόμενοι του τομέα αντιμετώπισαν τον κίνδυνο της ανεργίας, υπέστησαν σημαντικές περικοπές στις αποδοχές τους, ενώ αναπτύχθηκε η επισφαλής εργασία και επικράτησε η γενικότερη απορρύθμιση των εργασιακών σχέσεων.

3-3. Θαλάσσιος τουρισμός¹⁴ (κρουαζιέρα, γιώτινγκ κ.α.)

Εδώ εντάσσεται κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα με πεδίο δράσης το θαλάσσιο χώρο και σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία. Θεωρείται μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης και περιλαμβάνει ένα πλήθος δραστηριοτήτων αναψυχής (ιστοπλοΐα, σέρφινγκ, θαλάσσιο σκί,) όπως είναι ο αλιευτικός και καταδυτικός τουρισμός και οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής (ιστιοφόρα και θαλαμηγούς). Ο θαλάσσιος τουρισμός δε βρίσκεται στην κορυφή των προτιμήσεων του Έλληνα παραθεριστή. Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα -γνωστό και ως cabotage - δεν επιτρέπει σε κρουαζιερόπλοια που δεν φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν τουρίστες σε κάποιο ελληνικό λιμάνι. Έτσι προτείνονται ριζικές αλλαγές (να υπάρξει πλήρης απελευθέρωση της κρουαζιέρας με νέο σχέδιο νόμου) και επενδύσεις (άμεση αναβάθμιση των υφιστάμενων μαρινών και απαραίτητα κατασκευή νέων), με στόχο ένα μοντέλο που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν, θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του και θα διευρύνει την τουριστική

¹³ ΤτΕ, Στατιστικό Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας, τ. 137, Μάιος-Ιούνιος 2011.

¹⁴ Μπουλούτα Κωνσταντίνα Πολικός Επιστήμων, MBA, του Τμήματος Τουριστικών Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Πειραιά «Ο τουρισμός ως συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας. Προτάσεις και προοπτικές βελτίωσης»

περίοδο αμβλύνοντας ουσιαστικά την εποχικότητα. Η δυναμική ανάπτυξη της κρουαζιέρας θα τονώσει σημαντικά και τις τοπικές οικονομίες. Η Ελλάδα ακολουθώντας το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας (όπου δεν υπάρχουν τέτοιου είδους περιορισμοί), μπορεί να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς, το οποίο υπολογίζεται να φθάσει στα επόμενα χρόνια τα 5 εκατομμύρια τουρίστες. Τα οφέλη από την άρση του καμποτάζ θα είναι πολλά με σημαντικότερα τα εξής:

- Ø Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας,
- Ø Ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα και, επομένως, καλύτερη κατανομή των οφελών στην περιφέρεια,
- Ø Σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Κρήτης από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα,
- Ø Σημαντική διεθνής προβολή της Ελλάδος από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και της πελατείας τους,
- Ø Πέρα από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και θάλασσα (στην Ιταλία η κρουαζιέρα απασχολεί πλέον 4.000 Ιταλούς ναυτικούς), θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε πολλούς άλλους τομείς.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με στόχο την κατάκτηση ηγετικής θέσης στην Ανατολική Μεσόγειο σε τουρισμό κρουαζιέρας, θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα, που θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της, θα αναβαθμίσει και θα παγιώσει μία υψηλή θέση στην παγκόσμια αγορά.

3-4. Ακτοπλοΐα - Δυσχέρειες ¹⁵

Τα ελληνικά οχηματαγωγά εξυπηρετούν 1.566.000 νησιώτες (πλην της Εύβοιας) ή 14,2% του πληθυσμού. Το 75% των τουριστικών διανυκτερεύσεων γίνεται στα νησιά. Εκτιμάται όμως ότι σήμερα μόνον το 20%-25% των αλλοδαπών τουριστών χρησιμοποιεί την ακτοπλοΐα, επειδή αυτοί συνήθως έρχονται αεροπορικώς απ' ευθείας στα νησιά, άρα η ακτοπλοΐα απευθύνεται κυρίως στον εσωτερικό τουρισμό που λόγω της οικονομικής κατάστασης είναι μειωμένος.

Ο τουρισμός στον οποίο έχει στραφεί η ελληνική οικονομία, στηρίζει ένα ποσοστό των δραστηριοτήτων του στην εύρυθμη, τακτική, ποιοτική και πλούσια, σε ποικιλία υπηρεσιών αλλά και επιλογών, ακτοπλοΐα.

Παρά τη θεμελιώδη σημασία της για την εξασφάλιση επαρκούς μεταφορικής διασύνδεσης των νησιωτικών περιοχών (μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα) και την ανάπτυξη του τουρισμού και άλλων δραστηριοτήτων στις νησιωτικές περιφέρειες, η ελληνική ακτοπλοΐα διανύει μια παρατεταμένη περίοδο δυσχερειών η οποία όπως είδαμε δεν είναι ανεξάρτητη από τη γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας.

Η σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου, κυρίως της μεταφοράς επιβατών, και η αρνητική εξέλιξη εξωγενών παραγόντων όπως το κόστος καυσίμων, σε συνδυασμό με την εποχικότητα της κίνησης επιβατών και οχημάτων, την έλλειψη ρευστότητας, η υψηλή δανειακή πίεση και το συνεπαγόμενο χρηματοοικονομικό κόστος για τις ακτοπλοϊκές

¹⁵ Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές (IOBE 2014)

επιχειρήσεις, έχουν οδηγήσει τον κλάδο σε δυσμενή θέση, υποσκάπτοντας τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει απρόσκοπτα τι απαιτούμενες ακτοποϊκές υπηρεσίες.

Στα παραπάνω έρχονται να προστεθούν ορισμένες ρυθμίσεις όπως προαναφέραμε που αυξάνουν εμμέσως το κόστος λειτουργίας και μειώνουν την ευελιξία στην προσαρμογή των ακτοποϊκών επιχειρήσεων στο νέο οικονομικό περιβάλλον, όπως θα το απαιτούσε η λειτουργία μιας πραγματικά απελευθερωμένης και ανταγωνιστικής αγοράς.

Ως αποτέλεσμα, η προσαρμογή είναι μάλλον αργή, τα προβλήματα συσσωρεύονται και το χρονικό περιθώριο για κινήσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την κατάσταση περιορίζεται σημαντικά.

3-5. Φυσικό Περιβάλλον – Αειφόρος Ανάπτυξη¹⁶

Ένας άλλος τομέας, κρίσιμος λόγω της ιδιαίτερης σημασίας που καταλαμβάνει στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος, είναι το φυσικό περιβάλλον και οι συνθήκες της αειφορίας και της διατηρησιμότητας της προστασίας του.

Ο περιορισμός των σχετικών διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, η αναποτελεσματικότητα του σχεδιασμού της τουριστικής ανάπτυξης σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, η χρόνια καχεξία των δημόσιων και των αυτοδιοικητικών δομών ελέγχου, αποτελούν παράγοντες που διευκολύνουν την αντιμετώπιση της προστασίας της φύσης και των οικοσυστημάτων ως «εξωτερικού κόστους», προς αποφυγή ή παράκαμψη, από φορείς οι οποίοι, εξ ορισμού, δεν είναι απαλλαγμένοι από ιδιοτέλεια.

Η αυξανόμενη ευαισθησία της διεθνούς ζήτησης σε θέματα κλιματικής αλλαγής, οικολογικής διαχείρισης και εξοικονόμησης ενέργειας, η αναζήτηση διακοπών με μειωμένο περιβαλλοντικό «αποτύπωμα», αφενός, και αφετέρου, η ανάγκη διαφύλαξης του πολύτιμου πόρου του φυσικού περιβάλλοντος επιβάλλουν αναπροσανατολισμό των προτεραιοτήτων στον τομέα αυτό.

3-6. Νέες Τεχνολογίες¹⁷

Η διάδοση των νέων τεχνολογιών και των νέων μέσων έχει προσφέρει καινούργιες δυνατότητες και ευκαιρίες στην ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, αναδιατάσσοντας το δίκτυο διανομής, γεγονός που συνοδεύεται παράλληλα και με φαινόμενα ανεξέλεγκτης παραοικονομίας. Η κοινωνική δικτύωση μέσω διαδικτύου, οι ποικίλες εφαρμογές στα «έξυπνα» κινητά, η «οικονομία διαμοιρασμού» μέσα από διαδικτυακές πλατφόρμες κρατήσεων, διαδίδονται ταχύτατα, με άγνωστα τελικά όρια και απρόβλεπτες επιπτώσεις στην εξέλιξη της ζήτησης.

Από την άλλη μεριά, οι αλληπάλληλες αναδιαρθρώσεις του δημόσιου διοικητικού μηχανισμού, η πολυνομία και η συχνή μεταβολή του θεσμικού πλαισίου που διέπει την αδειοδότηση των τουριστικών επιχειρήσεων και τις προδιαγραφές των εγκαταστάσεων, το ασταθές και αενάως μεταβαλλόμενο φορολογικό καθεστώς, διαμορφώνουν ένα περιβάλλον που δεν ευνοεί την άσκηση ορθολογικά προγραμματισμένων τουριστικών δραστηριοτήτων και σχεδίων. Οι αναγκαίες επενδύσεις σε νέες εγκαταστάσεις και δημόσιες υποδομές

¹⁶ *Τάσεις της τουριστικής κίνησης 2008-2015, Αλέξης Χατζηδάκης (EOT)*

¹⁷ *Τάσεις της τουριστικής κίνησης 2008-2015, Αλέξης Χατζηδάκης (EOT)*

καρκινοβατούν, ενώ παράλληλα η τουριστική προβολή κινείται αναγκαστικά με περιορισμένους πόρους σε συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού.

3-7. Συμπεράσματα¹⁸

Όσο και αν, προκειμένου να μελετήσει κανείς την τουριστική κίνηση, διερευνά στοιχεία, δεδομένα και αριθμούς, δεν πρέπει να του διαφεύγει ότι αυτά δεν αντιστοιχούν μόνο σε εισιτήρια, διαβατήρια, πιστωτικές κάρτες, κρατήσεις, εισπράξεις και επιβάτες. Αλλά αναφέρονται σε πολίτες με επιθυμίες και ανάγκες, προσδοκίες και παραστάσεις, φόβους και ανασφάλειες, ελπίδες και όνειρα, εμπειρίες και αναζητήσεις. Αυτά τα χαρακτηριστικά προσδιορίζουν τις ταξιδιωτικές συμπεριφορές (πριν, στη διάρκεια και μετά το ταξίδι) και επιδρούν καθοριστικά στην εξέλιξη των τάσεων της τουριστικής κίνησης. Δεν αποτελούν ωστόσο αντικείμενο ανάλυσης στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Οι ανθρώπινες ανάγκες είναι εκείνες που καθορίζουν τα τελευταία χρόνια και άλλες μαζικές ροές πληθυσμών, ιδιαίτερα στη Μεσόγειο. Άλλοι προσπαθώντας να γλυτώσουν από την πείνα, την ένδεια ή τον πόλεμο, άλλοι επιζητώντας ένα καλύτερο μέλλον, εισρέουν στις χώρες της ευημερούσας Ευρώπης, όπως και στη χώρα μας, κατά εκατοντάδες χιλιάδες ως πρόσφυγες ή μετανάστες. Η πίεση που ασκείται έτσι εξ αντικειμένου στις συνοριακές διελεύσεις ή και σε ορισμένες περιοχές υποδοχής αυτών των ροών, ενδέχεται να μην αφήσουν ανεπηρέαστες στο μέλλον τις συνθήκες και τις διαδικασίες πρόσβασης στους τουριστικούς προορισμούς. Η κατάλληλη αντιμετώπιση των σχετικών ζητημάτων σε ευρωπαϊκό αλλά και σε εθνικό επίπεδο, με επεξεργασμένο σχεδιασμό και αποτελεσματικές δράσεις, προκειμένου να διαφυλαχθούν οι ανθρωπιστικές αξίες του ευρωπαϊκού πολιτισμού, αποτελούν μια ακόμη πρόκληση για το μέλλον.

Για να διασφαλιστεί η σταθεροποίηση της πρόσφατης θετικής πορείας απαιτείται να αξιοποιηθούν δυνατότητες και ευκαιρίες, να αναληφθούν συντονισμένες, συνδυασμένες και στοχευμένες δράσεις από τους δημόσιους φορείς και τον ιδιωτικό τομέα, με άριστη και «ευφυή» αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων και με βάση ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σχεδιασμό, βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο.

Με στόχο τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού προορισμού, κύριοι άξονες για τις αναγκαίες δράσεις πρέπει να είναι ο εμπλουτισμός και η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, η διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η αναζήτηση νέων αγορών παράλληλα με την προσέλκυση νέων τμημάτων αγοράς στις παραδοσιακές πηγές ζήτησης, η επέκταση της τουριστικής περιόδου με κατάλληλα μέτρα σε προσφερόμενους προορισμούς, η διαφοροποίηση του προϊόντος και η «έξυπνη» εξειδίκευση των επιμέρους προορισμών, καθώς και η στοχευμένη προβολή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας ως τουριστικού προορισμού, μέσω πολλαπλών και κατάλληλων διαύλων.

3-8. Προοπτικές¹⁹

Οι εσωτερικές πολιτικές εξελίξεις (δημοψήφισμα, εκλογές) και οι οικονομικές συνέπειές τους (έλεγχος κεφαλαίων, περιορισμοί στις αναλήψεις), σε συνδυασμό και με την έξαρση των εισροών προσφύγων από τη Συρία και μεταναστών από χώρες της Ασίας, εκτιμάται ότι έχουν ανακόψει, τουλάχιστον προσωρινά, την ανοδική τάση στην τουριστική κίνηση και αναμένεται ότι θα επηρεάσουν τις επιδόσεις των επόμενων ετών στο σύνολο της χώρας..

¹⁸ EOT, Αλέξης Χατζηδάκης, *Τάσεις της τουριστικής κίνησης 2008-2015*.

¹⁹ *Τάσεις της τουριστικής κίνησης 2008-2015*, Αλέξης Χατζηδάκης (EOT), Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος του NEE (2013)

Οι εξελίξεις στη διεθνή πολιτική σκηνή, οι μεταβολές στις αγορές της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας καθώς και στην τιμή των ενεργειακών πόρων, η κλιματική αλλαγή και οι τεχνολογικές εξελίξεις αποτελούν τους παράγοντες που θα καθορίσουν το μέλλον του διεθνούς τουρισμού τα επόμενα χρόνια.

Οι προοπτικές για την πορεία της τουριστικής κίνησης τα επόμενα χρόνια στην Ελλάδα θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα προσαρμογής του τουριστικού προϊόντος και των φορέων που το διαχειρίζονται στις αυξανόμενες και ανανεούμενες απαιτήσεις της διεθνούς ζήτησης.

Κρίσιμοι παράγοντες θα είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του στη διεθνή τουριστική αγορά, η αξιοποίηση ευκαιριών και προκλήσεων, η αποτελεσματική αντιμετώπιση απειλών και κινδύνων που θα διαμορφώνονται στο διεθνές περιβάλλον. Η επεξεργασία προγνώσεων για την πορεία της τουριστικής κίνησης εξακολουθεί να παραμένει αρκετά επισφαλής, παρά τις προόδους στις διάφορες προτεινόμενες επιστημονικές τεχνικές και μεθόδους.²⁰

Η τουριστική ζήτηση με τις διάφορες μορφές της και οι τουριστικές ροές εξαρτώνται από ένα πλήθος διαφορετικών παραγόντων, όπως είναι η παγκόσμια οικονομία, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, οι τιμές των καυσίμων, οι τιμές των ξενοδοχείων, οι κλιματικές μεταβολές, οι αθλητικές ή καλλιτεχνικές μεγα-εκδηλώσεις.

Επηρεάζεται όμως και από ποικίλους άλλους ιδιαίτερα αστάθμητους παράγοντες, όπως είναι οι πολιτικές συγκρούσεις και απειλές, οι φυσικές ή τεχνικές καταστροφές, η φήμη και η μόδα των προορισμών, κ.ά.

« Η Ελλάδα μεγαλούργησε όποτε αγκάλιασε τη θάλασσα και, προωθώντας τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα, μπορεί και πάλι να ευημερήσει αν αναπτυχθεί σε:

- Ø Ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Μόνο τα γραφεία διαχείρισης πλοίων ως έχουν σήμερα δεν αρκούν. Πρέπει η Ελλάδα να προσφέρει ολοκληρωμένες οικονομικές και εμπορικές υπηρεσίες προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις, εμπορικές και χρηματοοικονομικές δραστηριότητες.*
- Ø Προτιμώμενο προορισμό αναψυχής και θαλάσσιου τουρισμού της ΕΕ, προσελκύοντας ανθρώπους και σκάφη αναψυχής από όλο τον κόσμο.*
- Ø Ποιοτικό πολιτισμικό τουριστικό κέντρο αναδεικνύοντας τη μακρόχρονη ιστορία του τόπου και τα μοναδικά μας νησιά.*
- Ø Κύρια αφετηρία (homeporting hub) κρουαζιερόπλοιων της Ανατολικής Μεσογείου.*
- Ø Διαμετακομιστικό κέντρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου.*
- Ø Ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο» (Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος του ΝΕΕ, 2013)*

²⁰ WTO - ETC, *Handbook on Tourism Forecasting Methodologies*, 2008.

4-1. Ερωτηματολόγια

4-1-1. Μεθοδολογία

Η έρευνα αυτή διεξήχθη μέσω επικοινωνίας με ναυτιλιακές εταιρίες και αίτηση για συμπλήρωση ερωτηματολογίου. Συνολικά επιχειρήθηκε επικοινωνία με πέντε ακτοπλοϊκές εταιρίες από τις οποίες απάντησαν μόνο οι δύο, τις απαντήσεις των οποίων παρουσιάζουμε σε επόμενο υποκεφάλαιο.

Οι εταιρίες αυτές είναι η MINOAN LINES και η HELLENIC SEAWAYS. Οι εταιρίες απάντησαν σε ερωτήσεις που σχετίζονται με την πορεία της εταιρίας κατά τη διάρκεια της κρίσης, την επίδραση της κρίσης στα οικονομικά τους, μελλοντικά σχέδια των εταιριών κτλ. Τις απαντήσεις έδωσαν δύο εκπρόσωποι των εταιριών που εργάζονται σε τομείς σχετικούς με τη διαχείριση των οικονομικών και του planning των εταιριών. Παρακάτω παρουσιάζονται τα ερωτηματολόγια στη συμπληρωμένη τους μορφή.

4-1-2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.- ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΚΡΗΤΗ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1:

Για πιο λόγο ο κόσμος να σας προτιμήσει;

- Ακρίβεια Δρομολογίων
- Ποιότητα
- Ασφάλεια Ταξιδιού
- Χαμηλές Τιμές

ΕΡΩΤΗΣΗ 2:

Ποιές είναι οι περιοχές δραστηριότητας των πλοίων σας;

- Εσωτερικό
- Εξωτερικό
- Εξωτερικό και Εσωτερικό

ΕΡΩΤΗΣΗ 3:

Έπειτα από την οικονομική κρίση παρατηρείται μείωση στις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις του κόσμου;

- Πολύ
- Λίγο
- Μέτρια
- Καθόλου
- Αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 4:

Δεδομένου της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα έχετε διαφοροποιήσει τις τιμές των εισιτηρίων σας;

- ΝΑΙ αύξηση
- ΝΑΙ μείωση
- ΟΧΙ

ΕΡΩΤΗΣΗ 5:

Δεδομένου της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα έχετε δημιουργήσει ευέλικτες προσφορές ;

- Οικογενειακά Οικονομικά Πακέτα
- Φοιτητικές Προσφορές
- Προσφορές για Ανέργους
- Όχι
- Άλλο

ΕΡΩΤΗΣΗ 6:

Λόγω κρίσης έχετε μειώσει την συχνότητα των δρομολογίων σας ;

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
- Έχω αύξηση συχνότητας

ΕΡΩΤΗΣΗ 7:

Πόσες θέσεις εργασίας προσφέρεται στην ακτοπλοϊκή σας εταιρεία ;

- Κάτω του 50
- Άνω του 50
- Πάνω του 100

ΕΡΩΤΗΣΗ 8:

Έχετε μειώσει τις εργασιακές σας θέσεις μετά την κρίση ;

- Αρκετά
- Πολύ
- Λίγο
- Καθόλου
- Αντιθέτως αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 9:

Η αύξηση του Φ.Π.Α έχει επηρεάσει την δική σας ακτοπλοϊκή εταιρεία ;

- Πολύ
- Λίγο
- Μέτρια
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 10:

Έχετε στα άμεσα πλάνα σας μείωση δρομολογίων ;

- ΝΑΙ
- Προς το παρόν ΟΧΙ
- Αντιθέτως αύξηση
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 11:

Προγραμματίζετε επέκταση δρομολογίων?

- ΝΑΙ είναι στα άμεσα σχέδια μας
- Προς το παρόν όχι
- Καθόλου
- Αντιθέτως αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 12:

Προγραμματίζετε επενδύσεις σε πλοία ;

- Ναι σύντομα
- Ίσως μελλοντικά
- Όχι άμεσα
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 13:

Έχετε σκεφτεί την επέκταση σε ξένες αγορές ;

- Ναι
- Ίσως
- Όχι
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 14:

Πώς προγραμματίζεται το μέλλον της εταιρείας ;

- Επιτυχημένο
- Αρκετά καλό
- Αβέβαιο
- Αποτυχημένο

ΕΡΩΤΗΣΗ 15:

Τη θέση έχετε στην εταιρεία ;

Υπεύθυνη Στατιστικών / Μελετών / Reports Διοίκησης

Όνοματεπώνυμο: Γιαννακουσάκη Εμμανουέλα

Τηλέφωνο Επικοινωνίας : 2810 399-872

ΕΡΩΤΗΣΗ 16:

Ηλικία ;

- Άνω των 18
- 20 - 50
- Άνω των 50

4-1-3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: HELLENIC SEAWAYS A.N.E.- ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1:

Για πιο λόγο ο κόσμος να σας προτιμήσει;

- Ακρίβεια Δρομολογίων
- Ποιότητα
- Ασφάλεια Ταξιδιού
- Χαμηλές Τιμές

ΕΡΩΤΗΣΗ 2:

Ποιές είναι οι περιοχές δραστηριότητας των πλοίων σας;

- Εσωτερικό
- Εξωτερικό
- Εσωτερικό και Εξωτερικό

ΕΡΩΤΗΣΗ 3:

Έπειτα από την οικονομική κρίση παρατηρείται μείωση στις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις του κόσμου;

- Πολύ (89%)
- Λίγο
- Μέτρια
- Καθόλου
- Αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 4:

Δεδομένου της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα έχετε διαφοροποιήσει τις τιμές των εισιτηρίων σας;

- ΝΑΙ αύξηση
- ΝΑΙ μείωση
- ΟΧΙ

ΕΡΩΤΗΣΗ 5:

Δεδομένου της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα έχετε δημιουργήσει ευέλικτες προσφορές ;

- Οικογενειακά Οικονομικά Πακέτα
- Φοιτητικές Προσφορές
- Προσφορές για Ανέργους
- Όχι
- Άλλο

ΕΡΩΤΗΣΗ 6:

Λόγω κρίσης έχετε μειώσει την συχνότητα των δρομολογίων σας ;

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
- Έχω αύξηση συχνότητας

ΕΡΩΤΗΣΗ 7:

Πόσες θέσεις εργασίας προσφέρεται στην ακτοπλοϊκή σας εταιρεία ;

- Κάτω του 50
- Άνω του 50

Πάνω του 100

ΕΡΩΤΗΣΗ 8:

Έχετε μειώσει τις εργασιακές σας θέσεις μετά την κρίση ;

- Αρκετά
- Πολύ
- Λίγο
- Καθόλου
- Αντιθέτως αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 9:

Η αύξηση του Φ.Π.Α έχει επηρεάσει την δική σας ακτοπλοϊκή εταιρεία ;

- Πολύ
- Λίγο
- Μέτρια
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 10:

Έχετε στα άμεσα πλάνα σας μείωση δρομολογίων ;

- ΝΑΙ
- Προς το παρόν όχι
- Αντιθέτως αύξηση
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 11:

Προγραμματίζετε επέκταση δρομολογίων?

- Ναι είναι στα άμεσα σχέδια μας
- Προς το παρόν όχι
- Καθόλου
- Αντιθέτως αύξηση

ΕΡΩΤΗΣΗ 12:

Προγραμματίζετε επενδύσεις σε πλοία ;

- Ναι σύντομα
- Ίσως μελλοντικά
- Όχι άμεσα
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 13:

Έχετε σκεφτεί την επέκταση σε ξένες αγορές ;

- Ναι
- Ίσως
- Όχι
- Καθόλου

ΕΡΩΤΗΣΗ 14:

Πώς προγραμματίζεται το μέλλον της εταιρείας ;

- Επιτυχημένο

- Αρκετά καλό
- Αβέβαιο
- Αποτυχημένο

ΕΡΩΤΗΣΗ 15:

Τη θέση έχετε στην εταιρεία ;

PLANNING & REPORTING

ΕΡΩΤΗΣΗ 16: Ηλικία ;

- Άνω των 18
- 20 - 50
- Άνω των 50

4-2. Ανάλυση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου

Αρχικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο δόθηκε και απαντήθηκε σε μέλη των εταιρών που καλούμαστε να εξετάσουμε, και ως εκ τούτου είναι εκ των πραγμάτων επηρεασμένο από τη θέση των ερωτηθέντων. Μπορούμε ωστόσο να εξάγουμε κάποια σημαντικά συμπεράσματα για την άποψη των υπαλλήλων δύο σημαντικών εταιριών της ελληνικής ακτοπλοΐας που δείχνουν να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις συνθήκες της κρίσης.

Στην πρώτη ερώτηση μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι και οι δύο ερωτηθέντες επέλεξαν την ποιότητα των υπηρεσιών ως σημαντικό λόγο προτίμησης εταιρίας. Στη δεύτερη περίπτωση του υπαλλήλου των Hellenic seaways, απαντήθηκαν επίσης η ακρίβεια δρομολογίων και η ασφάλεια του ταξιδιού. Κανένας από τους δύο ερωτηθέντες δεν επέλεξε τις χαμηλές τιμές. Συμπερασματικά από την πρώτη ερώτηση μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι κατά τη διάρκεια της κρίσης οι υπάλληλοι των εταιριών που εξετάζουμε θεωρούν είναι σημαντικό να μην υπάρξει πτώση ποιότητας, και κατά δεύτερον αξιοπιστίας και ασφάλειας.

Στη δεύτερη ερώτηση, που αναφέρεται σε ποιο χώρο δραστηριοποιείται η εταιρία, και οι δύο ερωτηθέντες απάντησαν ότι οι εταιρίες που εργάζονται δραστηριοποιούνται και στο εξωτερικό και στο εσωτερικό.

Στην τρίτη ερώτηση δόθηκε μια πιο συγκεκριμένη απάντηση. Στην δεύτερη περίπτωση της εταιρίας HELLENIC SEAWAYS απαντήθηκε ότι η εταιρία έχει τεράστια πτώση εισιτηρίων,

της τάξης του 89%. Και στην περίπτωση των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ η απάντηση ήταν ότι έχει μειωθεί πολύ η ζήτηση εισιτηρίων. Από αυτή την ερώτηση μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξαιρετικά καταστροφική επίδραση που είχε η κρίση στην ελληνική ακτοπλοΐα και συγκεκριμένα στον κλάδο του τουρισμού. Και οι δύο εταιρίες έχουν περισσότερα εσωτερικά δρομολόγια, γεγονός που μας οδηγεί να συμπεράνουμε ότι πιθανώς να μειώθηκε πολύ ο εσωτερικός τουρισμός.

Στην τέταρτη ερώτηση παρατηρούμε διαφοροποίηση των απαντήσεων, καθώς οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ είχαν αύξηση των εισιτηρίων, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις συνθήκες της κρίσης, ενώ η δεύτερη εταιρία HELLENIC SEAWAYS δεν εφάρμοσε αύξηση των εισιτηρίων. Η προσέγγιση που έχει κάθε εταιρία στην αντιμετώπιση της κρίσης διαφοροποιείται, καθώς πολλές εταιρίες επιλέγουν να αυξήσουν τις τιμές των υπηρεσιών για να καλύψουν την έλλειψη ζήτησης.

Ένας άλλος τρόπος για να μπορέσει μια εταιρία που πλήττεται από την κρίση να ανταπεξέλθει οικονομικά είναι να κάνει τα προϊόντα της πιο ελκυστικά οικονομικά. Και οι δύο ερωτηθέντες απάντησαν ότι οι εταιρίες που εργάζονται έχουν πακέτα προσφορών και συγκεκριμένα πακέτα για ανέργους, οικονομικά οικογενειακά πακέτα και πακέτα για φοιτητές.

Ένας άλλος τρόπος για να μειωθεί το λειτουργικό κόστος μια ακτοπλοϊκής επιχείρησης είναι η μείωση δρομολογίων που δεν έχουν ικανοποιητική ζήτηση. Και οι δύο ερωτηθέντες απάντησαν ότι οι εταιρίες που εργάζονται έχουν μειώσει τα δρομολόγια τους.

Στην έβδομη ερώτηση οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι και οι δύο εταιρίες που εξετάζουμε απασχολούν περισσότερους από εκατό υπαλλήλους, γεγονός που μας δείχνει τη σημαντικότητα της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία.

Και οι δύο εταιρίες αναγκάστηκαν να κάνουν μειώσεις προσωπικού κατά τη διάρκεια της κρίσης, προφανώς ως τρόπος μείωσης του λειτουργικού κόστους. Οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι έχουν γίνει λίγες μειώσεις θέσεων εργασίας και στις δύο εταιρίες, γεγονός μη αναμενόμενο μετά την μείωση ζήτησης εισιτηρίων της τάξης του 89% για την HELLENIC SEAWAYS.

Μια από τις επιδράσεις της κρίσης στην ελληνική οικονομία ήταν η αύξηση της φορολογίας των ανωνύμων εταιριών ως μέρος του προγράμματος δημοσιονομικής σταθερότητας. Στην περίπτωση της πρώτης εταιρίας, ο ερωτώμενος απάντησε ότι η αύξηση του Φ.Π.Α. έχει επηρεάσει λίγο την εταιρία, ενώ στη δεύτερη περίπτωση έχει επηρεάσει πολύ.

Στην περίπτωση της ενδέκατης ερώτησης παρατηρείται επίσης διαφοροποίηση, καθώς η πρώτη εταιρία έχει στα άμεσα σχέδια της αύξηση δρομολογίων, ενώ η δεύτερη επιλέγει να μην κάνει αύξηση δρομολογίων. Οι επόμενες ερωτήσεις, καθώς και αυτή είναι στα πλαίσια των μελλοντικών επενδύσεων των εταιριών, πεδίο εξαιρετικά ενδιαφέρον ως μέσο αντιμετώπισης της μείωσης ζήτησης.

Μια αγορά πλοίου είναι εξαιρετικά μεγάλη επένδυση για μια ακτοπλοϊκή εταιρία και πρέπει να είναι προϊόν αύξησης ζήτησης. Η εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ φαίνεται να σκέφτεται

μελλοντικά το ενδεχόμενο επέκτασης του στόλου της, ενώ για τη δεύτερη εταιρία φαίνεται να μην υπάρχει το ενδεχόμενο αυτό στα άμεσα πλάνα της.

Την επέκταση σε ξένες αγορές θεωρεί ο ερωτώμενος υπάλληλος της MINOAN LINES ως πιθανό ενδεχόμενο αλλά όχι ως κάτι συγκεκριμένο, ενώ στην περίπτωση της εταιρίας HELLENIC SEAWAYS θεωρείται ένα αρκετά πιθανό ενδεχόμενο.

Στην ερώτηση πως προβλέπουν το μέλλον της εταιρίας τους, και οι δύο ερωτηθέντες απάντησαν ότι θεωρούν ότι θα είναι επιτυχημένο.

Τέλος, οι δύο ερωτηθέντες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 20 με 50 ετών. Ο πρώτος ερωτώμενος που εργάζεται στις ΜΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ εργάζεται ως Υπεύθυνη Στατιστικών / Μελετών / Reports Διοίκησης, ενώ ο υπάλληλος της HELLENIC SEAWAYS εργάζεται στον τομέα του PLANNING & RESORTING. Και οι δύο τομείς σχετίζονται άμεσα ε τη διαχείριση της κρίσης.

Η επίδραση της κρίσης και στις δύο εταιρίες φαίνεται να είναι εξαιρετικά επώδυνη καθώς είχαν σημαντικές μειώσεις εισιτηρίων.

Συνοπτικά τα κυριότερα μέτρα που έλαβαν οι δύο εταιρίες είναι:

- Μείωση προσωπικού
- Διακοπή δρομολογίων
- Μείωση συχνότητας δρομολογίων
- Αύξηση εισιτηρίων, στην πρώτη περίπτωση

Ως μελλοντικές επενδύσεις οι δύο εταιρίες φαίνεται να σχεδιάζουν:

- Αύξηση δρομολογίων στην πρώτη περίπτωση
- Επέκταση σε ξένες αγορές
- Μειωμένες πιθανότητες επέκτασης του στόλου

Η ανάλυση μας με βάση τις αναφορές υπαλλήλων όπως της κυρίας Γιαννακουσάκη Εμμανουέλας Υπεύθυνης Στατιστικών / Μελετών / Reports Διοίκησης στις Μινωικές Γραμμές και του Planning & Reporting Analyst στην Hellenic Seaways, υποδηλώνει ότι, αν και οι εταιρίες λειτουργούν σε ένα περιβάλλον όπου οφείλουν να υπερβούν πολλαπλές αντιξοότητες, ο κλάδος παραμένει ανταγωνιστικός διατηρώντας σε υψηλά επίπεδα τις παρεχόμενες υπηρεσίες χωρίς μεγάλες αυξήσεις των εισιτηρίων και σοβαρές μειώσεις του ανθρώπινου δυναμικού.

4-3. Συμπεράσματα²¹

Με γνώμονα τη ζωτική σημασία του κλάδου, η ακτοπλοΐα όπως και προαναφέρθηκε ,αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις. Είδαμε ότι, η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες: (i) έντονη εποχικότητα, (ii) υψηλό σταθερό σε σχέση με το μεταβλητό κόστος λειτουργίας και (iii) παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους. Επίσης, η προσφορά και ο ανταγωνισμός στον κλάδο λειτουργούν υπό την πίεση των εν μέρει αναπόφευκτων στρεβλώσεων μιας μερικώς απελευθερωμένης αγοράς.

Οι ρυθμιστικές αρχές επιβάλλουν υποχρεώσεις σε όρους διάρκειας και συχνότητας των δρομολογίων, περιορισμών στο πλήρωμα και οργάνωσης των άγονων γραμμών - υποχρεώσεις ομολογουμένως λιγότερο περιοριστικές σε σχέση με το παρελθόν.

Επίσης κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε ότι το μεγάλο έλλειμμα της αγοράς είναι η έλλειψη ιδιωτικών πλοιοκτητικών σχημάτων. Η μεγάλη συμμετοχή των τραπεζών στο μετοχικό κεφάλαιο των ακτοπλοϊκών εταιριών δημιουργεί αδυναμία δράσης και σοβαρών κινήσεων ανάληψης κινδύνων άρα και πιθανών νέων επενδύσεων. Ο κλάδος παραμένει ευάλωτος καθώς τα περιθώρια κέρδους είναι σχετικά μικρά λόγω των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών του κλάδου, όπως την χαμηλή ταχύτητα ενεργητικού και τον υψηλό δανεισμό.

Η προσφορά όμως από μόνη της δεν μπορεί να ανατρέψει το αρνητικό κλίμα. Η ζήτηση είναι αυτή που μπορεί να εξισορροπήσει την κατάσταση. Η σημερινή οικονομική κρίση κρατάει σε χαμηλά επίπεδα τον εγχώριο τουρισμό και οι ακτοπλοΐοι για να επιβιώσουν πρέπει να προχωρήσουν σε σημαντικές μειώσεις των τιμών των εισιτηρίων τόσο των επιβατών όσο και των αυτοκινήτων. Η ανελαστικότητα της τιμής του ναύλου για τους επιβάτες είναι πολύ πιθανό να μετακυλήσει αυξήσεις σε άλλους τομείς όπως στις μεταφορές φορτίων που αφορούν τον εισαγόμενο τουρισμό, γεγονός που θα συμβάλλει αρνητικά στον τουριστικό κλάδο της νησιωτικής χώρας.

Οι εταιρίες του κλάδου αναζητούν νέους δρόμους δρομολόγησης των πλοίων τους για να αναπληρώσουν τα έσοδα τους από την συρρίκνωση της εγχώριας αγοράς. Πολλά πλοία έχουν πουληθεί για λόγους εξορθολογισμού των εταιριών μέσω της μείωσης του τραπεζικού δανεισμού τους. Πολλά πλοία της αγοράς έχουν απομακρυνθεί εξαιτίας της συνεχιζόμενης κρίσης, που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην αναγκαία διεθνοποίηση της Ελληνικής ακτοπλοΐας.

Ο περιορισμός της χρήσης του πλοίου λόγω οικονομικής αδυναμίας και η συρρίκνωση της περιόδου υψηλής ζήτησης άλλαξαν σημαντικά τη λειτουργία της Ακτοπλοϊκής Αγοράς.

Η κρίση δημιούργησε εναλλακτικούς προορισμούς χαμηλού κόστους κυρίως στην ηπειρωτική Ελλάδα και έτσι η χρήση του πλοίου αποφεύγεται.

Η είσοδος στη χώρα μας αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους έχουν περιορίσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε προορισμούς με ιδιαίτερα οικονομικό ή τουριστικό ενδιαφέρον σε ετήσια βάση. Σημαντικό πλήγμα ανταγωνισμού υφίστανται πλέον οι ακτοπλοϊκές εταιρίες από ισχυρές οικονομικά αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και σε άλλα μέρη του κόσμου. Η σχέση κόστους/χρόνου μεταφοράς δίνει

²¹ ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Κλαδικές Μελέτες (Ιανουάριος 2009) -

15^η Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα -2016 (XRTC)

ισχυρό πλεονέκτημα στην αεροπλοΐα έναντι της ακτοπλοΐας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η γενική πτώση των τιμών των καυσίμων κάνει το αεροπλάνο ακόμα πιο ανταγωνιστικό καθώς οι αεροπορικές εταιρίες είναι σε θέση να προσφέρουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικά εισιτήρια. Οι ελλείψεις επαρκών λιμενικών υποδομών ενισχύουν τη θέση του αεροπλάνου έναντι του πλοίου. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν υποφέρουν πλέον από τον μεταξύ τους ανταγωνισμό αλλά από τον ανταγωνισμό τους με τις αεροπορικές εταιρίες. Γι αυτό τον λόγο η πολιτική των εταιριών να κατακλύζουν την αγορά με προσφορές τις τελευταίες μέρες του Ιουλίου σε μια προσπάθεια κάλυψης της προσφερόμενης χωρητικότητας δεν θεωρείται ορθή.

Η σημαντική ανάκαμψη που παρατηρήθηκε το 2015 και διατηρείται μέχρι και τα μέσα του 2016 σύμφωνα με την **Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2010-2016 (XRTC)**, προσδίδει μια ιδιαίτερη δυναμική στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά.

Το οικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο έπρεπε να αναδιαρθρωθεί η Ελληνική Ακτοπλοΐα ήταν ασθενέστατο. Εσωτερικά είχε να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς κίνησης κεφαλαίων, την εσωτερική υποτίμηση και την πολιτική ανασφάλεια. Εξωτερικά είχε να αντιμετωπίσει γεωπολιτικές κρίσεις σε γειτονικές περιοχές και την γενικότερη κρίση ρευστότητας στον Ευρωπαϊκό τραπεζικό τομέα που οδήγησε και στην μειωμένη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Το σημαντικό έργο αναδιαρθρώσεων των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών παρά όλα αυτά στέφθηκε με επιτυχία. Η χάραξη του νέου ακτοπλοϊκού χάρτη μέσα από τον περιορισμό του αριθμού των δρομολογίων, την ρύθμιση της ταχύτητας μεταφοράς και της εκποίησης της περιττής χωρητικότητας, έφερε ένα νέο σημείο ισορροπίας στην αγορά.

Οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες που απέμειναν είναι πλέον τέσσερις και σε αυτές αναφερόμαστε (τρεις εισηγμένες και η Hellenic Seaways) μετά την έξοδο της NEL από τον κλάδο.

Η ωριμότητα είναι κύριο χαρακτηριστικό των χρηστών που κατάλαβαν καλά τις δύσκολες επιπτώσεις της διεθνούς (κόστη λειτουργίας και κυρίως κόστος πετρελαίου) όσο και της Ελληνικής κρίσης και αποδέχθηκαν την ορθολογιστική αναδιάρθρωση της επιχειρησιακής και διαχειριστικής λειτουργίας των εταιριών με μειωμένες ταχύτητες και λιγότερα δρομολόγια. Ο κίνδυνος όμως υπάρχει αν αφηθεί κάποιος προορισμός χωρίς εξυπηρέτηση και γι' αυτό η συνεχιζόμενη προσπάθεια του κράτους και των εταιριών είναι σημαντική και χρήζει ευαρέσκειας.

Σίγουρα περισσότερο από ποτέ είναι επιτακτική η συνεργασία των βασικών μερών της αγοράς Κράτος – Εταιρίες – Εργαζόμενοι – Τράπεζες αφού αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την διατήρηση θετικών αποτελεσμάτων και τη χάραξη κοινής πορείας εξόδου από πιθανούς κινδύνους που διατρέχει η αγορά.

Προοπτικές του κλάδου που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την ανάπτυξη του είναι:

- Ø Η συνεχιζόμενη πολιτική ανασφάλεια (εκλογές) η οποία μπορεί να επιφέρει μια ακόμα οικονομική αστάθεια.
- Ø Η εφαρμογή των νέων μεταρρυθμιστικών μέτρων προβλέπει την μείωση της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών με μεγάλη πιθανότητα μείωσης της ακτοπλοϊκής κίνησης.
- Ø Η υποσχόμενη σύντομη άρση των περιορισμών κίνησης κεφαλαίων δεν φαίνεται να πραγματοποιείται και συνεπώς πρέπει να περιμένουμε και πέραν του τρέχοντος έτους και το 2017 θα διατηρηθεί περιορίζοντας την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας.
- Ø Η τιμή του πετρελαίου δεν είναι σίγουρο ότι θα διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα.
- Ø Οι γεωπολιτικές εξελίξεις δημιουργούν ένα ευάλωτο και ευμετάβλητο περιβάλλον.

- Ø Δεν προβλέπεται βελτίωση του Ευρωπαϊκού τραπεζικού τομέα και ειδικότερα ή είσοδος ξένων τραπεζών στην Ελληνική αγορά και μάλιστα στην Ελληνική ακτοπλοΐα.

Πρέπει να τονιστεί ότι ή Ελληνική ακτοπλοΐα για όλες τις ξένες τράπεζες αποτελεί Ελληνικό κίνδυνο (Greek Risk) και συνεπώς είναι πολύ δύσκολο να χρηματοδοτηθεί αν τα πλοία κινούνται εντός Ελλάδος.

Στα θετικά πρέπει να τονίσουμε τα εξής:

- Ø Τον εξορθολογισμό του στόλου.
- Ø Την στροφή του κλάδου στην κερδοφορία
- Ø Την διατήρηση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος
- Ø Την πιθανότητα εισροής νέων κεφαλαίων μέσω επενδυτικών ομίλων ή άλλων Ευρωπαϊκών Εταιριών οι οποίες θέλουν να αδράξουν την ευκαιρία της επανεκκίνησης της αγοράς αλλά και τις χαμηλές αξίες μετοχών και περιουσιακών στοιχείων.
- Ø Ανάπτυξη του Τουρισμού
- Ø Επανεναρξη δραστηριοτήτων των Ελλήνων στην Ευρώπη.

Πέραν όλων των ανησυχιών πρέπει να καλοδεχτούμε την στροφή του κλάδου στα θετικά αποτελέσματα.

4-4. ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ INTERNET

4-4-1. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ²²

Η εταιρία Μινωικές Γραμμές έχει ως στόχο να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τους κύριους δυσμενείς παράγοντες της ακτοπλοϊκής αγοράς δηλαδή , το δυσχερές οικονομικό περιβάλλον των τελευταίων ετών, τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιριών του κλάδου και το κόστος καυσίμων, προκειμένου να ξεπεράσει την περίοδο της παρατεταμένης οικονομικής ύφεσης που διανύει η χώρα και ολόκληρη η Νότιο-ανατολική Ευρώπη με τις μικρότερες δυνατές απώλειες.

Έτσι, έχει προχωρήσει σε μια σειρά αποφάσεων για ανάπτυξη και περιορισμό του λειτουργικού κόστους:

- Ø **Τη διατήρηση των δρομολογίων της**, όπως επανασχεδιάστηκαν από τα τέλη του 2012 και αφορούν αφενός τη μη δραστηριοποίηση στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Βενετία και αφετέρου την επέκταση της υφισταμένης γραμμής Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκώνα, προσθέτοντας το λιμάνι της Τεργέστης ως επιπλέον προορισμό, με σκοπό την αύξηση του μεταφορικού έργου και την πληρότητα των πλοίων της,

- Ø **τη διατήρηση της ναύλωσης δύο πλοίων του Ομίλου σε τρίτη εταιρία**, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κόστους μισθοδοσίας, των εξόδων λιμένων-συντηρήσεων και την σημαντική βελτίωση του οικονομικού τους αποτελέσματος,

- Ø **την υιοθέτηση πολιτικής περιορισμού του κόστους καυσίμων**, το οποίο κατά τα τελευταία έτη κατά μέσο όρο ξεπερνά το 50% του συνόλου του κόστους πωληθέντων. Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρία ήδη αναβάθμισε το σύστημα των προπελών για τα δύο πλοία «ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ» και «ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ» που δραστηριοποιούνται στη γραμμή

²² XRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων- Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα - 2014

εσωτερικού Ηράκλειο-Πειραιάς, καθώς επίσης προέβη και στην πλαστικοποίηση των υφάλων τους, εφαρμογή του μέτρου «slow steaming» σε όλα τα πλοία του στόλου

Ø η Εταιρία έχει συνάψει σύμβαση πρακτόρευσης με την θυγατρική εταιρία του ομίλου Grimaldi «Atlantica di Navigazione S.p.A.» για τη ναυτική πρακτόρευση πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας (Γραμμή Πρίντεζι).

Ø **Η εταιρία προχώρησε σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.** Η εν λόγω αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ενίσχυσε τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας κατά € 50εκ περίπου και συνέβαλε στην περαιτέρω θωράκιση της Εταιρίας έναντι της σοβαρής οικονομικής κρίσης που διανύουμε ενώ βελτίωσε σημαντικά τη χρηματοοικονομική της διάρθρωση.

Ø **Η εταιρία διαθέτει αναμφίβολα τον νεότερο στόλο της ακτοπλοΐας.**

Ø **Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας παρουσίασε αυξητικές τάσεις** της τάξεως των € 74εκ και διαμορφώθηκε σε € 61.57εκ έναντι € 52.83εκ της αντίστοιχης χρήσης του 2012. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην απόφαση της εταιρίας για επέκταση της υφιστάμενης γραμμής της Αδριατικής (Πάτρα-Αγκόνα) μέχρι την Τεργέστη.

Ø **Τα Ιδία Κεφάλαια αυξήθηκαν** κατά € 5.30εκ και διαμορφώθηκαν σε € 11.65εκ έναντι € 76.35εκ την 31/12/2012. Η αύξηση αυτή είναι αποτέλεσμα της εισροής κεφαλαίων από την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου με καταβολή μετρητών και δικαίωμα προτίμησης υπέρ των παλαιών μετόχων που αποφασίστηκε από την Τακτική Γενική Συνέλευση της 21ης Ιουνίου 2013 και καλύφθηκε πλήρως, καθώς και των ζημιών της χρήσης. Οι Συνολικές Υποχρεώσεις του Ομίλου μειώθηκαν σε € 17.67εκ έναντι € 76.47εκ την 31/12/2012. Η παραπάνω μείωση είναι απόρροια της αποπληρωμής βραχυπρόθεσμου μέρους τραπεζικού δανεισμού και **περιορισμού του κονδυλίου «Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις».**

4-4-2. HELLENIC SEAWAYS ²³

Το 2013 η Hellenic Seaways δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, των Σποράδων και του Σαρωνικού, ενώ εκτός από την ακτοπλοΐα, συνέχισε την παρουσία της, μέσω της θυγατρικής HELLENIC SEAWAYS CARGO N.E., στη γραμμή Κορίνθου - Βενετίας.

Οι συνέπειες του δυσμενούς κλίματος της αγοράς είχαν άμεσο αντίκτυπο στα οικονομικά αποτελέσματα της Hellenic Seaways. Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε στα € 102.9εκ, σημειώνοντας μείωση κατά 7.6% σε σχέση με τη χρήση του 2012, γεγονός που οφείλεται κυρίως:

- ▶ Στη μείωση των εκτελεσθέντων δρομολογίων κατά 8% στην ακτοπλοΐα και κατά 29% στη γραμμή της Αδριατικής,
- ▶ Στην όξυνση του ανταγωνισμού σε πολλές ακτοπλοϊκές γραμμές, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών και των μεριδίων της αγοράς μας.
- ▶ Στη συρρίκνωση των μεγεθών του ακτοπλοϊκού κλάδου

Επίσης, σημαντική μείωση επήλθε στο κόστος πωληθέντων κατά € 10.8εκ (9.1%), η οποία οφείλεται τόσο στη μείωση του αριθμού των δρομολογίων, όσο και στη μείωση κατά 8% των

²³ ΧRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων - Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα - 2014

τιμών των καυσίμων, το μικτό αποτέλεσμα βελτιώθηκε κατά €2.3εκ σε σχέση με το 2012, παρέμεινε όμως ζημιογόνο κατά €4.8εκ

Ως συνέπεια των παραπάνω και παρά τη μείωση των εξόδων διάθεσης & διοίκησης κατά €1.0εκ (-6,0%), η εταιρία παρουσίασε αποτελέσματα EBITDA²⁴ ύψους €6.3εκ, βελτιωμένα κατά €1.6εκ έναντι του 2012.

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν σε €6.6 εκ έναντι €9.0εκ την προηγούμενη χρήση, κυρίως λόγω της μείωσης του επιτοκίου αναφοράς Euribor.

Τα καθαρά, μετά από φόρους αποτελέσματα της εταιρίας διαμορφώθηκαν σε ζημιές ποσού €2.8 εκ έναντι ζημιών €34.9εκ το 2012 και έχουν επιβαρυνθεί με:

α) Έκτακτες ζημιές €2.4εκ που προήλθαν από την πώληση των Hellenic Master και Hellenic Trader, έναντι αντίστοιχων κερδών 0.8εκ το 2012 που είχαν προέλθει από την πώληση των πλοίων Hellenic Sailor, Νεφέλη και Flyingcat 2.

β) Την απομείωση της αξίας Παγίων Στοιχείων (πλοίων) κατά €21.0εκ (έναντι €2.5εκ το 2012), λόγω των οικονομικών συνεπειών στην ακτοπλοία από την συνεχιζόμενη χρηματοοικονομική κρίση.

Η καθαρή θέση της εταιρίας ανήλθε σε €6.2εκ μειωμένη κατά 38%, γεγονός που οφείλεται στις ζημιές της χρήσης.

Στη χρήση του 2013 υπήρξαν μεταβολές στην αξία των ενσώματων παγίων, λόγω της πώλησης δύο (2) πλοίων (Hellenic Master και Hellenic Trader), της απομείωσης της αξίας των πλοίων καθώς και των αποσβέσεων της χρήσης. Η καθαρή τους αξία διαμορφώθηκε σε €267.0εκ έναντι €308.7εκ το 2012.

Ο τραπεζικός δανεισμός της ανήλθε σε €164.1εκ, αυξημένος κατά €6.7εκ σε σχέση με το 2012 (€157.4εκ).

Σε επίπεδο λειτουργικών δραστηριοτήτων, η εταιρία, κατά το 2013, παρουσίασε εκροές ποσού €9.9εκ έναντι εκροών €14.1εκ την προηγούμενη χρήση, κυρίως λόγω της επιδείνωσης των λειτουργικών του αποτελεσμάτων. Οι εισροές από επενδυτικές δραστηριότητες ύψους €3.6εκ οφείλονται κυρίως στην πώληση των δύο πλοίων. Τα ταμιακά διαθέσιμα στη λήξη της χρήσης ανήλθαν σε €1.2εκ, έναντι €0.9εκ την χρήση 2012.

Το Μάρτιο του 2013 η εταιρία υπέγραψε 3ετή συμφωνία συνεργασίας με την Cosmote, για την προβολή της στα ταχύπλοα πλοία του στόλου της ενώ το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους το πλοίο της, Νήσος Ρόδος, δρομολογήθηκε στη γραμμή της Αδριατικής, αντικαθιστώντας τα δύο Ro-Ro, δίνοντας τη δυνατότητα στην εταιρία να δραστηριοποιηθεί για πρώτη φορά στην αγορά του συνοδευόμενου φορτίου στη συγκεκριμένη γραμμή. Στις αρχές Δεκεμβρίου η εταιρία προέβη στην πώληση των Hellenic Trader και Hellenic Master τα οποία δεν εντάσσονταν πλέον στον επιχειρησιακό σχεδιασμό της. Τα έσοδα της πώλησης συνέβαλαν στην εκπλήρωση δανειακών υποχρεώσεων προς τις πιστώτριες τράπεζες. Τέλος τον ίδιο μήνα, η εταιρία υπέγραψε σύμβαση κοινοπραξίας με τις εταιρίες Nova Ferries και 2wayferries για την εκτέλεση συνδυασμένων δρομολογίων στις γραμμές του Αργοσαρωνικού.

ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ HSW

²⁴Το EBITDA είναι τα αρχικά του Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, and Amortization δηλαδή τα κέρδη μίας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι, και απόσβεση.

<http://www.minoan.gr/article/4243/apantisi-ton-minoikon-grammon-sta-prosfata-dimosiemata-gia-ti-hsw>

Μέσω της φιλοσοφίας ανάπτυξης των «θαλάσσιων δρόμων» στη Μεσόγειο, η προοπτική απόκτησης μετοχικής πλειοψηφίας στη HSW από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, εμφανίζεται υπό τις παρούσες συνθήκες, ως μία από τις σημαντικότερες στρατηγικές κινήσεις για την ενίσχυση της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά κυρίως η βέλτιστη λύση για τη στρατηγική ανάπτυξη της HSW, διότι:

- Οι γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούνται οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (Ηράκλειο – Πειραιάς & Ελλάδα – Ιταλία) και η HSW (Κυκλάδες, Β. Αιγαίο, Αργοσαρωνικός) είναι πλήρως συμπληρωματικές, καθώς δεν παρουσιάζονται επικαλύψεις, γεγονός που επιτρέπει την εκμετάλλευση των σημαντικών συνεργειών που προκύπτουν.

- Η ένταξη της HSW στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ θα οδηγήσει σε α) υγιή σχήματα και επιτυχή αναδιοργάνωση της ελληνικής ακτοπλοΐας με τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και τη διασφάλιση χρηματοοικονομικής σταθερότητας, β) αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες / συνεργάτες σε ανταγωνιστικές τιμές και γ) τήρηση των άγονων γραμμών και όλου του εμπορικού δικτύου της εταιρείας, με σεβασμό στις υφιστάμενες συμφωνίες με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

- Το επίπεδο εξυπηρέτησης των κατοίκων των Ελληνικών νήσων καθώς και των τουριστών θα ανέλθει σημαντικά με την εφαρμογή των υψηλών προτύπων διαχείρισης των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

- Η χρηματοοικονομική θέση της HSW κρίνεται ως ιδιαίτερα αδύναμη με βάση και τα Δημοσιευμένα στοιχεία Ισολογισμού του 2014 γεγονός που καθιστά απολύτως απαραίτητη την ενίσχυση της εταιρείας με νέα κεφάλαια που στην τρέχουσα αρνητική οικονομική συγκυρία μόνο ένας ισχυρός μέτοχος ο οποίος διαθέτει υγιή χρηματοοικονομική διάρθρωση μπορεί να διαθέσει.

Επιπρόσθετα, η ισχυρή παρουσία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ στο μετοχικό κεφάλαιο της HSW θα διασφαλίσει την ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της και θα τη θωρακίσει προκειμένου να ξεπεράσει την οποιαδήποτε οικονομική δυσκολία παρουσιαστεί.

4-4-3. ANEK LINES²⁵

Η ANEK LINES τα τελευταία χρόνια, έχει ως κύριο στόχο τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους και προκειμένου να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες από τη μείωση της μεταφορικής κίνησης έχει προχωρήσει σε μια σειρά συγκεκριμένων ενεργειών:

- Ø Συνεχής διαπραγμάτευση με τις δανείστριες τράπεζες προκειμένου να συμφωνηθεί αναδιάρθρωση των όρων αποπληρωμής του συνόλου του μακροπρόθεσμου δανεισμού, η θετική έκβαση των οποίων θα ενισχύσει τη ρευστότητα της Εταιρίας λόγω μετατόπισης της πληρωμής δόσεων σε μεταγενέστερο χρόνο, παράτασης του χρόνου αποπληρωμής και μείωσης του χρηματοοικονομικού κόστους. Οι συζητήσεις βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο και εκτιμάται ότι σύντομα θα επιτευχθεί τελική συμφωνία για την αναδιάρθρωση των δανείων.

- Ø Κινήσεις για πωλήσεις πλοίων που θα έχουν άμεσα θετική επίδραση στη ρευστότητα και εκτιμάται ότι στο αμέσως επόμενο διάστημα θα υπάρξουν σχετικές συμφωνίες.

²⁵ ΧRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων - Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα - 2014

Ø Μετά την επιτυχή κίνηση της σύστασης κοινοπραξίας το 2011 με τον Όμιλο ΑΤΤΙCΑ σε δύο (2) κύριες γραμμές δραστηριοποίησης, η διοίκηση του Ομίλου εξετάζει τα περιθώρια για περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασιών με σκοπό την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Σημειώνεται ότι το Μάιο του 2013 αποφασίστηκε η ανανέωση της λειτουργίας της κοινοπραξίας «ΑΝΕΚ - SUPERFAST» μέχρι το 2017.

Ø Σε λειτουργικό επίπεδο, από το τέλος της προηγούμενης χρήσης έχουν ληφθεί μέτρα όπως η μείωση του μισθολογικού κόστους των διοικητικών υπαλλήλων, η περικοπή δρομολογίων των πλοίων, η μείωση ταχύτητας με σκοπό την εξοικονόμηση καυσίμων και η αποδρομολόγηση πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές.

Ø Επίσης, όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο, θετική επίδραση είχε η μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων για τη χειμερινή περίοδο, ενώ με την επιδιωκόμενη επίλυση μιας σειράς εκκρεμών θεμάτων (π.χ. υποχρεωτικές εκπτώσεις, μείωση Φ.Π.Α., κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών υπέρ τρίτων) εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί περαιτέρω μείωση του λειτουργικού κόστους και βελτίωση της ρευστότητας.

Ø Τέλος, παραμένει υπό εξέταση η δυνατότητα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου (κίνηση που δεν κατέστη δυνατό να πραγματοποιηθεί εντός του 2013 λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης) με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητας.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί τέλος ότι από την στιγμή που ο μέτοχος της εταιρίας Sea Star Capital, έχει ενεχυριάσει και σε αυτήν την εταιρία, το ποσοστό του στην τράπεζα Πειραιώς, ο ρόλος που αναμένεται να διαδραματίσει η τράπεζα και σε αυτήν την εταιρία θα είναι καταλυτικός βραχυπρόθεσμα.

	2013	2012	2011	2010	Μ.Ο ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2010-2013
Περιθώριο ΕΒΠΔΑ	3,8%	2,1%	5,0%	-1,3%	1,6%
Περιθώριο Καθαρίων Αποτελεσμάτων Πρω Φόρων	-20,3%	-30,2%	-5,4%	-1,3%	-16,1%
Κόστος Πωληθέντων/ Κόστος Εργασιών	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9
Κόστος Κινητών & Αυταρτικών/ ΕΒΠ ΔΑ	11,9	22,6	9,1	-10,5	8,3
Σύνολο Ιξίων Κεφαλαίων/ Αξία Ισοσχετιών	0,0	0,2	0,1	0,1	0,3
Δάνεια Τραπεζών/ Σύνολο Παγίων	1,0	0,9	0,7	0,7	0,8
ΕΒΠΔΑ/ Χρηματικό Ύψος	0,4	0,3	0,7	0,8	0,1
Κόστος Εργασιών/ Σύνολο Ισίων Κεφαλαίων	17,5	4,7	7,3	7,3	6,6

Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΕΚ LINES (2010 -2013)

4-4-4. ATTICA GROUP²⁶

Η εταιρία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 4 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 9 στη BLUE STAR FERRIES.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της είναι ο 2ος χαμηλότερος στον κλάδο καθώς η φιλοσοφία της εταιρίας παραμένει η αξιοποίηση νεότευκτων πλοίων παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Η εταιρία ενίσχυσε το στόλο της στην ακτοπλοΐα με τη δρομολόγηση από τον Ιούλιο του 2012, στη γραμμή Πειραιάς - Χίο - Μυτιλήνη, του νεότευκτου πλοίου Ro-Pax Blue Star Patmos που κόστισε περίπου €70εκ. Το άλλο νεότευκτο πλοίο Blue Star Delos παρελήφθη και δρομολογήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων το δ' τρίμηνο του 2011.

Για το 2013 ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ανήλθε σε €260.16εκ έναντι €256εκ στη χρήση 2012, ήτοι ποσοστό αύξησης 1.6%. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) έφθασαν τα Ευρώ 27.15εκ έναντι Ευρώ 9.45εκ στη χρήση 2012. Αντίστοιχα, στη χρήση 2013 οι ζημίες μετά από φόρους της ανήλθαν σε Ευρώ 10.13εκ έναντι ζημιών μετά από φόρους Ευρώ 53.98εκ στη χρήση 2012. Επισημαίνεται ότι στα αποτελέσματα της χρήσης 2012 συμπεριλαμβάνεται ζημία Ευρώ 20.36εκ από απομείωση ενσωμάτων στοιχείων (πλοίων) του ενεργητικού της καθώς και λογιστική ζημία Ευρώ 6.40εκ που προέκυψε από την πώληση του Superfast VI.

Η σημαντική βελτίωση των αποτελεσμάτων της εταιρίας σε σχέση με το 2012, παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, είναι αποτέλεσμα σειράς ενεργειών που αφορούν κυρίως στα ακόλουθα:

- Ø Μείωση των διοικητικών εξόδων
- Ø Ενεργητική διαχείριση των δρομολογίων των πλοίων με σκοπό τη βελτίωση του μεταφορικού έργου ανά δρομολόγιο
- Ø Μείωση των τιμών των καυσίμων η οποία, σε συνδυασμό με τη βελτιστοποίηση των δρομολογίων, επέφερε μείωση στο κόστος καυσίμων και λιπαντικών της εταιρίας σε ποσοστό 9.9% σε σχέση με τη χρήση 2012

Η εταιρία δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής. Ειδικότερα στις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκόνα και Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι με ενδιάμεση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τους θερινούς μήνες, δραστηριοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2013 τα πλοία Superfast I, Superfast II, Superfast XI και Superfast VI ,το οποίο μετά την πώλησή του τον Απρίλιο του 2013 αντικατεστάθη από το Superfast XII (σε κοινοπραξία στη γραμμή της Αγκόνα με ένα πλοίο της ANEK).

Η εταιρία δραστηριοποιείται κυρίως στην Ελλάδα. Έτσι, δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές Πειραιάς-Κυκλάδες, με 4 πλοία, Πειραιάς- Δωδεκάνησα με 3 πλοία, Πειραιάς-Ηράκλειο με 1 πλοίο και Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη με 1 πλοίο. Τα δρομολόγια εκτέλεσαν τα πλοία Blue Star Paros, Blue Star Naxos, Blue Star Delos, Blue Star Ithaki, Blue Star 1, Blue Star 2, Διαγόρας, Blue Horizon, Superfast XII (μέχρι τον Μάρτιο του 2013) και Blue Star Patmos.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ATTICA GROUP για το 2013 είναι βελτιωμένα αν και το σύνολο διακίνησης της αγοράς ειδικά στην Ελλάδα ήταν ελαφρώς μειωμένο σε σχέση με το 2012. Η εταιρία πέτυχε να αυξήσει τα μερίδια αγοράς της σε όλους τους τύπους διακίνησης

²⁶XRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων - Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα - 2014

ήτοι επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά, γεγονός που αποτελεί ιδιαίτερο επίτευγμα την περίοδο που διανύουμε.

Τα ενσώματα πάγια της εταιρίας ανήλθαν σε Ευρώ 629.23εκ έναντι Ευρώ 706.73εκ το 2012 και περιλαμβάνουν τα πλοία Superfast και Blue Star. Η μείωση των παγίων στη χρήση 2013 οφείλεται στη πώληση του πλοίου Superfast VI.

Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρίας μειώθηκε σε Ευρώ 340.05εκ από Ευρώ 350.37εκ στη χρήση 2012. Αυτό οφείλεται στις ζημίες χρήσεως 2013.

Ο συνολικός δανεισμός της κατά την 31.12.2013 ανέρχεται σε Ευρώ 289.94εκ εκ των οποίων Ευρώ 68.45εκ είναι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις και Ευρώ 221.49εκ είναι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Κατά την 31.12.2013 η εταιρία είχε αρνητικό κεφάλαιο κίνησης ποσού Ευρώ 207.53εκ καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του υπερβαίνουν τα κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού (με το σημαντικότερο μέρος 75.06%, να αφορά σε βραχυπρόθεσμο δανεισμό, που σχηματίστηκε από την αναταξινόμηση των δανείων των πλοίων).

Από τη λήξη της χρήσης 2011, δεδομένου ότι δεν πληρούνταν οι χρηματοοικονομικοί όροι (covenants) που ρυθμίζουν σχετικές τραπεζικές υποχρεώσεις και παράλληλα προβλέπεται δικαίωμα καταγγελίας εκ μέρους των δανειστών για την περίπτωση αυτή, που θα καθιστούσε τις δανειακές υποχρεώσεις άμεσα εξοφλητέες, η εταιρία, αναταξινόμησε το μακροπρόθεσμο μέρος δανείων από τη γραμμή της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης «Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις» στην γραμμή «Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις».

Την 31/12/2013, το συνολικό ποσό των ανωτέρω δανείων (συμπεριλαμβανομένου του συμβατικά μακροπρόθεσμου μέρους τους το οποίο έχει αναταξινομηθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις) ανερχόταν σε Ευρώ 174,387χιλ.

Η εταιρία βρίσκεται εδώ και κάποιο χρονικό διάστημα σε διαπραγματεύσεις με τις δανείστριες τράπεζες αναφορικά με την αναδιάρθρωση του δανεισμού, προκειμένου να βρεθεί λύση κοινά αποδεκτή με τους δανειστές και εξετάζει σχετικά σχέδια μακροχρόνιας αναχρηματοδότησης που θα μπορούν να κριθούν αποδεκτά από αυτούς. Παράλληλα, βρίσκεται και σε συζητήσεις αναφορικά με την αναχρηματοδότηση βραχυπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων ποσού Ευρώ 40εκ οι οποίες έχουν καταστεί απαιτητές.

Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις με τις τράπεζες, η εταιρία έχει προβεί εντός του 2013 και σε μία σειρά ενεργειών με στόχο τη μείωση του κόστους λειτουργίας και τη βελτίωση των ταμειακών ροών.

Στη χρήση 2013 προέκυψαν θετικές ταμειακές ροές (εισροές) από τις λειτουργικές δραστηριότητες Ευρώ 7.02εκ έναντι επίσης θετικών ταμειακών ροών Ευρώ 6.63εκ στη χρήση 2012. Οι ταμειακές εισροές που προέκυψαν από τις επενδυτικές δραστηριότητες της εταιρίας ήτοι Ευρώ 53.89εκ αφορούν στην πώληση του πλοίου Superfast VI ενώ, στη χρήση 2012 υπήρξαν ταμειακές εκροές από επενδυτικές δραστηριότητες Ευρώ 3.76εκ.

Όπως προκύπτει από τις χρηματοδοτικές δραστηριότητες, η εταιρία πέτυχε στη χρήση 2013, να αποπληρώσει μέρος των δανείων των πλοίων ύψους Ευρώ 52.06εκ έναντι αποπληρωμής δανείων μόλις Ευρώ 1.1εκ στη χρήση 2012. Επίσης στη χρήση 2012 προέκυψαν καταβολές από τον κύριο μέτοχο Ευρώ 6.0 εκ έναντι της δέσμευσης του κύριου μετόχου, Marfin Investment Group, να παρέχει €3εκ στην προγραμματισμένη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

4-4-5. NEL LINES

Η εταιρία NEL LINES διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο 16 πλοίων έναντι 22 σε σχέση με ένα χρόνο πριν, με μέση ηλικία τα 25 έτη.



Η εταιρία διαχειρίζεται 12 πλοία συνολικά με κύριες περιοχές δραστηριοποίησης τις Κυκλάδες, Σποράδες και το Β.Α. Αιγαίο.

Τύπος	Αριθμός	Περιοχή
RO-PAX	2	Κυκλάδες/ Β.Α. Αιγαίο/ Σποράδες
HSC	4	Κυκλάδες/ Β.Α. Αιγαίο/ Σποράδες
RO-PAX	4	Ναύωση
RO-PAX	2	Κυκλάδες/Δωδεκάνησα

Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Αναμφίβολα βρίσκεται στην πιο δεινή οικονομικά θέση στον κλάδο και το βασικό ερώτημα που τίθεται είναι:

Εξακολουθεί να υπάρχει η δυνατότητα ομαλής συνέχισης της λειτουργικής δραστηριότητας της Εταιρίας και του Ομίλου;

Την 13.9.2012 συνήφθη **Συμφωνία Εξυγίανσης**, κατά την έννοια του ν. 3588/2007, μεταξύ της ΝΕΛ και των συμβαλλομένων πιστωτών της, MILLENNIUM BANK (και της καθολικής της διαδόχου 'ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.') και 'ANTELOPE SHIPPING INC', οι οποίοι εκπροσωπούν τουλάχιστον το 62.5% των συνόλου των πιστωτών της και το 75% των εμπραγμάτως ασφαλισμένων πιστωτών.

Η συμφωνία υπεβλήθη προς έγκριση στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Μυτιλήνης την 18.9.2012, οπότε και με προσωρινή διαταγή χορηγήθηκαν τα προβλεπόμενα από το νόμο προληπτικά μέτρα.

Η υπόθεση συζητήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου στις 5 και 9 Οκτωβρίου 2012, οπότε και παρετάθη η άνω προσωρινή διαταγή και επεκτάθηκαν τα προληπτικά μέτρα και στην θυγατρική εταιρία ΣΙ-ΛΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ ΚΕ.

Κατά την ακροαματική διαδικασία δηλώθηκε και η προσχώρηση της τράπεζας FBBANK (και της καθολικής της διαδόχου 'ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.') στην Συμφωνία Εξυγίανσης, ανεβάζοντας έτσι τα ποσοστά των συμβαλλομένων πιστωτών σε 75%, επί του συνόλου και στο 99% των εμπραγμάτως ασφαλισμένων.

Την 17/06/2013 η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου Α.Ε. ενημέρωσε το επενδυτικό κοινό ότι η αίτηση εξυγίανσης της που είχε υποβάλει σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 106 επ. Ν.3588/2007 και συζητήθηκε στις 5 Οκτωβρίου 2012 στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Μυτιλήνης, δεν έγινε πρωτόδικα δεκτή με την απόφαση 8/2013.

Η εταιρία την 18/6/2013 κατέθεσε έφεση ενώπιον του Εφετείου Βορείου Αιγαίου κατά της παραπάνω απόφασης, με αίτηση την ακύρωση της απόφασης του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Μυτιλήνης και την επικύρωση της από 13/9/2012 σύμβασης ρυθμίσεως των χρεών της με τους πιστωτές της. Παράλληλα, το Εφετείο χορήγησε τα προβλεπόμενα από τον νόμο προληπτικά μέτρα μέχρι την έκδοση της απόφασής του.

Το Εφετείο Βορείου Αιγαίου με την από 12/12/2013 απόφασή του επικύρωσε την Συμφωνία Επικύρωσης ρυθμίζοντας το σύνολο των οφειλών προς τους πιστωτές της, ανά κατηγορία οφειλής, εφαρμόζοντας την αρχή της ίσης μεταχείρισης κάθε κατηγορίας ή υποκατηγορίας πιστωτών. Το περιεχόμενο της συμφωνίας εξυγίανσης προβλέπει συνοπτικά τα εξής:

1η κατηγορία οφειλών: Οι εργαζόμενοι θα λάβουν το σύνολο των δεδουλευμένων τους.

2η κατηγορία οφειλών: Το Δημόσιο, τα Ν.Π.Δ.Δ., οι ασφαλιστικοί οργανισμοί θα λάβουν το σύνολο των κατά κεφάλαιο απαιτήσεών τους με μεσοπρόθεσμη αποπληρωμή.

3η κατηγορία οφειλών: Οι τράπεζες Millennium και FBB θα λάβουν περίπου το 20% των απαιτήσεών τους, με μακροχρόνια αποπληρωμή. Οι πιστωτές Millennium και FBB έχουν το δικαίωμα, αντί της οφειλής όπως αυτή περιορίζεται με τη Συμφωνία Εξυγίανσης, να ζητήσουν να τους μεταβιβαστούν πλοία της εταιρίας επί των οποίων ήδη έχουν προτιμώμενες ναυτικές υποθήκες.

4η κατηγορία οφειλών: Οι υπόλοιποι πιστωτές (προμηθευτές κλπ.) θα λάβουν το 20% των απαιτήσεών τους σε 48 μηνιαίες δόσεις. Σημειώνεται ότι οι ανήκοντες στην 3η και την 4η κατηγορία, δηλαδή οι τράπεζες και οι λοιποί πιστωτές μπορούν αντί της μείωσης και ρυθμίσεως των απαιτήσεών τους να ζητήσουν την κεφαλαιοποίηση των συνολικών

απαιτήσεών τους με την έκδοση νέων μετοχών και με τιμή διαθέσεως ίση με την ονομαστική αξία της μετοχής.

5η κατηγορία οφειλών: Οι απαιτήσεις των μετόχων της εταιρίας διαγράφονται οριστικά.

6η κατηγορία οφειλών: οι επίδικες απαιτήσεις θα ικανοποιηθούν σε ποσοστό 20% και σε 36 μηνιαίες δόσεις από τη λήξη της επιδικίας. Στη συμφωνία προβλέπεται και η πιθανότητα συμμετοχής της ήδη μετόχου ALTANA NAVIGATION LTD σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου μέχρι το ποσό €1.000.000€ καθώς και η μεταβίβαση προς αυτήν, στο πλαίσιο του σχεδίου εξυγίανσης, των μετοχών των εταιριών ANTELOPE SHIPPING INC, ERCOLANA HOLDINGS LTD και ISFI- SQUARE FUND.

Περαιτέρω με το από 13-9-2012 Ιδιωτικό Συμφωνητικό μεταξύ αφενός της MILLENNIUM BANK και αφετέρου των εταιριών NEL, ΣΙ-ΛΙΝΚ ΦΕΡΠΙΣ ΝΕ, RAINBOW MARITIME LTD και SILVER FIN LTD περιορίστηκαν ή και ρυθμίσθηκαν, υπό τον όρο της επικύρωσης της Συμφωνίας Εξυγίανσης, η οποία ήδη επικυρώθηκε κατά τα ανωτέρω, και οι όφειλες των λοιπών εταιριών του Ομίλου ως εξής: Οι υποχρεώσεις της ΣΙ ΛΙΝΚ ρυθμίζονται με μακροχρόνια καταβολή. Οι υποχρεώσεις της SILVER FIN LTD περιορίζονται κατά 72% και το υπόλοιπο επίσης θα καταβληθεί μακροχρόνια, ενώ αντιστοίχως περιορίζεται και η υποθήκη επί του πλοίου της εταιρίας²⁷.

Ετήσια Οικονομική Έκθεση της χρήσης που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2013 01/01/2013 - 31/12/2013 (<http://www.nel.gr/>)

Ανάλυση οικονομικών μεγεθών Ομίλου και μέτρα της Διοίκησης

Την χρήση που έληξε την 31.12.2013 ο Όμιλος και η Εταιρεία παρουσίασαν τα παρακάτω μεγέθη:

- Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων του Ομίλου της 31.12.2013 ανήλθε σε ποσό €23.293.292,99 (31.12.2012: €95.801.224,94), έναντι κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού ποσού €14.277.920,36 (31.12.2012: €22.486.862,94). Αντίστοιχα σε επίπεδο Εταιρείας το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ανήλθε σε ποσό €19.820.817,90 (31.12.2012: €98.641.931,02), έναντι κυκλοφορούντων στοιχείων ενεργητικού ποσού €39.786.706,60 (31.12.2012: €70.884.270,98). Στις ανωτέρω απαιτήσεις της Εταιρείας περιλαμβάνονται ενδοεταιρικά υπόλοιπα ποσού €31.735.106,95 και στις υποχρεώσεις ενδοεταιρικά υπόλοιπα ποσού €10.145.595,52 αντίστοιχα.
- Το λειτουργικό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση των πλοίων του Ομίλου για την χρήση 2013 ήταν ζημιογόνο κατά ποσό €9.288.993,25 (αντίστοιχα αρνητικά λειτουργικά αποτελέσματα για την χρήση 2012 ποσού €15.981.790,27). Σε επίπεδο Εταιρείας τα λειτουργικά αποτελέσματα για την χρήση 2013 ανήλθαν σε ζημίες €3.783.682,58 (αντίστοιχα αρνητικά λειτουργικά αποτελέσματα για την χρήση 2012 ποσού €10.822.560,83).
- Θετικές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες για την χρήση 2013 του Ομίλου ποσού €231.091,69 (αρνητικές ταμειακές ροές για την χρήση 2012 ποσού €18.057.591,68). Επιπρόσθετα η Εταιρεία εμφάνισε θετικές ταμειακές ροές για την χρήση 2013 ποσού €143.504,63 (αρνητικές ταμειακές ροές για την χρήση 2012 ποσού €17.889.035,20).
- Ζημίες προ φόρων για την χρήση 2013 του Ομίλου ποσού €59.042.911,33 (ζημίες για την χρήση 2012 ποσού €75.796.308,42). Αντίστοιχα, η Εταιρεία εμφάνισε ζημίες προ φόρων

²⁷ ΧRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων - Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία - 2014

για την χρήση 2013 ποσού € 72.183.933,82 (ζημίες για την χρήση 2012 ποσού € 60.841.586,99).

- Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του Ομίλου την 31.12.2013 ήταν € 15.838.022,90 (31.12.2012: αρνητικά Ίδια Κεφάλαια €63.721.765,00). Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας την 31.12.2013 ήταν € 36.352.118,58 (31.12.2012: αρνητικά Ίδια Κεφάλαια € 20.639.372,85).

Η Διοίκηση του Ομίλου έχει καταρτίσει **Επιχειρηματικό Σχέδιο** με ανάλυση των προβλεπόμενων εισροών και εκροών λαμβάνοντας υπόψη την αναδιοργάνωση και τον εξορθολογισμό των λειτουργικών δαπανών της.

Με βάση το παραπάνω σχέδιο αναμένεται η επίτευξη ικανής κερδοφορίας και πλεονάσματος λειτουργικών ταμειακών ροών οι οποίες θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κάλυψη των υποχρεώσεων του Ομίλου, καθώς και τα απαραίτητα πλεονάσματα για την περαιτέρω ανάπτυξή του.

Οι παραδοχές της διοίκησης βασίζονται σε συντηρητικές προβλέψεις, εκτιμώντας σε λογικές αυξήσεις της επιβατικής κίνησης και την αναμενόμενη ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας από το τέλος του 2014 και μεταγενέστερα. Επισημαίνουμε όμως ότι ακόμα και αν τα αναμενόμενα γεγονότα συμβούν, τα πραγματικά γεγονότα είναι πιθανόν να είναι διαφορετικά από αυτά που αναφέρονται στο Επιχειρηματικό Σχέδιο.

Επίσης η Διοίκηση του Ομίλου, από τη προηγούμενη χρήση εκτός από τη συμφωνία εξυγίανσης, έχει λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ρευστότητας όπως οι επαφές με τραπεζικά ιδρύματα για χορήγηση δανείου με σκοπό την ενίσχυση του κεφαλαίου κίνησης, κινήσεις για πωλήσεις πλοίων που θα έχουν άμεσα θετική επίδραση στη ρευστότητα του ομίλου καθώς και η δυνατότητα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου (υπό εξέταση με βάση τις συνθήκες) με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω γεγονότα, οι οικονομικές καταστάσεις του Ομίλου καταρτίστηκαν βάσει της αρχής της συνέχισης δραστηριότητας καθώς η διοίκηση εκτιμά ότι οι παραπάνω ενέργειες θα επιτρέψουν στον όμιλο να συνεχίσει τη λειτουργία του. Παρά ταύτα, το ενδεχόμενο της μη επιτυχούς έκβασης των ανωτέρω ενεργειών της διοίκησης υποδηλώνει την ύπαρξη αβεβαιότητας σχετικά με την δυνατότητα ομαλής συνέχισης της δραστηριότητας του Ομίλου.

Είναι δύσκολο να προβλεφθεί πιο θα είναι το μέλλον της εταιρίας αυτής ειδικά όταν εμφανίζει τόσο μεγάλη μείωση στο μεταφορικό της έργο, ενώ παράλληλα έχει να διαχειριστεί ένα τόσο δύσκολο επιχειρησιακό σχέδιο αναδιοργάνωσης και ανασυγκρότησης. Η περιστολή που έχει συντελεστεί στο λειτουργικό κόστος είναι εντυπωσιακή αλλά δεν είναι ικανή για να βγάλει την εταιρία από το αδιέξοδο. Η εταιρία διαθέτει σοβαρή και συγκεντρωμένη, στην αντιστροφή της αρνητικής πορείας, διοίκηση όμως επιβάλλεται να αυξήσει το μεταφορικό της έργο και από την στιγμή που αυτό εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τα έσοδα των δημόσιων γραμμών τότε ο ρόλος του κράτους καθίσταται θεμελιώδης. Το νομικό πλαίσιο, μπορεί να δώσει μια ευελιξία στην διαχείριση των προβλημάτων, όμως σε καμία περίπτωση δεν θα δώσει ή δεν μπορεί να δώσει λύση στα χρόνια προβλήματα της εταιρίας.

Η εταιρία είναι στο χείλος του γκρεμού. Τα διαχειριστικά θαύματα του παρελθόντος, η τακτική των πολλών ναυλώσεων και του αθέμιτου ανταγωνισμού που είχε αποφασίσει να κάνει πράξη την έχουν φέρει σε δεινή θέση. Αναμφισβήτητα η κοινή λογική δεν επιτρέπει καμία πρόβλεψη ανάκαμψης αλλά η εταιρία τα τελευταία χρόνια έχει αποδείξει ότι κινείται εκτός λογικών προβλέψεων.

Πολλοί πίστεψαν ότι η ύπαρξή της αποτελεί κίνδυνο για τις άλλες αλλά είναι βέβαιο ότι η έλλειψή της από τον ακτοπλοϊκό χάρτη θα οξύνει τις μονοπωλιακές τάσεις της αγοράς με απρόβλεπτες συνέπειες στη χάραξη της πολιτικής επιχορηγήσεων αλλά και του ίδιου του χάρτη της ακτοπλοΐας. Πιθανότατα αυτό είχε στο μυαλό του κι ο απλός δικαστής που αποφάσισε τη διάσωσή της πέραν άλλων στοιχείων. Το οξύμωρο βεβαίως είναι ότι ενώ η ίδια η εταιρία «κέρδισε» τη δικαστική διαμάχη, αδυνατεί να πείσει τους δανειστές της να εφαρμόσουν τις αποφάσεις των δικαστηρίων. Στην παρούσα φάση διαπιστώνουμε μια μάχη συμφερόντων στο «πτώμα» της εταιρίας η οποία δεν κρίνεται υγιής για μία ορθά εξυπηρετούμενη αγορά.

Σε κάθε περίπτωση όμως η ύπαρξή της ή μη πρέπει να αποφασισθεί για να μπορεί και η ίδια αγορά, το κράτος, οι μέτοχοι και οι ανταγωνιστές της να χαράξουν την πορεία τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Ø Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (2000): Πολιτικές και μέτρα για την ζήτηση εμπορευματικών μεταφορών
- Ø Έκθεση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και ΥΠΕΧΩΔΕ (1995): Τάσεις ανάπτυξης του Ελληνικού χώρου-2015
- Ø Βαρβαρέσος Σ., Σωτηριάδης Μ.,(2002) *Τουριστική Επιστημονική Επιθεώρηση*, τεύχος Ν. 2. Κρήτη.
- Ø Πατσουράτης Β.Α. (2002), *Η Ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Τουριστικού Τομέα*
- Ø ΣΕΤΕ (1995), *Σχέδιο Δράσης για την Ποιοτική Αναβάθμιση του Ελληνικού Τουρισμού*, Αθήνα,, σελ. 7.
- Ø ΞΕΕ. (Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας) διάφορες εκδόσεις
- Ø ΙΤΕΠ. (2008). *Δελτίο Τύπου Επίδοση του Ελληνικού Τουριστικού Τομέα*
- Ø Λαγός Δ. (2005), *Τουριστική Οικονομική*. Αθήνα: Κριτική, σελ. 191
- Ø ΕΟΤ, Χατζηδάκης Αλέξης *Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 – 2015*
- Ø Γεώργιος Α. Γράτσος ,*Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος)*
- Ø ΙΟΒΕ (20014), *Συμβολή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία*
- Ø Αρίστος Δοξιάδης ,*Το Αόρατο Ρήγμα: Θεσμοί και συμπεριφορές στην Ελληνική Οικονομία.*
- Ø ΧRTC-Σύμβουλοι Επιχειρήσεων - *Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – 2014*
- Ø ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, *Κλαδικές Μελέτες (Ιανουάριος 2009)*
- Ø *15η Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα -2016 (XRTC)*

Διαδικτυακές Πηγές-Διαδικτυακοί τόποι

Ιστοσελίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης:http://europa.eu/index_el.htm

<http://libertypress.gr/istoria-krouazieras/>

<http://www.logistics-management.gr/news/880>

<http://www.gnto.gr/el/>

<http://www.naftikachronika.gr/2016/03/03/oi-provlimatismoi-ton-aktoploon/>