

Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία

Επιδόσεις και Προοπτικές



Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς
4/11/2014



Περιεχόμενα

- 1. Αντικείμενο της μελέτης**
- 2. Ο κλάδος της Ακτοπλοΐας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση**
- 3. Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία**
- 4. Ζητήματα σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου**
- 5. Προτάσεις πολιτικής**

Αντικείμενο της μελέτης

- **Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στον κλάδο της ακτοπλοΐας**
- **Αποτύπωση της συνολική συμβολής του κλάδου στην ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τις καταλυτικές του επιδράσεις μέσω του τουρισμού και της μεταφοράς προϊόντων στην οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας.**
- **Ανάλυση ζητημάτων σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου.**

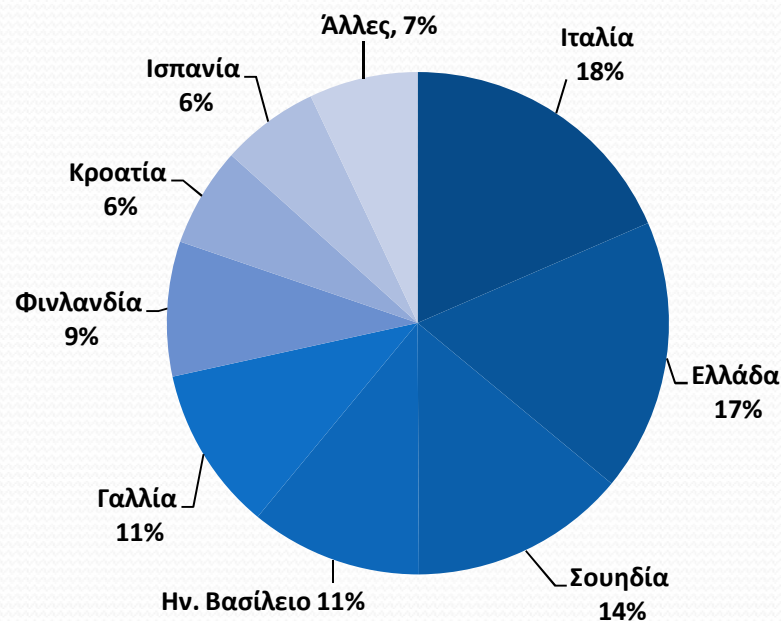
Η μελέτη αφορά στο σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας (εγχώριες γραμμές και γραμμές εξωτερικού), εκτός από τις πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων.



2. Ο κλάδος της Ακτοπλοΐας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση

Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη-μέλη με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην ΕΕ28

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



* Σύνολο διακινηθέντων επιβατών
Πηγή: Eurostat

Ο ελληνικός στόλος εξυπηρετεί περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές σε σχέση με την Ιταλία.

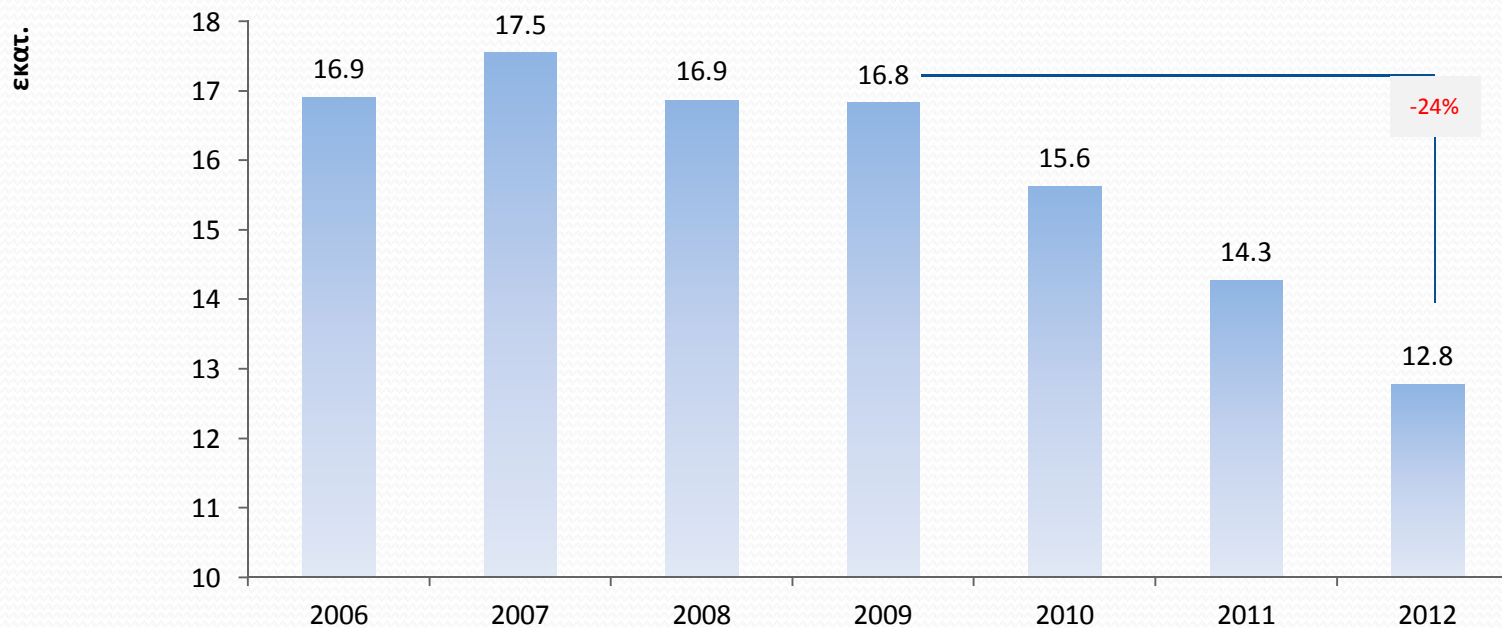


Η δραστηριότητα του κλάδου έχει συρρικνωθεί τα τελευταία χρόνια

- Το 2013 δρομολογήθηκαν 57 πλοία
 - Υποχώρηση κατά περίπου 40% σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας
- Η εξέλιξη αυτή αντανακλά:
 - Απόσυρση παλαιότερων πλοίων και την αντικατάστασή τους από νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας
 - Ναύλωση / πώληση πλοίων σε εταιρίες του εξωτερικού
 - Υποχώρηση της επιβατικής κίνησης
- Τα πλοία που διαχειρίζονται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι στην πλειονότητά τους ιδιόκτητα.
- Η μέση ηλικία διαφοροποιείται ανάλογα με τη περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία.

Μεταξύ 2009 και 2012 η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις γραμμές εσωτερικού υποχώρησε κατά 24% στους επιβάτες...

Διακινηθέντες επιβάτες

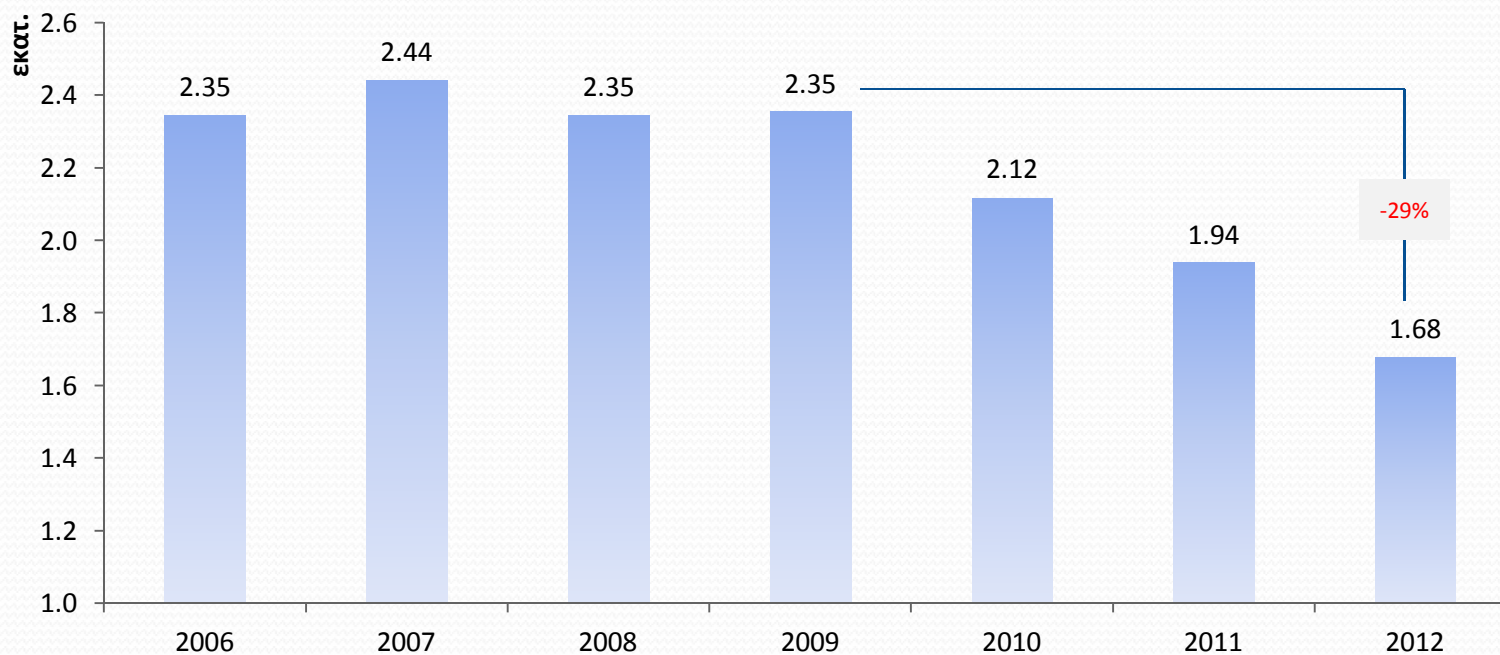


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Η ακτοπλοϊκή κίνηση σταθεροποιήθηκε το 2013, κυμαινόμενη σε παρόμοιο επίπεδο με το 2012.

...και κατά -29% στα ΙΧ

ΙΧ οχήματα

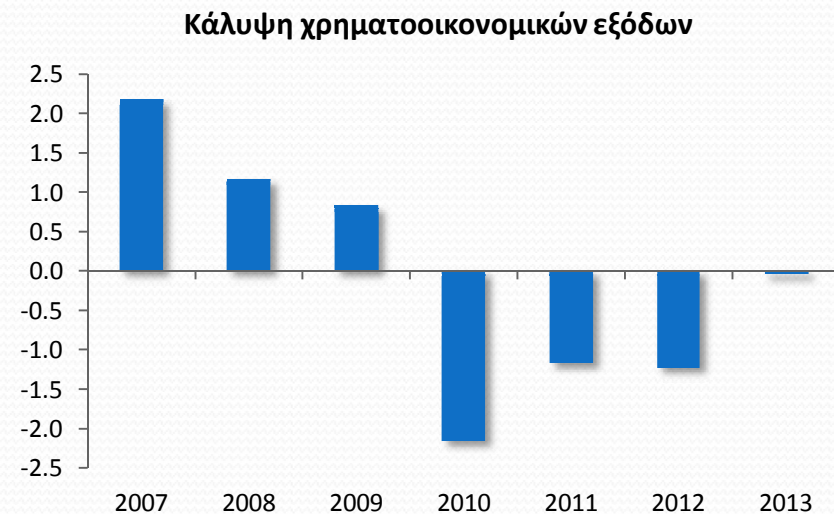
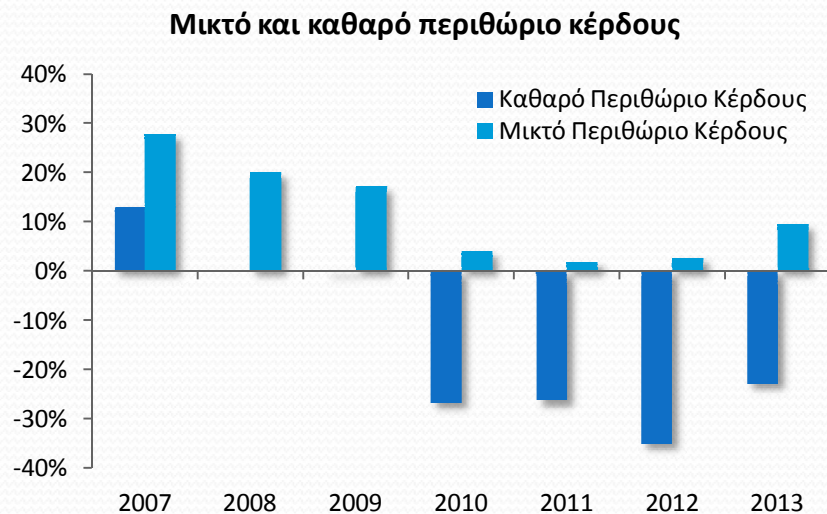


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Αντίστοιχη μείωση παρατηρήθηκε και στη διακίνηση φορτηγών οχημάτων.

Λόγω της πτώσης της ζήτησης και της αύξησης των τιμών καυσίμων τα τελευταία έτη, τα χρηματοοικονομικά του κλάδου είναι δυσμενή

- Πολύ χαμηλό μικό περιθώριο κέρδους
- Αρνητικό καθαρό περιθώριο κέρδους
- Συνθήκες περιορισμένης ρευστότητας και υψηλής δανειακής πίεσης



Πηγή: Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών, **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Μερική βελτίωση των αποτελεσμάτων το 2013



3. Συνεισφορά του κλάδου στην ελληνική οικονομία

Η ελληνική ακτοπλοΐα συνεισφέρει εξυπηρετώντας τη ζήτηση για μεταφορικό έργο, αλλά και ως καταλύτης για την οικονομία των νησιών

Συνεισφορά της ακτοπλοΐας στην οικονομία

Μεταφορική δραστηριότητα του κλάδου

Καταλύτης για την οικονομική δραστηριότητα στα νησιά

Μεταφορά επιβατών
(τελική ζήτηση νοικοκυριών)

Μεταφορά εμπορευμάτων
(ενδιάμεση ζήτηση επιχειρήσεων)

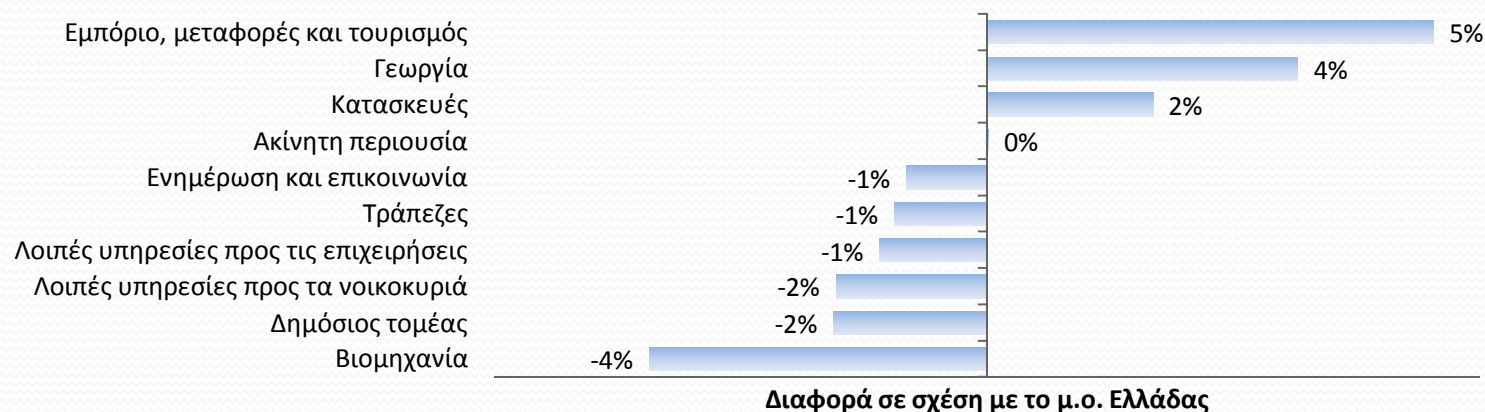
Τουριστική δαπάνη στα νησιά

Μεταποίηση και γεωργία στα νησιά

Η νησιωτική οικονομία υποστηρίζεται σημαντικά από την ακτοπλοΐα

- Στις νησιωτικές περιφέρειες (Ιόνια Νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη):
 - Κατοικεί περίπου το 12,3% του πληθυσμού της Ελλάδας
 - Δημιουργείται το 11,5% του ΑΕΠ της χώρας
 - Συντηρείται περισσότερο από το 12,2% των θέσεων εργασίας
 - Υλοποιείται το 16,5% των εθνικών επενδύσεων
- Τουρισμός, εμπόριο και γεωργία είναι οι κλάδοι με αυξημένη συνεισφορά στη διαμόρφωση των οικονομικών μεγεθών των νησιωτικών περιφερειών

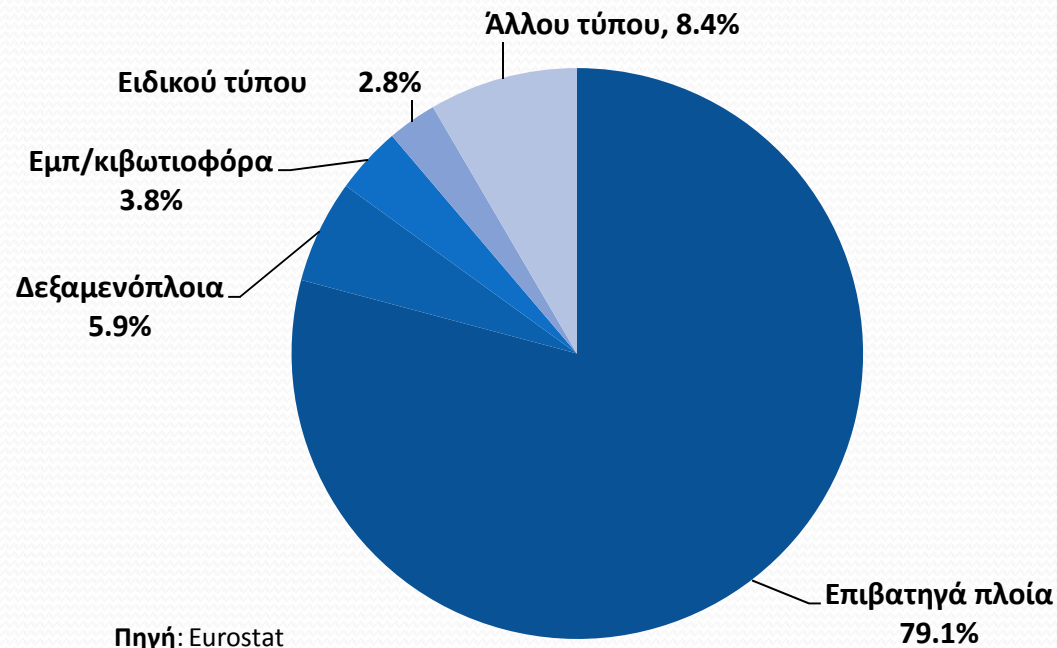
Σύνθεση της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

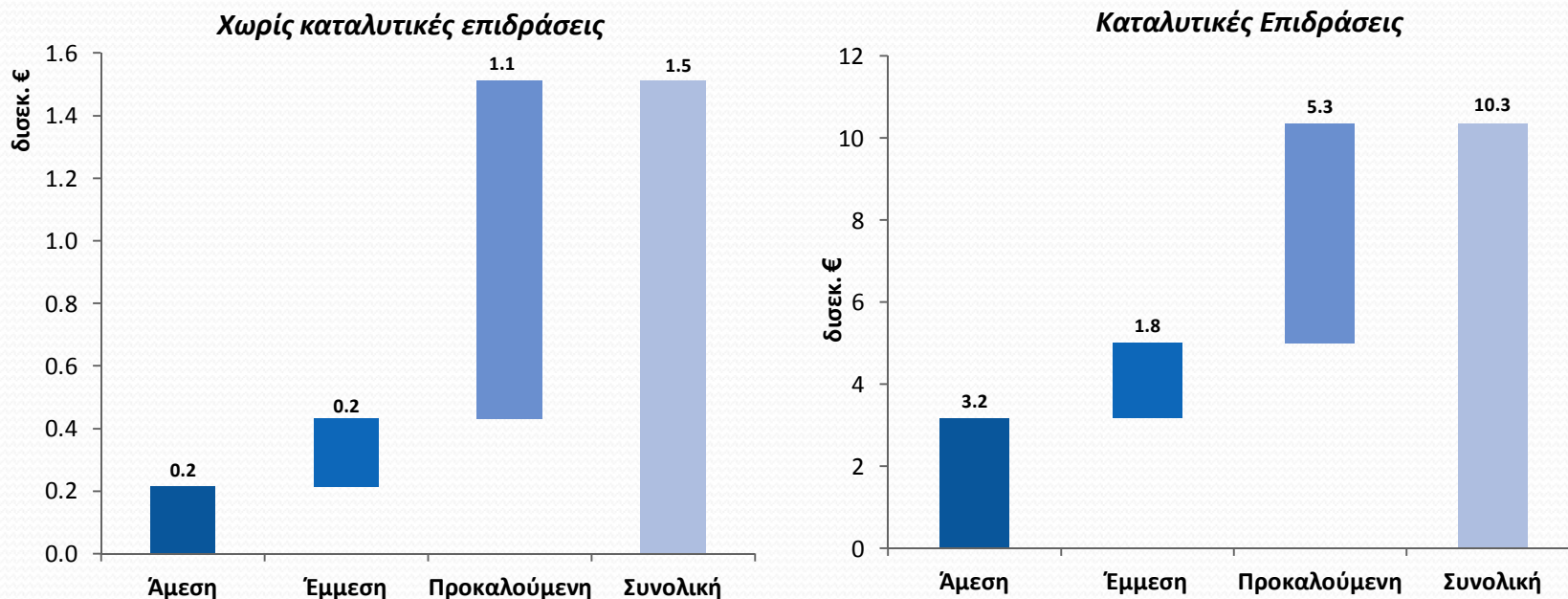
Περίπου 80% της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης στο εσωτερικό της χώρας πραγματοποιείται από επιβατηγά πλοία

Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων εντός Ελλάδας κατά τύπο πλοίου σε όρους συνολικής χωρητικότητας (gross tonnage), 2012



Στις τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας λειτουργούν 26 αεροδρόμια, ενώ ο αριθμός των λιμανιών που συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα ξεπερνά τα 70.

Η συνολική συμβολή της ακτοπλοΐας εκτιμάται σε 6,5% του ΑΕΠ το 2013

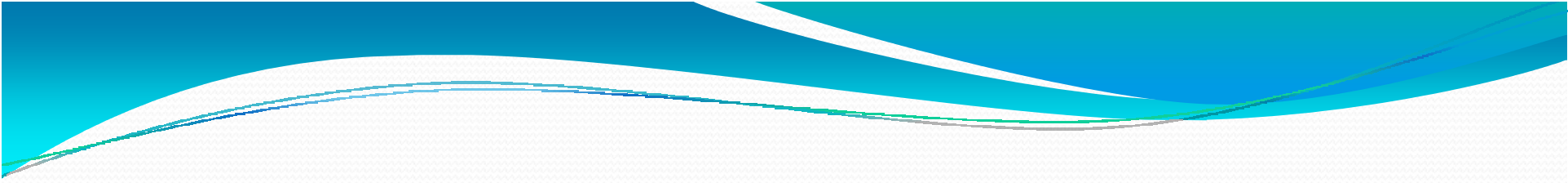


- Η άμεση επίδραση στο ΑΕΠ από την εξυπηρέτηση της ζήτησης για μεταφορικό έργο στις γραμμές του εσωτερικού εκτιμάται ότι ανέρχεται σε €213 εκατ.
- Μαζί με τις πολλαπλασιαστικές (αλλά χωρίς τις καταλυτικές) επιδράσεις, η συμβολή της ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ υπολογίζεται σε €1,5 δισ.
- Λαμβάνοντας υπόψη και τις καταλυτικές επιδράσεις, η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ εκτιμάται ότι ξεπερνά τα €11,8 δισ.

Σημαντική είναι επίσης η συνολική συμβολή της Ακτοπλοΐας στην απασχόληση και στα φορολογικά έσοδα

Μέγεθος	Συμβολή χωρίς καταλυτικές επιδράσεις	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (εκατ. €)	1.200	8.886	10.086
ΑΕΠ (εκατ. €)	1.512	10.334	11.846
Απασχόληση (χιλ.)	21	239	260
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	449	1.693	2.142

- Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή της ακτοπλοΐας εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 260 χιλ. θέσεις εργασίας (7,2% της συνολικής απασχόλησης)
 - Αντιστοιχεί περίπου στα ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες.
- Η άμεση επίδραση στην απασχόληση εκτιμάται σε περίπου 5 χιλ. θέσεις εργασίας.



4. Ζητήματα σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου

Η εφαρμογή του Ν 4150/2013 άμβλυσε σημαντικές στρεβλώσεις

- Αναθεωρήθηκε η **ελάχιστη απαιτούμενη οργανική σύνθεση** του πληρώματος στην κατηγορία γενικών υπηρεσιών
- Μειώθηκε κατά 50% το **«ξενοδοχειακό» προσωπικό** των πλοίων τη χειμερινή περίοδο
- Καταργήθηκαν **τέλη υπέρ τρίτων** στα εισιτήρια
- Διευκολύνθηκε η **έκτακτη δρομολόγηση πρόσθετου πλοίου** σε περιόδους αιχμής της ζήτησης
- Μειώθηκε ο **χρόνος υποχρεωτικής δρομολόγησης των ταχύπλων** από 7 ½ σε 4 μήνες
- Διευκολύνθηκε η **διακοπή δρομολογίων για 45 συνεχόμενες ημέρες** εφόσον οι ανάγκες καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία
- Δόθηκε η **δυνατότητα αντικατάστασης πλοίου** που έχει δρομολογηθεί με άλλο πλοίο ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, εφόσον καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες

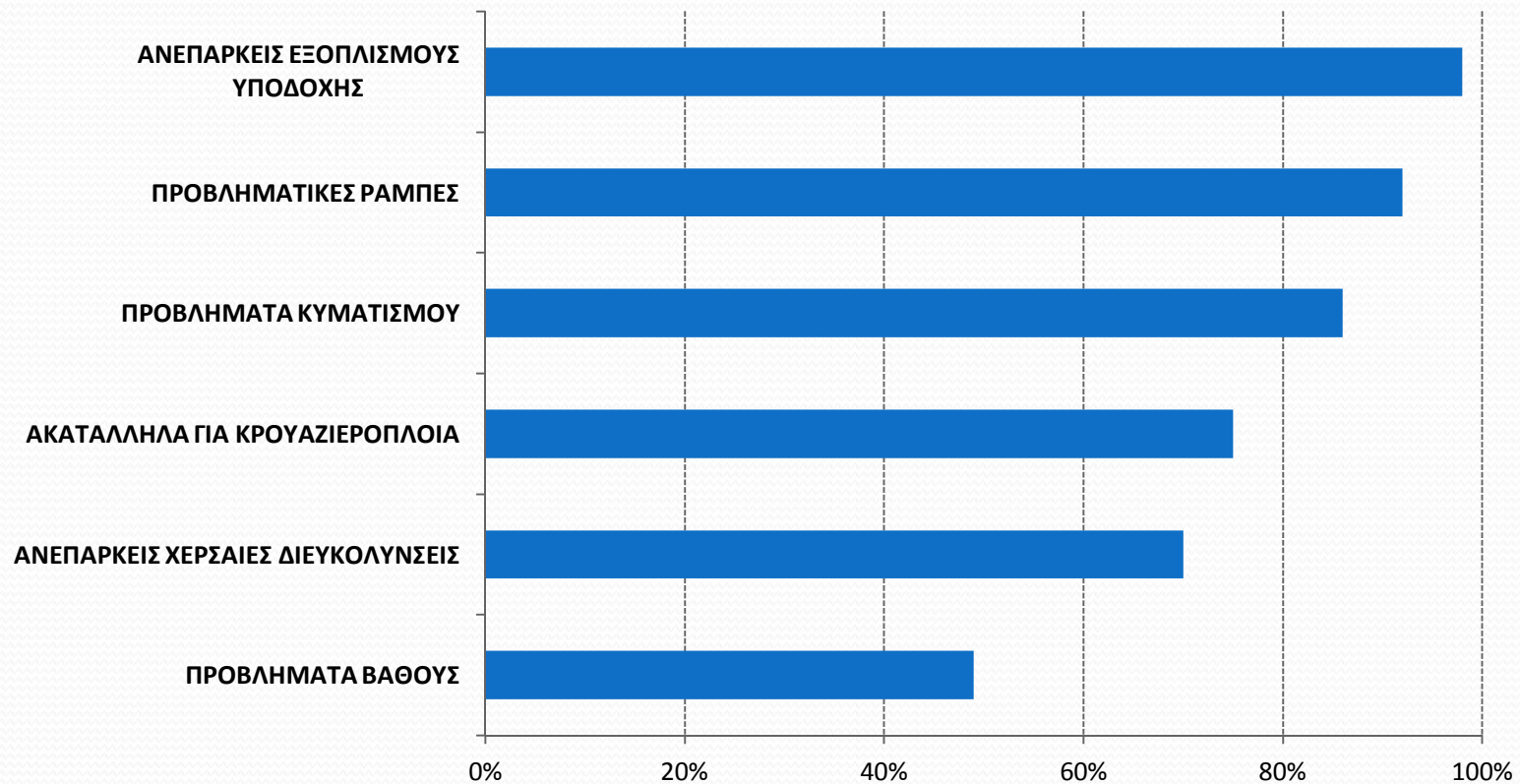


Ωστόσο υφίστανται ακόμα ρυθμίσεις που επιβαρύνουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων του κλάδου

- Επιβολή **υποχρεωτικής δεκάμηνης δρομολόγησης**, η οποία ισοδυναμεί με παροχή δημόσιας υπηρεσίας χωρίς αποζημίωση για κάποιους μήνες
- Επικέντρωση της διαδικασίας στη **δρομολόγηση συγκεκριμένων πλοίων** και όχι στην επαρκή κάλυψη των αναγκών από εταιρικούς στόλους πλοίων.
- Διατήρηση του **επίναυλου** για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών
- Ρυθμιζόμενη και σχετικά **χρονοβόρος διαδικασία έκτακτης εισόδου** στην αγορά
- Ρύθμιση του **αριθμού και της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος**

Παράλληλα, σημαντικά είναι τα ζητήματα των υποδομών των λιμένων στα νησιά

Κατάσταση ελληνικών λιμένων



Πηγή: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ



Παρατηρείται υστέρηση στη χρήση ηλεκτρονικού εισιτηρίου κατά το πρότυπο των αερομεταφορών

- Το σύστημα ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα επιτρέψει σταδιακά τον περιορισμό του **κόστους έκδοσης εισιτηρίων**, αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη πρακτικών **yield/revenue management και δυναμικής τιμολόγησης**
- 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.
- Εκτιμάται ότι τα **πρόσθετα έσοδα** των αεροπορικών εταιριών που εφαρμόζουν συστήματα διαχείρισης εσόδων ανέρχονται σε **4-5% επί του κύκλου εργασιών**.

Αναμένεται σύντομα να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα που καθιερώνει το Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεως Μεταφοράς Οχημάτων (ΗΣΚΘΕΕΑ).



5. Προτάσεις Πολιτικής



Προτάσεις για την άρση εμποδίων λειτουργίας και επαναφορά των οικονομικών του κλάδου σε βιώσιμα επίπεδα (1/3)

- Μείωση του κόστους λειτουργίας
 - Συνθέσεις πληρωμάτων που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων
 - Μείωση του χρόνου υποχρεωτικής δρομολόγησης ή αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές γραμμές
 - Προσαρμογή του υποχρεωτικού χρόνου διατήρησης του πληρώματος με πρόβλεψη παροχής επιδόματος ανεργίας
 - Μείωση του κόστους επανδρώσεως (π.χ. με επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών)
- Εκσυγχρονισμός του συστήματος έκδοσης εισιτηρίων

Προτάσεις για την άρση εμποδίων λειτουργίας και επαναφορά των οικονομικών του κλάδου σε βιώσιμα επίπεδα (2/3)

- Βελτίωση διαδικασιών:
 - Δηλώσεων για τις ελεύθερες γραμμές δρομολόγησης
 - Επιλογής πλοίων εξυπηρέτησης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας
 - Καταβολής αποζημιώσεων για την εξυπηρέτηση γραμμών δημόσιας υπηρεσίας
 - Όρων διαγωνισμών για γραμμές δημόσιας υπηρεσίας
 - Χρήση κριτηρίων εποχικότητας
 - Δρομολόγηση διαφορετικής χωρητικότητας πλοίων
 - Εισαγωγή ποιοτικών κριτηρίων (ταχύτητα, άνεση, τιμή κ.λπ.).
- Εξέταση δυνατότητας δημιουργίας περιφερειακών κόμβων μετεπιβίβασης σε συνδυασμό με άλλα μέσα μεταφοράς



Προτάσεις για την άρση εμποδίων λειτουργίας και επαναφορά των οικονομικών του κλάδου σε βιώσιμα επίπεδα (3/3)

- Αναδιοργάνωση του ακτοπλοϊκού συστήματος, με σκοπό τη βέλτιστη εξυπηρέτηση και αξιοποίηση των πόρων που διατίθενται για την αποζημίωση μη εμπορικών γραμμών
- Εξέταση της δυνατότητας:
 - Κατάργησης του επίναυλου
 - Μείωσης λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών
 - Αναθεώρησης του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων
- Επανεξέταση του συστήματος αποζημίωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλα τα μέσα μεταφοράς (ακτοπλοΐα, αερομεταφορές)
- Εξέταση της εφαρμογής μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ σε εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ.

Η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ εκτιμάται πως, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, θα οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης με οφέλη για τις νησιωτικές οικονομίες

- Η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ, με πλήρη μετακύληση της μείωσης στις τιμές των εισιτηρίων, αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.
- Οι απώλειες εσόδων στα εισιτήρια αντισταθμίζονται από τις δαπάνες των επιπλέον επισκεπτών στις νησιωτικές οικονομίες, υπό την προϋπόθεση ότι οι πρόσθετες δαπάνες δεν προέρχονται από υποκατάσταση δαπάνης σε άλλους εγχώριους προορισμούς.

Επίδραση από τη μείωση των συντελεστών ΦΠΑ την περίοδο 2014-2016

Σενάριο	Επιπλέον επισκέπτες (εκατ.)	Επιπλέον έσοδα για ακτοπλοϊκές εταιρείες (€ εκατ.)	Επιπλέον τουριστική δαπάνη (€ δισεκ.)	Επιπλέον ΑΕΠ (€ δισεκ.)	Επιπλέον ανθρωποέτη εργασίας (χιλ.)	Διαφορά ΦΠΑ από πωλήσεις εισιτηρίων (€ εκατ.)	Επιπλέον ΦΠΑ από δαπάνες επισκεπτών (€ εκατ.)
A	0,6	31	0,4	0,6	10,4	-12,6	37,0
B	2,1	100	1,5	2,1	35,3	-51,5	125,9
Γ	2,5	117	1,8	2,5	42,0	-62,3	149,6

Σενάριο A: ΦΠΑ επιβατών 13% - ΙΧ οχημάτων 13%
 Σενάριο B: ΦΠΑ επιβατών 6,5% - ΙΧ οχημάτων 13%
 Σενάριο Γ: ΦΠΑ επιβατών 6,5% - ΙΧ οχημάτων 6,5%

Συνοψίζοντας

- Η συμβολή του κλάδου της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία είναι σημαντική, ιδιαίτερα για τις οικονομίες των νησιών.
- Η διατήρηση και η επέκταση αυτής της συμβολής βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην εφαρμογή διαρθρωτικών και κλαδικών μέτρων πολιτικής.
- 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 υπηρεσιών.





Ευχαριστούμε για την προσοχή σας.

Η μελέτη είναι διαθέσιμη στο www.iobe.gr