



2014

Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές



Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών
Ερευνών

Στην ερευνητική ομάδα συμμετείχαν οι Γ. Μανιάτης, Η. Ντεμιάν, Ν. Παρατσιώκας και S. Danchev, υπό τον συντονισμό του Γενικού Διευθυντή του IOBE, Καθηγητή Ν. Βέττα. Οι ερευνητές επιθυμούν να ευχαριστήσουν την Κ. Τουρίκη και την Ι. Ευθυμίου για την άριστη ερευνητική τους βοήθεια.

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανakλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του IOBE.

ISBN: 978-960-7536-55-6

Copyright © 2014 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

Τηλ.: (210 9211200-10), Fax: (210 9228130 & 210 9233977)

E-mail: info@iobe.gr - URL: <http://www.iobe.gr>

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	6
1. Εισαγωγή	10
2. Ο κλάδος της Ακτοπλοΐας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση.....	12
2.1 Περιγραφή του κλάδου.....	13
2.2 Οικονομική δραστηριότητα του κλάδου	14
2.3 Χρηματοοικονομική Ανάλυση	18
2.3.1 Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του κλάδου	19
2.3.2 Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα ανά γεωγραφικό τομέα.....	22
2.4 Οι επιχειρήσεις του κλάδου	24
2.4.1 ATTICA GROUP	26
2.4.2 ANEK LINES	27
2.4.3 MINOAN LINES.....	28
2.4.4 HELLENIC SEAWAYS.....	28
2.4.5 NEL LINES	29
2.5 Η οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας.....	30
2.5.1 Κρήτη	31
2.5.2 Νότιο Αιγαίο	33
2.5.3 Βόρειο Αιγαίο	34
2.5.4 Ιόνια Νησιά.....	35
2.5.5 Συμπεράσματα.....	37
2.6 Παράρτημα.....	37
2.6.1 Δείκτης z-score του Altman	37
3. Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία	39
3.1 Μεθοδολογία	40
3.2 Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ναυτιλίας	43
3.3 Καταλυτικές επιδράσεις στην οικονομία των νησιών	47
3.4 Αδριατική	48
3.5 Σύνοψη.....	50
3.6 Παράρτημα.....	52
3.6.1 Μεθοδολογία.....	52
3.6.2 Βασικές Υποθέσεις για την εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος της επιβατηγού ακτοπλοΐας	54
4. Ζητήματα σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου	56
4.1 Εισαγωγή.....	57
4.2 Οι περιορισμοί στο πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου και της αγοράς	57
4.3 Η επίπτωση από τη μείωση του ΦΠΑ στη ζήτηση για ναύλα	66
4.3.1 Υποθέσεις της ανάλυσης.....	68
4.3.2 Αποτελέσματα	70
4.4 Παράρτημα: Υπόδειγμα ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων.....	72
5. Σύνοψη και προτάσεις πολιτικής.....	79
5.1 Βασικές διαπιστώσεις.....	79
5.2 Προτάσεις για τη βιωσιμότητα και ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας	80
Βιβλιογραφία.....	84

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες-μέλη της ΕΕ-28, 2012	13
Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα, 2006-2012	15
Διάγραμμα 2.3: Γεωγραφική κατανομή στην ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών, 2012	16
Διάγραμμα 2.4: Κίνηση ΙΧ οχημάτων στην ακτοπλοΐα, 2006-2012	16
Διάγραμμα 2.5: Κίνηση φορτηγών οχημάτων στην ακτοπλοΐα, 2006-2012	17
Διάγραμμα 2.6: Εποχικότητα στην ακτοπλοϊκή διακίνηση επιβατών και οχημάτων, 2013	18
Διάγραμμα 2.7: Μεριδία αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών το 2013	24
Διάγραμμα 2.8: Εξέλιξη των κερδών προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων ανά εταιρία	25
Διάγραμμα 2.9: Εξέλιξη του z-score ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων	25
Διάγραμμα 2.10: Κλαδική διάρθρωση της νησιωτικής Ελλάδας	31
Διάγραμμα 2.11: Κλαδική διάρθρωση της Κρήτης	32
Διάγραμμα 2.12: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Νότιου Αιγαίου	34
Διάγραμμα 2.13: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Βόρειου Αιγαίου	35
Διάγραμμα 2.14: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Ιονίων Νησιών	36
Διάγραμμα 3.1: Η οικονομική επίδραση από την εγχώρια δραστηριότητα της επιβατηγού ακτοπλοΐας	40
Διάγραμμα 3.2: Υποδομές (αεροδρόμια & επιβατηγά λιμάνια) στις νησιωτικές περιφέρειες της Ελλάδας	41
Διάγραμμα 3.3: Μεταφορά εμπορευμάτων κατά τύπο πλοίου σε όρους συνολικής χωρητικότητας (gross tonnage), 2012	42
Διάγραμμα 3.4: Μηνιαία ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών και προστιθέμενη αξία παραγωγής Πρωτογενούς τομέα και Μεταποίησης στις νησιωτικές περιφέρειες	43
Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, 2013	44
Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην Απασχόληση, 2013	45
Διάγραμμα 3.7: Η συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στα φορολογικά έσοδα, 2013	46
Διάγραμμα 3.8: Κατανομή τελών υπέρ τρίτων από την επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα, 2013	46
Διάγραμμα 3.9: Καταλυτικές επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας	47
Διάγραμμα 3.10: Καταλυτικές επιδράσεις στην απασχόληση και τα φορολογικά έσοδα από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας	48
Διάγραμμα 3.11: Επιβατική κίνηση εξωτερικού από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, 2013	49
Διάγραμμα 3.12: Κατανομή κύκλου εργασιών (ακτοπλοΐα έναντι Αδριατικής) σε τρεις εισηγμένες εταιρίες, 2013	50
Διάγραμμα 3.13: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους προστιθέμενης αξίας	51
Διάγραμμα 3.14: Κατανομή τουριστικής δαπάνης	55
Διάγραμμα 4.1: Κατάσταση ελληνικών λιμένων	63
Διάγραμμα 4.2: Επιμερισμός καθαρού ναύλου στις βασικές κατηγορίες εξόδων	65
Διάγραμμα 4.3: Ενδεικτική ανάλυση ναύλου στις γραμμές εσωτερικού	66
Διάγραμμα 4.4: ΦΠΑ στα εισιτήρια επιβατών ακτοπλοΐας σε χώρες της ΕΕ με ανεπτυγμένη ακτοπλοΐα	67
Διάγραμμα 4.5: Κατανομή μέσης δαπάνης ανά επισκέπτη	69
Διάγραμμα 4.6: Σύγκριση ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων βάσει οικονομετρικού υποδείγματος και πραγματικών δεδομένων για την περίοδο 2003-2013	77
Διάγραμμα 4.7: Μηνιαία εξέλιξη δείκτη τιμών καταναλωτή – Πλοία, 2002-2013	78

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη κλάδου Ακτοπλοΐας	19
Πίνακας 2.2: Βασικοί Αριθμοδείκτες κλάδου Ακτοπλοΐας.....	20
Πίνακας 2.3: Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη ανά γεωγραφικό τομέα	22
Πίνακας 2.4: Διάρθρωση βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών ανά γεωγραφικό τομέα	23
Πίνακας 2.5: Αποδοτικότητα ανά γεωγραφικό τομέα.....	24
Πίνακας 2.6: Βασικά οικονομικά μεγέθη της νησιωτικής Ελλάδας.....	30
Πίνακας 2.7: Βασικά οικονομικά μεγέθη της Κρήτης.....	32
Πίνακας 2.8: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Νότιου Αιγαίου	33
Πίνακας 2.9: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Βόρειου Αιγαίου	34
Πίνακας 2.10: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Ιονίων Νησιών	36
Πίνακας 3.1: Βασικές υποθέσεις για την εκτίμηση της επίδρασης της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία	42
Πίνακας 3.2: Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ακτοπλοΐας (γραμμές εσωτερικού) στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, 2013.....	51
Πίνακας 3.3: Κατανομή ακτοπλοϊκών ναύλων, 2013	54
Πίνακας 3.4: Εκτίμηση τουριστικής δαπάνης στις νησιωτικές περιφέρειες, 2013	54
Πίνακας 3.5: Αξία παραγωγής στον Πρωτογενή τομέα και τη Μεταποίηση στις νησιωτικές περιφέρειες*	54
Πίνακας 4.1: Εκτιμήσεις εσόδων ΦΠΑ, περίοδος 2014-2016	71
Πίνακας 4.2: Αποτελέσματα οικονομετρικών υποδειγμάτων	73
Πίνακας 4.3: Συνοπτική περιγραφή των ανεξάρτητων μεταβλητών του γραμμικού υποδείγματος πολυμεταβλητής παλινδρόμησης	78

Περίληψη

Ο σκοπός της μελέτης είναι να αποτυπώσει τη συνολική συμβολή του κλάδου της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τις καταλυτικές του επιδράσεις μέσω του τουρισμού και της μεταφοράς προϊόντων στην οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας, και να αναλύσει τα ζητήματα σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου. Η μελέτη αφορά το σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας, εκτός από τις πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων.

Η **ελληνική ακτοπλοΐα**, επιτελώντας το σημαντικό έργο της διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα, **αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη**. Οι κυριότερες ακτοπλοϊκές 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, αλλά και σε σχετικά μικρότερο βαθμό, της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποχώρησε μεταξύ 2009 και 2012 κατά -24% στους επιβάτες και κατά -29% στα ΙΧ αυτοκίνητα (με ενδείξεις σταθεροποίησης το 2013), ενώ **το κόστος καυσίμων αποτελεί πλέον περισσότερο από το ήμισυ του κύκλου εργασιών του κλάδου**. Η δυνατότητα προσαρμογής σε αυτές τις εξωγενείς διαταραχές εμποδίστηκε σε μεγάλο βαθμό και από περιορισμούς στο ρυθμιστικό περιβάλλον.

Οι εξελίξεις αυτές αντανακλώνται στα **οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου, τα οποία είναι 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 βάσιμα ερωτήματα για τη βιωσιμότητα ορισμένων επιχειρήσεων του κλάδου και τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες τα επόμενα χρόνια, παρά τη βελτίωση που σημειώθηκε στους χρηματοοικονομικούς δείκτες το 2013. **Ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα έχει ιδιαίτερα 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**.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι σε όρους ΑΕΠ η **συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας το 2013 εκτιμάται σε περίπου 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 με τις καταλυτικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά της εγχώριας ακτοπλοΐας 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.

Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, 2013

	Επιδράσεις από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
Προστιθέμενη αξία (εκατ. €)	1.200	8.886	10.086
ΑΕΠ (εκατ. €)	1.512	10.334	11.846
Απασχόληση (χιλ.)	21,4	239	260
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	449	1.693	2.142

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Δεδομένων των υφιστάμενων συνθηκών **είναι απαραίτητος ο εξορθολογισμός της δυναμικότητας του κλάδου και των δρομολογίων.** Ήδη εταιρίες του κλάδου βρίσκονται σε συζητήσεις με τράπεζες για την αναδιάρθρωση των δανείων τους. Αυτό θα αποτελέσει το πρώτο βήμα σε μια προσπάθεια διάσωσης του κλάδου.

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:

- **Μείωση κόστους λειτουργίας πλοίου.** Με δεδομένο ότι το κόστος καυσίμων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό εξωγενώς¹ 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).
- Εξέταση της δυνατότητας **κατάργησης του επίναυλου, μείωσης των λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών και αναθεώρησης του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων** σε κατηγορίες χρηστών.
- **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 τόνώσει 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

¹ Εξαιρέση αποτελούν οι χρεώσεις για την τήρηση στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου, για τις οποίες θα μπορούσαν να εξεταστούν οι δυνατότητες μείωσης.

δυνατικών 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.

Εκτιμήσεις εσόδων ΦΠΑ, περίοδος 2014-2016

Σενάριο	Επιπλέον επισκέπτες (εκατ.)	Επιπλέον έσοδα για ακτοπλοϊκές εταιρίες (€ εκατ.)	Επιπλέον τουριστική δαπάνη (€ δισεκ.)	Επιπλέον ΑΕΠ στις νησιωτικές οικονομίες (€ δισεκ.)	Επιπλέον ανθρωποέτη εργασίας σε νησιωτικές οικονομίες (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

Πηγή: IOBE

[Α: ΦΠΑ επιβατών 13% - οχημάτων 13%], [Β: ΦΠΑ επιβατών 6,5% - οχημάτων 13%], [Γ: ΦΠΑ επιβατών 6,5% - οχημάτων 6,5%].

- **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.²
- **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.
- **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.

² Ήδη βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο επεξεργασίας τα σχέδια εκσυγχρονισμού του συστήματος έκδοσης παραστατικών θαλάσσιας μεταφοράς και το σχετικό προεδρικό διάταγμα αναμένεται να εκδοθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα.

- 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).
- **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.

1. Εισαγωγή

Η έξοδος από την κρίση που διέρχεται τα τελευταία χρόνια η ελληνική οικονομία απαιτεί συντονισμένη δράση στην κατεύθυνση της προσαρμογής της σε ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο. Αποτελεί κοινή παραδοχή ότι το πρότυπο αυτό θα πρέπει να δίνει έμφαση στην αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας και στην τόνωση της εξωστρέφειας και των επενδύσεων, ώστε η ελληνική οικονομία να επανέλθει σύντομα σε τροχιά ανάπτυξης ενισχύοντας μεγέθη όπως το ΑΕΠ και η απασχόληση.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι αναφορές στη δυναμική συμβολή των τομέων του Τουρισμού και της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία έχουν πολλαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια. Οι δύο αυτοί τομείς συνδυάζουν την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας με την εξωστρέφεια και αποτελούν σημαντικούς πυλώνες πάνω στους οποίους μπορεί να στηριχθεί η ελληνική οικονομία στην προσπάθεια ανάκαμψης.

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας, αποτελώντας το συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής περιφέρειας και της ενδοχώρας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την ανάπτυξη της Ελλάδας και βρίσκεται στην τομή μεταξύ των τουριστικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σήμερα, παρά την έντονα εποχιακή ζήτηση, η ελληνική ακτοπλοΐα συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες δυνάμεις στην Ευρώπη και στον κόσμο, μεταφέροντας πάνω από 35 εκατ. έλληνες και ξένους ταξιδιώτες σε ετήσια βάση (περιλαμβανομένων των πορθμειακών γραμμών), ενώ σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, πάνω από το 7% του παγκόσμιου στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελείται από πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά. Η δραστηριότητά της εντάσσεται στο «οικοσύστημα» των κλάδων που υποστηρίζουν τις τουριστικές υπηρεσίες και υπό αυτή την έννοια η συνεισφορά της στην παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών υψηλής ποιότητας αναβαθμίζει το τουριστικό προϊόν της χώρας. Δεδομένης αυτής της σημαντικής διάστασης, οι συνθήκες λειτουργίας της, το θεσμικό και ρυθμιστικό περιβάλλον που τη διέπουν και, τελικά, η επιχειρηματική αποδοτικότητα των φορέων που συνθέτουν την ακτοπλοΐα απαιτούν διαρκή παρακολούθηση και προσαρμογή στις οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις.

Η ακτοπλοΐα συνδέει τα περίπου 120 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα σχεδόν σε καθημερινή βάση. Ταυτόχρονα, εξυπηρετεί τη μεταφορά αγαθών από και προς την υπόλοιπη Ελλάδα, διευκολύνοντας τον αγροτικό τομέα, τη μεταποίηση και το εμπόριο. Συνεπώς η ομαλή λειτουργία της έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις για τη χώρα.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο σκοπός της μελέτης είναι να αποτυπώσει τη συνολική συμβολή του κλάδου της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία και να αναδείξει την ευρύτερη σημασία της ομαλής λειτουργίας των ακτοπλοϊκών μεταφορών – η οποία συναρτάται άμεσα με τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων – τόσο σε σχέση με τις διασυνδέσεις με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, όσο και με αναφορά στη συμβολή της στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην ενσωμάτωση των νησιωτικών περιοχών.

Στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης περιγράφεται ο κλάδος, παρουσιάζονται βασικά μεγέθη του και αναλύεται η χρηματοοικονομική κατάσταση των μεγαλύτερων επιχειρήσεων της ακτοπλοΐας. Γίνεται αναφορά, επίσης, στην οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας, η οποία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ακτοπλοΐα. Οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις από τη δραστηριότητα του κλάδου στην ελληνική οικονομία διερευνώνται στο τρίτο κεφάλαιο, στο οποίο επιχειρείται η ποσοτικοποίηση τόσο της άμεσης και έμμεσης συμβολής της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία, όσο και των καταλυτικών της επιδράσεων μέσω του τουρισμού και της μεταφοράς προϊόντων στην οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι παράγοντες που εμποδίζουν την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού του κλάδου και εκτιμάται η επίδραση στη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από ενδεχόμενη μείωση του ΦΠΑ στα ναύλα επιβατών και ΙΧ. Η μελέτη ολοκληρώνεται με τη διατύπωση προτάσεων στην κατεύθυνση εξάλειψης των σημαντικότερων εμποδίων που αντιμετωπίζει ο κλάδος προκειμένου να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η σημαντική συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία.

2. Ο κλάδος της Ακτοπλοΐας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση

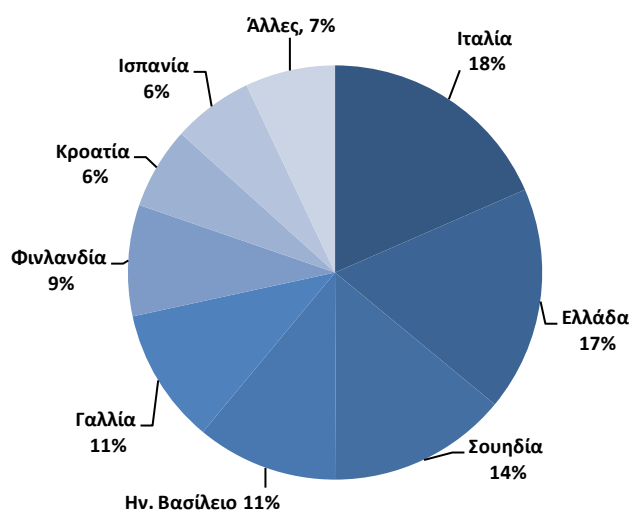
- Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη.
- Ο ακτοπλοϊκός κλάδος επιτελεί σημαντικό έργο συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τη νησιωτική Ελλάδα.
- Εκτιμάται ότι το 2013 οι μεγάλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ελλάδα δρομολόγησαν 57 πλοία, μέγεθος που έχει υποχωρήσει σημαντικά 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.
- Από το 2010 το επίπεδο της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποχωρεί σταθερά. Μεταξύ 2009 και 2012, ο συνολικός αριθμός επιβατών περιορίστηκε από 16,8 σε 12,8 εκατ. (-24%), ο αριθμός ΙΧ αυτοκινήτων από περίπου 2,4 σε 1,7 εκατ. (-29%) και ο αριθμός φορτηγών από 868 σε 618 χιλ. (-29%).
- 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.
- Ο κλάδος επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από το ύψος των τιμών των καυσίμων. Το κόστος καυσίμων αποτελεί περισσότερο από το μισό του συνολικού κύκλου εργασιών των εταιριών του κλάδου, καθώς οι διεθνείς τιμές προϊόντων πετρελαίου έχουν αυξηθεί σημαντικά τα προηγούμενα χρόνια.
- Η χρηματοοικονομική εικόνα του κλάδου είναι εξαιρετικά δυσμενής και αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις δύο ταυτόχρονων εξωγενών επιδράσεων στις συνθήκες προσφοράς (αύξηση κόστους καυσίμων) και ζήτησης (κατακόρυφη πτώση κίνησης) της ακτοπλοϊκής αγοράς.
- Τα νησιά της Ελλάδας προσφέρουν εισόδημα και θέσεις εργασίας σε σημαντικό μέρος του πληθυσμού (περίπου 12%). Αυξημένη σημασία για την οικονομία των νησιών έχουν κλάδοι όπως ο τουρισμός, το εμπόριο και η γεωργία, που εξαρτώνται άμεσα από την απρόσκοπτη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα.

2.1 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 2.1), αν και στην Ελλάδα, λόγω της πληθώρας νησιών στη χώρα, οι ακτοπλοϊκές γραμμές είναι σαφώς περισσότερες σε σχέση με την Ιταλία.

Διάγραμμα 2.1: Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες-μέλη της ΕΕ-28, 2012



Πηγή: Eurostat

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.

Οι κυριότερες υπηρεσίες του ακτοπλοϊκού κλάδου περιλαμβάνουν τη μεταφορά επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων, τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων, τις πωλήσεις επί των πλοίων σε εστιατόρια, μπαρ & καταστήματα και (σε μικρότερο βαθμό) τις ναυλώσεις πλοίων.

Σε επίπεδο στατιστικής ταξινόμησης κατά NACE Rev.2 (ΣΤΑΚΟΔ-08) η επιβατηγός ακτοπλοΐα εντάσσεται στον κλάδο των Πλωτών Μεταφορών (κλάδος 50) και συγκεκριμένα στην υποκατηγορία «Θαλάσσιες και Ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών» (κλάδος 50.1). Η οικονομική αυτή δραστηριότητα περιλαμβάνει τις υπηρεσίες μεταφοράς που προσφέρουν επιχειρήσεις σε κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές, με αφετηρία τα μεγάλα λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Ραφήνα, Βόλος, Πάτρα) και σε δευτερεύουσες γραμμές, στις οποίες εντάσσονται δρομολόγια από περιφερειακά λιμάνια, νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου.

Επισημαίνεται ότι στην παρούσα μελέτη δεν εξετάζουμε τις πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων π.χ. Ρίο – Αντίρριο. Επίσης, δεν εξετάζουμε τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων από εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (short sea shipping).

2.2 Οικονομική δραστηριότητα του κλάδου

Οι εταιρίες του κλάδου δραστηριοποιούνται με ιδιότητα 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»).

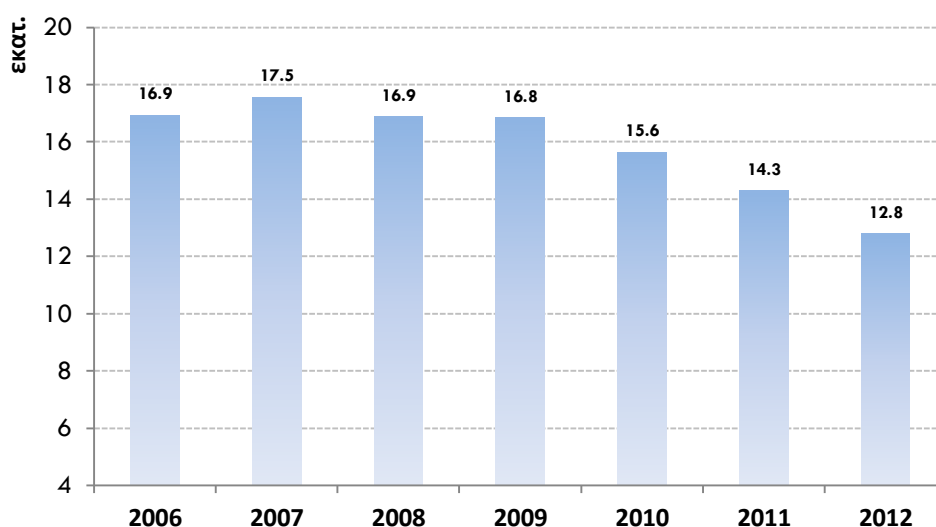
Εκτιμάται ότι το 2013 οι εταιρίες δρομολόγησαν 57 πλοία, μέγεθος που έχει υποχωρήσει κατά 40% περίπου σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας. Η εξέλιξη αυτή αντανακλά την απόσυρση παλαιότερων πλοίων και την αντικατάστασή τους από νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας, αλλά και την υποχώρηση της επιβατικής κίνησης που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια. Τα πλοία που διαχειρίζονται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι στην πλειονότητά τους ιδιότητα. Στο πλαίσιο της αποδοτικότερης διαχείρισης του στόλου τα πλοία μπορεί να ναυλωθούν και σε εταιρίες του εξωτερικού.

Όσον αφορά στην ηλικιακή διάρθρωση του στόλου, η μέση ηλικία διαφοροποιείται ανάλογα με τη γραμμή στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία. Έτσι στις γραμμές του Αιγαίου, όπου συγκεντρώνεται η μεγαλύτερη ζήτηση, η πλειοψηφία της κίνησης (περίπου το 80%) εξυπηρετείται από πλοία που ναυπηγήθηκαν στις αρχές του 2000 με αποτέλεσμα η

μέση ηλικία τους να διαμορφώνεται περίπου στα 11 έτη. Αντίστοιχα, το μεταφορικό έργο στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας πραγματοποιείται από σύγχρονο στόλο με ηλικία πλοίων που σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. τα πλοία Superfast I και Superfast II στην γραμμή Πάτρα-Μπάρι) δεν ξεπερνάει τα 6 έτη.

Όσον αφορά στη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, η επίδραση της αρνητικής οικονομικής συγκυρίας αποτυπώνεται στην εξέλιξη της διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Πιο αναλυτικά, το μεταφορικό έργο επιβατών την περίοδο 2006-2009 ακολούθησε σταθερή πορεία με τη μέση ετήσια επιβατική κίνηση να διαμορφώνεται στα 17 εκατ. επιβάτες. Ωστόσο από το 2010 και έπειτα, το επίπεδο της ζήτησης υποχωρεί σταθερά καταγράφοντας πτώση με μέσο ετήσιο ρυθμό -9,6%, ενώ ο συνολικός αριθμός επιβατών υποχώρησε στα 12,8 εκατ. περίπου το 2012 (Διάγραμμα 2.2). Με βάση τα στοιχεία για το πρώτο εννεάμηνο του 2013, η ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών φαίνεται να σταθεροποιήθηκε πέρυσι, κυμαινόμενη σε παρόμοιο επίπεδο με την αντίστοιχη περίοδο του 2012 (10,9 εκατ. επιβάτες).

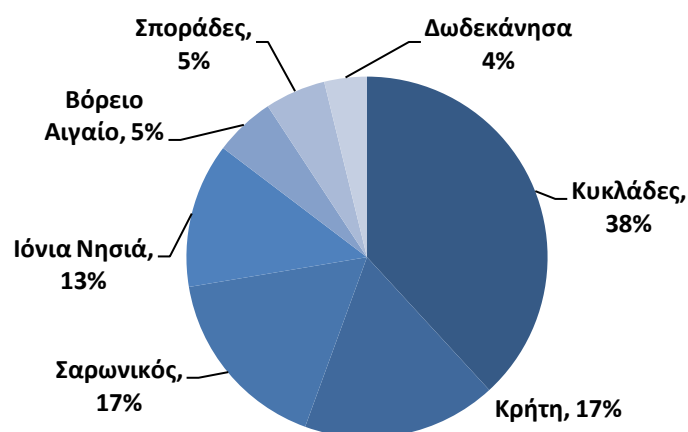
Διάγραμμα 2.2: Επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα, 2006-2012



Σημ: Δεν περιλαμβάνονται οι πορθμειακές γραμμές και οι γραμμές που κατατάσσονται ως «λοιπές» από την ΕΛΣΤΑΤ (κυρίως δευτερεύουσες γραμμές μεταξύ νησιών).

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

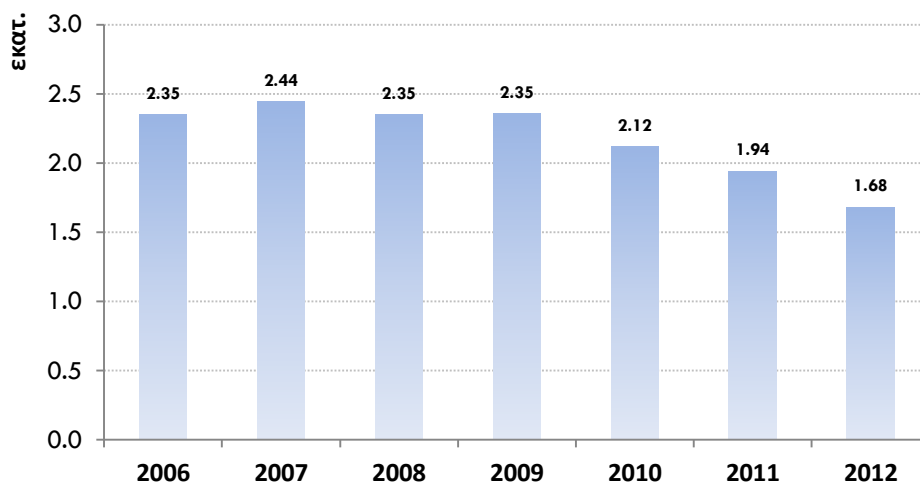
Σε γεωγραφικούς όρους η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών εντοπίζεται στις ακτοπλοϊκές γραμμές για τις Κυκλάδες και την Κρήτη (Διάγραμμα 2.3), όπου καταγράφεται περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής επιβατικής κίνησης.

Διάγραμμα 2.3: Γεωγραφική κατανομή στην ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών, 2012

(*) Δεν λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός επιβατών σε "Δευτερεύουσες" γραμμές που συνδέουν ακτοπλοϊκώς τα νησιά μεταξύ τους

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Αντίστοιχη τάση με εκείνη στη μεταφορά επιβατών παρατηρείται και στη περίπτωση των ΙΧ οχημάτων³. Την περίοδο 2006-2009 μεταφέρθηκαν κατά μέσο όρο 2,4 εκατ. οχήματα ετησίως με την πορεία της ζήτησης να είναι σχεδόν αμετάβλητη.

Διάγραμμα 2.4: Κίνηση ΙΧ οχημάτων στην ακτοπλοΐα, 2006-2012

Σημ: Δεν περιλαμβάνονται οι πορθμειακές γραμμές και οι γραμμές που κατατάσσονται ως «λουπές» από την ΕΛΣΤΑΤ (κυρίως δευτερεύουσες γραμμές μεταξύ νησιών).

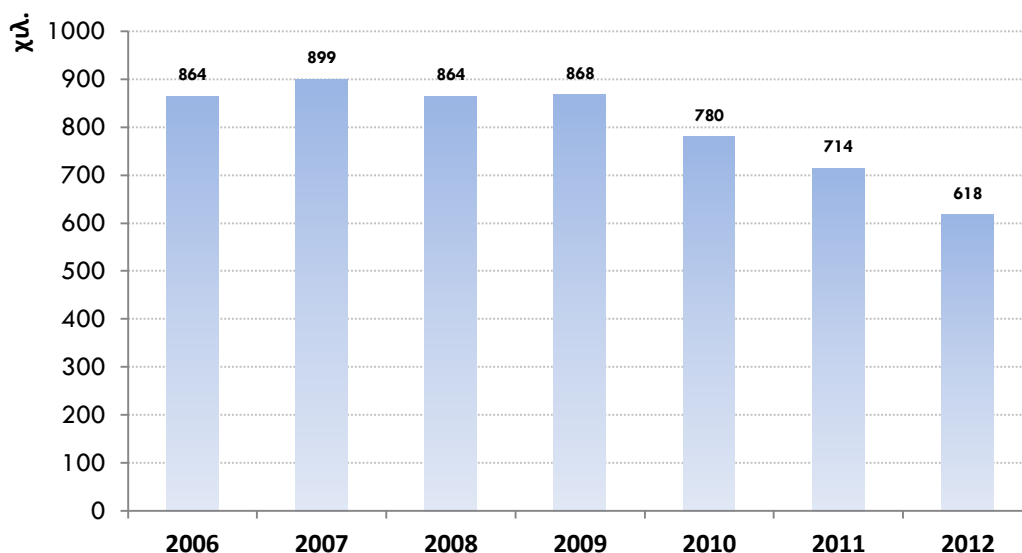
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, εκτιμήσεις IOBE

Ωστόσο, την τριετία 2010-2012 η τάση αυτή αντιστρέφεται με συνέπεια η ζήτηση να εμφανίζει μεγαλύτερη υποχώρηση συγκριτικά με την επιβατική κίνηση (-11%). Είναι ενδεικτικό ότι το 2012 ο αριθμός των ΙΧ οχημάτων που μετακινήθηκαν ακτοπλοϊκώς είναι

³ Στην κίνηση ΙΧ οχημάτων περιλαμβάνονται και στοιχεία για τον αριθμό Δικύκλων, Λεωφορείων και Τροχόσπιτων.

χαμηλότερος κατά 764 χιλ. περίπου σε σχέση με το 2007 (όταν και καταγράφεται η υψηλότερη τιμή) γεγονός που αντανακλά σε σημαντικό βαθμό τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών (Διάγραμμα 2.4).

Διάγραμμα 2.5: Κίνηση φορτηγών οχημάτων στην ακτοπλοΐα, 2006-2012



Σημ: Δεν περιλαμβάνονται οι πορθμειακές γραμμές και οι γραμμές που κατατάσσονται ως «λοιπές» από την ΕΛΣΤΑΤ (κυρίως δευτερεύουσες γραμμές μεταξύ νησιών).

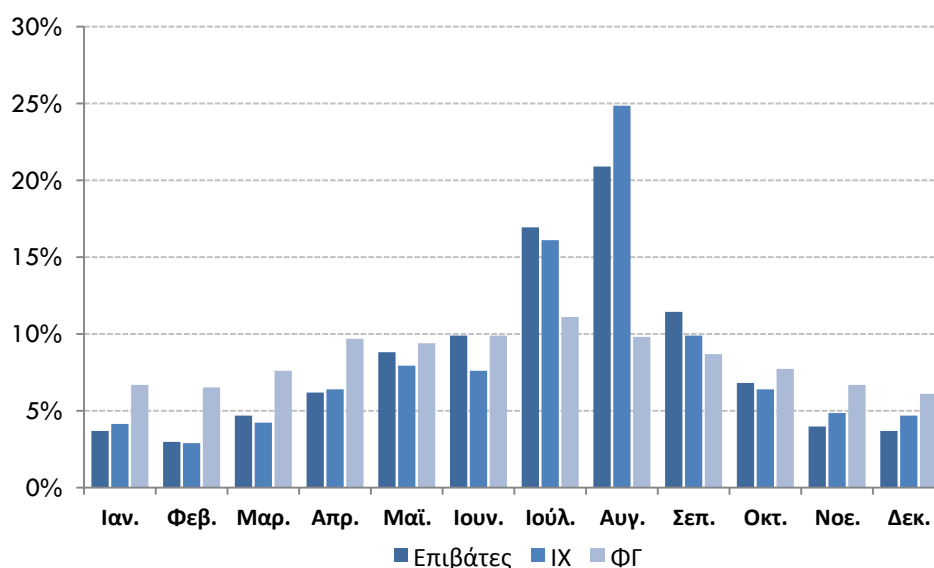
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, εκτιμήσεις IOBE

Στην εμπορευματική κίνηση, ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων διαμορφώθηκε στις 874 χιλ. περίπου, σε ετήσια βάση, την τετραετία 2006-2009. Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση αποτυπώνεται η υποχώρηση της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς το 2012 ο αριθμός τους διαμορφώθηκε στις 618 χιλ., έχοντας υποχωρήσει κατά 162 χιλ. περίπου συγκριτικά με το 2010 (Διάγραμμα 2.5). Το πρώτο εννεάμηνο του 2013, η κίνηση στα μεταφερθέντα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά μαζί) εμφανίζει μικρή κάμψη κατά 1,6%.

Η δραστηριότητα στον κλάδο χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, γεγονός που έχει άμεση επίπτωση στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών του κλάδου. Η τάση αυτή αποτυπώνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στην κίνηση επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων, καθώς το μισό περίπου των μετακινήσεων (περίπου 49%) πραγματοποιείται την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου, γεγονός που αντανακλά την τουριστική ζήτηση για νησιωτικούς προορισμούς. Αντίθετα, η κίνηση των φορτηγών οχημάτων εμφανίζει μικρή διακύμανση, καθώς κατανέμεται πιο ομαλά στη διάρκεια του έτους (Διάγραμμα 2.6).

Τέλος, οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από τη διακύμανση των τιμών των καυσίμων. Είναι ενδεικτικό ότι το 2012 το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων αποτελούσε περισσότερο από το μισό του συνολικού κύκλου εργασιών των εταιριών του κλάδου, καθώς οι διεθνείς τιμές προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκαν σημαντικά. Το γεγονός αυτό επηρεάζει συνακόλουθα το ύψος των ναύλων για επιβάτες και οχήματα και την κερδοφορία των επιχειρήσεων της ακτοπλοΐας.

Διάγραμμα 2.6: Εποχικότητα στην ακτοπλοϊκή διακίνηση επιβατών και οχημάτων, 2013



Πηγή: ΣΕΕΝ

2.3 Χρηματοοικονομική Ανάλυση

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται η χρηματοοικονομική διάρθρωση και τα αποτελέσματα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ακτοπλοΐας. Τα δεδομένα της ανάλυσης βασίζονται σε δημοσιευμένους ισολογισμούς και καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεως για την περίοδο 2007-2013. Καθώς οι εταιρίες με νομική μορφή «Ναυτική Εταιρία» δεν είναι υπόχρεες δημοσίευσης ισολογισμών, η ανάλυση που ακολουθεί βασίζεται σε στοιχεία από τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις των Α.Ε. και Α.Ν.Ε. Ειδικότερα, περιλαμβάνονται στοιχεία των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιριών Attica, ANEK, MINOAN και NEL, καθώς και των Hellenic Seaways.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση πραγματοποιείται για τις ανωτέρω εταιρίες συνολικά αλλά και για δύο υποκατηγορίες που προκύπτουν από τις γραμμές που εξυπηρετούν τα πλοία

των συγκεκριμένων εταιριών (εσωτερικού και εξωτερικού, κυρίως Αδριατική), ώστε να αναδειχθούν τυχόν διαφοροποιήσεις στα οικονομικά αποτελέσματα.

2.3.1 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%).

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: IOBE

Στο παθητικό, την περίοδο 2008-2012 καταγράφεται αναδιάρθρωση του δανεισμού υπέρ των 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 2013.⁴ 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). 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.

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 Διάθρωση							
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 εξόδων	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 NEL καθώς και των Hellenic Seaways που αφορούν τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων τόσο στην εγχώρια ακτοπλοΐα, όσο και στις γραμμές εξωτερικού.

Πηγή: Hellastat, Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

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

⁴ Αυτό οφείλεται σε πρόσκαιρη υπέρβαση ορίου ενός από τους δείκτες που περιλαμβάνονται στους όρους του ομολογιακού δανείου (Δείκτης των συνολικών ενοποιημένων υποχρεώσεων, μη συμπεριλαμβανομένων των κρατικών επιχορηγήσεων, προς τα συνολικά ενοποιημένα στοιχεία ενεργητικού) στις 31.12.2012. Η τιμή του δείκτη αποκαταστάθηκε το 2013, με αποτέλεσμα το υπόλοιπο του ομολογιακού δανείου να επανέλθει ως μακροπρόθεσμη υποχρέωση.

πίεση υποχωρεί στο 67%. Αυτή η θετική εξέλιξη οφείλεται τόσο στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Minoan Lines κατά €51 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-score⁵ δείχνει ότι ο κλάδος παραμένει στη ζώνη οικονομικής δυσχέρειας από το 2009 και έπειτα, παρά τη μικρή βελτίωση που σημειώνεται το 2013.

2.3.2 Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα ανά γεωγραφικό τομέα

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων ανά γεωγραφικό τομέα δυσχεραίνεται από το γεγονός ότι οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις των περισσότερων επιχειρήσεων του κλάδου αφορούν μεγέθη για το σύνολο της δραστηριότητάς τους, που περιλαμβάνει ναυτιλιακό έργο τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό. Οι σημειώσεις στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις περιλαμβάνουν καταμερισμό μεγεθών ανά λειτουργικό τομέα, αλλά ο καταμερισμός αφορά σχετικά λίγα μεγέθη (κυρίως από την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης), τα οποία διαφέρουν μεταξύ των εταιριών. Επιπλέον, τμήμα των χρηματοοικονομικών μεγεθών δεν κατανέμεται σε κανένα γεωγραφικό τομέα (π.χ. έσοδα από ναυλώσεις πλοίων).

Πίνακας 2.3: Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη ανά γεωγραφικό τομέα

(€ εκατ.)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	ΜΕΡΜ
Γραμμές εσωτερικού								
Κύκλος Εργασιών	521	594	576	522	519	462	433	-3.1%
Κόστος Πωλήσεων	381	473	468	516	514	456	404	1.0%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	49	3	7	-142	-132	-164	-120	-
Σύνολο Ενεργητικού	1085	1209	1430	1401	1367	1367	1170	1.3%
Γραμμές εξωτερικού								
Κύκλος Εργασιών	438	457	258	358	374	308	297	-6.3%
Κόστος Πωλήσεων	313	370	227	336	368	295	261	-3.0%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	39	-9	-6	-86	-101	-104	-48	-
Σύνολο Ενεργητικού	1079	1341	912	826	711	426	431	-14.2%
Μη κατανεμημένα στοιχεία								
Κύκλος Εργασιών	35	21	132	34	18	18	25	-5.6%
Κόστος Πωλήσεων	24	16	106	26	14	16	17	-5.5%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	40	7	-5	-16	-7	-9	-5	-
Σύνολο Ενεργητικού	598	223	403	355	310	408	388	-7.0%

Πηγή: Hellastat, Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Λαμβάνοντας υπόψη αυτούς τους περιορισμούς, διαφαίνεται τα τελευταία χρόνια μετατόπιση του βάρους της δραστηριότητας προς την εγχώρια αγορά, τουλάχιστον με βάση τα στοιχεία ενεργητικού. Οι γραμμές εσωτερικού είχαν το 73% των στοιχείων ενεργητικού του κλάδου το 2013, από 50% το 2007. Αυτό οφείλεται στο σαφώς υψηλότερο ρυθμό συρρίκνωσης του ενεργητικού στις γραμμές εξωτερικού λόγω αναδιάρθρωσης του στόλου

⁵ Ο δείκτης z-score περιγράφεται στο Παράρτημα του κεφαλαίου.

(Πίνακας 2.3), με τη μεταδρομολόγηση πλοίων από την Αδριατική στην εγχώρια αγορά από την Attica Group το 2009 και τη ναύλωση πλοίων που δραστηριοποιούνταν στην Αδριατική από τη Minoan Lines το 2012 (η αξία των πλοίων καταγράφεται πλέον στα μη κατανεμημένα στοιχεία ενεργητικού της Minoan Lines).

Η στροφή προς την εγχώρια αγορά είναι σαφώς ηπιότερη σε όρους κύκλου εργασιών, όπου το μερίδιο των γραμμών εσωτερικού έχει ενισχυθεί κατά 5 ποσοστιαίες μονάδες από το 2007, φτάνοντας 57% το 2013 (Πίνακας 2.4). Αυτό οφείλεται στο μεγαλύτερο μέσο ετήσιο ρυθμό πτώσης στις γραμμές εξωτερικού (-6,3%) από ό,τι στην εγχώρια αγορά (-3,1%). Παρόμοια μετατόπιση παρατηρείται και σε όρους κόστους πωλήσεων, όπου η πορεία αύξησης μέχρι το 2010-11 και υποχώρησης έκτοτε έχει οδηγήσει τις γραμμές εσωτερικού να έχουν ελαφρώς υψηλότερο κόστος πωλήσεων το 2013 σε σχέση με το 2007, σε αντίθεση με τις γραμμές εξωτερικού, όπου το κόστος πωλήσεων είναι χαμηλότερο στο τέλος της περιόδου. Συνδυάζοντας την πορεία του κύκλου εργασιών και του κόστους πωλήσεων, ωστόσο, δεν διαφαίνεται ιδιαίτερη τάση διαφοροποίησης μεταξύ των δύο γεωγραφικών τομέων, με τη διαφορά στο μικτό περιθώριο κέρδους μεταξύ των τομέων να διακυμαίνεται μεταξύ -5,1% και 6,9% την εξεταζόμενη περίοδο (Πίνακας 2.5).

Πίνακας 2.4: Διάρθρωση βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών ανά γεωγραφικό τομέα

(% του συνόλου)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Γραμμές εσωτερικού							
Κύκλος Εργασιών	52%	55%	60%	57%	57%	59%	57%
Κόστος Πωλήσεων	53%	55%	58%	59%	57%	59%	59%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	38%	347%	-197%	58%	55%	59%	70%
Σύνολο Ενεργητικού	39%	44%	52%	54%	57%	62%	59%
Γραμμές εξωτερικού							
Κύκλος Εργασιών	44%	43%	27%	39%	41%	39%	39%
Κόστος Πωλήσεων	44%	43%	28%	38%	41%	39%	38%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	31%	-1109%	162%	35%	42%	38%	28%
Σύνολο Ενεργητικού	39%	48%	33%	32%	30%	19%	22%
Μη κατανεμημένα στοιχεία							
Κύκλος Εργασιών	4%	2%	14%	4%	2%	2%	3%
Κόστος Πωλήσεων	3%	2%	13%	3%	2%	2%	3%
Καθαρά Κέρδη (προ φόρων)	31%	862%	136%	7%	3%	3%	3%
Σύνολο Ενεργητικού	22%	8%	15%	14%	13%	19%	19%

Πηγή: Hellastat, Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Όσον αφορά την κερδοφορία, οι τάσεις στους δύο γεωγραφικούς τομείς είναι παρόμοιες, με τους τομείς να σημειώνουν κερδοφορία το 2007, οριακά θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα το 2008-2009 και ζημιές έκτοτε. Ωστόσο, η συμμετοχή των γραμμών εσωτερικού στις ζημιές την περίοδο 2010-2012 (55%-59%) και ειδικά το 2013 (70%) είναι σαφώς υψηλότερη από τη συμμετοχή τους στα κέρδη το 2007 (38%). Ως αποτέλεσμα και

των μεταβολών στον κύκλο εργασιών, το καθαρό περιθώριο κέρδους των γραμμών εσωτερικού είναι ελαφρώς χαμηλότερο τα περισσότερα έτη της περιόδου 2010-2013. Σε όρους αποδοτικότητας ενεργητικού, οι γραμμές εσωτερικού εξακολουθούν να υπερτερούν, κυρίως όμως λόγω της μεγαλύτερης πτώσης των συνολικών κεφαλαίων στις γραμμές εξωτερικού, οι οποίες εμφανίζουν υψηλότερη αναλογία ζημιών προς συνολικά κεφάλαια σε σχέση με τις γραμμές εσωτερικού.

Πίνακας 2.5: Αποδοτικότητα ανά γεωγραφικό τομέα

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Γραμμές εσωτερικού							
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	26,8%	20,4%	18,8%	1,2%	1,0%	1,4%	6,6%
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	9,5%	0,5%	1,3%	-27,3%	-25,4%	-35,4%	-27,7%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	4,5%	0,2%	0,5%	-10,2%	-9,7%	-12,0%	-10,3%
Γραμμές εξωτερικού							
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	28,5%	19,0%	11,9%	6,2%	1,5%	4,1%	1,5%
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	9,0%	-2,1%	-2,3%	-24,0%	-27,1%	-33,8%	-27,1%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	3,6%	-0,7%	-0,7%	-10,4%	-14,2%	-24,4%	-14,2%
Διαφορά							
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	-1,7%	1,4%	6,9%	-5,1%	-0,5%	-2,7%	5,1%
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	0,5%	2,6%	3,6%	-3,3%	1,6%	-1,7%	-0,7%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	0,9%	1,0%	1,2%	0,2%	4,6%	12,4%	4,0%

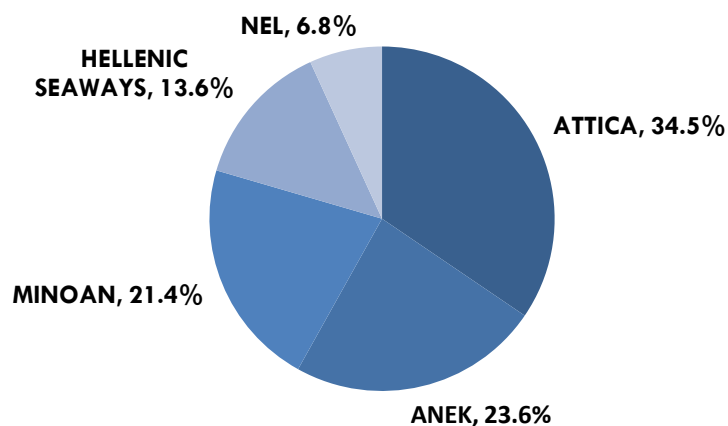
Πηγή: Hellstat, Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις εταιριών

Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

2.4 Οι επιχειρήσεις του κλάδου

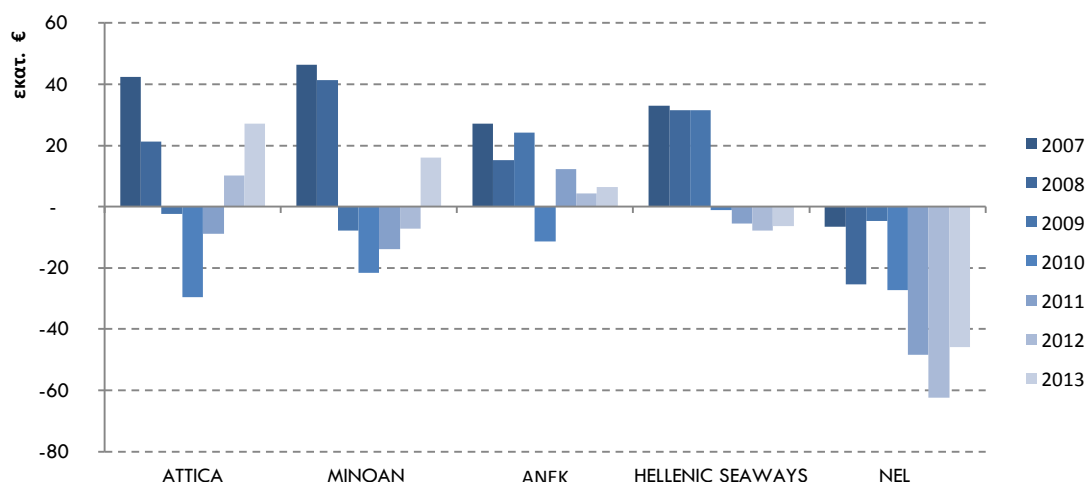
Η Attica Group κατέχει το υψηλότερο μερίδιο αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών ανάμεσα στις ανώνυμες εταιρίες του κλάδου, με το ποσοστό της να ανέρχεται το 2013 σε 34,5% (ήτοι €260 εκατ.), ενώ ακολουθεί η ANEK με 23,6% (€178 εκατ.) και η Minoan με 21,4% (€162 εκατ.). Έπονται, η Hellenic Seaways με 13,6%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

Διάγραμμα 2.7: Μερίδια αγοράς με βάση τον κύκλο εργασιών το 2013



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

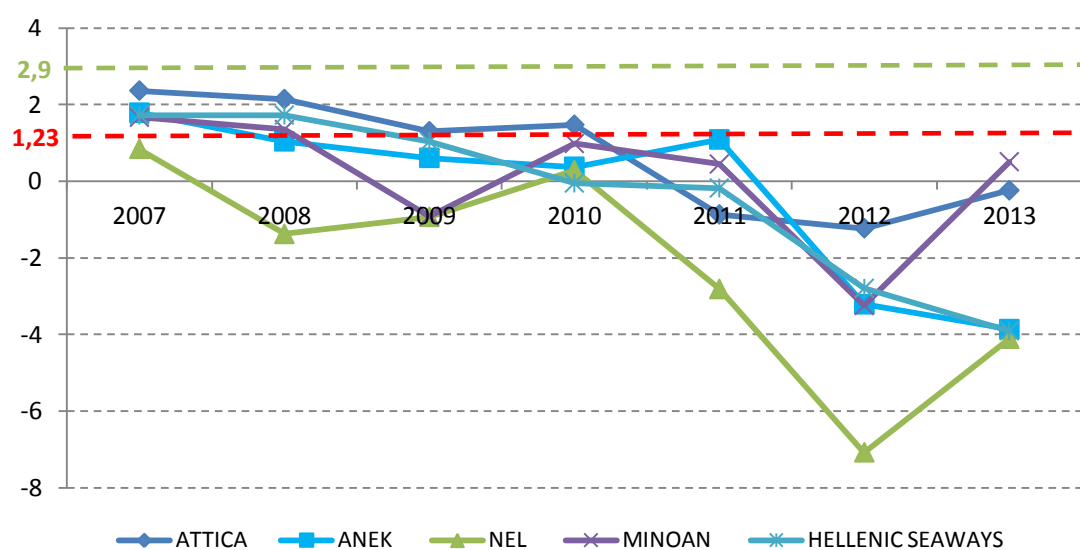
Διάγραμμα 2.8: Εξέλιξη των κερδών προ τόκων, αποσβέσεων και φόρων ανά εταιρία



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

Στο Διάγραμμα 2.9 παρουσιάζεται ο δείκτης z-score του Altman για επιχειρήσεις εκτός του κλάδου της μεταποίησης, που μετράει τον κίνδυνο οικονομικής δυσχέρειας μιας εταιρίας. Υπογραμμίζεται ότι σύμφωνα με τον Altman, μια εταιρία βρίσκεται σε καλή κατάσταση όταν το z-score είναι μεγαλύτερο από 2,9, σε ανησυχητική κατάσταση (γκρίζα ζώνη) όταν το z-score είναι μεταξύ 2,9 και 1,23 και σε επικίνδυνη κατάσταση όταν το z-score είναι κάτω από 1,23.

Διάγραμμα 2.9: Εξέλιξη του z-score ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων



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

Όπως φαίνεται το σύνολο των εταιριών βρίσκεται στην επικίνδυνη ζώνη τα τελευταία τρία έτη, καθώς η επίδοσή τους είναι μικρότερη από 1,23. Στην επικίνδυνη ζώνη εισέρχονται η ATTICA GROUP από το 2011, η HELLENIC SEAWAYS και η MINOAN από το 2009, η ANEK από το 2008 και η NEL από την αρχή της εξεταζόμενης περιόδου. Η δυσκολία επίτευξης ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης ευρωστίας στα χρηματοοικονομικά μεγέθη του ακτοπλοϊκού κλάδου φαίνεται από το γεγονός ότι ακόμα και το 2007 καμία εταιρία δεν επιτυγχάνει τιμή άνω του 2,9 (ασφαλής ζώνη). Το 2013 βελτιώνεται σημαντικά η επίδοση με βάση το δείκτη του Altman των Attica, Minoan και NEL, χωρίς ωστόσο να εξέρχονται από την επικίνδυνη ζώνη.

2.4.1 ATTICA GROUP

Η εταιρία διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 4 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 9 στη BLUE STAR FERRIES. 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. Το άλλο νεότευκτο πλοίο Blue Star Delos παρελήφθη και δρομολογήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων το δ' τρίμηνο του 2011.

Η εταιρία δραστηριοποιείται στην περιοχή της Αδριατικής Θάλασσας στις γραμμές Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκόνα και Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Μπάρι, με ενδιαμέση προσέγγιση στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τους θερινούς μήνες. Στην Ελλάδα, η εταιρία δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου, στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο και από τον Ιούλιο του 2012 στη γραμμή Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη. Τα δρομολόγια των πλοίων σε ετήσια βάση αυξήθηκαν σε ποσοστό 3% στην Ακτοπλοΐα και μειώθηκαν σε ποσοστό 8% στην Αδριατική.

Το 2013 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε €260 εκατ. έναντι €256 εκατ. στη χρήση 2012, με το ποσοστό αύξησης να αγγίζει το 1,6%. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων το έτος 2013 έφθασαν τα €2,0 εκατ. έναντι ζημιών ύψους €17,7 εκατ. στο προηγούμενο έτος. Αντίστοιχα, στη χρήση 2013 οι ζημίες μετά από φόρους ανήλθαν σε €10,1 εκατ. έναντι ζημιών μετά από φόρους €54,0 εκατ. στη χρήση 2012. Επισημαίνεται ότι στα αποτελέσματα της χρήσης 2012 συμπεριλαμβάνεται ζημία €20,4 εκατ. από απομείωση ενσώματων στοιχείων (πλοίων) του ενεργητικού καθώς και λογιστική ζημία €6,4 εκατ. που προέκυψε από την πώληση του Superfast VI. Η βελτίωση των αποτελεσμάτων του Ομίλου, σε σχέση με την προηγούμενη χρήση 2012, είναι αποτέλεσμα

μείωσης των διοικητικών εξόδων, ενώ επίσης συνέβαλε και η μείωση στις τιμές των καυσίμων.

2.4.2 ANEK LINES

Η εταιρία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES». Σύμφωνα με την εταιρία, διαχειρίζεται 15 πλοία συνολικά από τα οποία 10 είναι ιδιόκτητα, με μέσο όσο ηλικίας τα 23 περίπου έτη που αποτελεί από τους υψηλότερους μέσους όρους της αγοράς.

Ο Όμιλος ANEK LINES τα έτη 2011, 2012 ακολούθησε στρατηγική με συγκεκριμένες κινήσεις, όπως περικοπή δρομολογίων, μείωση ταχυτήτων, αποδρομολόγηση πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές, αντικατάσταση πλοίων, επανακαθορισμός καθεστώτος προμηθειών κ.λπ. με απώτερο σκοπό τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, ώστε να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες από τη μείωση της κίνησης και την αύξηση των τιμών των καυσίμων. Από τον Ιούνιο του 2011 η ANEK πραγματοποιεί συνδυασμένα δρομολόγια από κοινού με την «ATTICA A.E. SYMMETOXΩΝ» στις γραμμές του Ηρακλείου και της Ανκόνας μέσω της κοινοπραξίας «ANEK – SUPERFAST» που συστάθηκε για το σκοπό αυτό.

Το 2013 έκλεισε με τον κύκλο εργασιών του ομίλου να ανέρχεται σε €178 εκατ. έναντι €200 εκατ. το προηγούμενο έτος. Τα ενοποιημένα μικτά κέρδη για τη χρήση 2013 ανήλθαν σε €23,3 εκατ. έναντι €22,4 εκατ. το 2012. Το κόστος πωληθέντων διαμορφώθηκε σε €155 εκατ. έναντι €177 εκατ. την προηγούμενη χρήση. Η μείωση του λειτουργικού κόστους της χρήσης 2013 οφείλεται, κυρίως, στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των πλοίων και των δρομολογίων και στη μικρή μείωση των τιμών των καυσίμων σε σχέση με το 2012. Όσον αφορά τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA), σημειώθηκε αύξηση καθώς το ποσό ανήλθε σε €6,5 εκατ. το 2013 έναντι €4,2 εκατ. το 2012.

Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας της χρήσης 2013 διαμορφώθηκαν σε ζημιές ποσού €35,7 εκατ. έναντι ζημιών €60,8 εκατ. το 2012. Σημειώνεται ότι τα αποτελέσματα των χρήσεων 2013 και 2012 επιβαρύνθηκαν σημαντικά από τις προσαρμογές της λογιστικής αξίας πλοίων οι οποίες ανήλθαν σε €15,3 εκατ. και €35,5 εκατ. αντίστοιχα.

2.4.3 MINOAN LINES

Η εταιρία δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς – Κρήτη και με τέσσερα πλοία στην Αδριατική. Η εταιρία προχώρησε τα τελευταία χρόνια σε πολιτική μείωσης των λειτουργικών δαπανών, με σκοπό να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που απορρέουν από την οικονομική ύφεση. Μετά την απόφαση για μη δραστηριοποίηση των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πάτρα-Βενετία από 01/04/2012, η εταιρία προχώρησε στα μέσα Ιουλίου στη ναύλωση των πλοίων HSF Ολυμπία Παλλάς και HSF Ευρώπη Παλλάς στην Ιταλική Compagnia Italiana di Navigazione (C.I.N.) που ανήκει στον κύριο μέτοχό της. Επιπλέον την πρώτη εβδομάδα του Δεκεμβρίου του 2012, οι Μινωικές Γραμμές εγκαινίασαν τη νέα δρομολογιακή σύνδεση Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα-Τεργέστη.

Σε επίπεδο οικονομικών αποτελεσμάτων το 2013 παρουσιάστηκε βελτίωση. Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σε €162 εκατ. έναντι €153 εκατ. το 2012. Το κόστος πωληθέντων διαμορφώθηκε σε €140 εκατ. έναντι €154 εκατ. το προηγούμενο έτος. Η μείωση οφείλεται κυρίως στην στρατηγική της εταιρίας για περιορισμό του κόστους καυσίμων (slow steaming και αναβάθμιση του συστήματος των προπελών) καθώς και στον εξορθολογισμό του κόστους μισθοδοσίας.

Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη €16,1 εκατ. έναντι ζημιών €7,2 εκατ. το 2012. Τα καθαρά αποτελέσματα (μετά από τους φόρους) διαμορφώθηκαν σε ζημιές €14,8 εκατ. έναντι ζημιών €51,3 εκατ. της προηγούμενης χρήσης.

2.4.4 HELLENIC SEAWAYS

Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το Φεβρουάριο του 1999. Το 2013 ο αριθμός δρομολογημένων πλοίων ανήλθε σε 19, εξυπηρετώντας γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίο, του Αργοσαρωνικό και των Σποράδων. Επίσης δραστηριοποιείται και στην περιοχή της Αδριατικής με φορτηγά πλοία τύπου RO-RO.

Το 2013 η εταιρία προχώρησε στην υπογραφή συμβάσεων χρονοναυλώσεων των πλοίων HELLENIC WIND και EXPRESS SANTORINI στο εξωτερικό, ενέργειες που ενίσχυσαν τη ρευστότητά της. Παράλληλα υπέγραψε 3ετή συμφωνία συνεργασίας με την εταιρία Cosmote για την προβολή της στα ταχύπλοα πλοία της. Το Φεβρουάριο 2014 η εταιρία κατέθεσε πρόταση για την αναχρηματοδότηση του τραπεζικού δανεισμού της, ενώ τον

επόμενο μήνα υπέγραψε σύμβαση μακροχρόνιας χρονοαύλωσης του πλοίου Νήσος Χίος στη Δυτική Μεσόγειο.

Ο κύκλος εργασιών για το 2013 διαμορφώθηκε στα €103 εκ., σημειώνοντας μείωση κατά 7,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το κόστος πωληθέντων μειώθηκε κατά €11 εκ. (9,1%), λόγω μείωσης δρομολογίων και του κόστους καυσίμων, ωστόσο το μικτό αποτέλεσμα παρέμεινε αρνητικό (-€4,8 εκ.). Τα έξοδα διάθεσης & διοίκησης επίσης μειώθηκαν (€1,0 εκ., 6,0%), αλλά όχι σε βαθμό που θα απέτρεπε την καταγραφή αρνητικών λειτουργικών αποτελεσμάτων. Η Hellenic Seaways παρουσίασε ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού €6,3 εκ. έναντι €7,9 εκ. το 2012.

Τα καθαρά μετά από φόρους αποτελέσματα επιδεινώθηκαν περαιτέρω, καθώς η εταιρία κατέγραψε ζημίες ποσού €53 εκ. έναντι ζημιών €35 εκ. το 2012. Η επιδείνωση προήλθε κυρίως από την απομείωση της αξίας των πλοίων της εταιρίας κατά €21 εκατ. και από έκτακτες ζημίες €2,4 εκατ. από την πώληση των πλοίων Hellenic Master και Hellenic Trader.

2.4.5 NEL LINES

Η NEL Lines (Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου) ιδρύθηκε το 1972, ως εταιρία λαϊκής βάσης με μετόχους τους κατοίκους της Λέσβου και με βασική προτεραιότητα την αγορά πλοίου για την κάλυψη της ακτοπλοϊκής γραμμής Μυτιλήνη-Χίος-Πειραιάς. Σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο 16 πλοίων και εκτελεί δρομολόγια συνδέοντας τον Πειραιά με τη Χίο και τη Μυτιλήνη, τη Σύρο και το Λαύριο με τις Ανατολικές, Κεντρικές και Δυτικές Κυκλάδες, το Λαύριο με τα Ψαρά και τα Μεστά της Χίου, τη Βόρεια και τη Κεντρική Ελλάδα με τις Σποράδες, τη Λήμνο, τον Αγ. Ευστράτιο, τη Σάμος και την Ικαρία με τη Θεσσαλονίκη, τη Καβάλα και το Λαύριο, ενώ πραγματοποιεί δρομολόγια από τη Μυτιλήνη προς Δικελί και Αϊβαλί. Στον τομέα του cargo με φορτηγά/οχηματαγωγά εκτελεί δρομολόγια από Πειραιά προς Κάλυμνο, Κω, Ρόδο, Κυκλάδες και Ικαρία με πλοία Ro-Ro, ενώ με πλοία Ro-Pax συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία.

Ο κύκλος εργασιών της NEL Lines κατά τη χρήση 2013 παρουσίασε μείωση σε σχέση με το 2012 κατά 24,24% και ανήλθε σε ποσό €51,5 εκατ. Οι λειτουργικές ζημίες προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου ανήλθαν σε ποσό €45,8 εκατ. κατά τη χρήση 2013, έναντι ζημιών ποσού €62,3 εκατ. στην προηγούμενη χρήση. Τα αποτελέσματα πριν και μετά από φόρους το 2013 ανήλθαν σε ζημιά ποσού €59 εκατ. έναντι ζημιάς ποσού €75,7 στη χρήση 2012. Τα παραπάνω αποτελέσματα έχουν επιβαρυνθεί κατά τη χρήση

2013 με ποσό €32,3 έναντι ποσού €34,7 εκατ. στη χρήση 2012, αποτέλεσμα που προήλθε από την αναπροσαρμογή των πλοίων στην εύλογη τους αξία.

Σημειώνεται τέλος ότι το σχέδιο εξυγίανσης, που είχε υποβάλει η εταιρία σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 106 επ. Ν.3588/2007, ενέκρινε το τριμελές Εφετείο Βορείου Αιγαίου με την υπ' αριθμ. 124/12.12.2013. Η δικαστική απόφαση επικυρώνει τη συμφωνία εξυγίανσης και κατά προέκταση συνιστά μια θετική εξέλιξη για την περαιτέρω πορεία της εταιρίας, εφόσον το σχέδιο αποδειχθεί αποτελεσματικό.

2.5 Η οικονομία της νησιωτικής Ελλάδας

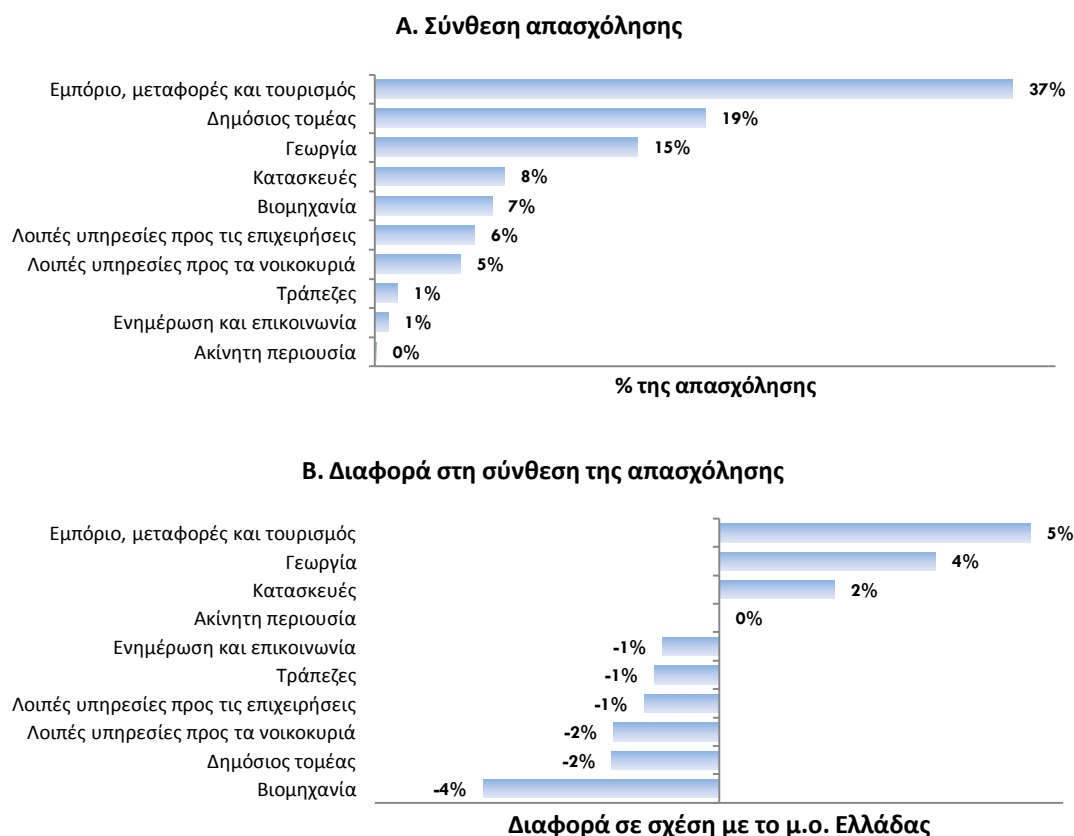
Ο κλάδος της ακτοπλοΐας αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας, συνδέοντάς τη με την ηπειρωτική χώρα. Οι τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες της Ελλάδας - Ιόνια Νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη - κατοικούνται από το 12,3 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας (περίπου 1,3 εκ. άτομα) και δημιουργούν το 11,5% του συνολικού ΑΕΠ της Ελλάδας (περίπου €24 δισ. το 2011). Ακόμη, δημιουργούν θέσεις εργασίας που καλύπτουν το 12,2% του εργατικού δυναμικού (Πίνακας 2.6).

Πίνακας 2.6: Βασικά οικονομικά μεγέθη της νησιωτικής Ελλάδας

Βασικά μεγέθη	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΕΠ (εκατ.)	22.852	24.482	26.006	27.269	27.005	25.557	23.999
% του συνόλου της Ελλάδας	11,8	12,0	11,7	11,7	11,7	11,5	11,5
Απασχόληση (χιλ.)	577	570	581	582	579	564	542
% του συνόλου της Ελλάδας	12,4	12,0	12,1	11,9	11,9	12,0	12,1
Επενδύσεις (εκατ.)	5.051	5.576	7.843	7.007	4.204	3.753	3.338
% του συνόλου της Ελλάδας	12,6	11,8	13,2	13,3	12,0	12,7	16,5

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Διαχρονικά, σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα η κρίση φαίνεται να έχει επηρεάσει λίγο περισσότερο τη νησιωτική Ελλάδα σε όρους ΑΕΠ, καθώς το μερίδιο της περιοχής μειώθηκε από 11,8% το 2005 σε 11,5% το 2011. Αντίθετα, το μερίδιο της απασχόλησης, μετά την πτώση που σημειώθηκε το 2008, αυξήθηκε οριακά εν μέσω της κρίσης (από 11,9% το 2008 σε 12,1% το 2011). Όσον αφορά στις επενδύσεις, η πτώση που παρατηρείται ήταν σημαντική, αλλά ηπιότερη σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, καθώς το μερίδιο της νησιωτικής Ελλάδας αυξήθηκε από 13,3% το 2007 και 12,0% το 2008 σε 16,5% το 2011.

Διάγραμμα 2.10: Κλαδική διάρθρωση της νησιωτικής Ελλάδας

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Όσον αφορά στην κλαδική διάρθρωση (Διάγραμμα 2.10), το 37% της απασχόλησης στη νησιωτική Ελλάδα αφορά στον τομέα Εμπόριο-Μεταφορές-Τουρισμός (καταλύματα και εστίαση). Ακολουθεί ο Δημόσιος Τομέας (με 19%) και η Γεωργία (15%). Σε σύγκριση με το μέσο όρο της Ελλάδας, ισχυρότερη παρουσία σε όρους απασχόλησης στα νησιά έχει ο τομέας Εμπόριο-Μεταφορές-Τουρισμός (+5%), η Γεωργία (+4%) και οι Κατασκευές (+2%), ενώ μικρότερη είναι η παρουσία της Βιομηχανίας (-4%) και του Δημόσιου Τομέα (-2%).

2.5.1 Κρήτη

Η περιφέρεια της Κρήτης είναι η μεγαλύτερη ανάμεσα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας με 623 χιλ. κατοίκους (5,8% του πληθυσμού της Ελλάδας). Το 2011 το ΑΕΠ της περιφέρειας ανήλθε στα 10,2 δις ευρώ. Διαχρονικά, το μερίδιο της Κρήτης στο ΑΕΠ έχει υποχωρήσει ελαφρώς από 5,0% το 2005 στο 4,9% το 2011.

Επιπλέον, περίπου 255 χιλ. άτομα εργάζονται στην περιφέρεια Κρήτης. Σε αντίθεση με το ΑΕΠ, το μερίδιο στην απασχόληση της περιφέρειας έχει αυξηθεί οριακά από 5,6% το 2008

σε 5,7% το 2011. Αυτό το αποτέλεσμα υποδηλώνει ελαφρώς μικρότερη επίπτωση της κρίσης στην περιφέρεια σε όρους απασχόλησης, σε σχέση με το μέσο όρο της χώρας.

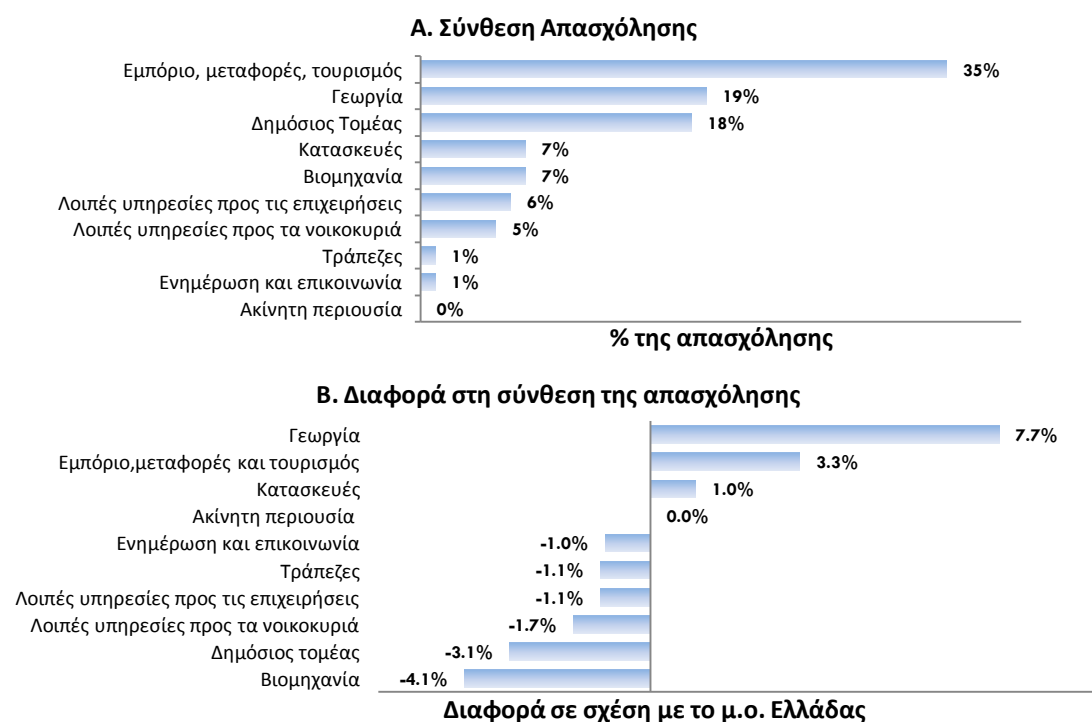
Πίνακας 2.7: Βασικά οικονομικά μεγέθη της Κρήτης

Βασικά μεγέθη	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΕΠ (εκατ.)	9.749	10.471	10.964	11.473	11.399	10.875	10.197
%του συνόλου της Ελλάδας	5,0	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
Απασχόληση (χιλ.)	276	276	278	274	271	264	255
%του συνόλου της Ελλάδας	5,9	5,8	5,8	5,6	5,6	5,6	5,7
Επενδύσεις (εκατ.)	2.559	2.754	3.991	3.409	2.748	2.365	1.948
%του συνόλου της Ελλάδας	6,4	5,8	6,7	6,5	6,0	5,1	6,2

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Τέλος, οι επενδύσεις στην Κρήτη μειώνονται ταχύτερα σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα τα πρώτα έτη της κρίσης, με το μερίδιο της περιφέρειας στις επενδύσεις να υποχωρεί από 6,7% το 2007 σε 6,0% το 2009 και 5,1% το 2010. Το 2011, ωστόσο, το μερίδιο ανακάμπτει στο 6,2%, υποδηλώνοντας ηπιότερη συρρίκνωση σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Διάγραμμα 2.11: Κλαδική διάρθρωση της Κρήτης



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Όσον αφορά την κλαδική διάρθρωση στην Κρήτη, οι βασικότεροι τομείς της οικονομίας είναι η γεωργία, ο τουρισμός, οι μεταφορές και ο δημόσιος τομέας. Σε σύγκριση με την υπόλοιπη χώρα, ισχυρότερη παρουσία έχουν η Γεωργία (+7,7%), Εμπόριο, Μεταφορές και

Τουρισμός (+3,3%) και Κατασκευές (+1,0%). Από την άλλη πλευρά, συγκριτικά μικρότερη συμμετοχή στην απασχόληση έχουν η Βιομηχανία (-4,1%), ο Δημόσιος Τομέας (-3,1%) και οι υπηρεσίες προς τα νοικοκυριά (-1,7%).

2.5.2 Νότιο Αιγαίο

Με περίπου 309 χιλ. κατοίκους, το Νότιο Αιγαίο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη νησιωτική περιφέρεια της χώρας (2,9% του πληθυσμού). Το ΑΕΠ της συγκεκριμένης περιφέρειας ανερχόταν στα €7,1 δισ. ευρώ το 2011 (Πίνακας 2.8). Το μερίδιο της περιφέρειας σε όρους ΑΕΠ έχει παραμείνει σχετικά σταθερό διαχρονικά (3,4%).

Σταθερότητα παρουσιάζει επίσης και η συμμετοχή της περιφέρειας στην εγχώρια απασχόληση (2,7%), υποδηλώνοντας παρόμοιους ρυθμούς συρρίκνωσης κατά τη διάρκεια της κρίσης με την υπόλοιπη χώρα. Το 2011 ο αριθμός απασχολούμενων στην περιφέρεια ανήλθε σε 122 χιλ. άτομα.

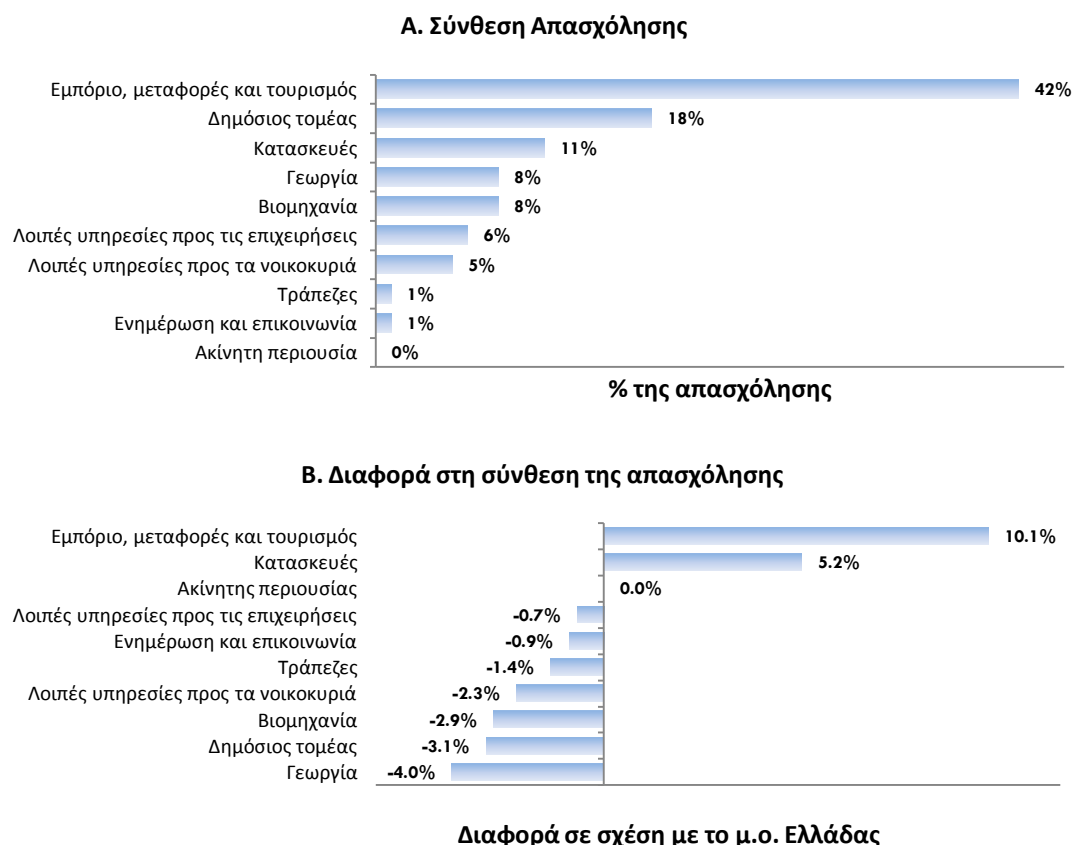
Αντίθετα, στις επενδύσεις παρά τη συρρίκνωση σε απόλυτα μεγέθη, το μερίδιο της περιφέρειας ακολουθεί ανοδική τάση. Από 2,9% των εγχώριων επενδύσεων το 2005, η συμμετοχή του Νότιου Αιγαίου έχει αυξηθεί σε 4,9% το 2011. Αυτό το αποτέλεσμα δημιουργεί προσδοκίες για αυξημένη συμμετοχή της περιφέρειας στα οικονομικά μεγέθη της χώρας στο μέλλον.

Πίνακας 2.8: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Νότιου Αιγαίου

Βασικά μεγέθη	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΕΠ (εκατ.)	6.465	6.897	7.391	7.872	7.900	7.487	7.076
% του συνόλου της Ελλάδας	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4
Απασχόληση (χιλ.)	130	125	130	132	132	126	122
% του συνόλου της Ελλάδας	2,8	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Επενδύσεις (εκατ.)	1.152	1.383	1.853	1.881	1.455	1.386	1.388
% του συνόλου της Ελλάδας	2,9	2,9	3,1	3,6	3,2	3,5	4,9

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Όσον αφορά στην κλαδική διάρθρωση με βάση την απασχόληση, στο Νότιο Αιγαίο αυξημένη βαρύτητα έχουν ο τομέας Εμπορίου, Μεταφορών και Τουρισμού (+10,1%) και οι Κατασκευές (+5,2%). Αντίθετα, ασθενέστερη είναι η συγκριτική συμμετοχή της Γεωργίας (-4%), του Δημόσιου Τομέα (-3,0%) και της Βιομηχανίας (-2,9%).

Διάγραμμα 2.12: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Νότιου Αιγαίου

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

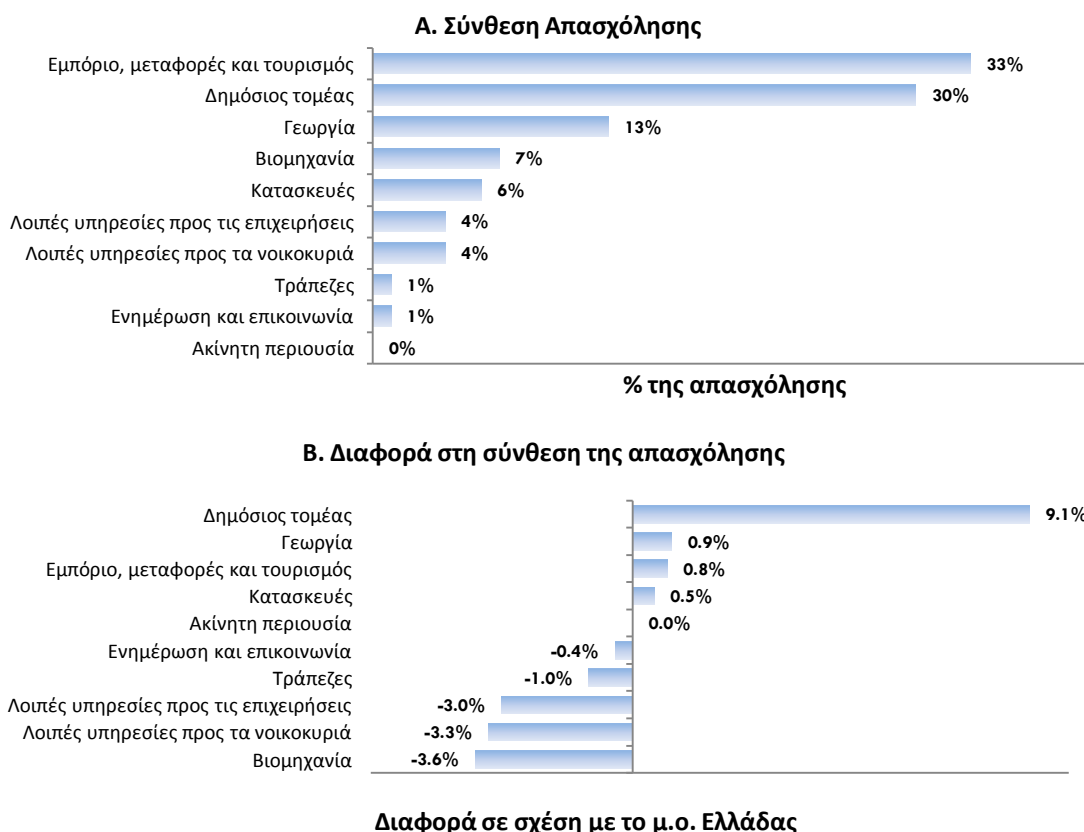
2.5.3 Βόρειο Αιγαίο

Το βόρειο Αιγαίο είναι η μικρότερη από τις τέσσερις νησιώτικες περιφέρειες σε όρους πληθυσμού (199 χιλ. κάτοικοι ή 1,8% του πληθυσμού της χώρας). Το 2011 το ΑΕΠ της περιφέρειας ανήλθε σε €3,0 δισ. Περίπου 73 χιλ. άτομα κατά μέσο όρο το 2011 ήταν απασχολούμενοι στο Βόρειο Αιγαίο.

Πίνακας 2.9: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Βόρειου Αιγαίου

Βόρειο Αιγαίο	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΕΠ(εκατ.)	2.810	3.044	3.279	3.448	3.398	3.153	3.009
%του συνόλου της Ελλάδας	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4
Απασχόληση(χιλ.)	74	76	78	75	75	75	73
%του συνόλου της Ελλάδας	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6
Επενδύσεις (εκατ.)	668	587	832	753	578	783	785
%του συνόλου της Ελλάδας	1,7	1,2	1,4	1,4	1,3	2,0	2,5

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Διάγραμμα 2.13: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Βόρειου Αιγαίου

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Διαχρονικά, η συμμετοχή της περιφέρειας στο ΑΕΠ της Ελλάδας και στην εγχώρια απασχόληση κυμαίνεται στο 1,4%-1,6%, χωρίς σημαντικές τάσεις ανόδου ή καθόδου. Αντίθετα, οι επενδύσεις στην περιφέρεια κατά τη διάρκεια της κρίσης αυξήθηκαν, μετά από μια προσωρινή καθίζηση το 2009, με αποτέλεσμα η συμμετοχή τους στο σύνολο της χώρας να έχει σχεδόν διπλασιαστεί από 1,3% το 2009 σε 2,5% το 2011.

Σε σύγκριση με το μέσο όρο της χώρας, ισχυρότερη παρουσία στην περιφέρεια έχουν ο Δημόσιος Τομέας (+9,1% υψηλότερο μερίδιο του κλάδου στην απασχόληση της περιφέρειας, σε σύγκριση με την υπόλοιπη χώρα), κυρίως λόγω αυξημένων αναγκών άμυνας και συνοριακής εποπτείας. Μικρότερη είναι η βαρύτητα της βιομηχανίας (-3,6%) και των περισσότερων υπηρεσιών.

2.5.4 Ιόνια Νησιά

Η Περιφέρεια Ιονίων Νησιών έρχεται τρίτη στην κατάταξη με βάση τον πληθυσμό ανάμεσα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας (208 χιλ. κάτοικοι ή 1,9% του πληθυσμού της Ελλάδας το 2011). Σε σύγκριση με το μερίδιο του πληθυσμού που κατοικεί στη

συγκεκριμένη περιφέρεια, η συνεισφορά στο ΑΕΠ είναι χαμηλότερη (1,8% ή €3,7 δισ.), ενώ η συνεισφορά στην απασχόληση υψηλότερη (2,1% ή 92 χιλ. θέσεις εργασίας). Αυτό το αποτέλεσμα υποδηλώνει σχετικά χαμηλή παραγωγικότητα εργασίας στη συγκεκριμένη περιφέρεια.

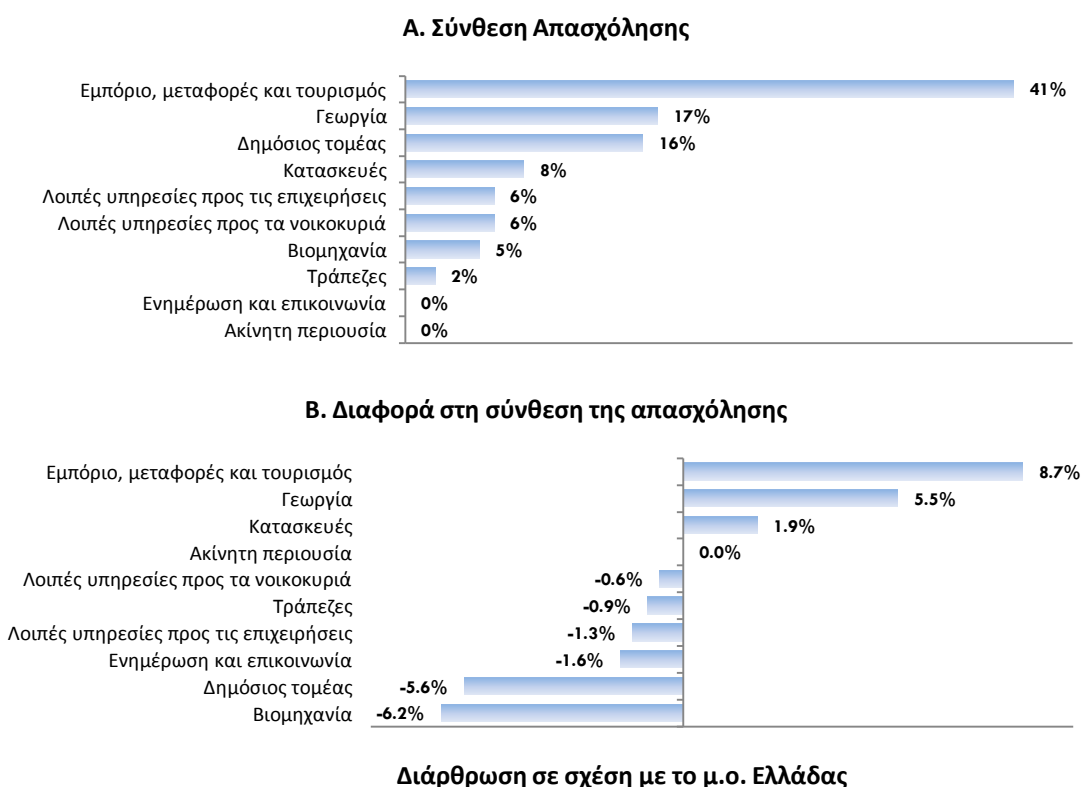
Πίνακας 2.10: Βασικά οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Ιονίων Νησιών

Βασικά μεγέθη	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΑΕΠ (εκατ.)	3.828	4.07	4.372	4.476	4.308	4.042	3.717
% του συνόλου της Ελλάδας	2,0	1,9	2,0	1,9	1,9	1,8	1,8
Απασχόληση (χιλ.)	98	93	95	100	101	97	92
% του συνόλου της Ελλάδας	2,1	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1
Επενδύσεις (εκατ.)	673	852	1.166	964	725	794	926
% του συνόλου της Ελλάδας	1,7	1,8	2,0	1,8	1,6	2,0	2,9

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Διαχρονικά, το μερίδιο της περιφέρειας στην εγχώρια απασχόληση παραμένει αρκετά σταθερό, ωστόσο σε όρους ΑΕΠ, η συνεισφορά υποχωρεί. Αντίθετα, οι επενδύσεις εμφανίζουν αξιοσημείωτη άνοδο εν μέσω κρίσης, μετά την καθίζηση που παρατηρήθηκε το 2009 (Πίνακας 2.10).

Διάγραμμα 2.14: Κλαδική διάρθρωση της περιφέρειας Ιονίων Νησιών



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Σε σύγκριση με την υπόλοιπη χώρα, ενισχυμένη συνεισφορά στην απασχόληση έχουν ο τομέας Εμπόριο, μεταφορές και τουρισμός (+8,7%), η Γεωργία (+5,5%) και οι Κατασκευές (+1,9%). Από την άλλη πλευρά, σημαντικά μειωμένη συμμετοχή έχουν η Βιομηχανία (-6,2%) και ο Δημόσιος Τομέας (-5,6%, Διάγραμμα 2.14).

2.5.5 Συμπεράσματα

Τα νησιά της Ελλάδας προσφέρουν εισόδημα και θέσεις εργασίας σε σημαντικό μέρος του πληθυσμού (περίπου 12%). Αυξημένη σημασία για την οικονομία των νησιών έχουν κλάδοι, όπως ο τουρισμός, το εμπόριο και η γεωργία, που εξαρτώνται άμεσα και σε μεγάλο βαθμό από την απρόσκοπτη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Ως εκ τούτου, η συνεισφορά της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία ξεπερνάει κατά πολύ την οικονομική δραστηριότητα του ιδίου του κλάδου, γεγονός το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση πολιτικών για τον κλάδο.

2.6 Παράρτημα

2.6.1 Δείκτης z-score του Altman

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.

Αρχικά με στοιχεία εισηγμένων εταιρειών στον κλάδο της μεταποίησης, ο Altman εξέτασε με στατιστικές μεθόδους τους χρηματοοικονομικούς παράγοντες που διαφοροποιούσαν τις εταιρίες που είχαν ζητήσει προστασία από πιστωτές συγκριτικά με αντίστοιχες υγιείς επιχειρήσεις. Αργότερα, με την ίδια μεθοδολογία, έγιναν εκτιμήσεις και για μη εισηγμένες εταιρίες (z'-score), καθώς και για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις υπηρεσίες (z''-score).

Επιλέξαμε να χρησιμοποιήσουμε το δείκτη z''-score για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις υπηρεσίες:

$$z'' = 6,56 \frac{KE - BY}{ΣΕ} + 3,26 \frac{AK}{ΣΕ} + 6,72 \frac{ΚΠΦΤ}{ΣΕ} + 1,05 \frac{ΙΚ}{ΣΥ}$$

Όπου: ΚΕ - Κυκλοφορούν Ενεργητικό, ΒΥ - Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις, ΣΕ - Σύνολο Ενεργητικού, ΑΚ - Αποθεματικά Κεφάλαια, ΚΠΦΤ - Κέρδη προ Φόρων και Τόκων, ΙΚ - Ίδια Κεφάλαια και ΣΥ - Σύνολο Υποχρεώσεων.

Σύμφωνα με τον Altman, μια επιχείρηση βρίσκεται σε ζώνη σοβαρού κινδύνου για οικονομική δυσχέρεια (Distress Zone) εάν η τιμή του δείκτη z'' -score είναι μικρότερη από 1,23. Από την άλλη πλευρά, εάν ο δείκτης υπερβαίνει το 2,9, η επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν αντιμετωπίζει αξιοσημείωτο κίνδυνο να βρεθεί σε οικονομική δυσχέρεια τα επόμενα δύο έτη (Safe Zone). Εφόσον ο δείκτης παίρνει ενδιάμεσες τιμές (μεταξύ 1,23 και 2,9), ο κίνδυνος είναι υπαρκτός, αλλά όχι πολύ υψηλός (Grey Zone).

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ο υπολογισμός του δείκτη Altman βασίζεται σε μία σειρά παραδοχών, συνεπώς κατά την αξιολόγηση των προοπτικών μιας επιχείρησης πρέπει να συνυπολογίζονται και άλλες παράμετροι και μεταβλητές όπως ενδεικτικά οι ταμειακές ροές, αλλά και ποιοτικές πληροφορίες.

3. Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία

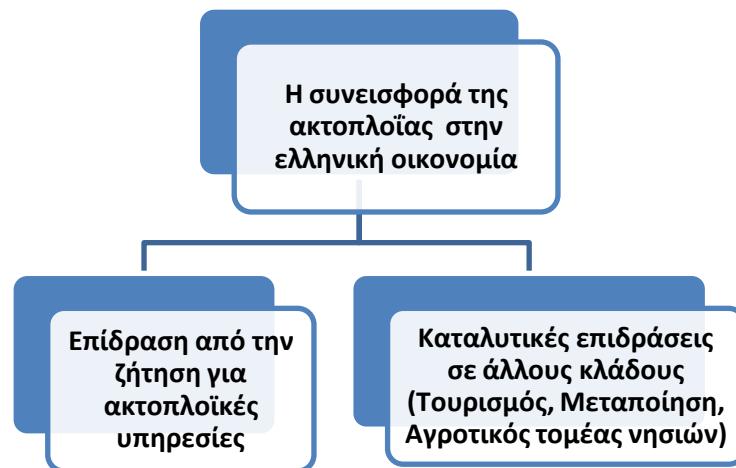
- Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα μέσα από τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και από τον υποστηρικτικό ρόλο στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.
- Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας.
- 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.
- Τα τέλη υπέρ τρίτων (τα λιμενικά τέλη και ο επίνευλος) εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το 2013.
- Τα έσοδα από ΦΠΑ στους ακτοπλοϊκούς ναύλους εκτιμώνται σε περίπου 85 εκατ. ευρώ.
- 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.
- 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.
- 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).

3.1 Μεθοδολογία

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι η εκτίμηση της συνολικής επίδρασης της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία, σε όρους προστιθέμενης αξίας, ΑΕΠ, απασχόλησης και φορολογικών εσόδων. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στη χρήση των πινάκων εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας και του υποδείγματος Leontief⁶.

Με τη μέθοδο αυτή είναι δυνατό να υπολογιστεί, εκτός από την άμεση επίδραση, η έμμεση και η προκαλούμενη επίδραση μιας δραστηριότητας στην οικονομία. Ως έμμεση ορίζεται η επίδραση που προκύπτει από τις διασυνδέσεις της υπό εξέταση δραστηριότητας με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας και συγκεκριμένα με τους προμηθευτές σε πρώτες ύλες και ενδιάμεσα αγαθά. Αντίστοιχα, η προκαλούμενη επίδραση προκύπτει από τα εισοδήματα που δημιουργούνται στους απασχολούμενους στην υπό μελέτη δραστηριότητα και στους προμηθευτές της και από τη συνεπαγόμενη δαπάνη για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών από την πλευρά των νοικοκυριών. Η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου στην εγχώρια οικονομία αποτελεί το άθροισμα των τριών αυτών τύπων επιδράσεων.

Διάγραμμα 3.1: Η οικονομική επίδραση από την εγχώρια δραστηριότητα της επιβατηγού ακτοπλοΐας



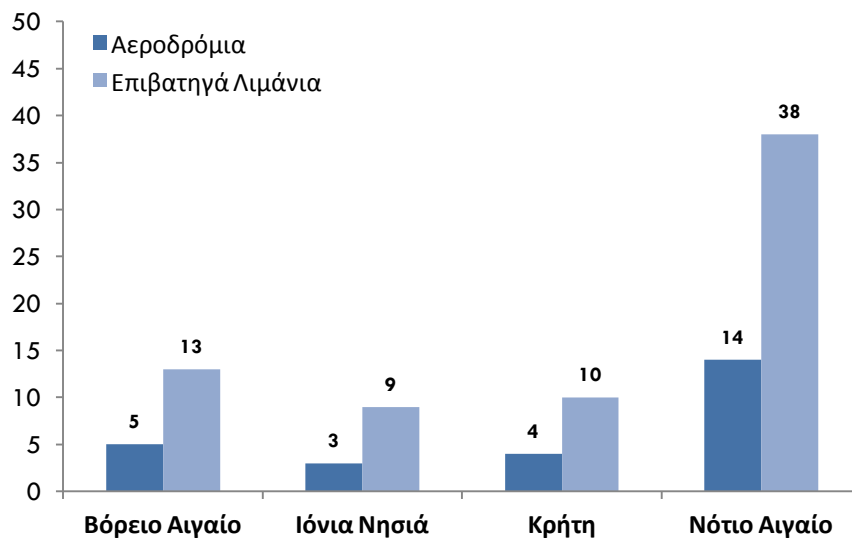
Ωστόσο, σε αρκετές περιπτώσεις η επίδραση από μια δραστηριότητα υπερβαίνει την άμεση συνεισφορά (και τα πολλαπλασιαστικά της οφέλη) και διαχέεται ευρύτερα στην οικονομία. Τα οφέλη αυτά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα περιγράφονται με τον όρο καταλυτικές επιδράσεις. Στην ουσία αυτός ο τύπος επίδρασης απεικονίζει τη συνεισφορά μιας οικονομικής δραστηριότητας σε άλλους κλάδους, ως αποτέλεσμα του υποστηρικτικού

⁶ Στο Παράρτημα του κεφαλαίου γίνεται αναφορά στις κυριότερες υποθέσεις αυτής της μεθόδου.

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.

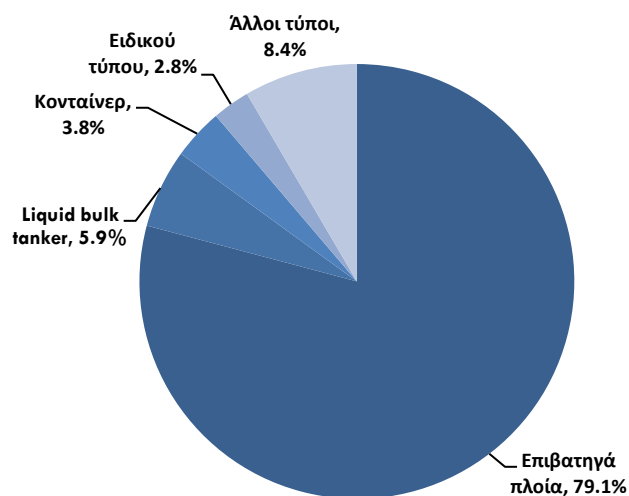
Οι καταλυτικές επιδράσεις στον τουρισμό υποδεικνύουν ότι το τουριστικό προϊόν θα ήταν σημαντικά περιορισμένο στην περίπτωση όπου δεν υπήρχαν πλοία για τη μεταφορά επιβατών στις νησιωτικές περιοχές, ιδιαίτερα σε εκείνες όπου η ακτοπλοΐα αποτελεί το μοναδικό δίκτυο συγκοινωνιακής σύνδεσης. Είναι ενδεικτικό 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 (Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.2: Υποδομές (αεροδρόμια & επιβατηγά λιμάνια) στις νησιωτικές περιφέρειες της Ελλάδας



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 (Διάγραμμα 3.3).

Διάγραμμα 3.3: Μεταφορά εμπορευμάτων κατά τύπο πλοίου σε όρους συνολικής χωρητικότητας (gross tonnage), 2012



Πηγή: Eurostat

Η επίδραση στην οικονομία από τη δραστηριότητα της επιβατηγού ακτοπλοΐας (πυρήνας), προκύπτει από τους ναύλους (έσοδα) για τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων στις γραμμές εσωτερικού (Πίνακας 3.1).

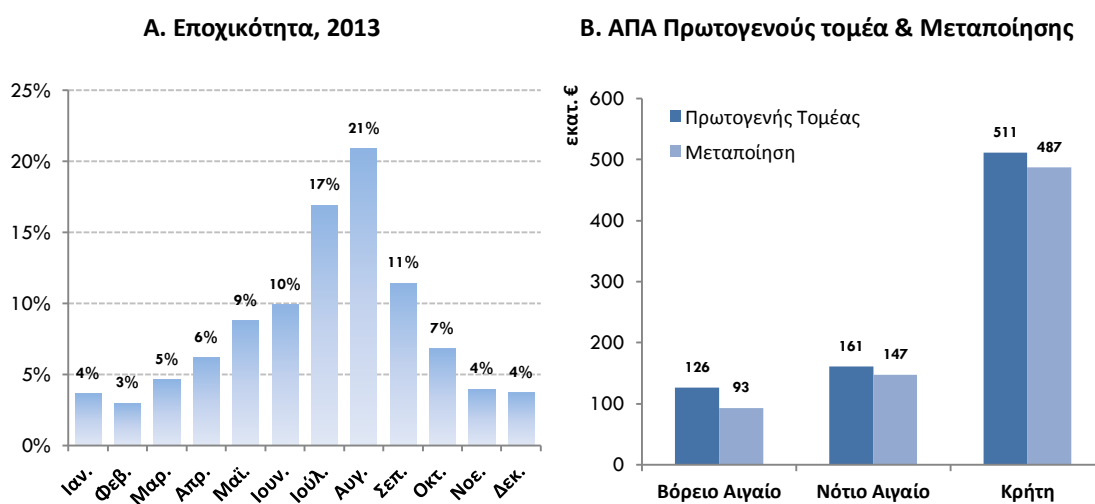
Πίνακας 3.1: Βασικές υποθέσεις για την εκτίμηση της επίδρασης της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία

	Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις
Πυρήνας	Δαπάνη για ναύλους επιβατών και αυτοκινήτων ΙΧ για ακτοπλοϊκή μεταφορά στις γραμμές εσωτερικού.	Δαπάνη για ναύλους μεταφοράς Φορτηγών Αυτοκινήτων στις γραμμές εσωτερικού.
Καταλυτικές	Τουριστική δαπάνη (βάσει της εκτίμησης για αριθμό επιβατών που μετακινούνται ακτοπλοϊκώς για τουριστικό σκοπό και μέσης δαπάνης ανά ταξίδι) στις περιοχές που υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με κύρια λιμάνια από την ηπειρωτική Ελλάδα	Αξία παραγωγής στους τομείς της Γεωργίας και της Μεταποίησης στις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας (δηλ. Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο, Κρήτη, Ζάκυνθος και Κεφαλονιά).

Επιπλέον, λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα από τη λειτουργία χώρων εστίασης επί των πλοίων τα οποία, ωστόσο, αποτελούν πολύ μικρή αναλογία στο σύνολο του κύκλου εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιριών (περίπου το 5%).

Για τον υπολογισμό των καταλυτικών επιδράσεων στον τουρισμό χρησιμοποιείται εκτίμηση της τουριστικής δαπάνης στις περιοχές του Βορείου Αιγαίου, της Κρήτης και του Νοτίου Αιγαίου. Για τα Ιόνια Νησιά χρησιμοποιείται το αντίστοιχο μέγεθος για την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά που συνδέονται ακτοπλοϊκώς με τη Κυλλήνη. Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται υπόψη η επιβατική κίνηση από τον Μάρτιο έως τον Οκτώβριο – δηλαδή την κύρια τουριστική περίοδο για την Ελλάδα – στις ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν τις παραπάνω περιφέρειες με λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας, ιδιαίτερα τον Πειραιά και τη Ραφήνα (Διάγραμμα 3.4).

Διάγραμμα 3.4: Μηνιαία ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών και προστιθέμενη αξία παραγωγής Πρωτογενούς τομέα και Μεταποίησης στις νησιωτικές περιφέρειες



Πηγή: ΣΕΕΝ, Eurostat

Επιπλέον, η εκτίμηση των καταλυτικών επιδράσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη της Γεωργίας και της Μεταποίησης βασίζεται στο ύψος της αξίας παραγωγής τους για τις περιφέρειες Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Όπως και στην περίπτωση της τουριστικής κίνησης, για τα Ιόνια Νησιά λαμβάνεται υπόψη το αντίστοιχο μέγεθος για την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά⁷.

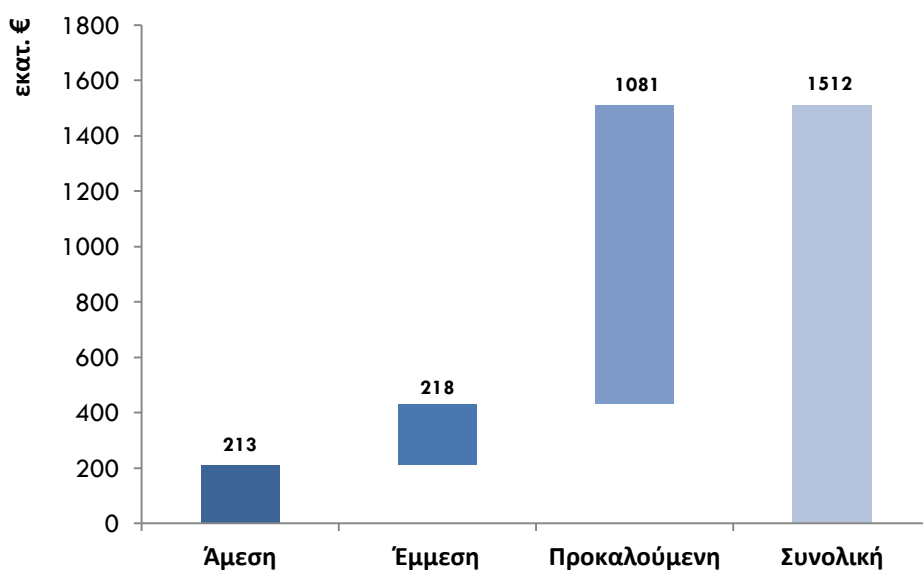
3.2 Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ναυτιλίας

Σε όρους προστιθέμενης αξίας, η συνολική συνεισφορά της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας ως οικονομική δραστηριότητα (χωρίς τη δραστηριότητα στις γραμμές της Αδριατικής και τις καταλυτικές επιδράσεις) στην ελληνική οικονομία εκτιμάται στα 1,2 δισ.

⁷ Στο Παράρτημα του κεφαλαίου παρουσιάζονται τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος της επιβατηγούς ακτοπλοΐας.

ευρώ, εκ των οποίων τα 851 εκατ. ευρώ αποτελούν την προκαλούμενη επίδραση. Αντίστοιχα, 149 εκατ. ευρώ αποτελούν την άμεση επίδραση, η οποία λαμβάνει υπ' όψιν μόνο τη ζήτηση για ναύλους επιβατών και οχημάτων, ενώ περίπου 200 εκατ. ευρώ αντιστοιχούν στην έμμεση επίδραση. Αντίστοιχα, σε όρους ΑΕΠ η συνολική επίδραση ανέρχεται σε 1,5 δισ. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί περίπου στο 1% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013 (Διάγραμμα 3.5).

Διάγραμμα 3.5: Η συνεισφορά της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, 2013



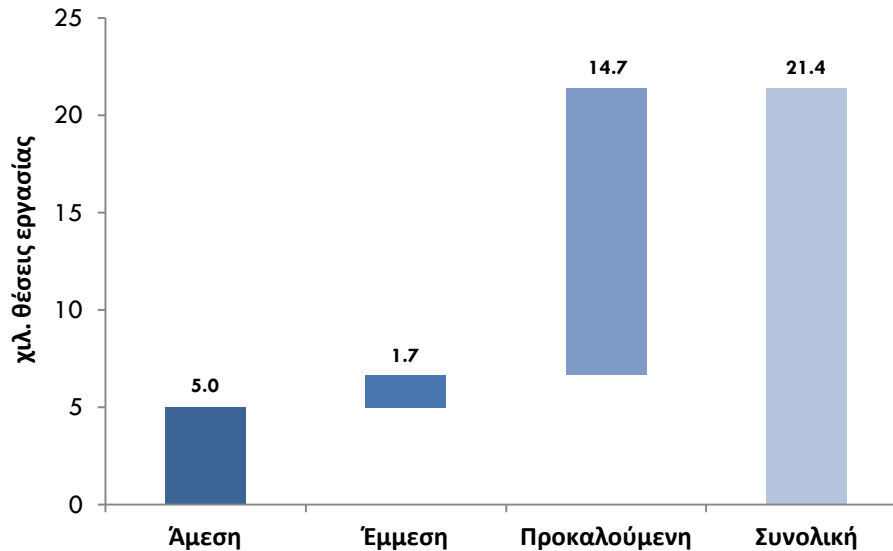
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Σε όρους απασχόλησης η άμεση επίδραση κατά το ίδιο έτος διαμορφώνεται σε 5 χιλ. περίπου θέσεις εργασίας (εκ των οποίων οι 3 χιλ. ως πληρώματα στα πλοία), αυξάνεται όμως σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 0,6% της συνολικής απασχόλησης το 2013 στην Ελλάδα) εάν συμπεριληφθούν οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις. Οι τελευταίες είναι και οι σημαντικότερες, καθώς αντιστοιχούν σε 14,7 χιλ. θέσεις εργασίας, δηλαδή στα 2/3 περίπου της συνολικής επίδρασης του κλάδου σε όρους απασχόλησης, ενώ 1,7 χιλ. θέσεις εργασίας αντανakλούν την έμμεση επίδραση του κλάδου στη συνολική απασχόληση, υποστηρίζονται δηλαδή από τη διάχυση της ζήτησης για ναύλους σε άλλους κλάδους της εγχώριας οικονομίας, όπως για παράδειγμα στα Ταξιδιωτικά πρακτορεία (Διάγραμμα 3.6).

Τέλος, τα συνολικά φορολογικά έσοδα από τη δραστηριότητα του κλάδου στις γραμμές εσωτερικού εκτιμώνται σε 449 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 85 εκατ. ευρώ περίπου,

αποτελούν την άμεση επίδραση (δηλαδή το ΦΠΑ που αντιστοιχεί στους ακτοπλοϊκούς ναύλους), ενώ το υπόλοιπο κατανέμεται μεταξύ των προκαλούμενων (292 εκατ. ευρώ) και των έμμεσων επιδράσεων (72 εκατ. ευρώ, Διάγραμμα 3.7).

Διάγραμμα 3.6: Η συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην Απασχόληση, 2013



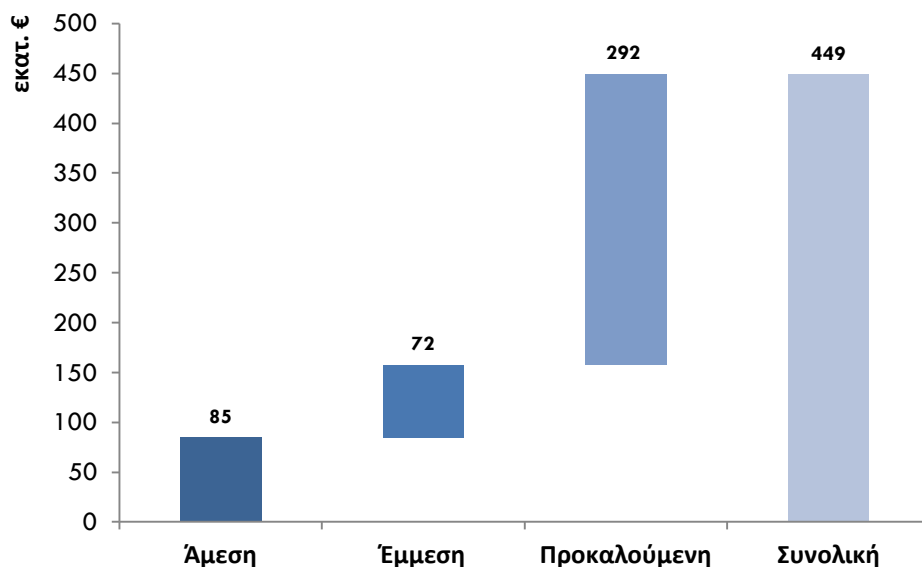
Πηγή: ΣΕΕΝ, εκτιμήσεις IOBE

Ο συνολικός πολλαπλασιαστής, ο οποίος ενσωματώνει την έμμεση και την προκαλούμενη επίδραση, υποδεικνύει ότι αύξηση της προστιθέμενης αξίας (σε τιμές αγοράς) στον κλάδο κατά ένα ευρώ οδηγεί σε αύξηση του συνολικού ακαθάριστου προϊόντος κατά περίπου 8 ευρώ. Αντίστοιχα για την απασχόληση, σε κάθε θέση εργασίας στην ακτοπλοΐα αντιστοιχούν 4 θέσεις συνολικά στην οικονομία. 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.

Εκτός από τα παραπάνω μεγέθη, η συνεισφορά της ακτοπλοΐας στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα αποτυπώνεται και σε άλλα σημαντικά μεγέθη, όπως το ύψος των εργοδοτικών εισφορών, αλλά και τα τέλη που καταβάλλονται για την εκμετάλλευση των

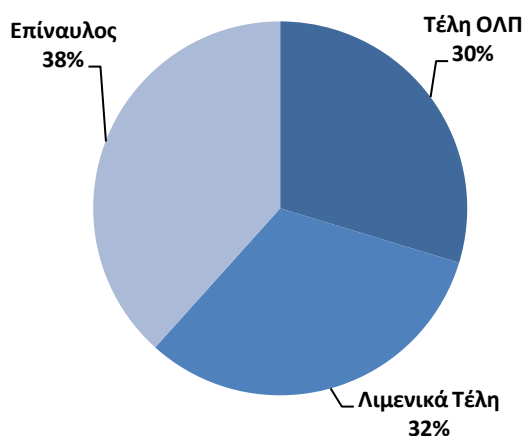
λιμένων. Πιο συγκεκριμένα, οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες το 2013 εκτιμώνται σε 37 εκατ. περίπου ευρώ⁸, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 15% περίπου του συνολικού μισθολογικού κόστους.

Διάγραμμα 3.7: Η συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στα φορολογικά έσοδα, 2013



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Διάγραμμα 3.8: Κατανομή τελών υπέρ τρίτων από την επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα, 2013



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΣΕΕΝ, Εκτιμήσεις IOBE

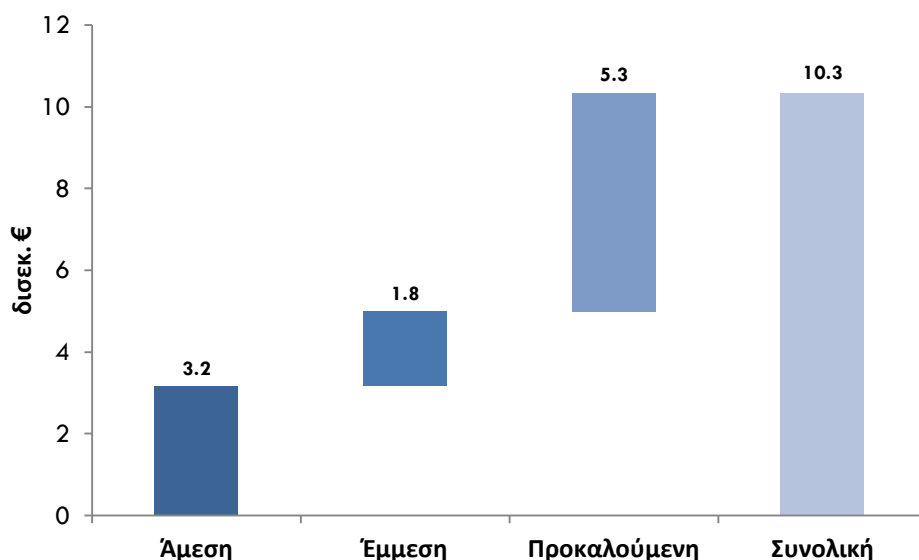
⁸ Το ύψος των εργοδοτικών εισφορών προκύπτει από την εκτίμηση του αριθμού των απασχολούμενων στην ακτοπλοΐα το 2013 και από στοιχεία για το μισθολογικό κόστος των ANEK Lines και Minoan Lines (βάσει των οικονομικών καταστάσεων του 2013).

Αντίστοιχα, τα τέλη υπέρ τρίτων εκτιμώνται σε 35,6 εκατ. ευρώ το 2013. Από το μέγεθος αυτό τα 10,6 εκατ. ευρώ αφορούν στα τέλη που καταβάλλονται από επιβάτες και ιδιοκτήτες ΙΧ και φορτηγών αυτοκινήτων για το λιμάνι του Πειραιά (ΟΛΠ), ενώ το αντίστοιχο ποσό για τα λιμάνια της Ραφήνας και των νησιών εκτιμάται σε 11,4 εκατ. ευρώ. Επιπρόσθετα, το ανταποδοτικό τέλος για τις άγονες γραμμές (επίναυλος), το οποίο ανέρχεται στο 3% του ναύλου εκτιμάται στα 13,7 εκατ. ευρώ το 2013, αποτελεί δηλαδή σχεδόν το ήμισυ των τελών από την επιβατική κίνηση στην ακτοπλοΐα (Διάγραμμα 3.8).

3.3 Καταλυτικές επιδράσεις στην οικονομία των νησιών

Η σημαντική συνεισφορά της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία διαφαίνεται και μέσα από την εκτίμηση των καταλυτικών επιδράσεων. Πιο αναλυτικά, σε όρους ΑΕΠ, εκτιμώνται σε 10,3 δισ. ευρώ συνολικά, εκ των οποίων τα 3,2 δισ. ευρώ (σχεδόν το 1/3) αποτελούν την άμεση επίδραση. Αντίστοιχα, η έμμεση επίδραση εκτιμάται σε 1,8 δισ. ευρώ, ενώ 5,3 δισ. ευρώ συνδέονται με τη δημιουργία εισοδημάτων για τους εργαζόμενους τόσο στους κλάδους της γεωργίας, της μεταποίησης και στον τουρισμό όσο και στους κλάδους των προμηθευτών τους, τα οποία αυξάνουν την καταναλωτική δαπάνη στην οικονομία (Διάγραμμα 3.9).

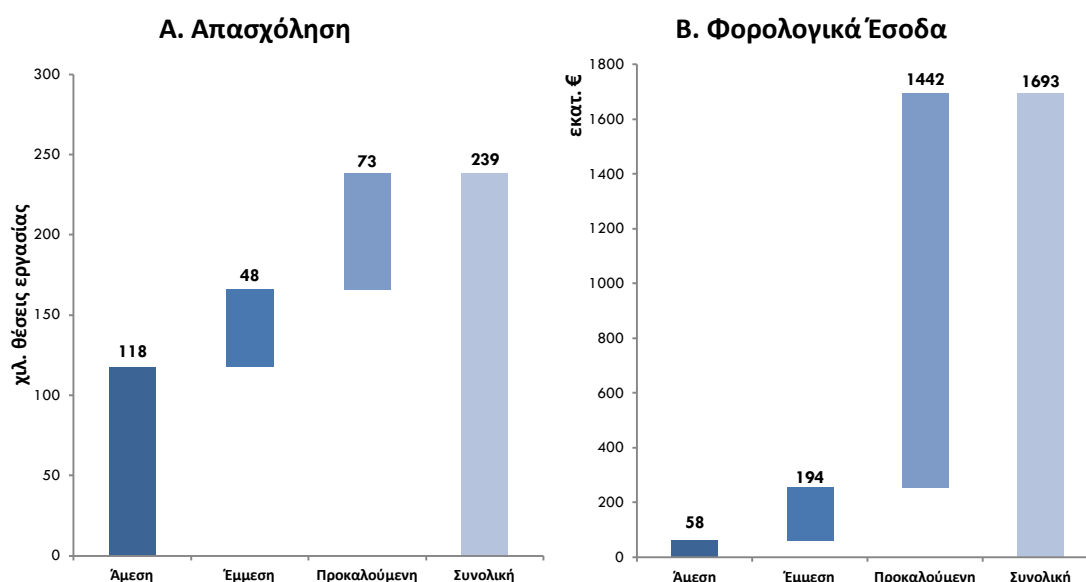
Διάγραμμα 3.9: Καταλυτικές επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Σε όρους απασχόλησης η άμεση επίδραση διαμορφώνεται σε 118 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ αυξάνεται σε 239 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 51.4% του συνόλου της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες και 6.6% στην Ελλάδα αντίστοιχα το 2013) εφόσον συμπεριληφθούν οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις.

Διάγραμμα 3.10: Καταλυτικές επιδράσεις στην απασχόληση και τα φορολογικά έσοδα από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας



Πηγή: Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Τέλος, τα συνολικά φορολογικά έσοδα ανέρχονται σε 1.7 περίπου δισ. ευρώ, εκ των οποίων τα 4/5 (περίπου 1,4 δισ. ευρώ) αποτελούν την προκαλούμενη επίδραση (Διάγραμμα 3.10). Οι υψηλοί πολλαπλασιαστές σε όρους προστιθέμενης αξίας και φορολογικών εσόδων προκύπτουν κυρίως από τη χαμηλή προστιθέμενη αξία και φορολογική επιβάρυνση στον αγροτικό τομέα. Αντίστοιχα, οι χαμηλοί πολλαπλασιαστές σε όρους απασχόλησης προέρχονται από τη μεγάλη ένταση εργασίας που παρατηρείται στη Γεωργία.

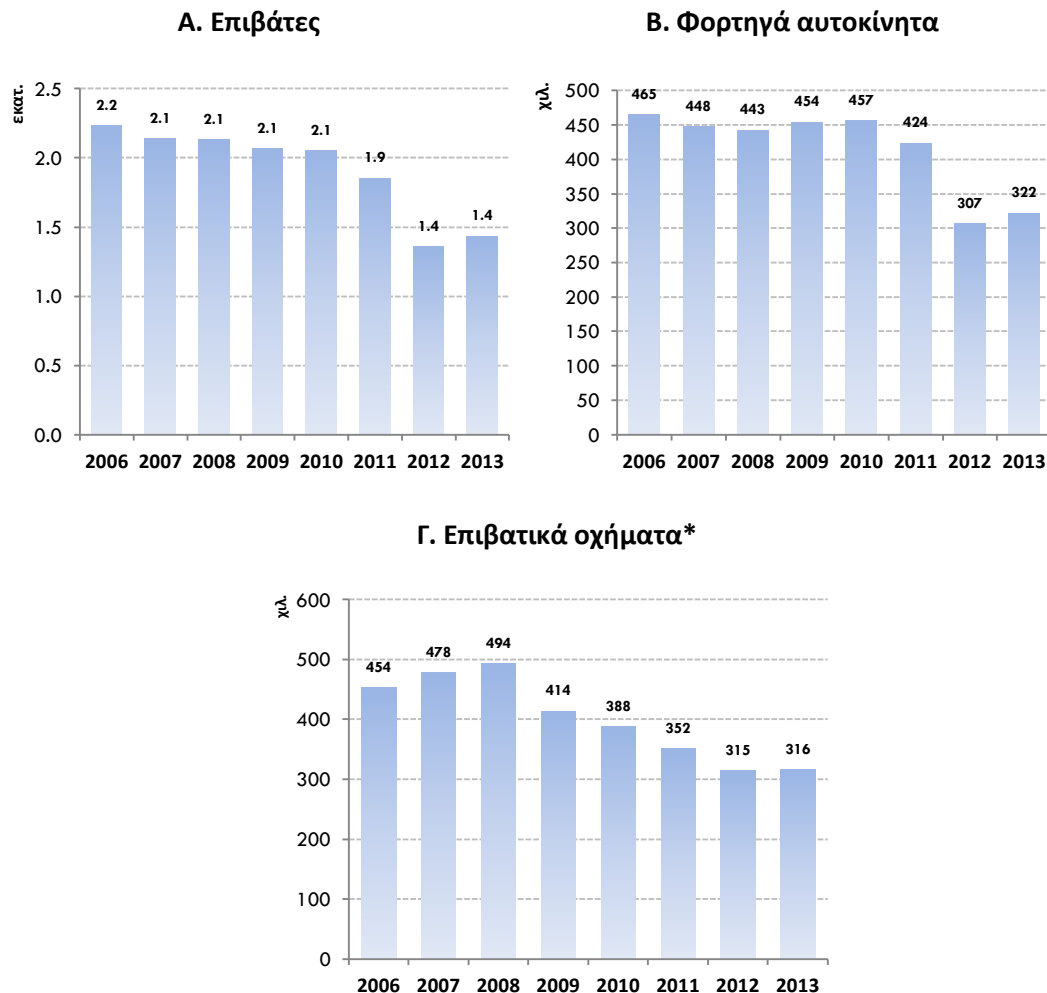
3.4 Αδριατική

Σημαντική δραστηριότητα για τις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρίες αποτελεί επίσης η αγορά της Αδριατικής. Η ζήτηση ακτοπλοϊκών 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.

Διάγραμμα 3.11: Επιβατική κίνηση εξωτερικού από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, 2013



(*) Περιλαμβάνονται τα ΙΧ αυτοκίνητα, τα λεωφορεία και τα δίκυκλα

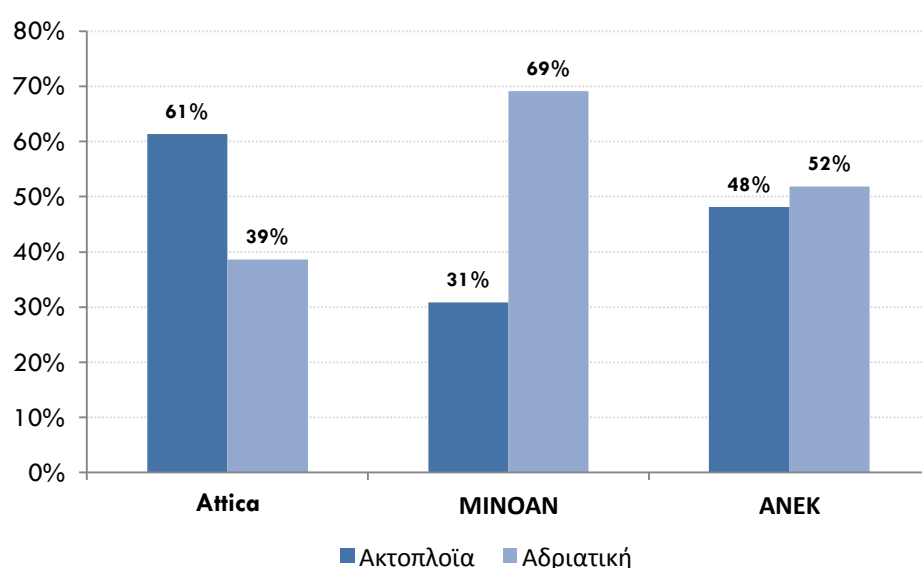
Πηγή: ΟΛΠΑ, ΟΛΗΓ

Αντίστοιχα, η συνολική κίνηση επιβατών από και προς την Ιταλία διαμορφώθηκε στα 1,4 εκατ. επιβάτες το 2013, σημειώνοντας άνοδο κατά 5% έπειτα από τη σημαντική υποχώρηση (κατά 27% περίπου) το 2012. Στα επιβατικά οχήματα τέλος (συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων και των δικύκλων) η συνολική κίνηση ανήλθε στις 316 χιλ. το 2013, καταγράφοντας ωστόσο, μέση ετήσια πτώση -5% (παρόμοια σχεδόν με εκείνη στις άλλες δύο κατηγορίες) κατά την περίοδο 2006-2013 (Διάγραμμα 3.11).

Αναφορικά με τα έσοδα, προκύπτει ότι για τρεις από τις τέσσερις εισηγμένες εταιρίες σημαντικό μέρος του κύκλου εργασιών προέρχεται από τη δραστηριοποίησή τους στην

γραμμή της Αδριατικής. Από τα στοιχεία των ετήσιων οικονομικών εκθέσεων για το 2013 προκύπτει ότι ο κύκλος εργασιών των τριών μεγαλύτερων εταιριών σε όρους κύκλου εργασιών - Attica Group, Minoan και ANEK - από τους ναύλους επιβατών και οχημάτων στην γραμμή της Αδριατικής αντιστοιχεί σε 39% με 69% του συνόλου (Διάγραμμα 3.12). Αντίστοιχα, η ανάπτυξη της γραμμής Ελλάδας – Ιταλίας προσφέρει σημαντικά οφέλη και στις εξαγωγές ελληνικών προϊόντων που διοχετεύονται στις ξένες αγορές από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας⁹.

Διάγραμμα 3.12: Κατανομή κύκλου εργασιών (ακτοπλοΐα έναντι Αδριατικής) σε τρεις εισηγμένες εταιρίες, 2013



Πηγή: Attica Group, Minoan, ANEK

3.5 Σύνοψη

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.

⁹ Καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για την αξία των εξαγωγών αγαθών που διοχετεύονται στις ξένες αγορές μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών της Αδριατικής, δεν ήταν δυνατή η εκτίμηση των καταλυτικών επιδράσεων από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

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.

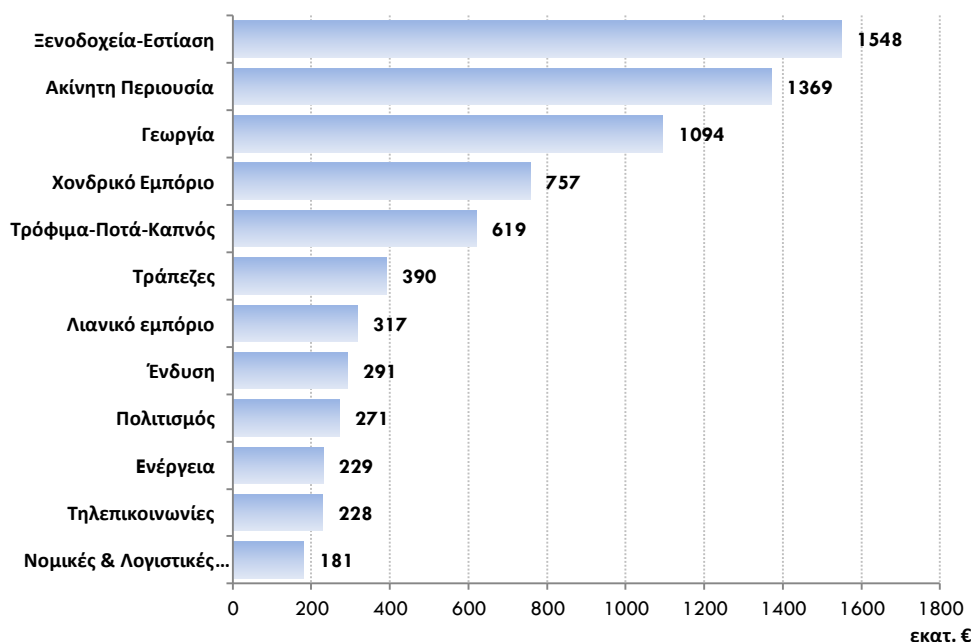
Πίνακας 3.2: Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ακτοπλοΐας (γραμμές εσωτερικού) στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, 2013

	Επιδράσεις από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
ΑΠΑ (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

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Για το 2013 η εξυπηρέτηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μετακινήσεις στις γραμμές εσωτερικού εκτιμάται ότι δημιουργεί 1,5 δισ. ευρώ σε όρους ΑΕΠ, ενώ σε όρους απασχόλησης η συνολική επίδραση ανέρχεται σε 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας.

Διάγραμμα 3.13: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση σε όρους προστιθέμενης αξίας



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Συνδυάζοντας την άμεση, έμμεση και προκαλούμενη επίδραση από τη ζήτηση για ναύλους στις γραμμές εσωτερικού με τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας η συνολική συνεισφορά σε όρους ΑΕΠ εκτιμάται σε 11,8 δισ. ευρώ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε περίπου 260 χιλ. θέσεις εργασίας ή 7.2% της συνολικής απασχόλησης (Πίνακας 3.2).

Σημαντική είναι, όμως, η συνεισφορά και στην υπόλοιπη οικονομία, καθώς οι έμμεσες επιδράσεις (συμπεριλαμβανομένων και των καταλυτικών επιδράσεων) από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας είναι ευρύτερες. Σε όρους προστιθέμενης αξίας, οι κλάδοι των Ξενοδοχείων – Εστίασης, της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας (κυρίως τεκμαρτά και πραγματικά ενοίκια κατοικιών ως σημαντικό μέρος των δαπανών των νοικοκυριών) και της Γεωργίας εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας, με το έμμεσο αποτέλεσμα να ξεπερνά τα 4 δισ. ευρώ. Σημαντική είναι επίσης, η συνεισφορά στους κλάδους των Τροφίμων – Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου (Διάγραμμα 3.13).

3.6 Παράρτημα

3.6.1 Μεθοδολογία

Ο πίνακας εισροών-εκροών αποτελεί μια λογιστική αναπαράσταση της συνολικής δομής του οικονομικού συστήματος, αποτυπώνοντας τις διασυνδέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των διαφόρων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας.

Κατά μήκος κάθε γραμμής, τα στοιχεία του πίνακα δείχνουν την κατανομή του προϊόντος ενός κλάδου μεταξύ των λοιπών κλάδων της οικονομίας (τις πωλήσεις ενδιάμεσων αγαθών ενός κλάδου προς τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας) και των τελικών χρήσεων (για τελική κατανάλωση, επενδύσεις ή εξαγωγές). Αντίστοιχα, κατά μήκος κάθε στήλης, τα στοιχεία του πίνακα δείχνουν τις εισροές του συγκεκριμένου κλάδου από τους λοιπούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας (δηλαδή τις συνολικές αγορές ενδιάμεσων αγαθών του κλάδου αυτού από τους υπόλοιπους) και από τους συντελεστές παραγωγής (εργασία και κεφάλαιο), με και χωρίς φόρους, από την εγχώρια οικονομία και από εισαγωγές.

Με αυτό τον τρόπο η συνολική παραγωγή της οικονομίας μπορεί να υπολογιστεί είτε από την πλευρά της ζήτησης είτε από την πλευρά της προσφοράς. Από την πλευρά της ζήτησης, η συνολική παραγωγή αποτελεί το άθροισμα της ενδιάμεσης ζήτησης και της τελικής

ζήτησης η οποία περιλαμβάνει την καταναλωτική ζήτηση από τα νοικοκυριά και το κράτος, τη ζήτηση για επενδύσεις και τη ζήτηση για εξαγωγές των εγχωρίως παραγόμενων προϊόντων. Από την πλευρά της προσφοράς, η αξία της συνολικής παραγωγής αποτελεί το συνολικό κόστος των ενδιάμεσων αγαθών και της προστιθέμενης αξίας.

Σε αλγεβρικούς όρους, το άθροισμα της ενδιάμεσης και της τελικής ζήτησης ορίζεται με την εξίσωση $AX + Y = X$, όπου X είναι το διαστάσεων $n \times 1$ διάνυσμα του συνολικού προϊόντος, και Y το $n \times 1$ διάνυσμα της τελικής ζήτησης για το προϊόν κάθε κλάδου, ενώ με A συμβολίζεται η $n \times n$ διαστάσεων μήτρα συντελεστών παραγωγής.

Επιλύοντας την εξίσωση ως προς το διάνυσμα του συνολικού προϊόντος, προκύπτει η εξίσωση

$$X = (I - A)^{-1} Y$$

η οποία προσδιορίζει το ύψος του συνολικού προϊόντος μέσω της τελικής ζήτησης και της μήτρας συντελεστών παραγωγής. Η αντίστροφη μήτρα $(I - A)^{-1}$, ή μήτρα Leontief, δείχνει το βαθμό στον οποίον η τελική ζήτηση (Y) επενεργεί πολλαπλασιαστικά πάνω στο συνολικό προϊόν (X).

Για κάθε κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, το άθροισμα των στοιχείων μιας στήλης της αντίστροφης του Leontief εκφράζει το μερικό πολλαπλασιαστή του κλάδου αυτού, δείχνει δηλαδή το βαθμό στον οποίον μία αύξηση της τελικής ζήτησης κατά μία μονάδα για το προϊόν του εν λόγω κλάδου, διαχέεται στο οικονομικό σύστημα μέσω των διασυνδέσεων μεταξύ αυτού και των λοιπών κλάδων.

Η δομή του υποδείγματος εισροών-εκροών το καθιστά χρήσιμο εργαλείο για την εκτίμηση του συνολικού αποτυπώματος κάποιας οικονομικής δραστηριότητας στο σύνολο της οικονομίας. Θα πρέπει εν τούτοις να τονιστεί ότι το υπόδειγμα παρουσιάζει, πέραν των προφανών πλεονεκτημάτων του, και ορισμένα μειονεκτήματα.

Το υπόδειγμα υποθέτει ότι κάθε προϊόν παράγεται από έναν οικονομικό κλάδο και μόνο, καθώς και ότι κάθε οικονομικός κλάδος παράγει ένα και μόνον προϊόν, ότι υπάρχει δηλαδή μία πλήρης και μονοσήμαντη αντιστοίχιση μεταξύ των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας και των συγκεκριμένων παραγόμενων προϊόντων. Επιπλέον, το υπόδειγμα υποθέτει ότι δεν υφίστανται, θετικές ή αρνητικές, εξωτερικές οικονομίες, ότι η οικονομία διέπεται από σταθερές αποδόσεις κλίμακας, καθώς και ότι οι συντελεστές εισροών εκροών

είναι σταθεροί καθώς αντανακλούν μάλλον τεχνολογικές αναγκαιότητες παρά επιλογές μεταξύ χρησιμοποιούμενων τεχνικών παραγωγής.

Επισημαίνεται τέλος ότι η εκτίμηση του μισθολογικού κόστους βασίζεται σε στοιχεία από τις Ετήσιες Οικονομικές εκθέσεις των εταιριών Minoan Lines και ANEK Lines για το 2013 σύμφωνα με τις οποίες η μέση ετήσια μισθολογική δαπάνη διαμορφώνεται στις 49,5 χιλ. ευρώ και 48,9 χιλ. αντίστοιχα.

3.6.2 Βασικές Υποθέσεις για την εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος της επιβατηγού ακτοπλοΐας

Πίνακας 3.3: Κατανομή ακτοπλοϊκών ναύλων, 2013

	% Κατανομή*	Κατανομή Ναύλων (εκατ. €)	Κατανομή Ναύλων με ΦΠΑ (εκατ. €)**
Ναύλοι επιβατών	58%	295	333
Ναύλοι ΙΧ	14%	69	85
Ναύλοι από Φ/Γ	28%	143	175
Σύνολο εσόδων από ναύλους	100%	507	593
Έσοδα επί των πλοίων		22	25
Σύνολο		529	619

(*) Η κατανομή στηρίζεται σε στοιχεία από την ΣΕΕΝ

(**) Δεν περιλαμβάνονται οι κρατήσεις υπέρ τρίτων

Πηγή: ΣΕΕΝ, Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις (2013) εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιριών

Πίνακας 3.4: Εκτίμηση τουριστικής δαπάνης στις νησιωτικές περιφέρειες, 2013

	2013
Επιβάτες που μετακινούνται ακτοπλοϊκώς για τουρισμό	3.6 εκατ.
Μέση τουριστική δαπάνη ανά επιβάτη	720 ευρώ
Συνολική τουριστική δαπάνη	2.6 δισ. ευρώ

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, IOBE

Πίνακας 3.5: Αξία παραγωγής στον Πρωτογενή τομέα και τη Μεταποίηση στις νησιωτικές περιφέρειες*

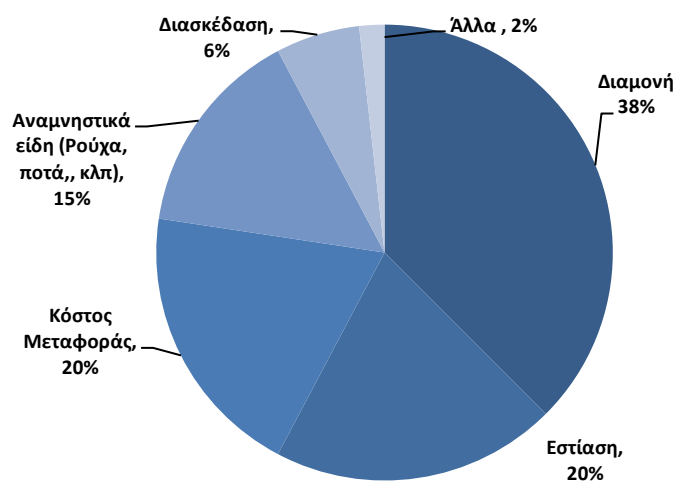
	2010	2011	2012**	2013**
Μεταποίηση	2519	2349	2319	2247
Γεωργία	1791	1673	1558	1604

(*) Από τα Ιόνια Νησιά λαμβάνονται υπόψη μόνο η Ζάκυνθος και η Κεφαλονιά

(**) Εκτίμηση

Πηγή: Eurostat, IOBE

Διάγραμμα 3.14: Κατανομή τουριστικής δαπάνης



Πηγή: VisitEngland.com

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

- Η σημαντική μείωση του μεταφορικού έργου και η αρνητική εξέλιξη εξωγενών παραγόντων όπως το κόστος καυσίμων, η έλλειψη ρευστότητας και η υψηλή δανειακή πίεση έχουν οδηγήσει τον κλάδο σε δυσμενή θέση, υποσκάπτοντας τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει απρόσκοπτα τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.
- Ορισμένες ρυθμίσεις αυξάνουν εμμέσως το κόστος λειτουργίας και δυσκολεύουν την προσαρμογή των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στο νέο οικονομικό περιβάλλον:
 - *Επιβολή υποχρέωσης δεκάμηνης δρομολόγησης*
 - *Επίναυλος για τη χρηματοδότηση μη εμπορικών γραμμών που αυξάνει τις τιμές των εισιτηρίων*
 - *Απαιτήσεις για μεγαλύτερο ελάχιστο αριθμό πληρώματος συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες*
 - *Καθορισμός υποχρεωτικής σύνθεσης πληρωμάτων*
 - *Υποχρέωση ελληνομάθειας για το σύνολο του πληρώματος*
 - *Αδυναμία εισαγωγής συστημάτων άυλου εισιτηρίου, στα πρότυπα των αεροπορικών γραμμών, λόγω ελλείψεων στις λιμενικές υποδομές και στο ρυθμιστικό πλαίσιο.*
- Η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια θα τονώσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και θα έχει θετική επίδραση στον κλάδο και στην οικονομική δραστηριότητα στα νησιά, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιχειρήσεις θα μετακυλίσουν πλήρως τη μείωση στις τιμές των εισιτηρίων. Οι απώλειες εσόδων ΦΠΑ στα ναύλα εκτιμάται ότι αντισταθμίζονται από τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιφέρειες, αρκεί η επιπλέον ζήτηση στα νησιά να μην προέρχεται από υποκατάσταση ζήτησης στις ηπειρωτικές περιοχές της χώρας.
- Δεδομένων των υφιστάμενων συνθηκών, ο εξορθολογισμός της δυναμικότητας του κλάδου και των δρομολογίων είναι αναπόφευκτος.

4.1 Εισαγωγή

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, την υψηλή δανειακή πίεση και το συνεπαγόμενο χρηματοοικονομικό κόστος για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, έχουν οδηγήσει τον κλάδο σε δυσμενή θέση, υποσκάπτοντας τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει απρόσκοπτα τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Στα παραπάνω έρχονται να προστεθούν ορισμένες ρυθμίσεις που αυξάνουν εμμέσως το κόστος λειτουργίας και μειώνουν την ευελιξία στην προσαρμογή των ακτοπλοϊκών 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.

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζουμε τους παράγοντες που εμποδίζουν την καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και αναδεικνύουμε τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου και η μακροχρόνια ικανότητά του να συμβάλει αποτελεσματικά στην ενσωμάτωση και την αναπτυξιακή προοπτική του ελληνικού νησιωτικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, με δεδομένο ότι το κόστος πρόσβασης στα νησιά επηρεάζει άμεσα την επιβατική και εμπορευματική κίνηση, αναλύουμε την επίδραση που θα είχε η μείωση της τιμής των εισιτηρίων, μέσω ανάλογης μείωσης του συντελεστή ΦΠΑ, στη συνολική ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

4.2 Οι περιορισμοί στο πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου και της αγοράς

Τα ειδικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα, δεδομένης της ταυτόχρονης μη ευνοϊκής εξέλιξης των βασικών παραγόντων ζήτησης και

προσφοράς, απορρέουν σε μεγάλο βαθμό και από το πλαίσιο στο οποίο καλείται να λειτουργήσει, το οποίο καθορίζει τη δυνατότητα απορρόφησης των κραδασμών και ταχύτητας προσαρμογής του κλάδου στα νέα δεδομένα.

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ακτοπλοΐας αποσκοπεί στην επίτευξη διαφόρων επιμέρους στόχων διαμέσου της προσπάθειας συγκερασμού της αποτελεσματικότητας του ανταγωνιστικού συστήματος ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της κρατικής παρέμβασης. Η τελευταία σκοπό έχει να διασφαλίσει επαρκείς συγκοινωνίες στην περίπτωση που το ανταγωνιστικό σύστημα και η ελευθερία της επιχειρηματικής δράσης δεν καταφέρνουν να προσφέρουν το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών.

Ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι «απελευθερωμένος». Αυτό σημαίνει ότι οποιοσδήποτε κοινοτικός πλοιοκτήτης μπορεί ελεύθερα να δρομολογήσει πλοία στην ελληνική επικράτεια σε γραμμές της επιλογής του εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος. Επομένως, η σχετική αγορά είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό, αν και όπως θα δούμε στη συνέχεια υπάρχουν κάποιες ρυθμίσεις που λειτουργούν ως εν δυνάμει εμπόδια για την είσοδο στον κλάδο.

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

Με το υφιστάμενο σύστημα, η επίτευξη των ανωτέρω στόχων προκύπτει μέσω μιας διαδικασίας που στηρίζεται¹⁰:

- Στην ελεύθερη είσοδο ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στην αγορά, όπου αυτό είναι εφικτό,
- Στη σύναψη βραχυχρόνιων ή μακροχρόνιων αποκλειστικών συμβάσεων, όταν το πρώτο στάδιο δεν οδηγεί σε κάλυψη του συνόλου των δρομολογίων που έχουν θεωρηθεί απαραίτητα,

¹⁰ Το υφιστάμενο σύστημα έχει διαμορφωθεί από το νόμο 2932/2001 όπως ισχύει, με τον οποίο επιδιώχθηκε η μεταφορά στο ελληνικό δίκαιο των ρυθμίσεων του Κανονισμού 3577/92.

- 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.

Τα στάδια της διαδικασίας, η οποία επαναλαμβάνεται με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα κάθε έτος, παρουσιάζονται πιο αναλυτικά στο παρακάτω σχήμα.

Ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ)

- Ανακοίνωση από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου του ενδεικτικού δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών που θα εξυπηρετηθούν
- Το δίκτυο είναι ενδεικτικό, δηλ. οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν και άλλα δρομολόγια στις αιτήσεις τους

Γραμμές τακτικής δρομολόγησης

- Οι εταιρίες υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης στις γραμμές που επιθυμούν
- Με βάση το ενδιαφέρον προσδιορίζονται οι γραμμές τακτικής δρομολόγησης
- Οι υπόλοιπες γραμμές περνούν στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας

Γραμμές εκτός τακτικής δρομολόγησης

- Παρέχεται από το κράτος η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης με σύμβαση διάρκειας από 1 έως 12 έτη
- Συνήθως δεν υπάρχει ενδιαφέρον από τις εταιρίες στο στάδιο αυτό

Μη εμπορικές - "άγονες" γραμμές

- Παρέχεται από το κράτος η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.
- Προβλέπεται αποζημίωση για τη δρομολόγηση πλοίων
- Η αποζημίωση προσδιορίζεται σε μειοδοτικό διαγωνισμό

Αρχικά, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ως αρμόδια κρατική αρχή, ανακοινώνει το Ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το οποίο περιλαμβάνει τον ελάχιστο αριθμό γραμμών στις οποίες θα πρέπει να δρομολογηθούν πλοία. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης στις γραμμές που επιθυμούν, οι οποίες μπορεί να διαφοροποιούνται από το ενδεικτικό δίκτυο. Μετά από αξιολόγηση των δηλώσεων προσδιορίζεται το δίκτυο γραμμών τακτικής δρομολόγησης, σε κάθε γραμμή του οποίου μπορεί να δραστηριοποιείται μία ή περισσότερες επιχειρήσεις. Εφόσον το δίκτυο αυτό δεν καλύπτει τις ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης, δίνεται η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας μονοετούς ή πολυετούς διάρκειας (από 1 μέχρι 12 έτη) οι οποίες παρέχουν το αποκλειστικό δικαίωμα εμπορικής αξιοποίησης των γραμμών που δεν περιλαμβάνονται στην τακτική δρομολόγηση. Συνήθως σε αυτό το στάδιο δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον και οι εναπομένουσες μη τακτικές γραμμές κηρύσσονται «άγονες». Για τις

γραμμές αυτές παρέχεται από το κράτος η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης με σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία προβλέπεται αποζημίωση για τη δρομολόγηση πλοίων. Το ύψος της αποζημίωσης (ετήσιο μίσθωμα) προσδιορίζεται με βάση μειοδοτικούς διαγωνισμούς στους οποίους συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι.

Ενώ καταρχήν η διαδικασία κάλυψης των αναγκών διέπεται από μια λογική αλληλουχία βημάτων με τα οποία αναζητείται η πιο αποτελεσματική επιλογή, η κρατική παρέμβαση επεκτείνεται ακόμα περισσότερο για την εξασφάλιση της επίτευξης των επιδιωκόμενων στόχων. Ειδικότερα προβλέπονται:

- 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).
- 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.
- Ρύθμιση του αριθμού και της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος και υποχρέωση κατοχής πιστοποιητικού γνώσης της ελληνικής γλώσσας για το σύνολο του πληρώματος.
- Επιβολή ανώτατων τιμών στις άγονες γραμμές και έλεγχος ανώτατων τιμών στις τακτικές δρομολογήσεις.
- Υποχρεωτικές εκπτώσεις σε διάφορες κοινωνικές ομάδες για λόγους δημοσίου συμφέροντος.
- Αυστηρές προδιαγραφές και έλεγχος σε ζητήματα που άπτονται της διαρρύθμισης των πλοίων και των χώρων παραμονής των επιβατών.
- 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 ταχύπλων από 7 ½ 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:

- Η επιβολή υποχρέωσης δεκάμηνης δρομολόγησης, η οποία ισοδυναμεί με παροχή δημόσιας υπηρεσίας για κάποιους μήνες χωρίς αποζημίωση,
- 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,
- Η διατήρηση του επίναυλου για τη χρηματοδότηση άγονων γραμμών, που συνεπάγεται σταυροειδή επιδότηση των εισιτηρίων,
- 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),
- 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,
- 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 κλπ.). 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.

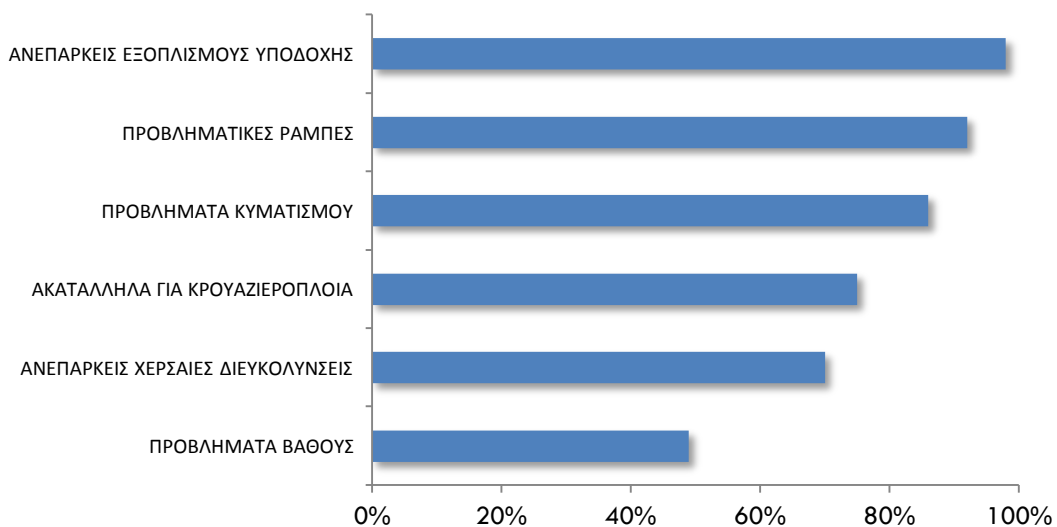
Σημαντικό πρόβλημα για τον κλάδο αποτελούν οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις είναι υποβαθμισμένες. Σχεδόν όλα τα ελληνικά λιμάνια διαθέτουν ανεπαρκείς εξοπλισμούς υποδοχής, ενώ εννέα στα δέκα λιμάνια διαθέτουν προβληματικές ράμπες. Προβλήματα κυματισμού αντιμετωπίζει το 86% των λιμένων, ενώ σημαντικό είναι το ποσοστό αυτών που δεν είναι κατάλληλα για τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων. Τέλος, σχεδόν τα μισά λιμάνια σήμερα αντιμετωπίζουν προβλήματα βάθους, δυσχεραίνοντας την προσέγγιση από νέα σύγχρονα ακτοπλοϊκά πλοία (Διάγραμμα 4.1).

Επισημαίνεται, επίσης, ότι 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 φωτοαντιγράφου¹¹. Μια τέτοια εξέλιξη θα επιτρέψει σταδιακά τον περιορισμό του κόστους, αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη πρακτικών yield/revenue management 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).

¹¹ Αναμένεται σύντομα να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα που καθιερώνει ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα, με το οποίο θα εξασφαλίζονται η ηλεκτρονική κράτηση και έκδοση παραστατικών θαλάσσιας μεταφοράς.

Εκτός αυτών, άλλα ζητήματα που περιορίζουν τη λειτουργία και την ανάπτυξη του κλάδου έγκεινται στην αδυναμία του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση των άγονων γραμμών, στην ανεπαρκή ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από πλοία σε ορισμένες «άγονες» γραμμές και στο συναφές ζήτημα του σχεδιασμού των διαγωνισμών, αλλά και στο γενικότερο σχεδιασμό του συστήματος ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (π.χ. κριτήρια προσδιορισμού απαραίτητων δρομολογίων).

Διάγραμμα 4.1: Κατάσταση ελληνικών λιμένων



Πηγή: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ, Υπεύθυνος Καθηγητής κ. Μουντζούρης

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

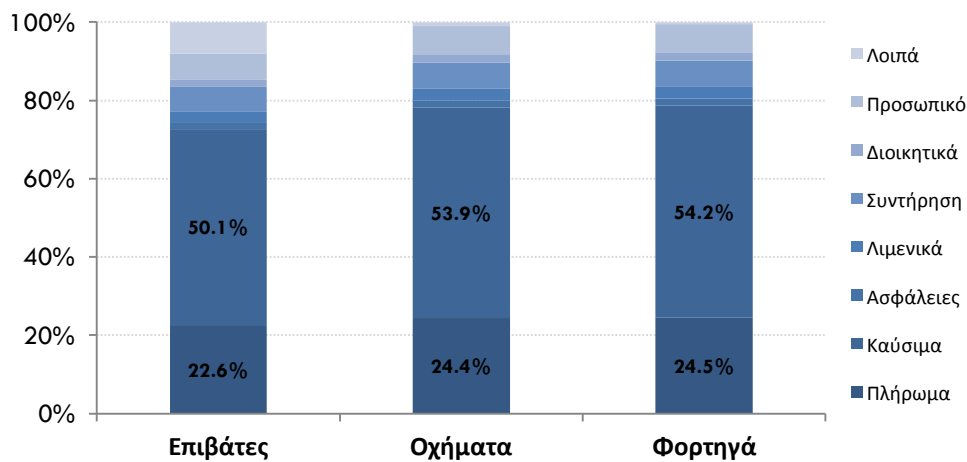
Γ. Μικρό μέγεθος αγοράς που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί με προοπτική κερδοφορίας και απαιτείται επιδότηση

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.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 50-54% των εισπράξεων από τους καθαρούς ναύλους κατευθύνεται στην κάλυψη της δαπάνης για την αγορά καυσίμων και λιπαντικών. Επιπλέον, περισσότερο από το 24% κατευθύνεται στην μισθοδοσία του πληρώματος (Διάγραμμα 4.2). Για σύγκριση τα ποσοστά αυτά είχαν αθροιστικά εκτιμηθεί για το 2005 σε 65% και για το 2007 σε 67% (ΕΤΕ, 2009), ενώ από όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως σε σχέση με το ρυθμιστικό πλαίσιο, προκύπτει ότι οι δύο αυτές κατηγορίες δαπανών συνιστούν ως επί το πλείστον τμήμα του σταθερού κόστους λειτουργίας.

Διάγραμμα 4.2: Επιμερισμός καθαρού ναύλου στις βασικές κατηγορίες εξόδων



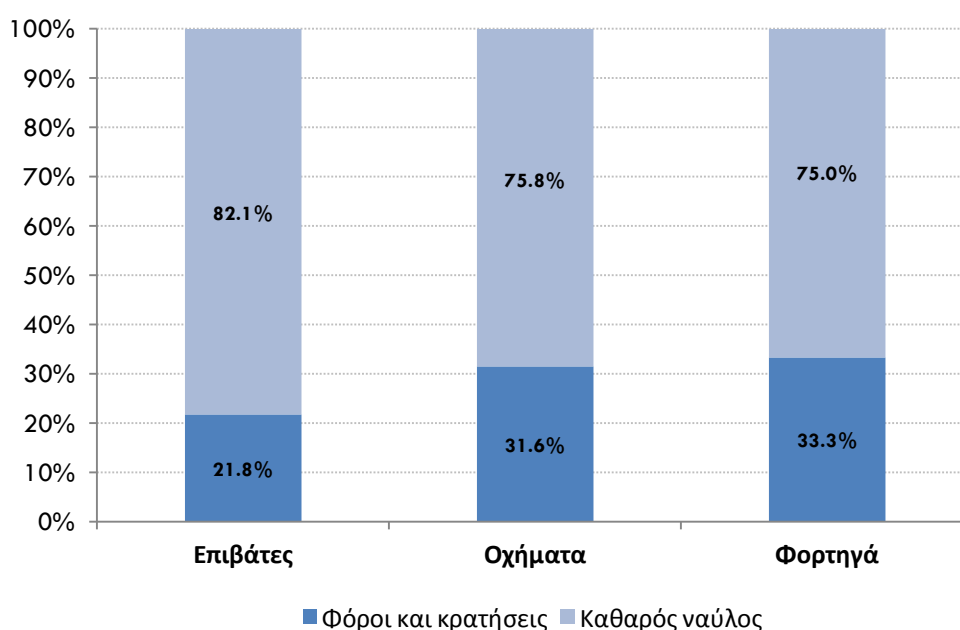
Πηγή: ΕΒΕΠ (2014)

Οι γραμμές με επαρκή κίνηση και κερδοφορία επιδοτούν όπως είδαμε τις περιόδους και τις γραμμές χαμηλής κίνησης και, επομένως, προσελκύουν αρκετές επιχειρήσεις. Στη δυσμενή κατάσταση που έχει περιέλθει ο κλάδος, η πτώση της ζήτησης σε συνδυασμό με το υψηλό σταθερό κόστος προκαλεί ζημίες ή οριακά αποτελέσματα ακόμα και στις πλέον προσοδοφόρες γραμμές. Η αύξηση των τιμών σε επίπεδο που θα επέτρεπε τη βελτίωση της κερδοφορίας περιορίζεται από τον ανταγωνισμό και την ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και εναλλακτικών τουριστικών προορισμών, παράγοντες που καθιστούν αρκετά ελαστική τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ως προς την τιμή τους.

Δεδομένων των υφιστάμενων συνθηκών ο εξορθολογισμός της δυναμικότητας του κλάδου και των δρομολογίων είναι μάλλον αναπόφευκτος. Αυτό μπορεί να συνεπάγεται και λιγότερο καλή εξυπηρέτηση κάποιων νησιών. Εφόσον το κράτος θέλει να διατηρήσει το υφιστάμενο επίπεδο εξυπηρέτησης θα πρέπει να αποζημιώνει τις εταιρίες για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, άρα να αυξήσει τη δημόσια δαπάνη.

Προτάσεις στην κατεύθυνση εξασφάλισης της βιωσιμότητας του κλάδου διατυπώνουμε στο επόμενο κεφάλαιο. Ωστόσο, στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου εξετάζουμε την επίδραση που θα είχε η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ που εφαρμόζεται στους καθαρούς ναύλους επιβατών και οχημάτων. Καθώς οι φόροι και οι λοιπές κρατήσεις κυμαίνονται από 21,8% μέχρι και 33,3% του ναύλου στις γραμμές εσωτερικού (Διάγραμμα 4.3), συνιστούν σημαντικό μέρος της τελικής τιμής και μένει να αποδειχθεί κατά πόσο μπορεί να αποτελέσουν ένα σημαντικό εργαλείο πολιτικής στην προσπάθεια αναστροφής της κατάστασης του κλάδου μέσω της τόνωσης της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Διάγραμμα 4.3: Ενδεικτική ανάλυση ναύλου στις γραμμές εσωτερικού



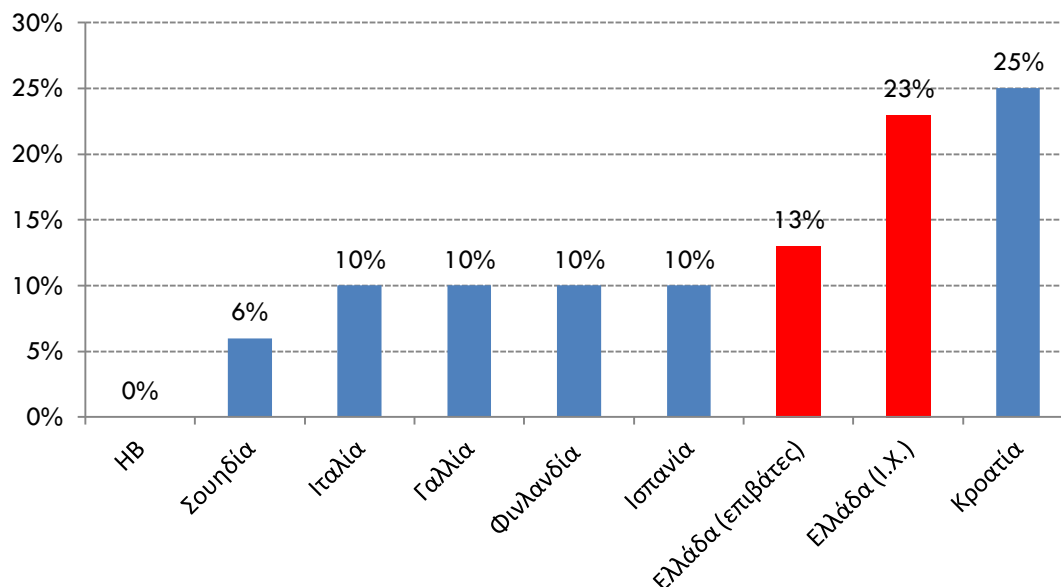
Πηγή: ΣΕΕΝ

4.3 Η επίπτωση από τη μείωση του ΦΠΑ στη ζήτηση για ναύλα

Ανάμεσα στις 8 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υψηλότερη ακτοπλοϊκή κίνηση (το 93% της επιβατικής κίνησης συνολικά), η Ελλάδα διαθέτει το δεύτερο υψηλότερο συντελεστή ΦΠΑ στη μεταφορά επιβατών μέσω θαλάσσης με 13%. Ανάμεσα στις χώρες με αναπτυγμένη ακτοπλοΐα, μόνο η Κροατία, το νεότερο μέλος της ΕΕ, με 6% της επιβατικής κίνησης της Ένωσης, δεν εφαρμόζει μειωμένο συντελεστή. Στην Ιταλία, την Ισπανία και την Γαλλία ο συντελεστής ΦΠΑ για τα εισιτήρια των επιβατών είναι 10%. Στον αντίποδα, η Σουηδία εφαρμόζει τον υπερμειωμένο συντελεστή ΦΠΑ για τα εισιτήρια των επιβατών ακτοπλοΐας (6%), ενώ στο Ηνωμένο Βασίλειο η διακίνηση επιβατών σε σκάφη με πάνω από

10 θέσεις εξακολουθεί να εξαιρείται από την επιβολή ΦΠΑ (Διάγραμμα 4.4). Παρόμοια εξαίρεση έχει εξασφαλίσει και η Μάλτα.

Διάγραμμα 4.4: ΦΠΑ στα εισιτήρια επιβατών ακτοπλοΐας σε χώρες της ΕΕ με ανεπτυγμένη ακτοπλοΐα



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (VAT Rates Applied in the Member States of the European Union 2014)

Ακόμα και χώρες με σχετικά χαμηλή συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή ακτοπλοΐα, όπως η Σλοβενία, η Κύπρος, η Πορτογαλία, η Ολλανδία και το Βέλγιο εφαρμόζουν χαμηλότερους συντελεστές ΦΠΑ από ότι η Ελλάδα. Ταυτόχρονα, στα εισιτήρια για τα αυτοκίνητα η Ελλάδα εφαρμόζει τον κανονικό συντελεστή ΦΠΑ (23%), ενώ δεν υπάρχουν στοιχεία για ανάλογη διαφοροποίηση στο συντελεστή ΦΠΑ επιβατών και Ι.Χ. σε άλλες χώρες της Ευρώπης.

Η μείωση του ΦΠΑ επιβατών και Ι.Χ. συζητείται στο γενικότερο πλαίσιο μείωσης των τιμών των εισιτηρίων με σκοπό την αύξηση της ζήτησης και την επαναφορά των οικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου σε βιώσιμα επίπεδα. Η αξιολόγηση αυτής της δυνατότητας απαιτεί βαθύτερη ανάλυση, με εκτίμηση των παραγόντων ζήτησης για επιβατικά εισιτήρια και ποσοτικοποίηση των επιδράσεων σε περίπτωση μείωσης του ΦΠΑ.

Η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ αναμένεται, υπό προϋποθέσεις, να επιδράσει στη ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, στα δημοσιονομικά έσοδα αλλά και γενικότερα στη διαμόρφωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιριών. Ο προσδιορισμός της συσχέτισης του ΦΠΑ με τα παραπάνω μεγέθη προϋποθέτει την

ποσοτικοποίηση αυτών των επιδράσεων μέσα από την κατασκευή οικονομετρικών υποδειγμάτων, εργασία που παρουσιάζεται στις επόμενες ενότητες.

4.3.1 Υποθέσεις της ανάλυσης

Ο στόχος της παρούσας ενότητας είναι η ποσοτικοποίηση της μεταβολής της ζήτησης λόγω μείωσης στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, η οποία μπορεί να προέλθει από μείωση στο συντελεστή ΦΠΑ.

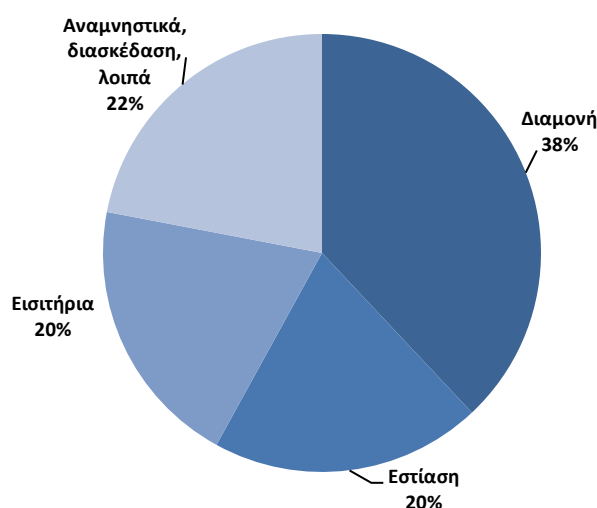
Διαθέτοντας αναλυτικά στοιχεία για το πλήθος των εισιτηρίων επιβατών και Ι.Χ., εκτιμήθηκε ότι σε κάθε επιβάτη αντιστοιχούν περίπου 0,12 Ι.Χ. οχήματα. Στη συνέχεια, υποθέτοντας πως το μέσο κόστος κάθε εισιτηρίου για επιβάτη είναι €22, ενώ το αντίστοιχο κόστος για τα Ι.Χ. είναι €50, προσδιορίσθηκε η μέση ενδεικτική τιμή που δαπανούν οι επιβάτες (μεταφορά επιβατών και Ι.Χ.). Παράλληλα εκτιμήθηκε ο σταθμισμένος μικτός ΦΠΑ ανά επιβάτη και Ι.Χ., βάσει των εισιτηρίων Ι.Χ., επιβατών καθώς και των υφιστάμενων συντελεστών 23% και 13% αντίστοιχα. Ο μέσος σταθμισμένος μικτός ΦΠΑ για ναύλα επιβατών και Ι.Χ. υπολογίσθηκε σε 15,0%.

Πριν από τη σύνθεση των επιμέρους σεναρίων μείωσης του ΦΠΑ, δημιουργείται το σενάριο βάσης στο οποίο εκτιμάται η εξέλιξη της ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων στην περίπτωση που δεν υπάρχει μεταβολή στις τιμές. Διαμορφώνονται επίσης τρία σενάρια, στα οποία οι τιμές των εισιτηρίων προσαρμόζονται σε νέα επίπεδα εξαιτίας μείωσης του συντελεστή ΦΠΑ επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων. Στο πρώτο εξετάζεται η μεταβολή της ζήτησης σε περίπτωση επιβολής ενιαίου συντελεστή ΦΠΑ 13% σε Ι.Χ. και επιβάτες (μεταβολή μέσης τιμής εισιτηρίου κατά 1,7%). Στο δεύτερο σενάριο, εφαρμόζεται ο υπερμειωμένος ΦΠΑ (6,5%) σε επιβάτες, ενώ παραμένει το 13% στα Ι.Χ. οχήματα (μεταβολή τιμής κατά 6,2%). Τέλος, στο τρίτο σενάριο εξετάζεται η επίπτωση στη ζήτηση από τη θέσπιση του υπερμειωμένου ΦΠΑ (6,5%) σε επιβάτες και οχήματα (μεταβολή τιμής κατά 7,4%). Σε όλα τα σενάρια γίνεται η υπόθεση ότι η μείωση του ΦΠΑ θα μετακυληθεί πλήρως στις τιμές των εισιτηρίων.

Σε κάθε σενάριο προσδιορίζεται η μεταβολή στη ζήτηση εισιτηρίων, ο ΦΠΑ πωληθέντων εισιτηρίων κατ' έτος, αλλά και ο ΦΠΑ που εισρέει στις νησιωτικές κοινωνίες, εξαιτίας της αύξησης των επισκεπτών κατά περίπτωση. Παράλληλα, προσδιορίζεται η επίπτωση των επιπλέον ναύλων στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας βάσει των πολλαπλασιαστών που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο. Επίσης, για τις ανάγκες αυτής της εκτίμησης, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος και από την

ΕΛΣΤΑΤ και προσδιορίσθηκε η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη η οποία διαμορφώνεται στα €720 ευρώ. Οι κατηγορίες δαπανών (σίτιση, διαμονή, λοιπά) αναλύονται στο Διάγραμμα 4.5. Λαμβάνοντας υπόψη τους υφιστάμενους συντελεστές ΦΠΑ ανά κατηγορία δαπανών, εκτιμάται πως κατά μέσο όρο κάθε επισκέπτης συνεισφέρει δυνητικά στις νησιωτικές οικονομίες περίπου €59,2 ΦΠΑ ανά επίσκεψη. Στην πράξη, δεν εκδίδονται αποδείξεις για όλες τις συναλλαγές, με αποτέλεσμα το κράτος να εισπράττει λιγότερα έσοδα από ΦΠΑ, γεγονός το οποίο περιορίζει το πραγματικό όφελος σε επίπεδο χαμηλότερο από το δυνητικό. Ωστόσο, δεν υπάρχουν στοιχεία για να προσδιοριστεί με ακρίβεια η συγκεκριμένη απώλεια.

Διάγραμμα 4.5: Κατανομή μέσης δαπάνης ανά επισκέπτη



Πηγή: IOBE

Παράλληλα, σε κάθε ένα από τα σενάρια (Βάσης, Α, Β και Γ) θεωρούμε πως το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών μεταβάλλεται βάσει των προβλέψεων της AMECO για το εθνικό διαθέσιμο εισόδημα. Σύμφωνα με τα στοιχεία, το διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να περιορισθεί κατά -6,0% το 2014, ενώ αντίθετα ενισχύεται κατά +3,9% το 2015. Για το 2016 όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, θεωρήσαμε πως η μεταβολή παραμένει σταθερή (+3,9%).

4.3.2 Αποτελέσματα

Σενάριο Α: «Ενιαίος συντελεστής ΦΠΑ 13% σε επιβάτες και οχήματα»

Μείωση του κόστους των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων κατά 1,7% εξαιτίας της θέσπισης ενιαίου συντελεστή ΦΠΑ 13% σε επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, υπό την προϋπόθεση πλήρους μετακύλισης στις τιμές της μείωσης του ΦΠΑ, αναμένεται να ενισχύσει τη ζήτηση κατά 3,2% το 2014 και κατά 3,9% τα επόμενα έτη. Συνολικά η ζήτηση ενισχύεται σε αυτό το σενάριο κατά περίπου 625 χιλ. στο σύνολο της τριετίας. Η ήπια αύξηση στη ζήτηση μεταφράζεται σε επιπλέον €30,7 εκατ. έσοδα για τον κλάδο σε σχέση με το βασικό σενάριο (περίπου €10,2 εκατ. ετησίως) και ταυτόχρονη ενίσχυση της τουριστικής δαπάνης κατά περίπου €450 εκατ. (€150 εκατ. κάθε χρόνο). Λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, το ΑΕΠ των νησιωτικών οικονομικών αναμένεται να αυξηθεί κατά €619 εκατ., με παράλληλη ενίσχυση και της απασχόλησης κατά περίπου 3,4 χιλ. θέσεις κάθε έτος (10,3 χιλ. ανθρωποέτη εργασίας στο σύνολο της τριετίας). Στο βαθμό που αυτές οι μεταβολές δεν συνδέονται με αντίστοιχη μείωση στην ηπειρωτική χώρα, προκύπτει όφελος για το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας.

Σενάριο Β: «Συντελεστές ΦΠΑ 6,5% σε επιβάτες και 13% σε ΙΧ οχήματα»

Η επιβολή συντελεστή ΦΠΑ 6,5% στα εισιτήρια επιβατών και 13% στα εισιτήρια οχημάτων, οδηγεί σε εντονότερη μείωση του ολικού κόστους εισιτηρίων (κατά 6,2%), υπό την προϋπόθεση πλήρους μετακύλισης στις τιμές της μείωσης του ΦΠΑ. Σε αυτή την περίπτωση, η ζήτηση τονώνεται κατά 10,6% το 2014, κατά 13,3% το 2015 και κατά 12,3% το 2016 σε σχέση με το σενάριο βάσης, ενώ συνολικά, στη διάρκεια της τριετίας επιπλέον 2,1 εκατ. επισκέπτες προσεγγίζουν τις νησιωτικές οικονομίες. Τα έσοδα στις ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι αυξημένα κατά €100 εκατ. σε σχέση με το σενάριο βάσης. Κατά συνέπεια, η επιπλέον τουριστική δαπάνη ανέρχεται στα €1,8 δισεκ. (€0,6 δισεκ. κατ' έτος), συνεισφέροντας €2,1 δισεκ. στο ΑΕΠ των νησιωτικών οικονομιών. Η πλεονάζουσα ζήτηση εξυπηρετείται από 11,7 χιλ. θέσεις εργασίας κατά μέσο όρο (35,3 χιλ. ανθρωποέτη εργασίας στην τριετία).

Σενάριο Γ: «Υπερμειωμένος συντελεστής ΦΠΑ σε επιβάτες και Ι.Χ.»

Η μεγαλύτερη αύξηση στις πωλήσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων καταγράφεται στο σενάριο εφαρμογής του υπερμειωμένου συντελεστή ΦΠΑ (6,5%) τόσο σε επιβάτες όσο και σε Ι.Χ. οχήματα, με πλήρη μετακύλιση της μείωσης στις τιμές. Αυτό οδηγεί σε μείωση του κόστους

των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων κατά 7,4% σε σχέση με το σενάριο βάσης. Σε αυτή την περίπτωση και με την προϋπόθεση πως το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών θα εξελιχθεί βάσει των εκτιμήσεων της Ε.Ε., η ζήτηση για ακτοπλοϊκά εισιτήρια εμφανίζουν μέσο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 14,8% για τα επόμενα έτη το οποίο οδηγεί σε αύξηση των επιβατών κατά 12,7% κατά το 2014 (πρώτο έτος εφαρμογής του νέου συντελεστή ΦΠΑ) και κατά περίπου 15,9% τα επόμενα δύο έτη. Συνολικά επιπλέον 2,5 εκατ. επισκέπτες, σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, αναμένονται στη διάρκεια της τριετίας. Τα επιπλέον έσοδα για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες αυξάνονται κατά περίπου €117 εκατ., ενώ κατά €1,8 δισεκ. αυξάνεται η τουριστική δαπάνη των επιπλέον επισκεπτών στις νησιωτικές οικονομίες. Αν συνυπολογίσουμε και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας, το επιπλέον ΑΕΠ που δημιουργείται στις νησιωτικές οικονομίες στο σύνολο της τριετίας ξεπερνάει τα €2,5 δισεκ. (€0,8 δισεκ. ετήσιος μέσος όρος). Παράλληλα μια τέτοια μεταβολή τονώνει σημαντικά και την αγορά εργασίας, όπου δημιουργούνται 14 χιλ. θέσεις ανά έτος (42 χιλ. ανθρωποέτη εργασίας).

Σε κάθε σενάριο τα έσοδα από το ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια περιορίζονται. Ωστόσο, η αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αυξάνει τα συνολικά ποσά που δαπανώνται εντός των νησιωτικών οικονομιών. Το άθροισμα των εσόδων ΦΠΑ από τις πωλήσεις εισιτηρίων και των εσόδων ΦΠΑ από την τουριστική δαπάνη των πρόσθετων επισκεπτών, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, ξεπερνά τις απώλειες από το συνολικό ΦΠΑ των πωλήσεων ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, υπό την προϋπόθεση ότι οι πρόσθετες δαπάνες δεν προέρχονται από υποκατάσταση δαπάνης σε άλλους εγχώριους προορισμούς και η έκταση της φοροδιαφυγής στις νησιωτικές περιοχές δεν ξεπερνάει το 60% των δυνητικών εσόδων από το ΦΠΑ στις επιπλέον τουριστικές δαπάνες των επισκεπτών.

Πίνακας 4.1: Εκτιμήσεις εσόδων ΦΠΑ, περίοδος 2014-2016

Σενάριο	Επιπλέον επισκέπτες (εκατ.)	Επιπλέον έσοδα για ακτοπλοϊκές εταιρίες (€ εκατ.)	Επιπλέον τουριστική δαπάνη (€ δισεκ.)	Επιπλέον ΑΕΠ στις νησιωτικές οικονομίες (€ δισεκ.)	Επιπλέον ανθρωποέτη εργασίας σε νησιωτικές οικονομίες (χιλ.)	Διαφορά ΦΠΑ από πωλήσεις εισιτηρίων (€ εκατ.)	Επιπλέον ΦΠΑ από δαπάνες επισκεπτών (€ εκατ.)
A	0,6	31	0,4	0,6	10	-13	37
B	2,1	100	1,5	2,1	35	-52	126
Γ	2,5	117	1,8	2,5	42	-62	150

Πηγή: IOBE

4.4 Παράρτημα: Υπόδειγμα ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

Ο σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η εκτίμηση της ελαστικότητας ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ως προς την τελική τιμή των εισιτηρίων αλλά και ως προς το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών. Για το λόγο αυτό ακολουθείται η μέθοδος ελαχίστων τετραγώνων σε γραμμικό υπόδειγμα πολυμεταβλητής παλινδρόμησης.

Στη συνέχεια περιγράφονται οι μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν και τα διαφορετικά υποδείγματα που ελέγχθηκαν πριν την τελική επιλογή του πλέον κατάλληλου για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης.

Περιγραφή μεταβλητών υποδείγματος

Κατασκευάστηκε η μεταβλητή **Pass_Tickets** η οποία περιλαμβάνει μηνιαία στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των πωληθέντων ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβατών κατά την περίοδο 2002-2013. Τα στοιχεία αφορούν στο μηνιαίο συνολικό αριθμό πωληθέντων εισιτηρίων σε δείγμα ακτοπλοϊκών γραμμών και όχι στο σύνολο της επικράτειας, εξαιτίας απουσίας επίσημα καταγεγραμμένων μηνιαίων δεδομένων για το σύνολο της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία κίνησης (από και προς τον Πειραιά) για τις εξής γραμμές:

- Σύρος – Τήνος – Μύκονος
- Χίος – Μυτιλήνη
- Δωδεκάνησα
- Κρήτη
- Ραφήνα – Κυκλάδες
- Δυτικές Κυκλάδες
- Ικαρία – Σάμος
- Πάρος – Νάξος – Θήρα

Η διαθεσιμότητα στοιχείων για τις συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές γραμμές είναι ικανοποιητική με αποτέλεσμα να συντίθεται δείγμα 144 παρατηρήσεων (για την περίοδο 2002-2013), ικανών για την παραγωγή στατιστικά σημαντικών αποτελεσμάτων και συντελεστών. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ). Η μεταβλητή **Pass_Tickets** αποτελεί την εξαρτημένη μεταβλητή του γραμμικού υποδείγματος.

Στη συνέχεια αναζητήθηκαν στοιχεία σχετικά με το μηνιαίο διαθέσιμο εισόδημα των ελληνικών νοικοκυριών. Προσδιορίστηκε η μεταβλητή **Income** η οποία αποτελεί τον μηνιαίο δείκτη για την εξέλιξη του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών. Για την κατασκευή του δείκτη χρησιμοποιήθηκαν επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία σχετικά με το

καθαρό εθνικό διαθέσιμο εισόδημα (ανά τρίμηνο), σε συνδυασμό με μηνιαία στοιχεία για τον δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΛΣΤΑΤ), τον αριθμό των απασχολούμενων (ΕΛΣΤΑΤ), τις ταξιδιωτικές εισπράξεις (ΤτΕ), την καταναλωτική πίστη (ΤτΕ) καθώς και τις μέσες μηνιαίες τακτικές αποδοχές (ΙΚΑ). Η μεταβλητή ενσωματώνει 141 παρατηρήσεις για την περίοδο 2002-2013, καθώς δεν υπάρχουν δεδομένα για τους τελευταίους 3 μήνες του 2013.

Πίνακας 4.2: Αποτελέσματα οικονομετρικών υποδειγμάτων

Εξαρτημένη Μεταβλητή	Υπόδειγμα Α'	Υπόδειγμα Β'	Υπόδειγμα Γ'	Υπόδειγμα Δ'
Τιμή ακτοπλοϊκών εισιτηρίων	-0,73 (0,50)	-1,37*** (0,19)	-0,63** (0,23)	-0,53* (0,20)
Ζήτηση εισιτηρίων με μία περίοδο υστέρησης			0,60*** (0,07)	0,66*** (0,02)
Διαθέσιμο εισόδημα	1,42*** (0,32)	1,29*** (0,12)	0,53*** (0,15)	0,44* ** (0,11)
Σταθερά	11,04*** (2,38)	13,83*** (0,88)	5,65*** (1,37)	4,73* (0,95)
D_Wint	-0,78*** (2,38)			
D_Feb		-0,35*** (0,09)	-0,06 (0,07)	
D_Mar		-0,05 (0,09)	0,52*** (0,08)	0,52* (0,05)
D_Apr		0,48*** (0,10)	0,66*** (0,08)	0,65* (0,05)
D_May		0,46*** (0,09)	0,40*** (0,08)	0,35* (0,04)
D_Jun		0,69*** (0,10)	0,66*** (0,08)	0,61* (0,04)
D_Jul		1,13*** (0,10)	1,07*** (0,08)	1,01* (0,02)
D_Aug		1,56*** (0,09)	0,89*** (0,11)	0,80* (0,02)
D_Sep		0,76*** (0,09)	0,16 (0,136)	
D_Oct		0,24*** (0,09)	-0,002 (0,09)	
D_Nov		-0,03 (0,09)	-0,08* (0,07)	-0,12*** (0,03)
D_Dec		-0,15* (0,10)	0,22*** (0,07)	0,20** (0,03)
R²	0,5488	0,9505	0,9693	0,9669
Mean VIF	1,12	4,71	7,47	1,37

Σημ.: Η τυπική απόκλιση παρατίθεται στην παρένθεση. ***Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 1%. **Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 5%. *Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας άνω του 10%.

Στη συνέχεια κατασκευάστηκε μεταβλητή η οποία περιγράφει τη μεταβολή των τιμών εισιτηρίων. Επίσης στοιχεία για την εξέλιξη των τιμών ακτοπλοϊκών εισιτηρίων δεν

υπάρχουν διαθέσιμα. Ωστόσο η ΕΛΣΤΑΤ δημοσιεύει σε μηνιαία βάση Δείκτη Τιμών Καταναλωτή για Μεταφορές με Πλοία (Κωδικός 0734). Η συγκεκριμένη κατηγορία, περιλαμβάνει τις (προγραμματισμένες ή μη) μεταφορές επιβατών μέσω ποτάμιων και θαλάσσιων οδών καθώς και την ενοικίαση σκαφών με πλήρωμα. Στην παραπάνω κατηγορία δεν περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες σίτισης που δύναται να λειτουργούν επί των πλοίων (π.χ. εστιατόρια, μπαρ) καθώς και η ενοικίαση σκαφών αναψυχής χωρίς πλήρωμα. Η απουσία άλλων επίσημων στοιχείων για την εξέλιξη των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων σε μηνιαία βάση, αναγκάζει στη χρήση του παραπάνω δείκτη. Εκτιμάται ότι ενδεχόμενες στρεβλώσεις στις εκτιμήσεις λόγω της ενσωμάτωσης των τιμών ενοικίασης σκαφών αναψυχής με προσωπικό στο δείκτη δεν είναι σημαντικές, καθώς η συγκεκριμένη αγορά είναι μικρή σε σχέση με την ακτοπλοΐα και έτσι δεν πρέπει να έχει ιδιαίτερα σημαντική βαρύτητα στο δείκτη.

Η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες χαρακτηρίζεται έντονα από στοιχεία εποχικότητας. Στην προσπάθεια κανονικοποίησης της ζήτησης, η ερευνητική ομάδα εργάσθηκε σε δύο κατευθύνσεις. Αρχικά δημιουργήθηκε μια ψευδομεταβλητή (***D_Winter***) η οποία διορθώνει την εποχικότητα της ζήτησης κατά την περίοδο μεταξύ των μηνών Μαρτίου – Σεπτεμβρίου. Στη συνέχεια, δημιουργήθηκαν δώδεκα διαφορετικές ψευδομεταβλητές, μια για κάθε μήνα του έτους (***D_Jan – D_Dec***).

Οι παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές εισήχθησαν στο λογισμικό πακέτο STATA με σκοπό τον προσδιορισμό των συντελεστών συσχέτισης μέσω απλής γραμμικής παλινδρόμησης ελάχιστων τετραγώνων. Στην προσπάθεια προσδιορισμού του κατάλληλου υποδείγματος δημιουργήθηκαν και εξετάσθηκαν 4 διαφορετικά γραμμικά υποδείγματα, τα αποτελέσματα των οποίων παρουσιάζονται στη συνέχεια (Πίνακας 4.2).

Υπόδειγμα Α

Το πρώτο υπόδειγμα αναζητά τη συσχέτιση μεταξύ του αριθμού ακτοπλοϊκών εισιτηρίων (Pass_Tickets), διαθέσιμου εισοδήματος (Income) και τιμών εισιτηρίων (CPI_Boats). Η εποχικότητα της ζήτησης αντιμετωπίζεται με τη χρήση της μεταβλητής *D_Winter*. Οι συντελεστές συσχέτισης αποτυπώνουν την αναμενόμενη αρνητική συσχέτιση των τιμών των εισιτηρίων και ζήτησης αλλά και αρκετά ισχυρή συσχέτιση με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Το συγκεκριμένο υπόδειγμα δεν αντιμετωπίζει προβλήματα πολυσυγγραμμικότητας καθώς ο μέσος συντελεστής διόγκωσης της διακυμάνσεως (variance inflation factor - VIF) παίρνει την τιμή 1,12. Ωστόσο, διατρέχοντας τα αποτελέσματα του

ελέγχου σημαντικότητας της κάθε μεταβλητής, η p -τιμή (p -value) είναι αρκετά μεγαλύτερη του 0,05 (5%) και για το λόγο αυτό δεν μπορεί η εκτίμηση για τη μεταβλητή **CPI_Boats** να θεωρηθεί στατιστικά σημαντική. Αντίθετα οι υπόλοιπες μεταβλητές είναι στατιστικά σημαντικές. Μειονέκτημα του συγκεκριμένου υποδείγματος είναι πως η ψευδομεταβλητή **D_Winter** δεν περιγράφει τη σημαντική εποχικότητα που υπάρχει από μήνα σε μήνα εντός του καλοκαιριού και του χειμώνα.

Υπόδειγμα Β'

Το δεύτερο υπόδειγμα εξετάζει τη μεταβολή των σχέσεων μεταξύ εξαρτημένης και ανεξάρτητων μεταβλητών χρησιμοποιώντας έντεκα ξεχωριστές ψευδομεταβλητές οι οποίες αντιμετωπίζουν το ζήτημα της εποχικότητας όχι ανά περίοδο (χειμώνας-καλοκαίρι), αλλά σε μηνιαία βάση.

Παρατηρώντας τα αποτελέσματα του υποδείγματος καταγράφεται θετική συσχέτιση της ζήτησης με το εισόδημα η οποία ξεπερνάει τη μονάδα. Αρνητική συσχέτιση καταγράφεται μεταξύ τιμών ακτοπλοϊκών εισιτηρίων και της ευρύτερης ζήτησης. Οι p - τιμές είναι πολύ μικρότερες του 5%, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι τα αποτελέσματα είναι στατιστικά σημαντικά. Αντίθετα, τόσο ο συντελεστής προσδιορισμού ανάμεσα στην εξαρτημένη μεταβλητή και στις ανεξάρτητες (R^2) όσο και ο άμεσα συσχετιζόμενος μέσος συντελεστής διόγκωσης της διακυμάνσεως (variance inflation factor - VIF) του συγκεκριμένου υποδείγματος είναι σημαντικά υψηλότερος σε σχέση με το προηγούμενο υπόδειγμα καθώς ξεπερνούν τις 0,95 και 4,7 μονάδες αντίστοιχα. Ο κίνδυνος πολυσυγγραμμικότητας είναι σχετικά υψηλός, καθώς ο δείκτης VIF πλησιάζει το όριο απόρριψης του υποδείγματος (5).

Υπόδειγμα Γ'

Στα παραπάνω υποδείγματα εξετάσθηκε πώς μια μεταβολή στο διαθέσιμο εισόδημα ή/και στις τιμές των εισιτηρίων μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση για ακτοπλοϊκά εισιτήρια, κάνοντας την υπόθεση ότι δεν υπάρχει χρονική υστέρηση μεταξύ της μεταβολής και της «αντίδρασης» των επιβατών. Στην πράξη ωστόσο, η αντίδραση των επιβατών στην αγορά φθηνότερων ή ακριβότερων εισιτηρίων ενδέχεται να μην είναι άμεση. Μια επίσκεψη σε ένα νησί που έχει προγραμματιστεί αρκετά πριν την πραγματοποίησή της πιθανόν να υλοποιηθεί ανεξάρτητα μιας μεταβολής στις τιμές των εισιτηρίων. Ωστόσο μια μεταβολή στις τιμές σήμερα ενδέχεται να επηρεάσει την αγορά στο μέλλον (π.χ. επιλογή άλλου μη νησιωτικού προορισμού για διακοπές).

Κατά την ανάπτυξη του τρίτου υποδείγματος θεωρήσαμε χρονική υστέρηση ενός μήνα μεταξύ μιας ενδεχόμενης μεταβολής στην τιμή και στη ζήτηση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Εφαρμόστηκε αυτοπαλίνδρομο υπόδειγμα με χρονικές υστερήσεις (Autoregressive Distributed Lag - ADL) βάσει του οποίου προσδιορίστηκε η ελαστικότητα ζήτησης βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Η εποχικότητα της ζήτησης αντιμετωπίστηκε με τη χρήση μηνιαίων ψευδομεταβλητών.

Στα αποτελέσματα εμφανίζεται η αναμενόμενη θετική συσχέτιση εισοδήματος - ζήτησης καθώς και η αρνητική σχέση τιμών πώλησης εισιτηρίων με τη ζήτηση. Παράλληλα καταγράφεται λογική συσχέτιση της ζήτησης κατά περιόδους (συντελεστές ψευδομεταβλητών). Οι περισσότεροι συντελεστές είναι στατιστικά σημαντικοί, με εξαίρεση τον Φεβρουάριο, τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο, όταν φαίνεται πως η κίνηση επιβατών δεν διαφέρει με στατιστικά σημαντικό τρόπο με την κίνηση του Ιανουαρίου. Η ζήτηση είναι σημαντικά αυξημένη τους καλοκαιρινούς μήνες (τον Ιούλιο, τον Αύγουστο και σε μικρότερο βαθμό τον Ιούνιο) και σε περιόδους γιορτών (διακοπές Χριστουγέννων τον Δεκέμβριο και διακοπές Πάσχα τον Μάρτιο ή τον Απρίλιο).

Ο κίνδυνος πολυσυγγραμμικότητας στο εν λόγω υπόδειγμα είναι εξαιρετικά υψηλός καθώς ο συσχετιζόμενος μέσος συντελεστής διόγκωσης της διακυμάνσεως (variance inflation factor - VIF) ξεπερνάει τις 7,4 μονάδες ενώ το R^2 διαμορφώνεται και αυτό σε υψηλά επίπεδα κοντά στις 0,96 μονάδες.

Υπόδειγμα Δ'

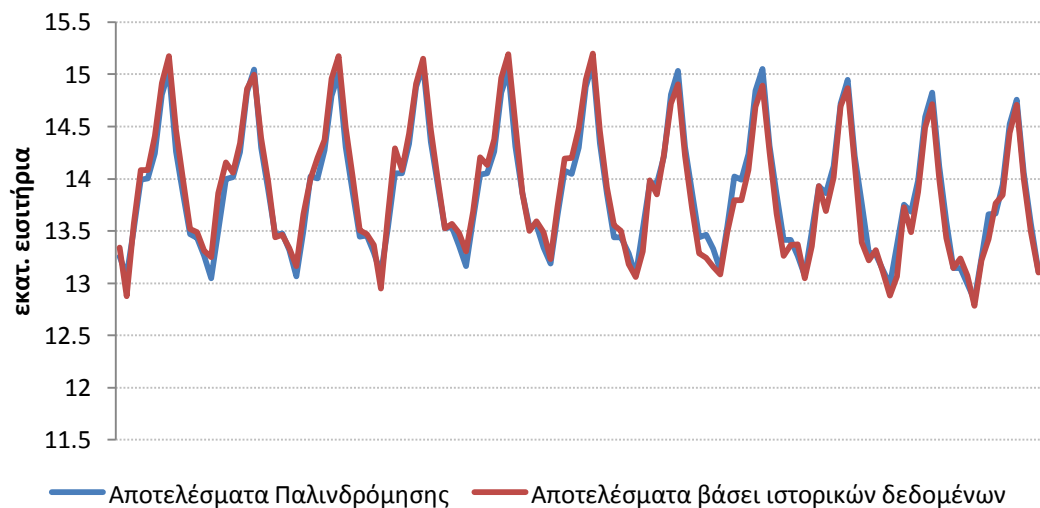
Το τέταρτο και τελευταίο υπόδειγμα διαθέτει λιγότερες ψευδομεταβλητές, καθώς αφαιρέθηκαν οι μη στατιστικά σημαντικές μηνιαίες ψευδομεταβλητές που αφορούν στους μήνες, Φεβρουαρίου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου. Το συγκεκριμένο υπόδειγμα αντιμετωπίζει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο το θέμα της εποχικότητας ενώ όπως φαίνεται από την τιμή του συντελεστή VIF επιλύει και το ζήτημα της πολυσυγγραμμικότητας.

Ανατρέχοντας στα αποτελέσματα του υποδείγματος παρατηρείται πως μείωση της τιμής των εισιτηρίων κατά 10% αναμένεται να αυξήσει τη ζήτηση βραχυπρόθεσμα κατά 5,3% ενώ μακροπρόθεσμα η αύξηση διαμορφώνεται σε 15.6%. Από την άλλη μεριά, μια αντίστοιχη αύξηση στο διαθέσιμο εισόδημα θα συμπαρασύρει τις πωλήσεις των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων κατά περίπου 4,4% βραχυπρόθεσμα και 12,9% μακροπρόθεσμα.

Τέλος, αναζητώντας περισσότερα στοιχεία για την αξιοπιστία του συγκεκριμένου υποδείγματος εκτιμήσαμε τη ζήτηση της περιόδου 2002-2013 βάσει των συντελεστών του υποδείγματος και τη συγκρίναμε με τα πραγματικά δεδομένα που διαθέταμε ήδη. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4.6 οι εκτιμήσεις του υποδείγματος σχετικά με τη ζήτηση για την περίοδο 2002-2013 απέχουν ελάχιστα από τα πραγματικά δεδομένα της ζήτησης.

Το συγκεκριμένο υπόδειγμα επιλέγεται καθώς δεν εμφανίζει τα μειονεκτήματα των υπόλοιπων υποδειγμάτων και χρησιμοποιείται στην ανάπτυξη των σεναρίων που περιγράφονται στην επόμενη ενότητα.

Διάγραμμα 4.6: Σύγκριση ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων βάσει οικονομετρικού υποδείγματος και πραγματικών δεδομένων για την περίοδο 2003-2013



Πηγή: ΣΕΕΝ, υπόδειγμα IOBE

Εν τέλει, η συνάρτηση ζήτησης για τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, έτσι όπως διαμορφώνεται μετά την παλινδρόμηση των επιλεγμένων μεταβλητών είναι:

$$Y_t = 4,73 + 0,66 Y_{t-1} - 0,53 X_{1(t-1)} + 0,44 X_{2(t-1)} + 0,52 D_Mar + 0,65 D_Apr + 0,35 D_May + 0,61 D_Jun + 1,01 D_Jul + 0,80 D_Aug - 0,12 D_Nov + 0,20 D_Dec + u$$

Όπου,

Y_t η τελική ζήτηση για ακτοπλοϊκά εισιτήρια (σε πλήθος εισιτηρίων) την χρονική στιγμή t ,

Y_{t-1} ζήτηση την χρονική στιγμή $t-1$

$X_{1(t-1)}$ η τιμή των εισιτηρίων την χρονική στιγμή $t-1$

$X_{2(t-1)}$ το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών την χρονική στιγμή $t-1$

D_Mar – D_Dec, οι επιλεγμένες ψευδομεταβλητές ρύθμισης της εποχικότητας,

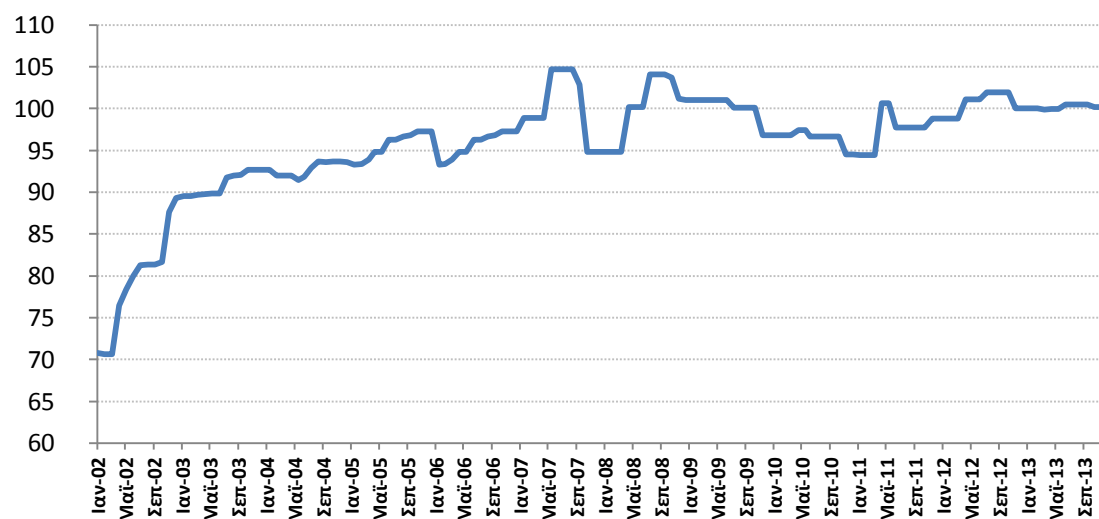
Η διαδικασία προσδιορισμού του παραπάνω οικονομετρικού υποδείγματος περιγράφεται στο παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου.

Πίνακας 4.3: Συνοπτική περιγραφή των ανεξάρτητων μεταβλητών του γραμμικού υποδείγματος πολυμεταβλητής παλινδρόμησης

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
Pass_Tickets	144	1318588	898668.8	356962	3973922
Income	141	98.1805	11.6751	74.21	131.1
Ln_Income	141	4.579686	.1203693	4.306852	4.87594
CPI_Boats	144	95.79618	6.422877	70.66	104.74
Ln_CPI_Boats	144	4.559767	.072119	4.257936	4.651488
Ln_Pass_Ti~s	144	13.89594	.6122091	12.78538	15.19526

Πηγή: Υπόδειγμα IOBE

Διάγραμμα 4.7: Μηνιαία εξέλιξη δείκτη τιμών καταναλωτή – Πλοία, 2002-2013



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

5. Σύνοψη και προτάσεις πολιτικής

5.1 Βασικές διαπιστώσεις

Η ελληνική ακτοπλοΐα, επιτελώντας το σημαντικό έργο της διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα, αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Οι μεγάλες ακτοπλοϊκές 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 ακτοπλοϊκών 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 βάσιμα ερωτήματα για τη γενικότερη βιωσιμότητα ορισμένων επιχειρήσεων του κλάδου τα επόμενα χρόνια και τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές 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.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι 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.

Δεδομένων των υφιστάμενων συνθηκών είναι απαραίτητος ο εξορθολογισμός της δυναμικότητας του κλάδου και των δρομολογίων. Ήδη επιχειρήσεις του κλάδου βρίσκονται σε συζητήσεις με τις τράπεζες για την αναδιάρθρωση των δανείων του. Αυτό θα αποτελέσει το πρώτο βήμα σε μια προσπάθεια διάσωσης του κλάδου.

Από την άλλη μεριά, η συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία, έτσι όπως αναδεικνύεται στην παρούσα έρευνα, αντικατοπτρίζει ένα πολύ σημαντικό δυναμικό που μπορεί να βοηθήσει στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας, αν φυσικά εφαρμοσθούν διαρθρωτικές και κλαδικές πολιτικές με συγκεκριμένες κατευθύνσεις. Σε κάθε περίπτωση οι πολιτικές πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του κόστους για τις εταιρίες για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου, χωρίς ωστόσο να θυσιάζεται η ποιότητα παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Σε αυτές τις ειδικότερες κατευθύνσεις αναφερόμαστε στη συνέχεια.

5.2 Προτάσεις για τη βιωσιμότητα και ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας

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:

- **Μείωση κόστους λειτουργίας των πλοίων.** Με δεδομένο ότι το κόστος καυσίμων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό εξωγενώς¹², αυτό 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 και 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 σε συνδυασμό με ανάλογη αποζημίωση σε περίπτωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αντίστοιχη προσαρμογή του υποχρεωτικού χρόνου διατήρησης πληρώματος (με πρόβλεψη παροχής επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς).
- Εξέταση της δυνατότητας **κατάργησης του επίναυλου, μείωσης των λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών και η αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων** σε κατηγορίες χρηστών.
- Εξέταση της δυνατότητας **μείωσης των συντελεστών ΦΠΑ στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας.** Εκτιμήθηκε στην παρούσα μελέτη 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 ΦΠΑ στα ναύλα εκτιμάται ότι αντισταθμίζονται από τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, αρκεί η επιπλέον 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.
- **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

¹² Εξαίρεση αποτελούν οι χρεώσεις για την τήρηση στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου, για τις οποίες θα μπορούσαν να εξεταστούν οι δυνατότητες μείωσης.

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 να επεκτείνουν την εφαρμογή δυναμικών συστημάτων τιμολόγησης που θα τους επιτρέψουν τελικά την πιο αποδοτική διαχείριση των εσόδων τους¹³.

- **Αναδιοργάνωση ακτοπλοϊκού συστήματος.** Επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου 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 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.
- **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. Ειδική μελέτη (Angelopoulos et al., 2013) έχει δείξει ότι ορισμένες γραμμές εμφανίζονται να λαμβάνουν χαμηλές επιδοτήσεις για το μέγεθός τους, καθώς και ότι υπάρχουν επικαλύψεις των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών δικτύων αλλά και αεροπορικών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας με κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές, επιβεβαιώνοντας τελικά ότι οι υφιστάμενες γραμμές έχουν αναπτυχθεί χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό.
- 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).

¹³ Ήδη βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο επεξεργασίας τα σχέδια εκσυγχρονισμού του συστήματος έκδοσης παραστατικών θαλάσσιας μεταφοράς και το σχετικό προεδρικό διάταγμα αναμένεται να εκδοθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα.

- **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.).

Βιβλιογραφία

- [1] ALPHA BANK (2006), Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Οικονομικό Δελτίο τεύχος 99.
- [2] Altman, E.I. (2000), Predicting financial distress of companies: Revisiting the Z-score and ZETA models, [online] New York, NY. Available at: <<http://pages.stern.nyu.edu/~ealtman/Zscores.pdf>>.
- [3] Angelopoulos, J., Chlomoudis, C., Christofas, P., and Papadimitriou, S., (2013), Cost Assessment of Sea and Air Transport PSO Services: The Case of Greece, International Journal of Maritime, Trade and Economic Issues, Volume 1, Issue (2), pp. 3-49.
- [4] Γράτσος Γεώργιος (2012), Ακτοπλοΐα: Ο μοχλός ανάπτυξης των νησιών μας
- [5] Εθνική Τράπεζα (2009), Ακτοπλοΐα, Κλαδική Μελέτη.
- [6] Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς (2014), Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών – Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις. Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα Ε.Ε.ΣΥ.Μ – Σ.Ε.Ε.Ν. – Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε.
- [7] Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (2008), Προτάσεις για μια βιώσιμη και ανταγωνιστική ελληνική ακτοπλοΐα.
- [8] Κορρές Άλκης και Γράτσος Γιώργος (2011), Ακτοπλοϊκό κόστος και δημόσιο όφελος: Μελέτη κόστους / οφέλους για αλλαγές στην Ακτοπλοΐα, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- [9] Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2010), Διερεύνηση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψή της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις.
- [10] Talluri, K. and Van Ryzin, G. (2005), The theory and practice of revenue management, Springer, New York.