



## Επίκαιρη Μελέτη και Έρευνα - Δημοσκόπηση:

### “Η Ελληνική Ακτοπλοΐα στη δίνη του Κορονοϊού και της Πανδημίας”

Απρίλιος 2020



Η ΧRTC ΕΠΕ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ασχολείται ενεργά με τον κλάδο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας από το 2000. Στα 20 χρόνια των μελετών μας έχουμε αναδείξει την υψηλή εποχικότητα του κλάδου ο οποίος βασίζεται στα έσοδα της θερινής περιόδου προκειμένου να ανταπεξέλθει στα υψηλά ετήσια έξοδά του όπως τα καύσιμα και η μισθοδοσία των πληρωμάτων. Παρά τις όποιες δυσκολίες, η Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει δείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις μεταβολές που οφείλονται σε εξωγενείς παράγοντες που διέπουν την εγχώρια και εξωτερική αγορά. Τα τελευταία δύο χρόνια, η αύξηση της τουριστικής κίνησης, η υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου και οι αυξημένες μεταναστευτικές ροές, έδωσαν μία ανάσα στα οικονομικά των εταιριών, μετά από μία δεκαετία πτώσης και στασιμότητας που οδήγησε στη συσσώρευση μεγάλων ζημιών και καθυστερήσεων πληρωμών σε πιστωτές και τράπεζες. Επιβεβαιώνεται από την πορεία του κλάδου ότι συσσωρευτικά δεν υπήρξαν κέρδη.

Οι βασικές προκλήσεις που έπρεπε να αντιμετωπίσει η ακτοπλοϊκή αγορά το 2019, ήταν οι νέοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO σχετικά με το θαλάσσιο έρμα και τη μείωση των εκπομπών αερίου από τη χρήση ναυτιλιακού καυσίμου για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020. Έτσι η Ελληνική Ακτοπλοΐα η οποία αποτελεί έναν κλάδο που διασφαλίζει την ορθολογιστική και ασφαλή λειτουργία του δικτύου θαλάσσιων μεταφορών της χώρας παρέχοντας δημόσια υπηρεσία, βρισκόταν στη δύσκολη θέση εξεύρεσης κεφαλαίων προκειμένου να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις νέες προκλήσεις. Υπενθυμίζουμε εδώ ότι η Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργούν κατά βάση με τις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες τα τελευταία 20 χρόνια ξεπέρασαν τα €2.4 δις στην 20ετία, εξυπηρετώντας δημόσιο έργο καθώς επίσης και το γεγονός ότι το 95% της κίνησης εξυπηρετείται με ελεύθερες δρομολογήσεις χωρίς κρατικές παρεμβάσεις.

Η πανδημία του νέου κορονοϊού που εμφανίστηκε και εξαπλώθηκε και στη χώρα μας από τις 26 Φεβρουαρίου 2020 και έπειτα, βρίσκει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στη χειρότερη περίοδο, αφού βγαίνουν από έναν δύσκολο χειμώνα κατά τον οποίο προσπαθούσαν να εναρμονιστούν με τους παραπάνω σκληρούς περιβαντολλογικούς κανονισμούς ενώ όπως κάθε χειμώνα προσπαθούν να καλύψουν τα έξοδά τους με τα πενιχρά έσοδα που προέρχονται από τη μειωμένη έως μηδενική σε σχέση με το καλοκαίρι κίνηση.

Όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες συμμετέχουν ενεργά στη συλλογική προσπάθεια περιορισμού της εξάπλωσης του κορονοϊού SARS-CoV-2 εφαρμόζοντας πιστά τις οδηγίες των αρμοδίων αρχών. Στο πλαίσιο των μέτρων αυτών έχει απαγορευτεί η επιβατική κίνηση στις γραμμές της Αδριατικής ενώ για τις εσωτερικές γραμμές επιτρέπεται η κίνηση με τα πλοία της ακτοπλοΐας μόνο των μονίμων κατοίκων και των μέσων που απαιτούνται για την τροφοδοσία των νησιών.

Το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για να καταστεί δυνατή η συνέχιση της σύνδεσης της νησιωτικής με την ηπειρωτική χώρα αλλά και των νησιών μεταξύ τους, παράτεινε την τρέχουσα χειμερινή περίοδο η οποία έληγε την 1<sup>η</sup> Απριλίου. Οι εταιρείες που επιθυμούν να αποδρομολογήσουν τα πλοία τους καταθέτουν σχετική αίτηση η οποία εξετάζεται από το υπουργείο κατά περίπτωση. Εάν δηλαδή θα εγκριθεί η αποδρομολόγησή τους ή αν θα απορριφθεί με την παράλληλη ένταξη αυτών των πλοίων όμως σε πρόγραμμα στήριξης των λειτουργικών τους εξόδων.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων εβδομάδων, πολλά πλοία έχουν αποδρομολογηθεί, πολλά δρομολόγια έχουν σταματήσει ενώ τα πλοία που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται έχουν μειώσει την ταχύτητά τους με σκοπό την εξοικονόμηση πόρων.

Ο οικονομικός αντίκτυπος στους ισολογισμούς των ακτοπλοϊκών εταιριών από τη δραματική μείωση του μεταφορικού τους έργου είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί στην παρούσα φάση αφού κανείς δεν είναι σε θέση να προβλέψει τη χρονική διάρκεια των κυβερνητικών μέτρων τα οποία φυσικά εξαρτώνται από την εξέλιξη και τη διάρκεια της πανδημίας. Έτσι η μείωση των εξόδων των πλοίων χρήζει περαιτέρω κινήσεων όπως τον περιορισμό στις απολύτως απαραίτητες κατά τον νόμο, επανδρώσεις των πλοίων.

Σύμφωνα με τη ΣΕΕΝ, το 2020 η απώλεια εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιριών που εξυπηρετούν τα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη και τα νησιά Ιονίου θα ξεπεράσει τα €290.000.000, δηλαδή αναμένεται μείωση 45,12% όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

<b>COVID-19 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ 2020</b>							
<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>			<b>ΦΟΡΤΗΓΑ</b>			<b>ΕΣΟΔΑ 2020 ΣΥΝΟΛΟ</b>
	<b>ΕΣΟΔΑ 2019</b>	<b>ΜΕΙΩΣΗ % COVID-19</b>	<b>ΕΣΟΔΑ 2020</b>	<b>ΕΣΟΔΑ 2019</b>	<b>ΜΕΙΩΣΗ % COVID-19</b>	<b>ΕΣΟΔΑ 2020</b>	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	16.704.968	0%	16.704.968	10.600.430	0%	10.600.430	27.305.398
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	12.553.784	0%	12.553.784	10.835.126	0%	10.835.126	23.388.911
ΜΑΡΤΙΟΣ	20.110.503	40%	12.066.302	13.932.623	10%	12.539.360	24.605.662
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	34.060.239	90%	3.406.024	16.812.537	40%	10.087.522	13.493.546
ΜΑΪΟΣ	34.959.906	90%	3.495.991	18.320.947	40%	10.992.568	14.488.559
ΙΟΥΝΙΟΣ	44.220.614	50%	22.110.307	18.012.908	40%	10.807.745	32.918.052
ΙΟΥΛΙΟΣ	77.897.027	50%	38.948.514	20.374.535	40%	12.224.721	51.173.235
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	99.875.318	50%	49.937.659	17.675.533	40%	10.605.320	60.542.979
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50.210.248	50%	25.105.124	16.059.554	40%	9.635.732	34.740.857
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	31.466.360	40%	18.879.816	14.504.694	30%	10.153.286	29.033.102
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23.085.762	40%	13.851.457	13.419.226	30%	9.393.458	23.244.915
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	22.127.420	40%	13.276.452	12.179.738	30%	8.525.817	21.802.269
ΣΥΝΟΛΑ	467.272.149		230.336.397	182.727.851		126.401.085	356.737.483
				<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ 2020 ΠΡΟ COVID-19</b>			<b>650.000.000</b>
				<b>ΜΕΙΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ</b>			<b>293.262.517</b>
				<b>ΜΕΙΩΣΗ %</b>			<b>45,12%</b>

Πηγή: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Οι παραπάνω εκτιμήσεις είναι βασισμένες σε μια πτώση των εσόδων τους καλοκαιρινούς μήνες κατά 50% από τους επιβάτες και 40% από τα φορτηγά. Σε περίπτωση όμως μεγαλύτερης πτώσης του τουρισμού, κάτι που είναι πιθανό εξαιτίας των εξελίξεων της πανδημίας, τα αποτελέσματα θα είναι καταστροφικά και για τους δύο κλάδους.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο γίνεται μια ευρεία προσπάθεια να διασφαλιστεί μια ευρύτερη βοήθεια του κλάδου, ο οποίος καλείται να στηρίξει τις θαλάσσιες μεταφορές από τις οποίες εξαρτάται ο ομαλός εφοδιασμός πολλών ευρωπαϊκών περιοχών εν μέσω κρίσης, με μεγάλες ζημιές. Είναι γεγονός ότι η παγκόσμια οικονομία επιζητά λύσεις για τη διατήρηση και ανάπτυξη της τροφοδοτικής αλυσίδας, μεγάλο μέρος της οποίας αποτελεί και η Επιβατηγός και Οχηματαγωγός Ναυτιλία και Ακτοπλοΐα.

Η Interferry, η διεθνής ένωση της ακτοπλοϊκής βιομηχανίας, εδώ και μερικές ημέρες, κάλεσε τις κυβερνήσεις να προχωρήσουν σε οικονομική βοήθεια, άτοκη χρηματοδότηση και απαλλαγή από τους φόρους και τα λιμενικά τέλη, όπου είναι δυνατόν, για να αντισταθμίσουν τις επιπτώσεις της πανδημίας. Τα δρομολόγια σε πολλές χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, έχουν πληγεί από μερικές ή γενικές απαγορεύσεις στις μετακινήσεις επιβατών, ενώ γραμμές σε ορισμένα κράτη έχουν επίσης δει τις εμπορευματικές κινήσεις να βυθίζονται λόγω της μειωμένης ζήτησης.

Μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες ζητούν από τις κυβερνήσεις να πάρουν μέτρα στήριξης τους προκειμένου να μη μειώσουν το προσωπικό τους ή ακόμα και να γλιτώσουν τη χρεωκοπία. Η P&O Ferries ζήτησε ένα πακέτο διάσωσης ύψους 150 εκατομμυρίων λιρών, από τη Βρετανική κυβέρνηση ενώ η Brittany Ferries υπολόγισε το οικονομικό της πλήγμα σε περίπου €25 εκατ. για το Μάρτιο και τον Απρίλιο. Η Σουηδική ναυτιλιακή εταιρεία Stena Line δήλωσε χθες ότι θα απολύσει 600 υπαλλήλους και θα απολύσει 150 άτομα στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα η οποία βρίσκεται στην ίδια δεινή θέση, συνεχίζει να εξυπηρετεί τις εμπορικές μεταφορές κυρίως από την Κρήτη προς το εξωτερικό, συνδέει τα νησιά μας με την ενδοχώρα και εξασφαλίζει τη μεταφορά μεταναστών από τα νησιά στις ειδικές δομές προκειμένου να αποσυμφορηθούν τα νησιά του Αιγαίου.

Η μηδενική κίνηση επιβατών και αυτοκινήτων καθώς και η υποχώρηση των μεταφορών των φορτηγών καθώς και η αβεβαιότητα για το τι μέλλει γενέσθαι με την τουριστική κίνηση των καλοκαιρινών μηνών απειλούν τη βιωσιμότητα όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εξασφάλισε χρηματοδότηση ύψους €15 εκατ. σε συνεργασία με τα Υπουργεία Οικονομικών και Ανάπτυξης, προκειμένου να διασφαλίσει τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών. Έχει ήδη νομοθετηθεί η μείωση των λιμενικών τελών των πλοίων, η παράταση των υποχρεώσεων χειμερινής περιόδου σε γραμμές που είναι πιο ευέλικτες, η επέκταση της ισχύος των πιστοποιητικών σκαφών για επιπλέον τρεις μήνες, ενώ οι ναυτικοί που δεν θα απασχοληθούν εξαιτίας αυτών των μέτρων θα είναι επιλέξιμοι για την ευρύτερη εφάπαξ ενίσχυση της κυβέρνησης ύψους €800 ανά εργαζόμενο, την κάλυψη των υποχρεώσεων κοινωνικής ασφάλισης και την αναστολή φορολογικών υποχρεώσεων.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις οικονομολόγων του ΔΝΤ, είναι πολύ πιθανό φέτος η παγκόσμια οικονομία να βιώσει τη χειρότερη ύφεση από την εποχή της Μεγάλης Ύφεσης, ξεπερνώντας εκείνη κατά τη διάρκεια της πιστωτικής κρίσης προ μίας δεκαετίας. Λόγω της Ελληνικής γεωγραφίας ο κλάδος της ακτοπλοΐας είναι ίσως ο μοναδικός κλάδος ο οποίος υποχρεούται και πρέπει να λειτουργεί παρά την ανύπαρκτη επιβατική κίνηση και τη συνεχώς μειούμενη εμπορευματική.

## **Η Έρευνα της XRTC**

Διαισθανόμενοι την αγωνία τόσο των ακτοπλοϊκών εταιρειών όσο και των νησιωτών μας, η XRTC Business Consultants σε μία προσπάθεια χαρτογράφησης της κατάστασης στην οποία βρίσκεται η

Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά διεξήγαγε έρευνα πεδίου με τη χρήση ερωτηματολογίου το οποία απευθυνόταν στο σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στο ερωτηματολόγιο ανταποκρίθηκαν εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται 78 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 80% της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας πριν την έναρξη των περιοριστικών μέτρων το 47% του στόλου ήταν σε πλήρη δραστηριοποίηση καθώς κατά τη χειμερινή περίοδο η οποία χαρακτηρίζεται από χαμηλή ζήτηση, ένα στα δύο πλοία μπαίνουν είτε σε ακινησία είτε σε ετήσια συντήρηση. Η ανακοίνωση των περιοριστικών μέτρων των μετακινήσεων είχε ως αποτέλεσμα το 25% του συνολικού στόλου να αποδρομολογηθεί με την προσφερόμενη χωρητικότητα να περιορίζεται από το 47% στο 30%. Επί της ουσίας σήμερα ένα στα πέντε πλοία εκτελούν δρομολόγια στις Ελληνικές θάλασσες εκπληρώνοντας το βασικό έργο της ακτοπλοΐας που είναι η ένωση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Χαρακτηριστικό της αμεσότητας στην εφαρμογή των περιοριστικών μέτρων είναι το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες συνεχίζουν την εργασία τους με τους υπαλλήλους τους να εργάζονται εναλλάξ από την οικία (85%) και τα γραφεία (15%).

Αναφορικά με τις προβλέψεις για τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου διαχρονικά η ζήτηση εμφανίζει τις υψηλότερες τιμές και στηρίζει σε βασικό βαθμό τη ρευστότητα των εταιρειών, το πιθανότερο σενάριο είναι να δραστηριοποιηθεί το 50% του συνολικού στόλου σε αντίθεση με το 94% που προγραμματίζουν.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απόψεις των συμμετεχόντων όσον αφορά τους κινδύνους που αντιμετωπίζει ο κλάδος στο σύνολό του. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 1 οι βασικότεροι κίνδυνοι εστιάζουν στη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων και στην πτώση της τουριστικής κίνησης με τους υπόλοιπους να ακολουθούν.

**Ερώτηση:** Κατατάξτε τους παρακάτω κινδύνους για την επιβίωση της ακτοπλοϊκής αγοράς (από το 1=πιο σημαντικός έως το 7=ελάχιστο σημαντικός)

✓ Διαθεσιμότητα κεφαλαίων (έκτακτη και τακτική χρηματοδότηση) .	1
✓ Πτώση εμπορικής ζήτησης	2
✓ Πτώση τουριστικής ζήτησης	3
✓ Πορεία παγκόσμιας οικονομίας	4
✓ Πορεία εθνικής οικονομίας	5
✓ Εξέλιξη κόστους πετρελαίου	6
✓ Συνθήκες ανταγωνισμού	7

Πίνακας 1 - Πηγή: ΧRTC

Αναφορικά με τους άμεσους κινδύνους στους οποίους εστιάζουν οι ίδιες οι εταιρείες και καλούνται άμεσα να αντιμετωπίσουν, σύμφωνα με τον Πίνακα 2, προτεραιότητα δίνουν σε θέματα ρευστότητας (τραπεζική και πιστωτική στήριξη) και ανθρώπινου δυναμικού καθώς η υποχρεωτική ακινησία έχει οδηγήσει σε κινήσεις αναγκαστικής διαθεσιμότητας.

**Ερώτηση:** Κατατάξτε τις παρακάτω κινδύνους που πιθανόν να δεχτεί η εταιρεία σας (από το 1=πιο σημαντικός έως το 7=ελάχιστο σημαντικός)

✓ Ασταθής τραπεζική στήριξη	1
✓ Ασταθής πιστωτική στήριξη	2
✓ Διατήρηση πληρωμάτων	3
✓ Επιθετικές ή κερδοσκοπικές εξαγορές	4
✓ Έλλειψη αμοιβών ανταλλακτικών	5
✓ Εναλλακτικά μέσα μεταφοράς	6

## Πίνακας 2 - Πηγή: ΧRTC

Τέλος όσον αφορά τις προσδοκίες αναφορικά με τα μέτρα στήριξης από την Πολιτεία, όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 3, οι ερωτώμενοι συγκλίνουν ότι οι βασικές προτεραιότητες θα πρέπει να εστιάζουν στη στήριξη της ρευστότητας των εταιρειών με μέτρα άμεσης εμπρόθεσμης στήριξης και με τη χρήση διάφορων χρηματοδοτικών εργαλείων καθώς και μέσω της επέκτασης του προγράμματος δημοσίων υπηρεσιών. Ο χαρακτήρας της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας δεδομένου ότι συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή θα δικαιολογούσε μια επέκταση των δημοσίων κονδυλίων προς αυτή την κατεύθυνση.

**Ερώτηση:** Κατατάξτε τα προσδοκόμενα μέτρα στήριξης από το κράτος προκειμένου να ανταπεξέλθει η εταιρεία σας στην κρίση της πανδημίας (από το 1=πιο σημαντικός έως το 7=ελάχιστα σημαντικός)

✓ Επέκταση του προγράμματος δημοσίων υπηρεσιών	1
✓ Επέκταση της ισχύος των πιστοποιητικών πλοίων	2
✓ Άμεση έκτακτη εμπροσθοβαρής ενίσχυση	3
✓ Περιορισμός των εν ενεργεία πλοίων και των επανδρώσεών τους	4
✓ Στήριξη ναυτικών και ξενοδοχειακών πληρωμάτων των αποδρομολογημένων πλοίων	5
✓ Ενίσχυση πιστοληπτικής ικανότητας των εταιρειών με διάφορα χρηματοδοτικά εργαλεία (εγγυήσεις, άτοκα δάνεια κτλ)	6
✓ Ρύθμιση φόρων και μείωση λιμενικών τελών	7

## Πίνακας 3 - Πηγή: ΧRTC

## Συμπεράσματα

Συμπερασματικά ο ακτοπλοϊκός κλάδος έχει βρεθεί και αυτός όπως και αρκετοί άλλοι κλάδοι της Ελληνικής οικονομίας αντιμέτωπος με ένα νέο κύμα οικονομικών δυσκολιών το οποίο μπορούμε να αποκαλέσουμε ως FREAK WAVE. Τα κύρια χαρακτηριστικά αυτού του νέου κύματος είναι η απότομη παύση των εργασιών των εταιρειών σε επίπεδα που προσεγγίζουν το 70% και η αβεβαιότητα σχετικά με τη διάρκεια της κρίσης. Το βασικό ερώτημα που καλούνται οι εμπλεκόμενοι φορείς να απαντήσουν είναι πώς ο κλάδος θα μπορέσει σε πρώτη φάση να επιβιώσει με τις μικρότερες δυνατές απώλειες και σε δεύτερη εξίσου σημαντική όπως η πρώτη να καταφέρει να σταθεί πάλι στα πόδια του σε βάθος χρόνου.

Το βασικό χαρακτηριστικό που διαφοροποιεί το συγκεκριμένο κλάδο σε σχέση με τους υπόλοιπους μεταφορικούς κλάδους είναι ο δημόσιος χαρακτήρας του καθώς συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή της χώρας συνδέοντας τη νησιωτική με την ηπειρωτική Ελλάδα. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι από τη μία οι εταιρείες είναι υποχρεωμένες να παροπλίσουν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου τους εξαιτίας της απότομης μείωσης της ζήτησης (λιγότερη από 50% σε σχέση με πέρυσι) και παράλληλα να λειτουργούν μέρος του στόλου τους ώστε να διασφαλίζεται η κοινωνική συνοχή. Από οικονομικής απόψεως επομένως, οι εταιρείες είναι σε ιδιαίτερα δύσκολη θέση καθώς τα έσοδα μειώνονται κατακόρυφα (έως και 90%) ενώ τα κόστη λειτουργίας διατηρούνται σε υψηλό βαθμό λόγω της ανάγκης ενεργού παροπλισμού των πλοίων και της διατήρησης του προσωπικού των εταιρειών. Αυτή η κατάσταση εξηγεί και την αναγκαιότητα οικονομικής στήριξης όπως αυτή έχει αποτυπωθεί τόσο στις απαντήσεις των εταιρειών αλλά και τους διεθνείς οργανισμούς.

Για να μπορέσει επομένως ο κλάδος να ανταπεξέλθει θα χρειαστεί άμεσες ενέσεις ρευστότητας οι οποίες θα καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες και θα στηρίζουν τη λειτουργία του 30% έως και 35% (ή περίπου 30 με 35 πλοία) ενεργού στόλου που αποτελεί και το “στόλο ασφαλείας” ο οποίος εξυπηρετεί τις στοιχειώδεις ανάγκες της νησιωτικής χώρας. Εκτίμησή μας, με βάση τα δεδομένα της XRTC ΕΠΕ, είναι ότι η οικονομική αυτή στήριξη θα πρέπει να κυμανθεί κατά το ελάχιστο στα €22εκ το μήνα και μέγιστο €30εκ το μήνα καθ’ όλη τη διάρκεια της παραμονής της κρίσης. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονται και τα πλοίων που έχουν αποδρομολογηθεί προκειμένου να διατηρηθεί ενεργός ο στόλος για να προσφέρει τις απαραίτητες υπηρεσίες μετά το πέρας της κρίσης.

Τα μέτρα αυτά πρέπει φυσικά να συνδυαστούν και με μέτρα τα οποία θα στηρίζουν τη σταδιακή επαναφορά του κλάδου όχι στα επίπεδα προ κρίσης αλλά τουλάχιστον σε βιώσιμα επίπεδα, κάτι που αποτελεί γρίφο καθώς κανείς δεν είναι σε θέση να προβλέψει την ακριβή διάρκεια. Οι αρχικές εκτιμήσεις κυμαίνονται μεταξύ ενός και τριών ετών ανάλογα με τις υποθέσεις που κάνει κανείς. Ανάμεσα στα ερωτήματα που αναμένουν οι ακτοπλοίοι να απαντηθούν από την κυβέρνηση αναφορικά με τη χρήση της έκτακτης ενίσχυσης των €15 εκατ., είναι πώς θα μοιραστούν στις εταιρείες και ποια χρονική περίοδο καλύπτει το ποσό αυτό. Ο αλγόριθμος που θα απαντήσει στο ερώτημα αυτό πρέπει να προέλθει από το συνδυασμό των μιλίων που διανύουν τα πλοία δικτύου θαλασσιών μεταφορών, και τη χωρητικότητα των πλοίων.

Δυστυχώς, το βέβαιο είναι ότι η φετινή θερινή/τουριστική περίοδος, αν θα υπάρξει, θα είναι πολύ μικρότερη σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη. Όπως φαίνεται από τις απαντήσεις των εταιρειών, αναμένεται να δρομολογηθεί μόνο το 40% έως 50% του στόλου το καλοκαίρι, φυσικά με μειωμένη ζήτηση, και υπό την προϋπόθεση της σταδιακής άρσης των μέτρων κατά της πανδημίας. Η κατάσταση είναι πολύ πιο αποθαρρυντική για τα ταχύπλοα πλοία που πιθανόν δεν θα βγουν από τα λιμάνια. Το ενδεχόμενο να παραταθούν τα μέτρα συνεπάγεται τη συνέχιση της δρομολόγησης των πλοίων που εξυπηρετούν αυτή τη στιγμή τα νησιά μας, δηλαδή του 30% του ακτοπλοϊκού στόλου και αποτελεί το χειρότερο σενάριο για την αγορά αφού ο κίνδυνος της κατάρρευσης της αγοράς θα αποτελεί βεβαιότητα.

Για ολόκληρο τον παγκόσμιο χάρτη η επιστροφή στην κανονικότητα είναι ακόμη άγνωστη. Ο σχεδιασμός της επόμενης μέρας στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά είναι απολύτως αναγκαίος παρά τις δυσκολίες, και φαίνεται ως ένας γρίφος δεδομένων και στρατηγικών κινήσεων, που πρέπει να επιλυθεί για να μπορέσουν να ελαχιστοποιηθούν οι οικονομικές ζημιές των ιδιωτικών αυτών εταιριών που εκτελούν το δημόσιο έργο της διασύνδεσης της ενδοχώρας με τη νησιωτική Ελλάδα. Οποιαδήποτε διατάραξη αυτής της συνθήκης θα δημιουργήσει πρόβλημα συνοχής στη χώρα μας σε μία περίοδο καθ’ όλα ανισόρροπη αν συμπεριλάβουμε επίσης τα καίρια γεωπολιτικά προβλήματα της περιοχής μας και βεβαίως το προσφυγικό και μεταναστευτικό πρόβλημα που μαστιάζει την χώρα.

**Προφίλ της XRTC:** Η XRTC Business Consultants Ltd., δραστηριοποιείται από την ίδρυσή της (1999) στη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση και στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η XRTC έχει διατελέσει εμπορικός εκπρόσωπος διεθνών τραπεζικών ομίλων για την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά όπως οι Γαλλικοί τραπεζικοί οργανισμοί Credit Lyonnais και Natixis, σύμβουλος Εθνικών και Διεθνών οργανισμών καθώς και διεθνών ναυτιλιακών εταιριών.

Η εταιρεία έχει εξασφαλίσει και οργανώσει με εξαιρετική επιτυχία έναν μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών δανειοδοτήσεων σε διάφορες μορφές μέσω των Διεθνών τραπεζικών ομίλων που συνεργάστηκε από την ίδρυσή της.

Από το 2009, η XRTC συνεργάζεται με διεθνής τραπεζικούς ομίλους που ενδιαφέρονται να χρηματοδοτήσουν την Ελληνική Ναυτιλιακή αγορά. Η εταιρεία κατάφερε να εξασφαλίσει για πρώτη φορά την χρηματοδότηση ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρείας, απευθείας από το Κινέζικο τραπεζικό όμιλο της China Development Bank.

Η XRTC έχει στελεχωθεί από ανθρώπινο δυναμικό με γνώσεις και εμπειρία διεθνούς εμβέλειας, προσφέροντας υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και παρακολούθηση των συναλλαγών σε όλης τους την διάρκεια. Το ειδικό τμήμα Έρευνας και

*Ανάπτυξης που διαθέτει η εταιρία της επιτρέπει να αναλύει σε βάθος και να διαθέτει τεχνογνωσία σε όλα τα θέματα της Διεθνούς Ναυτιλίας. Με την ιδιότητα του συμβούλου Ακτοπλοϊκών Αγορών έχει αναλάβει πολλά έργα στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό τόσο για χρηματοδοτήσεις πλοίων όσο και ανάπτυξη των αγορών. Η XRTC συνεργάζεται με τα μεγαλύτερους οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων στον κόσμο.*

*Η XRTC έχει τιμηθεί από Διεθνείς και Ελληνικούς οίκους για την προσφορά της στην Ναυτιλιακή και Ακτοπλοϊκή Αγορά. Όπως από τα Lloyds Greek Shipping Awards 2010 ως Χρηματοδότης Ναυτιλίας της Χρονιάς - Shipping Financier of the Year και από το Transport Finance για την Καλύτερη Χρηματοδότηση Εξαγωγικής Πίστωσης – Deal of the Year for Export Credit.*

**Για περισσότερες Πληροφορίες επικοινωνήστε:**

**XRTC Business Consultants** Ακτή Μιαούλη 95, 18538 Πειραιάς GR, T: +30 210 4291226 F: +30 210 4291230  
M: [mail@xrtc.gr](mailto:mail@xrtc.gr) , W: <http://www.xrtc.gr/>