

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Επίπτωση της Κρίσης στα Στενά του Ορμούζ
στις Τιμές Καυσίμων, Αεροπορικά Εισιτήρια, Ακτοπλοϊκά Δρομολόγια &
Κρουαζιέρες

Στρατηγική Ανάλυση Αγοράς – 20 Μαρτίου 2026

Capt. Ηλίας Στεφανάτος | HCA – Heuristics Consulting & Auditing | hcauditing.com

1. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η κλειστή πλέον δίοδος των Στενών του Ορμούζ αποτελεί τη μεγαλύτερη διαταραχή στην παγκόσμια ενεργειακή αλυσίδα εφοδιασμού μετά τις πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 1970. Η ανάλυση αυτή εξετάζει τις άμεσες και μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις σε τέσσερις τομείς: αεροπορικές εταιρείες, ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα και τουρισμό – με ιδιαίτερη αναφορά στην ελληνική αγορά.

Αεροπορικό καύσιμο (jet fuel): Argus US Index: από \$2,11/γαλόνι (Ιαν.) σε \$3,93/γαλόνι (Μάρτ.) – +86%. IATA: παγκόσμια αύξηση ~83% σε ένα μήνα, τιμές στα \$175/βαρέλι.

Ναυτιλιακό καύσιμο (MGO): Πειραιάς: από \$676/τόνο (31/12/2025) σε \$1.089/τόνο – +62%. Ξεπέρασε τα €1.000/τόνο.

Brent Crude: Ξεπέρασε τα \$126/βαρέλι – πρώτη φορά πάνω από \$100 από το 2022. Το Ιράν προειδοποιεί για \$200/βαρέλι.

Κρίσιμη απόκλιση: Το jet fuel σχεδόν διπλασιάστηκε (+83–86%), ενώ το αργό πετρέλαιο αυξήθηκε ~35%. Ακόμα και οι εταιρείες με hedging σε crude oil benchmarks δεν καλύπτονται πλήρως (basis risk).

2. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: Η ΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ

Στις 28 Φεβρουαρίου 2026, αμερικανικές και ισραηλινές δυνάμεις εξαπέλυσαν μαζικές αεροπορικές επιδρομές κατά του Ιράν. Εντός 48 ωρών, τα Στενά του Ορμούζ – η σημαντικότερη θαλάσσια δίοδος ενέργειας στον πλανήτη – έκλεισαν ουσιαστικά. Η δίοδος αυτή, πλάτους 34 χιλιομέτρων στο στενότερο σημείο, μεταφέρει καθημερινά ~20 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, δηλαδή το 20% της παγκόσμιας θαλάσσιας εμπορίας πετρελαίου.

Οι Φρουροί της Επανάστασης (IRGC) ανακοίνωσαν το κλείσιμο των Στενών σε πλοία ΗΠΑ, Ισραήλ και δυτικών συμμάχων. Πέντε δεξαμενόπλοια έχουν υποστεί ζημιές, δύο ναυτικοί έχουν σκοτωθεί και πάνω από 150 πλοία παραμένουν αγκυροβολημένα εκτός Στενών. Τα ασφάλιστρα πολέμου (war risk insurance) εκτινάχθηκαν, με τις μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρείες (P&I Clubs) να ακυρώνουν την κάλυψη για διελεύσεις μέσω του Κόλπου.

Η κατάσταση χειροτέρευσε σημαντικά με τα ιρανικά drones που χτύπησαν τα λιμάνια Duqm και Salalah στο Ομάν (εναλλακτικές διαδρομές εκτός Στενών), καθώς και με την ιρανική επίθεση στις εγκαταστάσεις LNG της QatarEnergy στο Ras Laffan, η οποία ανακήρυξε force majeure.

2.1 Τι Σημαίνει για την Ευρώπη

Η Ευρώπη λαμβάνει μέσω των Στενών του Ορμούζ: περίπου 30% του αεροπορικού της καυσίμου (379.000 βαρέλια/ημέρα), 12–14% του LNG (κυρίως από Κατάρ), και σημαντικές ποσότητες αργού πετρελαίου. Η Βορειοδυτική Ευρώπη (NWE) έχασε αμέσως 247.000 βαρέλια/ημέρα αεροπορικού καυσίμου – ένα κενό που δεν μπορεί να αναπληρωθεί πλήρως.

Σύμφωνα με ανάλυση της Kpler, η αντικατάσταση αυτών των ποσοτήτων είναι εξαιρετικά δύσκολη: η Κίνα και η Νότια Κορέα επέβαλαν περιορισμούς εξαγωγών διυλισμένων προϊόντων για να προστατεύσουν τις εγχώριες αγορές τους. Η Ινδία (διυλιστήριο Jamnagar), που θα ήταν η φυσική εναλλακτική, αντιμετωπίζει κυρώσεις ΕΕ λόγω χρήσης ρωσικού αργού πετρελαίου. Ο Κόλπος του Μεξικού (USGC) και η Δυτική Αφρική παραμένουν οι μόνες ρεαλιστικές πηγές, αλλά με περιορισμένη πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Η Γερμανία εισέρχεται στην κρίση με αποθέματα φυσικού αερίου μόλις στο 20,6%, η Ολλανδία στο 10,7%. Η ΕΕ έχει δεσμευτεί να σταματήσει τις εισαγωγές ρωσικού LNG (βραχυπρόθεσμα συμβόλαια) μέχρι τα τέλη Απριλίου 2026.

3. ΤΙΜΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΤΑ ΝΟΥΜΕΡΑ

3.1 Αεροπορικό Καύσιμο (Jet A-1)

Δείκτης	Ιαν. 2026	Μάρτ. 2026	Μεταβολή
Argus US Jet Fuel	\$2,11/γαλόνι	\$3,93/γαλόνι	+86%
S&P Platts Jet (global)	~\$90/βαρέλι	\$175/βαρέλι	+83% (IATA)
Brent Crude	\$72,48/βαρέλι	\$126/βαρέλι (peak)	+74%
WTI Crude	\$65–70/βαρέλι	\$90+/βαρέλι	+35%+

3.2 Ναυτιλιακό Καύσιμο (MGO – Marine Gas Oil)

Σημείο	Δεκ. 2025	Μάρτ. 2026	Μεταβολή
MGO Πειραιάς	\$676/τόνο	\$1.089/τόνο	+62%
MGO Πειραιάς (Μάιος 2025)	\$684/τόνο	–	x1,6 σε 10 μήνες

Σημείωση: Οι περισσότερες αεροπορικές κάνουν hedging σε Brent/WTI, όχι σε jet fuel. Η αγορά hedging jet fuel είναι πολύ μικρή και ακριβή. Αυτό σημαίνει ότι ακόμα και εταιρείες με 80%+ hedging παραμένουν εκτεθειμένες στην απόκλιση τιμής μεταξύ crude και jet fuel (basis risk). Κατά Cathay Pacific CFO: «it's not protecting against the jet fuel price in totality».

4. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ FUEL HEDGING ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΜΕΤΡΑΕΙ

4.1 Ορισμός

Το fuel hedging είναι η χρηματοοικονομική στρατηγική με την οποία μια εταιρεία «κλειδώνει» την τιμή αγοράς καυσίμων για μελλοντική χρήση, μέσω χρηματοπιστωτικών παραγώγων (derivatives). Στόχος: η προστασία από ξαφνικές αυξήσεις τιμών. Λειτουργεί ουσιαστικά σαν ασφάλεια – αν η τιμή ανέβει, η εταιρεία πληρώνει τη χαμηλότερη τιμή που κλείδωσε. Αν πέσει, χάνει τη διαφορά, αλλά εξασφαλίζει προβλεψιμότητα κόστους.

4.2 Μέθοδοι Hedging

Forward Contracts: Συμφωνία αγοράς συγκεκριμένης ποσότητας καυσίμου σε σταθερή τιμή σε μελλοντική ημερομηνία. Πχ: η AirAsia συμφωνεί να αγοράσει 100.000 βαρέλια στα \$85/βαρέλι τον Σεπτέμβριο 2026.

Call Options: Δικαίωμα (όχι υποχρέωση) αγοράς σε προκαθορισμένη τιμή. Αν η τιμή ανεβεί, η εταιρεία ασκεί το δικαίωμα. Αν πέσει, αφήνει το option να λήξει. Κόστος: premium (3–5\$/βαρέλι).

Swaps: Ανταλλαγή κυμαινόμενης τιμής με σταθερή, μέσω τράπεζας ή πετρελαϊκής εταιρείας.

Collar Strategies: Συνδυασμός αγοράς call option (οροφή) και πώλησης put option (πάτωμα) – περιορίζει τόσο τις αυξήσεις όσο και τις πτώσεις εντός ενός εύρους.

4.3 Γιατί Δεν Κάνουν Hedging Όλοι;

Το hedging δεν είναι δωρεάν «ασφάλεια». Υπάρχει κόστος premium, κίνδυνος basis risk (η τιμή jet fuel μπορεί να αποκλίνει από τον δείκτη hedging), και κόστος ρευστότητας (margin calls). Η Southwest Airlines, η πιο διάσημη «hedger», εγκατέλειψε το πρόγραμμά της τον Δεκέμβριο 2024 μετά από 25+ χρόνια, δηλώνοντας ότι δεν ήταν πλέον αποδοτικό. Τρεις από τις τέσσερις μεγαλύτερες αμερικανικές εταιρείες (American, United, JetBlue) δεν κάνουν πλέον hedging.

5. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ: ΑΓΟΡΑ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ (UK)

Το UK είναι η μεγαλύτερη πηγή τουριστών για την Ελλάδα και τη Μεσόγειο. Οι βρετανικές εταιρείες είναι γενικά καλύτερα θωρακισμένες από τις αμερικανικές.

Εταιρεία	Hedging Q1	H2/Q3–4 2026	2027	Σχόλιο
Jet2	~90% FY26	~70% Summer	>75%	UK's #1 πακέτο διακοπών. +8% χωρητικότητα S26 (20M seats). 31 A321neo (-15% fuel burn). Νέα βάση Gatwick (26/3/26). 66% package holidays = κλειδωμένες τιμές.
easyJet	84% H1	62% H2	43% H1/27	@\$715/τόνο H1, \$688 H2. +80% USD hedged. Υψηλότερο hedging στα EU low-cost.
IAG (BA, Iberia)	75%	Q2:64% Q3:58% Q4:50%	Q1:39% Q2:31%	3-year rolling policy. BA προσθέτει πτήσεις Καραϊβική, αποφεύγοντας Μ.Ανατολή. Δεν σχεδιάζει αυξήσεις προς το παρόν.
TUI Airways (UK)	Ναι (μέσω TUI Group)	–	–	Hedging μετριάζει αυξήσεις. +68 πτήσεις Μεσόγειο. Πυρήνας καλοκαιριού (Δ. Μεσόγειος/Τουρκία) ανεπηρέαστος.

Ο CEO της Ryanair (IAG peer) Michael O'Leary δήλωσε ότι οι ευρωπαίοι τουρίστες πιθανότατα θα ταξιδέψουν πιο κοντά φέτος, αποφεύγοντας υπερατλαντικές πτήσεις πάνω από τη Μέση Ανατολή. Αυτό σημαίνει δυνητικά περισσότερους Βρετανούς στη Μεσόγειο – αλλά μόνο αν οι τιμές εισιτηρίων δεν εκτοξευτούν.

6. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ: ΑΓΟΡΑ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Εταιρεία	Q1 2026	Full Year 2026	2027	Σχόλιο
Lufthansa Group	82%	77%	~28%	Η πιο καλυμμένη μεγάλη ευρωπαϊκή. Horizon 24 μήνες. +40 πτήσεις Ασία. Νέο δρομολόγιο Κουάλα Λουμπούρ. Ρεκόρ ετήσια έσοδα 2025. Περιλαμβάνει: SWISS, Austrian, Brussels, Eurowings.
Condor	Ναι (standard)	Μερική κάλυψη	–	Standard hedging program. Βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις περιορισμένη επίπτωση. Ανησυχεί για μακροπρόθεσμα αν η κρίση παραταθεί.
TUIfly	Ναι (μέσω TUI)	–	–	Δεν έχει αλλάξει τιμές. Σχεδόν αποκλειστικά package holidays – το αεροπορικό είναι μέρος συνολικού πακέτου.
Eurowings (LH Group)	~82% (Ομίλος)	77% (Ομίλος)	~28%	Low-cost του Ομίλου Lufthansa. Hedging καλύπτει μέχρι 80% για low-cost θυγατρικές.

Οι γερμανικές εταιρείες ακολουθούν πιο συντηρητική προσέγγιση wait-and-see. Δεν έχουν ανακοινώσει αυξήσεις, σε αντίθεση με Ασιατικές/Ωκεανίας που ήδη προσαρμόσαν. Αλλά αναλυτές προειδοποιούν: αν η κρίση παραταθεί, τα hedging contracts λήγουν σταδιακά και οι αυξήσεις θα έρθουν καθυστερημένα αλλά πιο έντονες.

7. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ: ΑΓΟΡΑ ΓΑΛΛΙΑΣ

Εταιρεία	Q1 2026	Q2–Q4 2026	2027	Σχόλιο
Air France–KLM	70%	Q2:69% Q3:60% Q4:47%	–	Αύξησε hedging σε 87% ετήσια κατανάλωση. Επέκτεινε οριζόντια σε 8 τρίμηνα. Ανακοίνωσε +€50/round trip στα long-haul (12/3/26).
Transavia (AF-KLM)	(Ομίλου)	(Ομίλου)	–	Low-cost θυγατρική AF-KLM. Hedging policy επιτρέπει έως 80% για low-cost.

Η Air France–KLM ήταν η πρώτη μεγάλη ευρωπαϊκή που ανακοίνωσε αύξηση εισιτηρίων: +€50 ανά round trip στις μεγάλες αποστάσεις (από 12/3/26). Η KLM ανέστειλε πτήσεις προς Ντουμπάι μέχρι 28/3. Στις Βρυξέλλες (19/3), οι CEO ευρωπαϊκών εταιρειών ζήτησαν αναβολή του κανονισμού eSAF (βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα) της ΕΕ.

8. ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ LOW-COST & ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ

8.1 Πανευρωπαϊκές Low-Cost

Εταιρεία	Hedging 2026	2027	Σχόλιο
Ryanair	84% Q1 @\$77/bbl; 80% FY27 @\$67/bbl	80%	Πλήρως θωρακισμένη βραχυπρόθεσμα. Hedging για low-cost model.
Wizz Air	83% @\$681–749/τόνο	55%	Ανέστειλε πτήσεις Κόλπο μέχρι Σεπτέμβριο. JPM: -31% κέρδη αν +10% jet fuel.
Norwegian	45%	25%	+120 πτήσεις για απορρόφηση SAS ακυρώσεων.
SAS	0%	0%	ΜΗΔΕΝ hedging. Ακύρωσε 1.000+ πτήσεις Απρίλιο.
Finnair	~85–95%	Μέχρι Q2/27	@\$718/τόνο. Ανησυχεί ότι το hedged καύσιμο μπορεί να μην είναι διαθέσιμο φυσικά.
Icelandair	31–47%	χαμηλό	\$11,6M equity impact ανά 10% αύξηση.

8.2 Αμερικανικές (ΗΠΑ source market)

Εταιρεία	Hedging	Επίπτωση
American Airlines	ΚΑΝΕΝΑ	Πλήρως εκτεθειμένη. Αναθεώρηση guidance. ~\$400M πρόσθετα έξοδα Q1.
United Airlines	ΚΑΝΕΝΑ	CEO Kirby: «meaningful hit». +\$400M Q1. «No one hedges anymore».
Delta Air Lines	Διυλιστήριο Monroe (40–50%)	+\$400M κόστος. Μερική προστασία μέσω refinery, αλλά πληρώνει τιμές αγοράς για crude.
Southwest	ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ (12/2024)	Μετά από \$3,5 δισ. εξοικονόμηση (1998–2008), εγκατέλειψε hedging. «No plans to resume».
JetBlue	ΕΛΑΧΙΣΤΟ	Εκτεθειμένη στις αυξήσεις.

Οι αναλυτές της Jefferies προβλέπουν σοβαρότερη οικονομική επίπτωση εντός 30–90 ημερών. Οι αμερικανικές είναι η πιο εκτεθειμένη κατηγορία παγκοσμίως. Αναμενόμενη αύξηση εισιτηρίων ΗΠΑ: +11% κατ' ελάχιστο. Παγκόσμια: +8–9% (αν το πετρέλαιο παραμείνει υψηλό).

9. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: Η ΠΙΕΣΗ ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

9.1 Τα Δεδομένα

Η ελληνική ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει ιδιαίτερα οξύ πρόβλημα. Το καύσιμο αποτελεί περίπου 50% του συνολικού λειτουργικού κόστους μιας ακτοπλοϊκής εταιρείας (έναντι 20–30% στις αεροπορικές). Αυτό σημαίνει ότι κάθε μεταβολή στην τιμή καυσίμου χτυπάει τα ακτοπλοϊκά πολύ σκληρότερα.

Marine Gas Oil (MGO) στον Πειραιά: Από \$676/τόνο (31 Δεκεμβρίου 2025) σε \$1.089/τόνο – αύξηση 62%. Σε ορισμένες στιγμές ξεπέρασε τα €1.000/τόνο. Για σύγκριση, τον Μάιο 2025 (όταν ο Υπουργός Κικίλιας κατάφερε να κρατήσει σταθερά τα εισιτήρια μειώνοντας τα λιμενικά τέλη κατά 50%), η τιμή ήταν \$684/τόνο – σχεδόν τη μισή από σήμερα.

9.2 Πιθανές Αυξήσεις

Στέλεχος της αγοράς δήλωσε ότι «αφού το καύσιμο αποτελεί περίπου 50% του κόστους, για να ισοσκελιστεί η εξίσωση θα χρειαζόταν αύξηση εισιτηρίων περίπου 25% με τη μορφή fuel surcharge». Ωστόσο, η κυβέρνηση εξετάζει αν μπορεί να εφαρμόσει ξανά μέτρα στήριξης, όπως η μείωση λιμενικών τελών.

9.3 Δομικά Προβλήματα

Η αύξηση καυσίμων έρχεται πάνω σε ήδη αυξημένο λειτουργικό κόστος: νέες περιβαλλοντικές υποχρεώσεις, κανονισμοί ΕΕ (ETS), κόστος συμμόρφωσης. Πολλά δρομολόγια λειτουργούν ήδη με ελάχιστα περιθώρια κέρδους. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν κάνουν hedging καυσίμων – είναι πλήρως εκτεθειμένες στις τρέχουσες τιμές αγοράς.

Το ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις. Ο Υπουργός Κικίλιας δήλωσε ότι «η κυβέρνηση είναι έτοιμη να στηρίξει τον κλάδο αν χρειαστεί». Μια πιθανή λύση: η εφαρμογή fuel surcharge «καθαρά», χωρίς πρόσθετους φόρους – κάτι που υπό τους τρέχοντες κανονισμούς δεν είναι δυνατό.

9.4 Τι Σημαίνει για την Κεφαλονιά και τα Νησιά

Για νησιά όπως η Κεφαλονιά, η αύξηση κόστους ακτοπλοϊκών εισιτηρίων αποτελεί πολλαπλό πλήγμα: αυξάνει το κόστος μεταφοράς τουριστών, αυξάνει το κόστος εφοδιασμού (τρόφιμα, καύσιμα, υλικά), μειώνει την ανταγωνιστικότητα έναντι ηπειρωτικών προορισμών, και πιέζει τα περιθώρια κέρδους τοπικών επιχειρήσεων. Αν προστεθεί και η αύξηση αεροπορικών εισιτηρίων, η νησιωτική Ελλάδα αντιμετωπίζει μια «διπλή πίεση» στην προσβασιμότητα.

10. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ

10.1 Hedging & Οικονομική Έκθεση

Εταιρεία	Hedging 2026	Ζημία/10%↑	Fuel/Revenue	Σχόλιο
Royal Caribbean	60% @\$474/τόνο	\$57M	12,1% (2022)	Ανακοίνωσε ότι ΔΕΝ θα επιβάλει fuel surcharge. EPS guidance: \$17,70–18,10. 2/3 χωρητικότητας 2026 κλεισμένη σε ρεκόρ τιμές. JV με TUI Cruises (50/50).
Norwegian (NCLH)	~50%	\$90M	14,2% (2022)	Ήδη σε κρίση: profit warning, «λάθη εκτέλεσης», -14,5% μετοχή. Elliott Investment >10% συμμετοχή.
Carnival Corp.	KANENA	\$145–156M	17,7% (2022)	Μεγαλύτερος στόλος, μεγαλύτερη έκθεση. Brands: Carnival, Costa, Cunard, HAL, Seabourn, Princess. -18% fuel use από 2011 αλλά +38% χωρητικότητα. Q1 αποτελέσματα 20/3/26.
Viking	Fixed-price contracts	–	–	Κυρίως river cruise. Σταθερά συμβόλαια καυσίμων.
MSC Cruises	Δεν δημοσιεύει	–	–	Ιδιωτική εταιρεία, μεγάλος στόλος Μεσόγειος. Fuel surcharge policy >\$70/bbl.
Costa (Carnival)	KANENA (Ομίλου)	(στην Carnival)	–	Surcharge policy >\$70/bbl NYMEX. Μεσογειακά δρομολόγια.
Cunard (Carnival)	KANENA (Ομίλου)	(στην Carnival)	–	Surcharge policy >\$70/bbl NYMEX. Δικαίωμα επιβολής ακόμα και μετά την πλήρη πληρωμή.
TUI Cruises / Marella	Ναι (μέσω TUI)	–	–	JV TUI/RCL (50/50). 2 πλοία εγκλωβισμένα στον Κόλπο. ~€50M απώλεια. Marella: εστίαση Μεσόγειο.

10.2 Λειτουργικές Επιπτώσεις

TUI Cruises: Mein Schiff 4 (Αμπού Ντάμπι) και Mein Schiff 5 (Ντόχα) εγκλωβισμένα – ~5.000 επιβάτες, 2.000 πλήρωμα. Ακυρώσεις μέχρι 29/3. Επαναπατριsmός ~7.000 ατόμων σε συνθήκες διακοπής αεροπορικής κυκλοφορίας στην περιοχή.

MSC Cruises: Ακύρωσε MSC Euribia από Ντουμπάι (όλες τις αναχωρήσεις Μαρτίου).

Celestyal: Celestyal Discovery εγκλωβισμένο στην Ντόχα, επιβάτες σε αναμονή σχεδίων αποβίβασης.

10.3 Fuel Surcharges στην Κρουαζιέρα

Καμία μεγάλη εταιρεία δεν έχει εφαρμόσει surcharge ακόμα. Η Royal Caribbean δήλωσε ρητά ότι δεν σκοπεύει. Αλλά: η Costa και η Cunard (θυγατρικές Carnival) διατηρούν πολιτική surcharge όταν το NYMEX ξεπεράσει \$70/βαρέλι – πράγμα που συμβαίνει ήδη (τρέχουσα τιμή \$90+). Αναλυτής Deutsche Bank: τα surcharges σπάνια εφαρμόζονται για 1–2 εβδομάδες – οι εταιρείες περιμένουν. Με LNG ακόμα μη ευρέως διαδεδομένο, η εξάρτηση από την αγορά crude παραμένει.

10.4 Στρατηγική Επανατοποθέτηση Στόλων

Οι εταιρείες μετακινούν πλοία από τον Κόλπο σε Μεσόγειο, Κανάρια, Καραϊβική. Η TUI στρέφεται αποκλειστικά σε Δυτική Μεσόγειο. Αναλυτές Barclays: «ακόμα και χωρίς άμεση έκθεση στη Μέση Ανατολή, τέτοια σοκ μπορούν να αυξήσουν τον δισταγμό κρατήσεων, ειδικά για Αμερικανούς που σκέφτονται να ταξιδέψουν στο εξωτερικό». Η wave season (Ιαν.–Μάρτ.) είναι η πιο κρίσιμη περίοδος κρατήσεων, και η κρίση τη χτυπά ακριβώς στο τέλος της.

11. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

11.1 Βραχυπρόθεσμες (Q2 2026 – Πάσχα & Αρχές Καλοκαιριού)

Τα εισιτήρια που πουλήθηκαν πριν τον πόλεμο (28/2) δεν μπορούν να αναπροσαρμοστούν αναδρομικά. Αυτό σημαίνει ότι η πίεση θα αρχίσει να αισθάνεται κυρίως στα εισιτήρια που αγοράζονται τώρα και μετά. Αναλυτές αναμένουν αύξηση αεροπορικών ναύλων 8–9% αν οι τιμές πετρελαίου παραμείνουν υψηλές. Οι μεγάλες αποστάσεις (long-haul) θα δεχθούν τη μεγαλύτερη αύξηση.

11.2 Μεσοπρόθεσμες (Καλοκαίρι 2026 & Μετά)

Αν η κρίση συνεχιστεί στο Q3 2026, τα hedging contracts των ευρωπαϊκών εταιρειών θα αρχίσουν να λήγουν. Η IAG πέφτει από 75% (Q1) σε 50% (Q4). Η Air France–KLM από 70% σε 47%. Η Ryanair παραμένει η πιο θωρακισμένη, αλλά ακόμα και αυτή θα δει αυξημένο κόστος στο ανοιχτό 16–20% του καυσίμου.

11.3 Μακροπρόθεσμες – Η Αλλαγή Παραδείγματος

Οι εταιρείες αναθεωρούν ήδη τα δίκτυά τους: η Lufthansa ανοίγει νέο δρομολόγιο προς Κουάλα Λουμπόρ, αποφεύγοντας τον εναέριο χώρο Μ. Ανατολής. Η Wizz Air αναστέλλει πτήσεις προς Κόλπο μέχρι Σεπτέμβριο. Η TUI στρέφεται αποκλειστικά σε Δυτική Μεσόγειο. Αυτό σημαίνει ότι η Ανατολική Μεσόγειος και ειδικά η Ελλάδα μπορεί να ωφεληθεί ως «ασφαλής» εναλλακτική, αλλά μόνο αν η πρόσβαση (αεροπορική και ακτοπλοϊκή) παραμείνει προσιτή.

Αεροπορικές UK: Jet2 (πίνακας: ~90% FY26, >75% FY27), easyJet (84% H1), IAG (75%→50% Q4) – καλύτερα θωρακισμένες μέχρι το καλοκαίρι. Η Jet2 είναι η καλύτερα τοποθετημένη UK leisure carrier για την Ελλάδα, με 66% package holidays και ισχυρό hedging μέχρι FY27.

Αεροπορικές DE: Lufthansa (82%/77%) η πιο θωρακισμένη μεγάλη. Condor/TUI fly wait-and-see. Κίνδυνος 2027 (28% μόνο).

Αεροπορικές FR: AF-KLM (70%→47% Q4, αλλά ήδη +€50/trip long-haul). Πρώτη ευρωπαϊκή που ανακοίνωσε αύξηση.

Αεροπορικές US: Πρακτικά ΑΚΑΛΥΠΤΕΣ. Αναμενόμενη +11% αύξηση εισιτηρίων. SAS (0%): 1.000+ ακυρώσεις.

Ακτοπλοία: ΜΗΔΕΝ hedging, 50% καύσιμο/κόστος, +62% MGO. Πιθανή +25% αύξηση. Κρίσιμο για νησιωτική Ελλάδα.

Κρουαζιέρα: Carnival (0% hedging, \$145–156M/10%) = μεγαλύτερος χαμένος. RCL (60%) και TUI (με hedging) σε καλύτερη θέση. Κανείς δεν εφαρμόζει surcharge ακόμα – αλλά Costa/Cunard έχουν το δικαίωμα (\$70/bbl trigger).

Η ερώτηση δεν είναι αν θα αυξηθούν οι τιμές. Η ερώτηση είναι πόσο γρήγορα, για πόσο καιρό, και ποιος θα τις πληρώσει.

ΠΗΓΕΣ

Η ανάλυση βασίζεται σε δημοσιευμένα στοιχεία από: Reuters, IATA, Bloomberg, Kpler, Argus Media, S&P Global Platts, Euronews, TheStreet, Fortune, CNBC, Fox Business, Al Jazeera, Atlantic Council, Brussels Signal, Wikipedia, Aerospace Global News, Global Banking & Finance, MarketScreener, Aviation Direct, Seeking Alpha, Modern Diplomacy, Gulf Times, Travel Weekly, TravelPulse, Travelweek Canada, ProtoThema, To Vima, GTP Headlines, Travel & Tour World, Royal Caribbean Blog, Cruise.Blog, Jet2 plc Trading Update (25/2/26), Aviation Outlook (Jet2 Analysis), SEC EDGAR filings, και επίσημες ανακοινώσεις αεροπορικών και ναυτιλιακών εταιρειών. Τιμές καυσίμων: Ιανουάριος – 20 Μαρτίου 2026.