



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

Τ. Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, www.iobe.gr
11 T. Karatassou Str., 117 42 Athens, Greece, Tel.: (+30) 210 92 11 200-10, Fax: (+30) 210 92 33 977

Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020

**Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και
προοπτικές**

Αθήνα, Ιανουάριος 2021

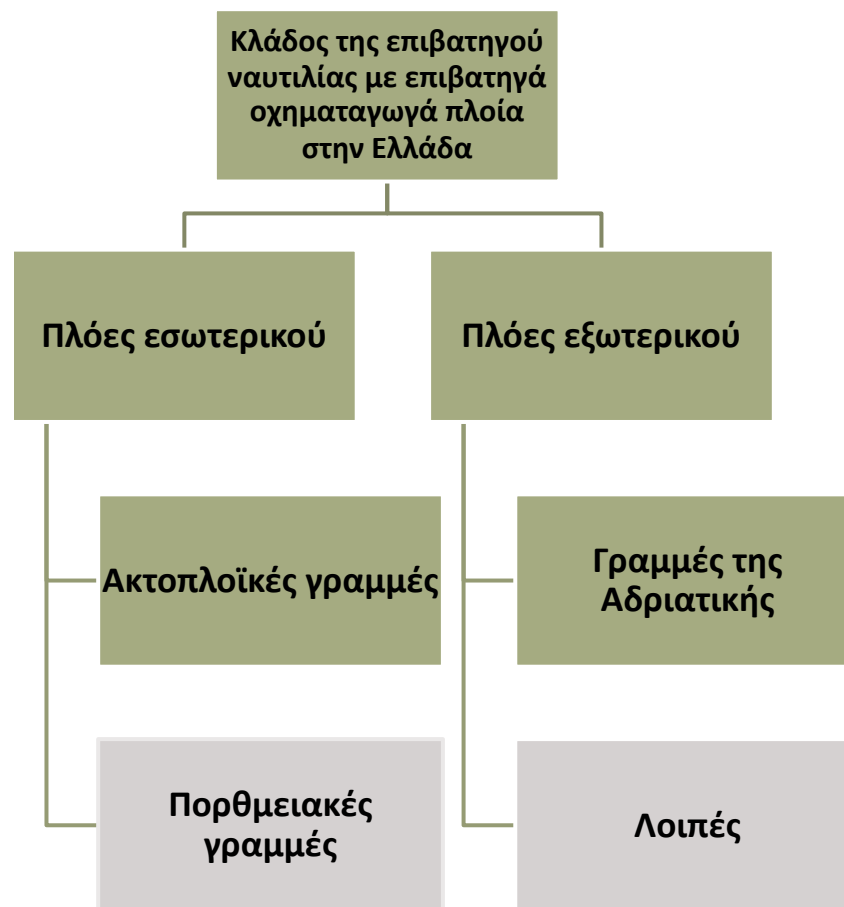
Σκοπός της μελέτης

Παρουσίαση και ανάλυση των πιο πρόσφατων δεδομένων και εξελίξεων που αφορούν στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας*

Ανάδειξη των προκλήσεων που εξακολουθεί να αντιμετωπίζει

Ανάδειξη της σημασίας και των δυνατοτήτων του

Αντικείμενο της μελέτης



(*) Η μελέτη εξετάζει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού, τις συνδέσεις Κυλλήνη-Ζάκυνθος και Κυλλήνη-Πόρος Κεφαλληνίας και τις γραμμές εξωτερικού στην αγορά της Αδριατικής. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων και η κρουαζιέρα.

1. Περίληψη
2. Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία
3. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση
4. Προκλήσεις και θεσμικά ζητήματα του κλάδου - Προτάσεις
5. Συμπεράσματα και προκλήσεις

1. Περίληψη

- Αποτελεί το κύριο μέσο εγχώριας συγκοινωνίας με τα νησιά, ακόμη και σε προορισμούς με αεροδρόμιο
- Η μεταφορά προϊόντων από και προς τα νησιά βασίζεται κυρίως στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες



Η επιβατηγός ναυτιλία έχει σημαντική συνεισφορά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα...

- Συνεισφέρει με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, ενώ λειτουργεί και υποστηρικτικά στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας
- Συνολικά η συμβολή του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη και τις ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιών και το εξαγωγικό εμπόριο μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών εξωτερικού εκτιμάται στο 7,4% του ΑΕΠ το 2019 (€13,6 δισεκ.)
- Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 332 χιλ. άτομα (8,5% του συνόλου της χώρας)

Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

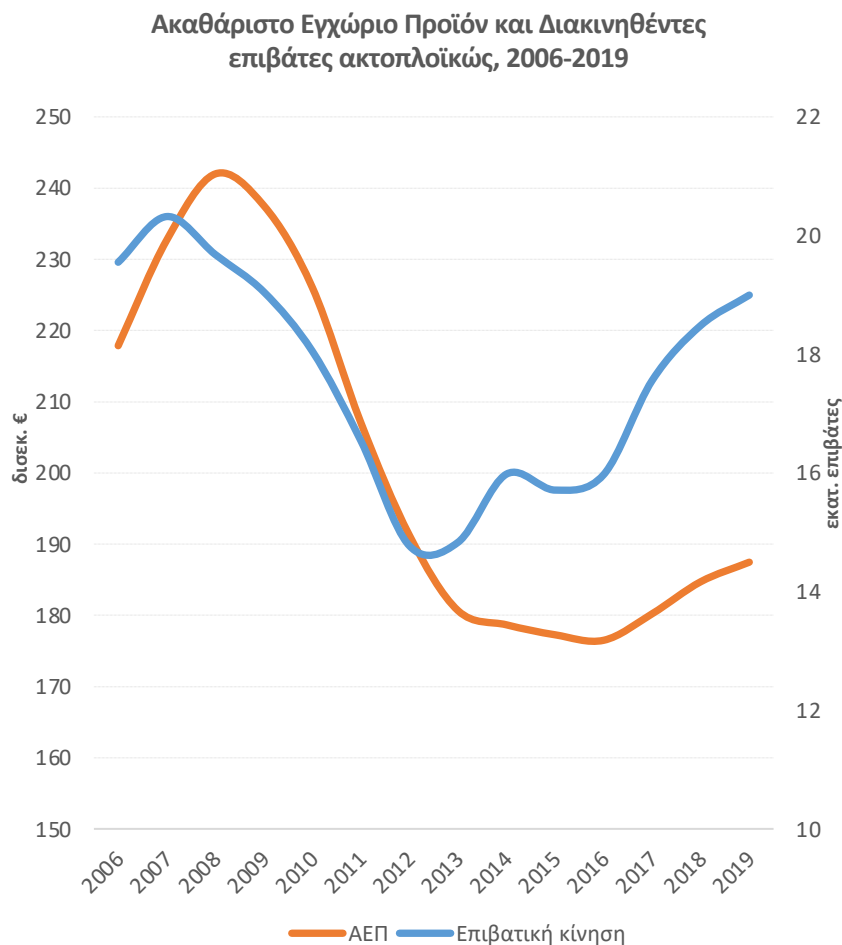
	Μεταφορικό έργο	Ευρύτερες επιδράσεις από τουρισμό και παραγωγή στα νησιά	Ευρύτερες επιδράσεις από το εξαγωγικό εμπόριο	Σύνολο
ΑΕΠ (δισεκ. €)	2,0	10,1	1,5	13,6
Απασχόληση (χιλ.)	33,5	256,8	41,3	331,6
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	728	1.887	343	2.957

- Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συνεισφορά στις:
 - ▣ Κυκλάδες (περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ του ΑΕΠ και 52% της απασχόλησης)
 - ▣ Ζάκυνθο (70% του ΑΕΠ και 73% της απασχόλησης)
 - ▣ Κρήτη (37% του ΑΕΠ και 41% της απασχόλησης στο νησί)

Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών

	Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ (εκατ. €)	Επίδραση στο ακαθάριστο προϊόν της περιοχής	Συνολική επίδραση στην απασχόληση (χιλ.)	Επίδραση στην απασχόληση της περιοχής
Κρήτη	3.516	37%	103,0	41%
Νότιο Αιγαίο	3.099	48%	63,7	48%
Βόρειο Αιγαίο	912	35%	24,4	33%
Ζάκυνθος	531	70%	15,5	73%
Κεφαλονιά	176	29%	4,3	41%
Λοιπά νησιά	273		6,0	
Σύνολο	8.507	41%	216,9	44%

Η ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών στην Ελλάδα ακολουθεί την πορεία της ελληνικής οικονομίας

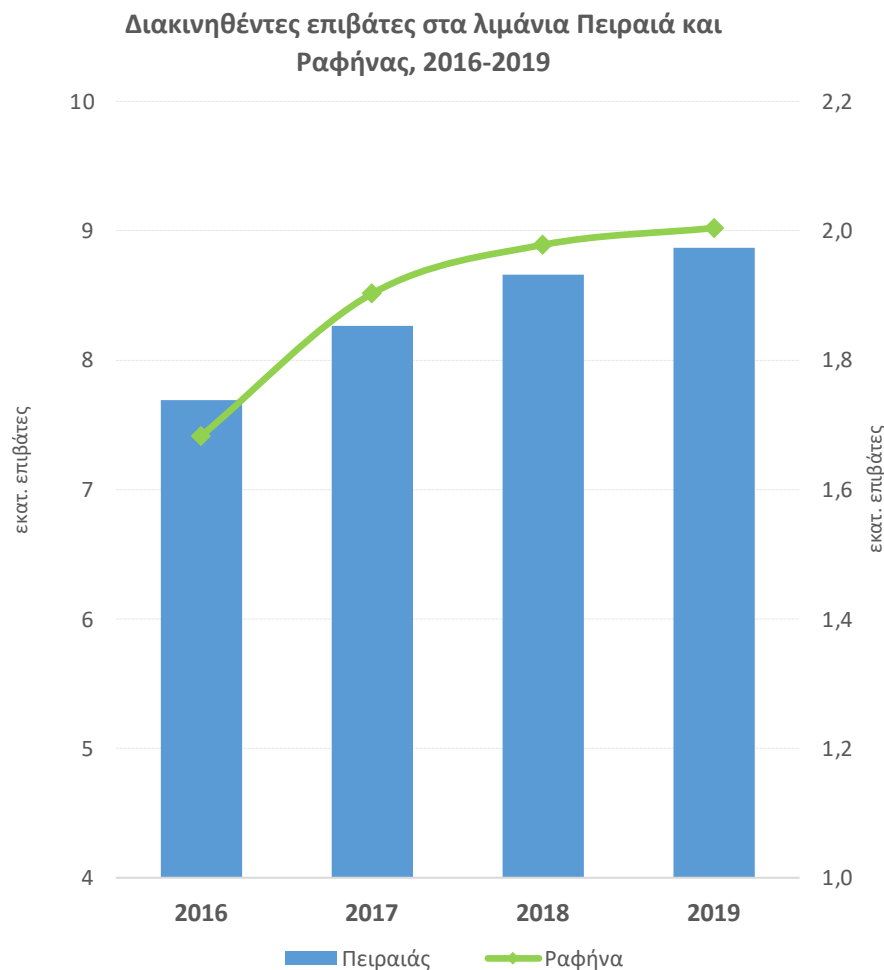


- Την περίοδο 2015-2019 η άνοδος της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης ήταν πιο έντονη σε σχέση με την αύξηση του ΑΕΠ
- Η ανοδική πορεία των διακινηθέντων επιβατών με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από το 2013 και έπειτα οφείλεται κυρίως στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό

Σημείωση: ΑΕΠ σε αγοραίες τιμές

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

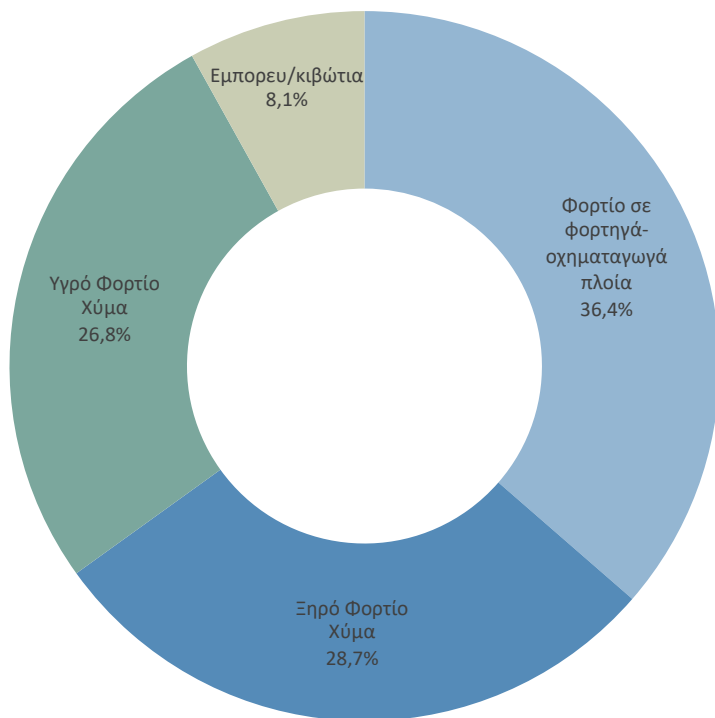
Ανοδική πορεία στα κυριότερα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας μεταξύ 2016 και 2019



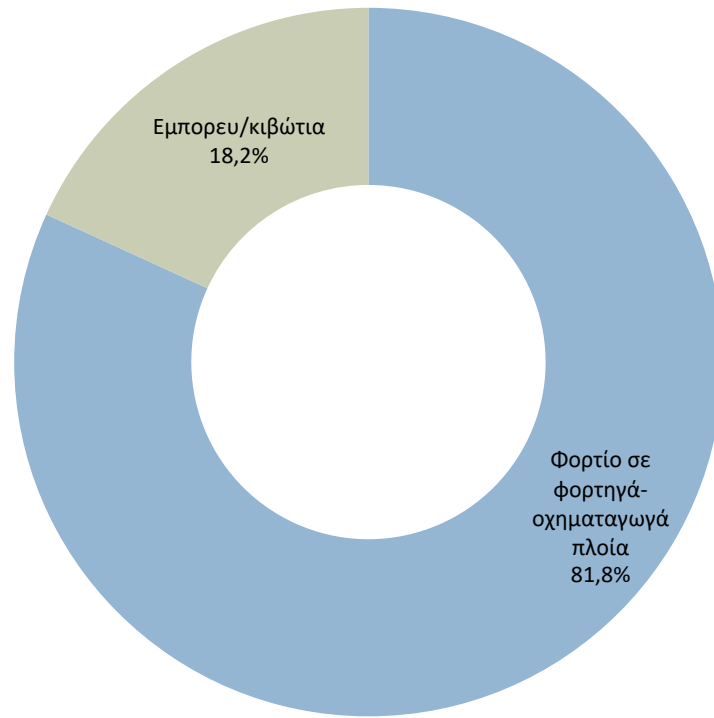
- Το 2019 η επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά ανήλθε περίπου στα 8,9 εκατ. επιβάτες, αυξημένη κατά 2,4% σε σχέση με το 2018 (ή 208,9 χιλ. επιβάτες)
- Σε σχέση με το 2016 καταγράφεται σημαντική άνοδος κατά 15,3% με το συνολικό αριθμό των διακινηθέντων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) να έχει αυξηθεί κατά 1,2 εκατ.
- Αντίστοιχη πορεία παρατηρείται και στο λιμάνι της Ραφήνας όπου η επιβατική κίνηση το 2019 διαμορφώθηκε στα 2 εκατ. επιβάτες (+1,3% σε σχέση με το προηγούμενο έτος)
- Συγκριτικά με το 2016, η κίνηση επιβατών στη Ραφήνα δείχνει ισχυρά σημάδια ανάκαμψης (+19,1%)

Η μεταφορά συσκευασμένων προϊόντων από και προς τα νησιά βασίζεται κυρίως στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης στα νησιά ανά κατηγορία φορτίου, 2019



Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης στα νησιά ανά κατηγορία φορτίου, εξαιρώντας τα φορτία χύμα, 2019



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Σημείωση: Με βάση το μικότο βάρος φορτίων σε τόνους

Εξαιρώντας καύσιμα και άλλα αγαθά που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην παραγωγική διαδικασία (υγρό και ξηρό φορτίο χύμα), το μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με φορτηγά στα νησιά (κυρίως ακτοπλοϊκώς) ανήλθε στο 82% το 2019

Η δραστηριότητα του κλάδου επηρεάζεται έντονα από την πανδημία και τα μέτρα περιορισμού της εξάπλωσής της

Εκτίμηση της επίδρασης της πανδημίας στην κίνηση επιβατών και οχημάτων

	2019	2020*	Ετήσια ΠΜ(%)
Γραμμές εσωτερικού (εκατ.)			
Επιβάτες	19,00	8,55	-55%
ΙΧ οχήματα	2,43	1,46	-40%
Φ/Γ οχήματα	0,54	0,43	-20%
Αδριατική θάλασσα (εκατ.)			
Επιβάτες	1,50	0,47	-69%
ΙΧ οχήματα	0,32	0,13	-58%
Φ/Γ οχήματα	0,37	0,34	-8%

(*) Εκτίμηση

Πηγή: ΣΕΕΝ

- Η επιβατική κίνηση στις γραμμές εσωτερικού αναμένεται το 2020 να είναι μειωμένη κατά 55% σε σχέση με το 2019
 - ▣ Στα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά) αναμένεται μείωση κατά 36%
- Στην αγορά της Αδριατικής, η επιβατική κίνηση εκτιμάται ότι θα είναι χαμηλότερη κατά 69%
 - ▣ Εκτιμάται ότι από τους 1,5 εκατ. επιβάτες Αδριατικής, το 70% είναι τουρίστες
 - ▣ Η κίνηση φορτηγών οχημάτων αναμένεται να περιοριστεί κατά 8%.

Η κρίση της πανδημίας επηρεάζει αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων του κλάδου

Επιπτώσεις της πανδημίας του κορωνοϊού
COVID-19 στην επιβατηγό ναυτιλία



- Η μείωση του μεταφορικού έργου θα οδηγήσει σε σημαντικές απώλειες εσόδων για τις επιχειρήσεις του κλάδου το 2020
- Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΣΕΕΝ:
 - ▣ Στις γραμμές εσωτερικού αναμένεται πτώση των εσόδων κατά 45%
 - ▣ Στην Αδριατική θάλασσα αναμένεται μείωση κατά 30%
 - ▣ Η απώλεια εσόδων αναμένεται να ξεπεράσει τα €300 εκατ.
 - ▣ Τα ζημιογόνα αποτελέσματα στο σύνολο του κλάδου αναμένεται να ξεπεράσουν τα €120 εκατ.

Βασικές δομικές προκλήσεις

Περιβαλλοντική νομοθεσία και στόχοι

Υψηλή φορολογική επιβάρυνση

Υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές

Υψηλός ηλικιακός μέσος όρος του στόλου

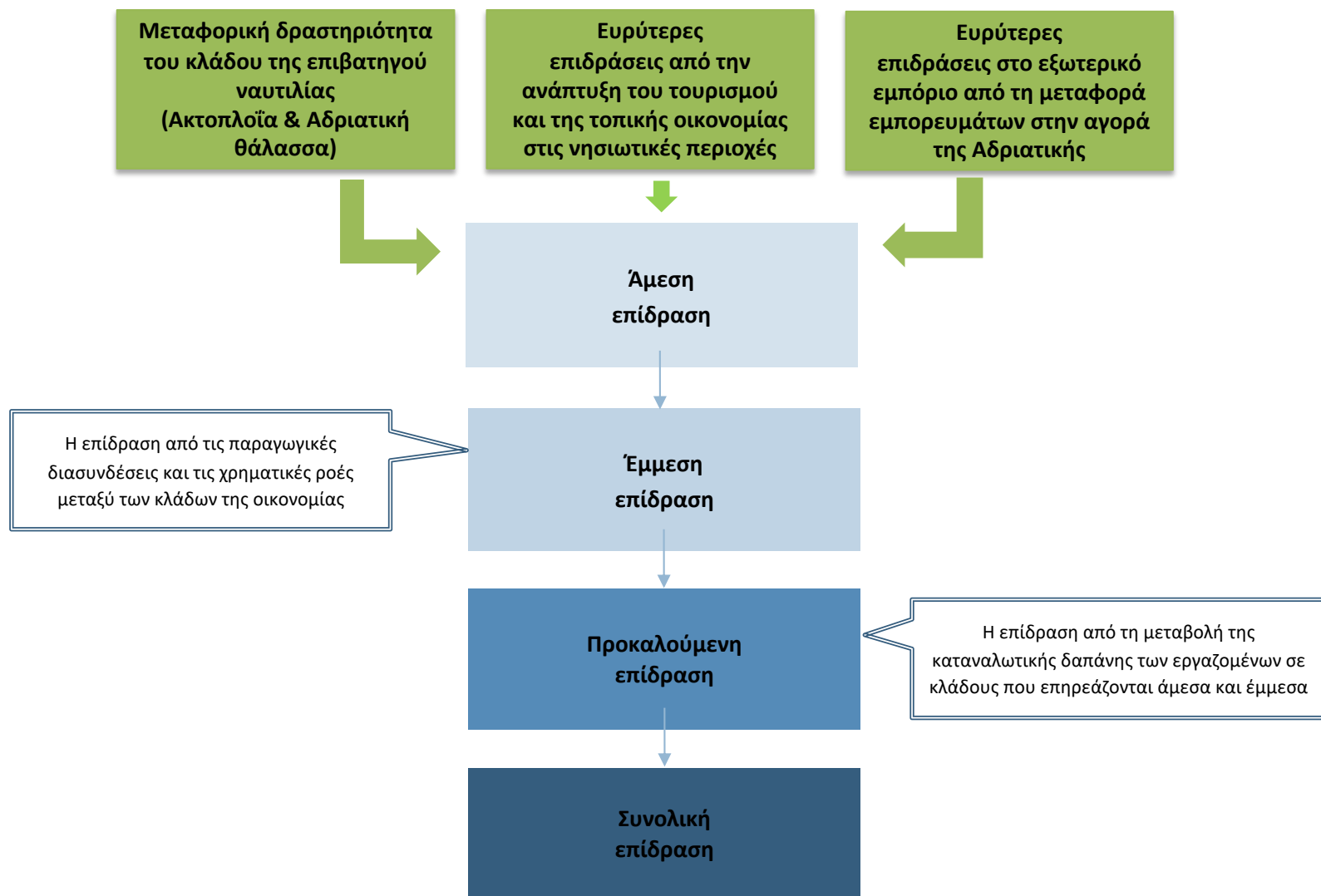
Μέση ηλικία στόλου

	2020		2030	
	Ακτοπλοΐα	Ε/Γ-Ο/Γ Διεθνών γραμμών	Ακτοπλοΐα	Ε/Γ-Ο/Γ Διεθνών γραμμών
0 έως 9 έτη	2	-	-	-
10 έως 19 έτη	13	4	2	-
20 έως 29 έτη	43	3	13	4
30 έως 39 έτη	23	1	43	3
40 έως 44 έτη	9	1	19	1
45 έως 49 έτη	7	-	4	-
50 έτη και άνω	0	-	16	1
Σύνολο	97	9	97	9
<i>Ηλικιακός μέσος όρος</i>	<i>28,1</i>	<i>22,6</i>	<i>38,1</i>	<i>32,6</i>

Η συμμόρφωση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς δημιουργεί την ανάγκη για επίσπευση της ανανέωσης του στόλου, ενώ απαιτούνται σημαντικοί επενδυτικοί πόροι και για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών

2. Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

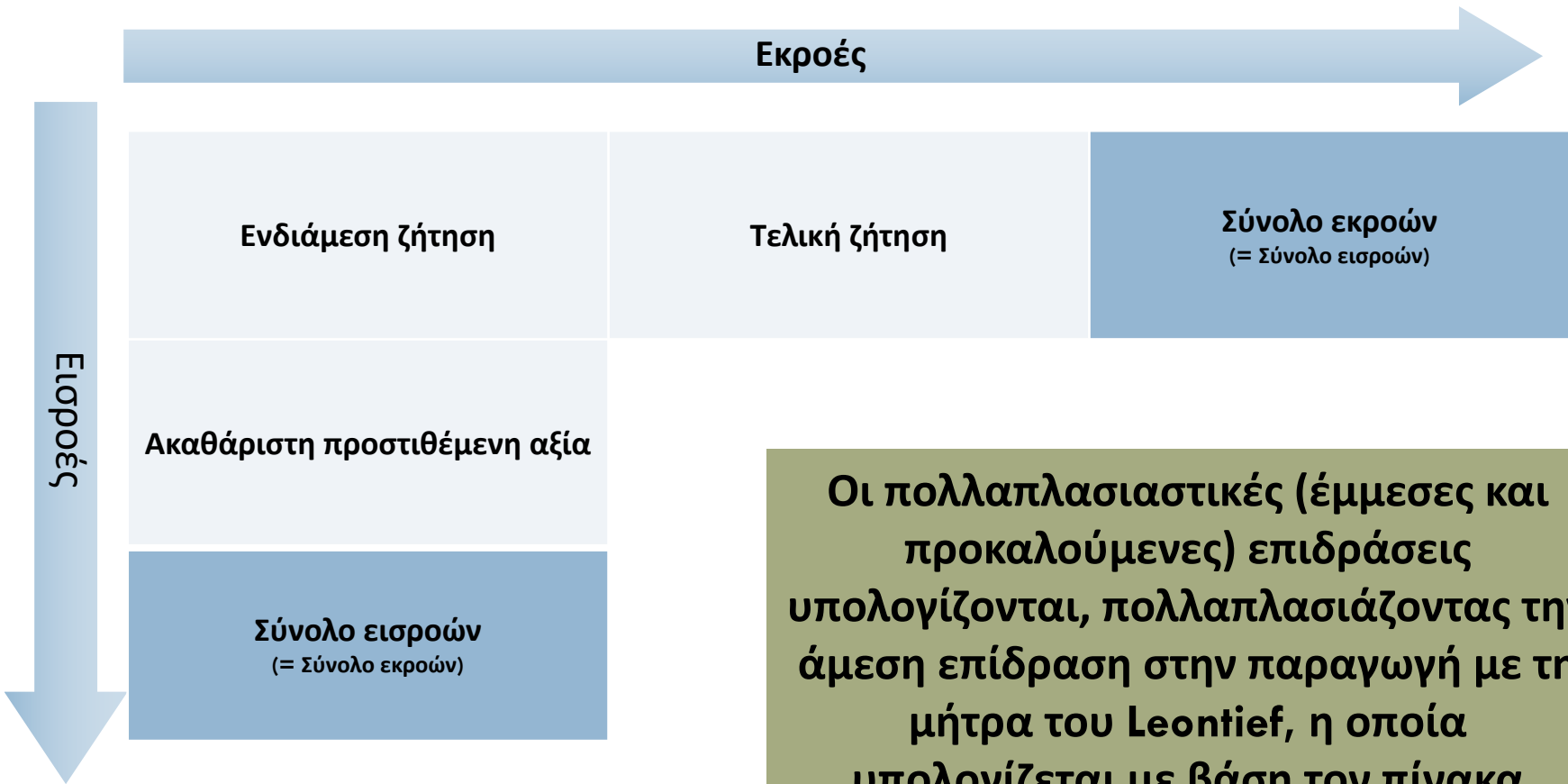
Η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία ξεπερνάει κατά πολύ την οικονομική δραστηριότητα του ίδιου του κλάδου



Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών και στο εξαγωγικό εμπόριο της χώρας

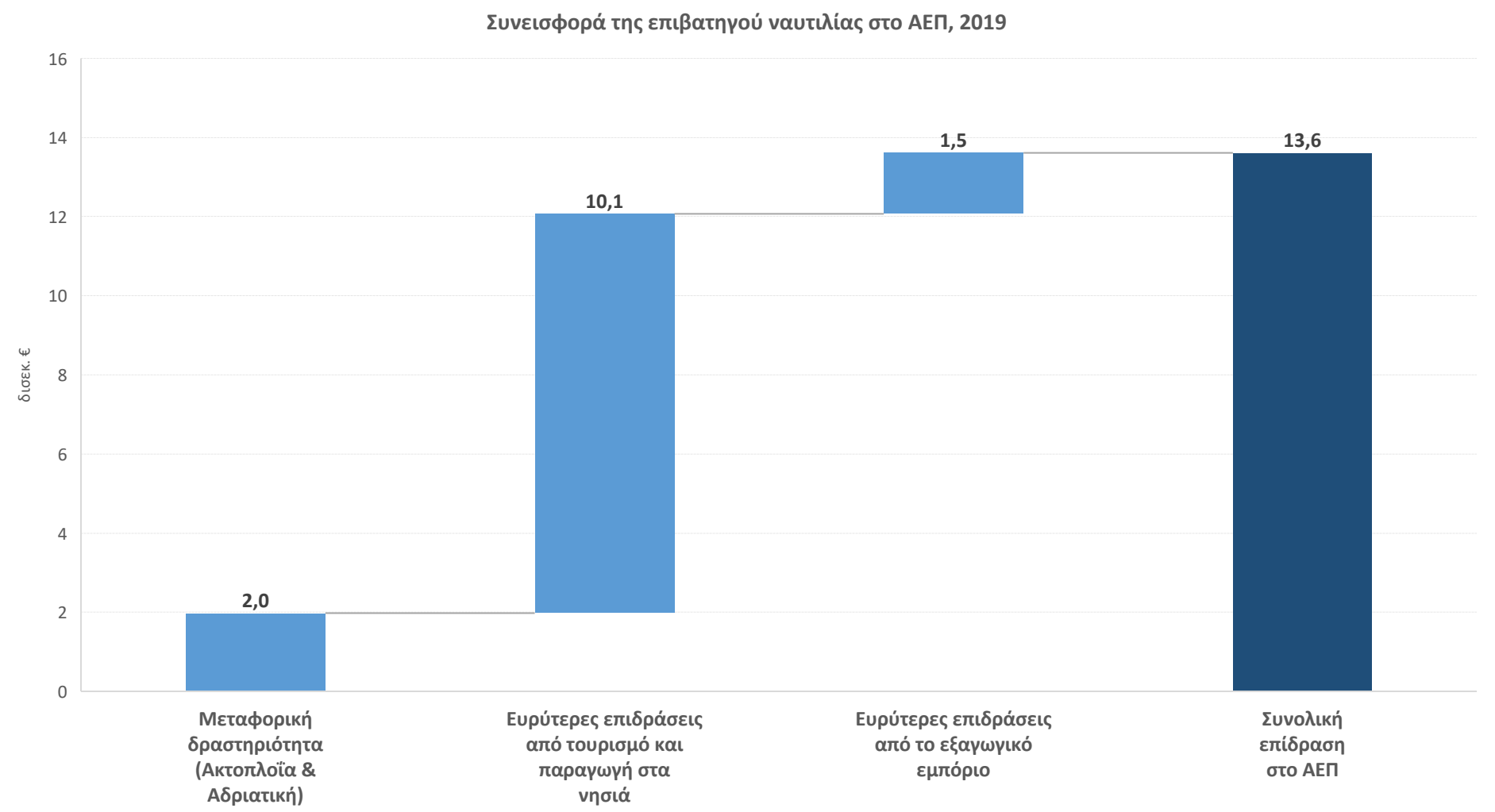
Οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις υπολογίστηκαν με υπόδειγμα εισροών-εκροών

Δομή πίνακα εισροών - εκροών



Οι πολλαπλασιαστικές (έμμεσες και προκαλούμενες) επιδράσεις υπολογίζονται, πολλαπλασιάζοντας την άμεση επίδραση στην παραγωγή με τη μήτρα του Leontief, η οποία υπολογίζεται με βάση τον πίνακα εισροών-εκροών της οικονομίας

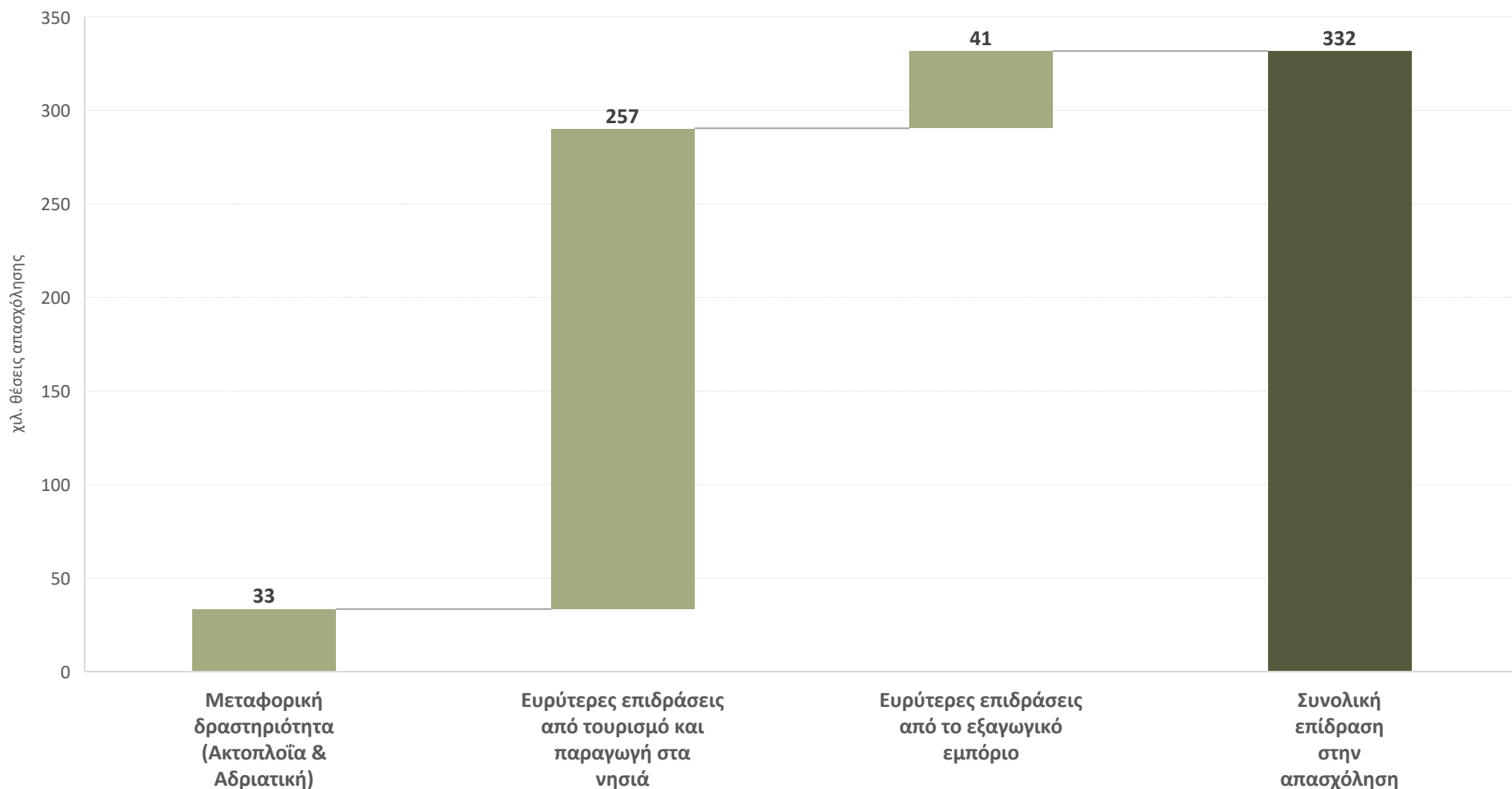
Η συνολική συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 7,4% του ΑΕΠ το 2019 (€13,6 δισεκ.)



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

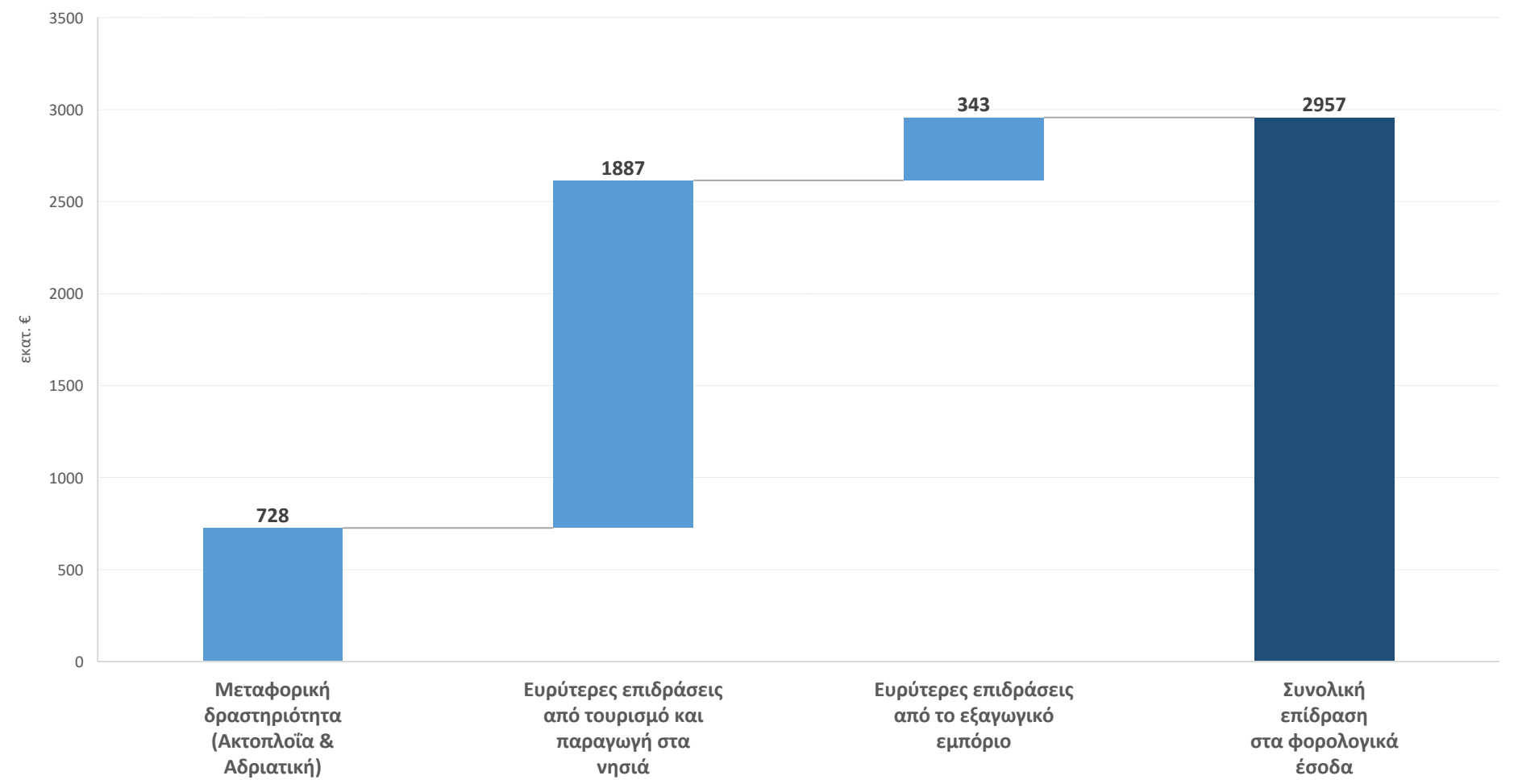
Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 332 χιλ. άτομα το 2019 (8,5% του συνόλου της χώρας)

Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην απασχόληση, 2019



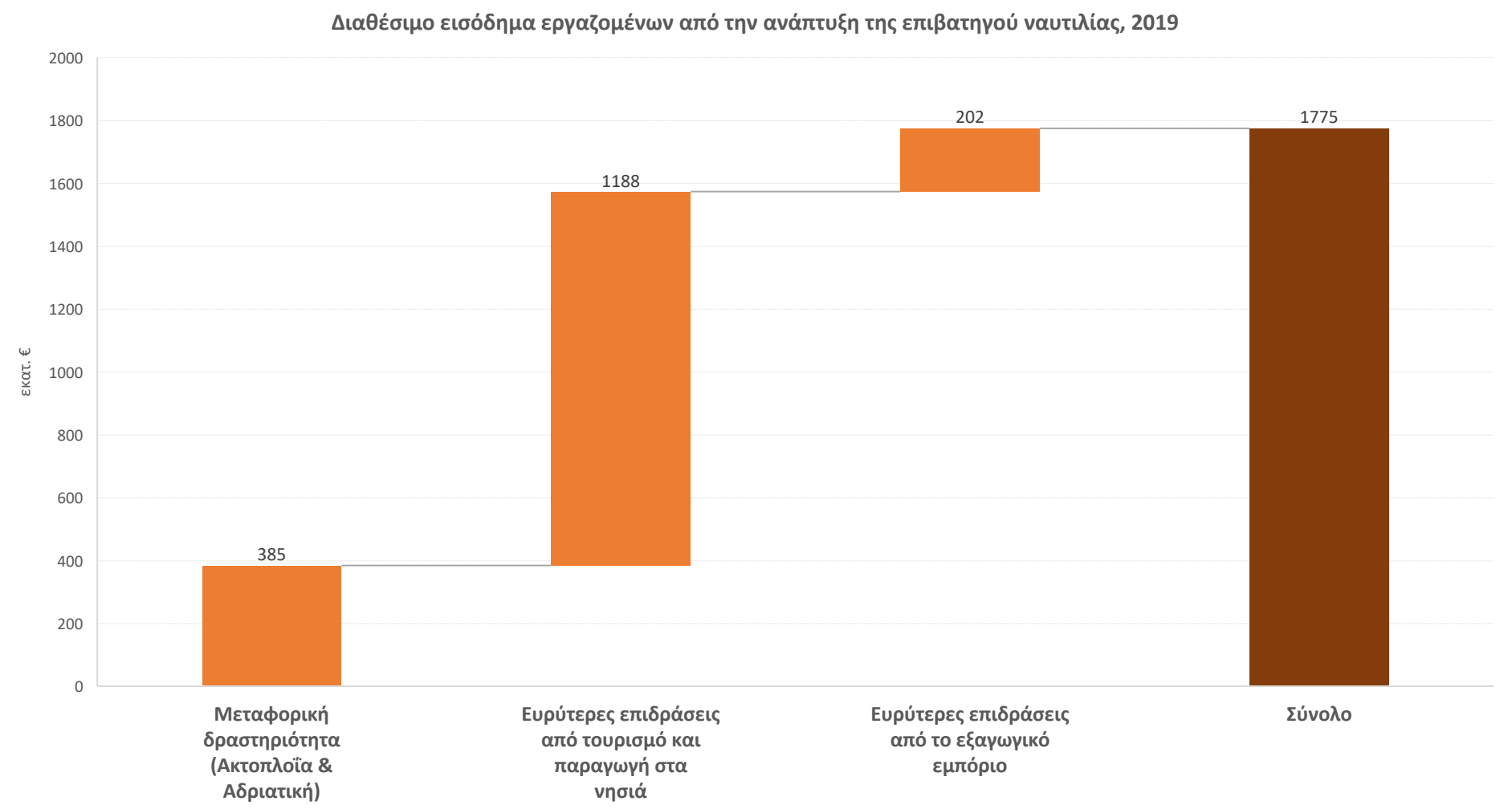
Η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε περίπου €3 δισεκ.

Συνεισφορά του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στα δημόσια έσοδα, 2019



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Σε περίπου €1,8 δισεκ. εκτιμώνται τα εισοδήματα από μισθούς των εργαζομένων λόγω της ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα

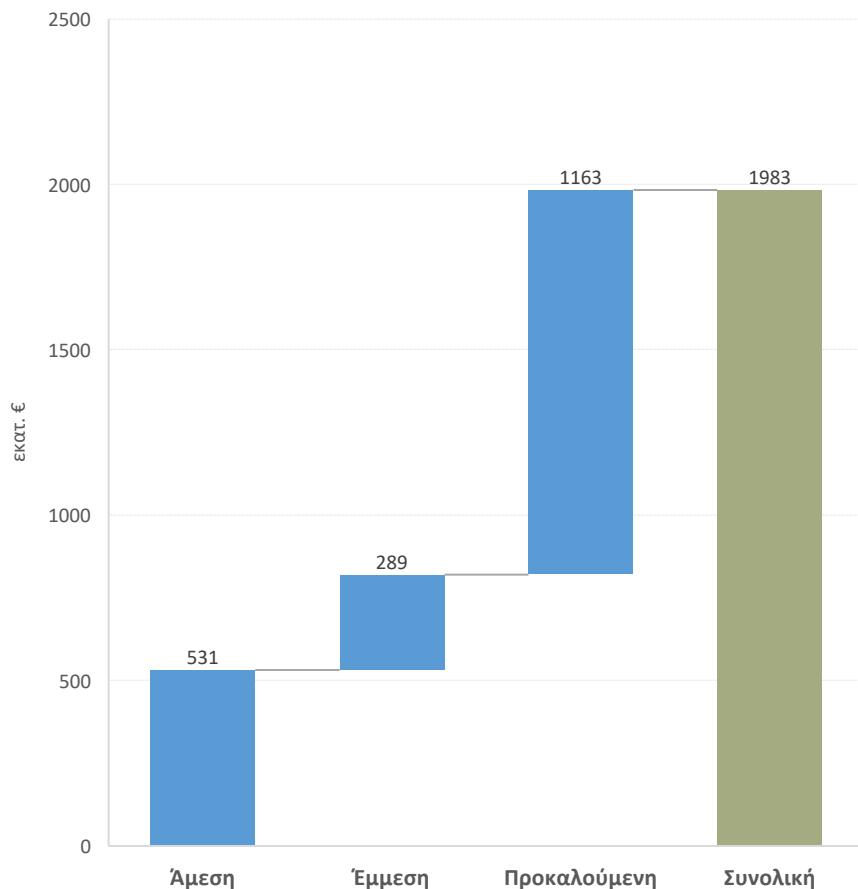


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE. Σημείωση: Το διαθέσιμο εισόδημα υπολογίζεται ως το εισόδημα από την εργασία μείον τον φόρο εισοδήματος φυσικών προσώπων

2.1 Συνεισφορά στην ελληνική οικονομία από τη μεταφορική δραστηριότητα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας

Η μεταφορική δραστηριότητα της επιβατηγού ναυτιλίας από μόνη της συμβάλλει κατά περίπου €2,0 δισεκ. στο ΑΕΠ (1,1% το 2019)

Συνεισφορά της μεταφορικής δραστηριότητας της επιβατηγού ναυτιλίας στο ΑΕΠ, 2019

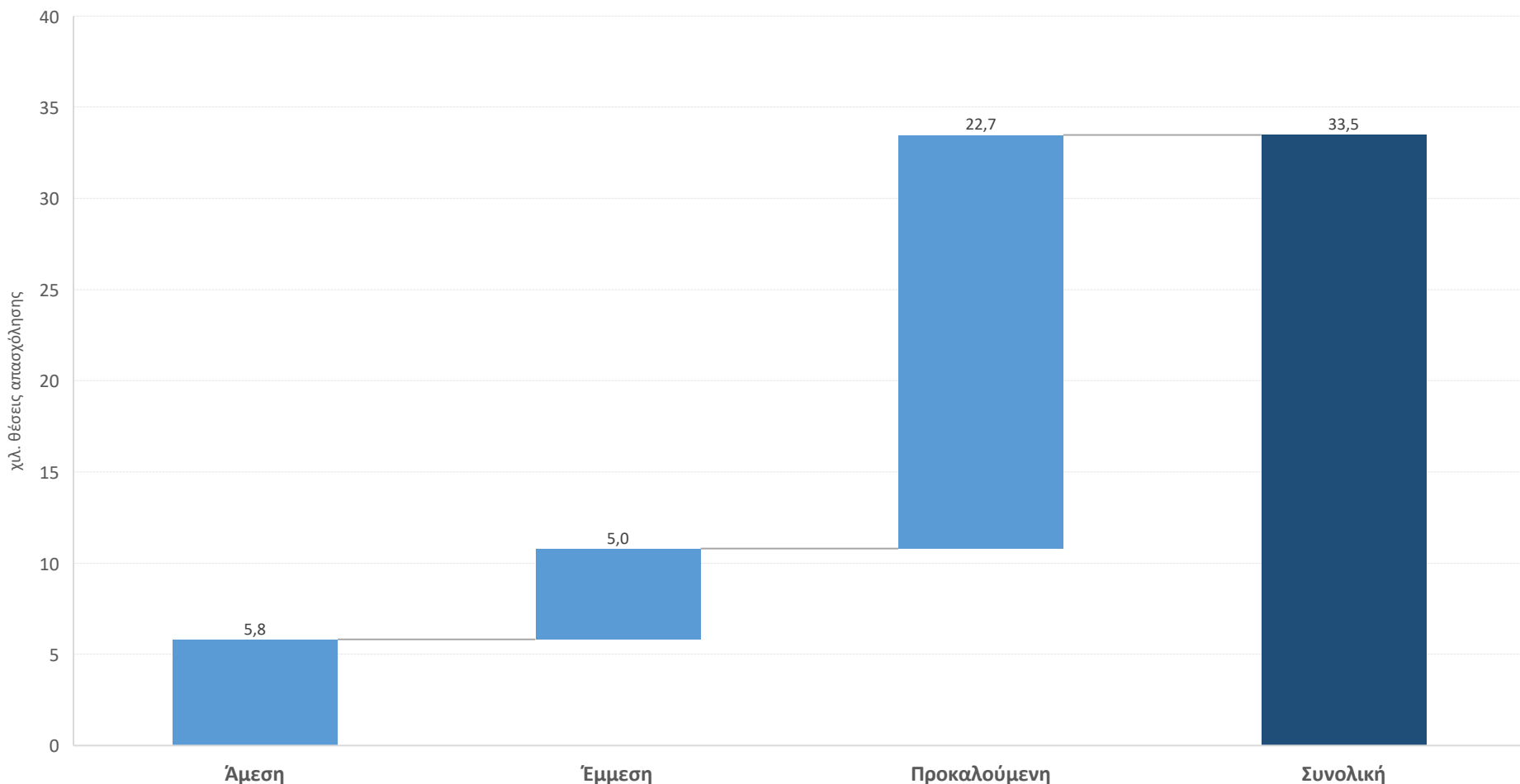


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE. Σημείωση: Δεν λαμβάνονται υπόψη οι ευρύτερες επιδράσεις για την οικονομική δραστηριότητα στα νησιά και για το εξωτερικό εμπόριο της χώρας

- Η άμεση επίδραση της μεταφορικής δραστηριότητας της επιβατηγού ναυτιλίας (γραμμές εσωτερικού και Αδριατική αγορά), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ευρύτερες επιδράσεις στο εξωτερικό εμπόριο και στη δραστηριότητα στα νησιά εκτιμάται σε €531 εκατ.
 - ▣ Η άμεση επίδραση λαμβάνει υπόψη μόνο τη ζήτηση για ναύλους επιβατών και οχημάτων και τις πωλήσεις επί των πλοίων
- Περίπου €289 εκατ. αντιστοιχούν στην έμμεση επίδραση
- Η προκαλούμενη επίδραση αποτελεί περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής επίδρασης

Η συμβολή της μεταφορικής δραστηριότητας της επιβατηγού ναυτιλίας από μόνη της εκτιμάται σε 33,5 χιλ. θέσεις εργασίας

Επίδραση της μεταφορικής δραστηριότητας της επιβατηγού ναυτιλίας στην απασχόληση, 2019

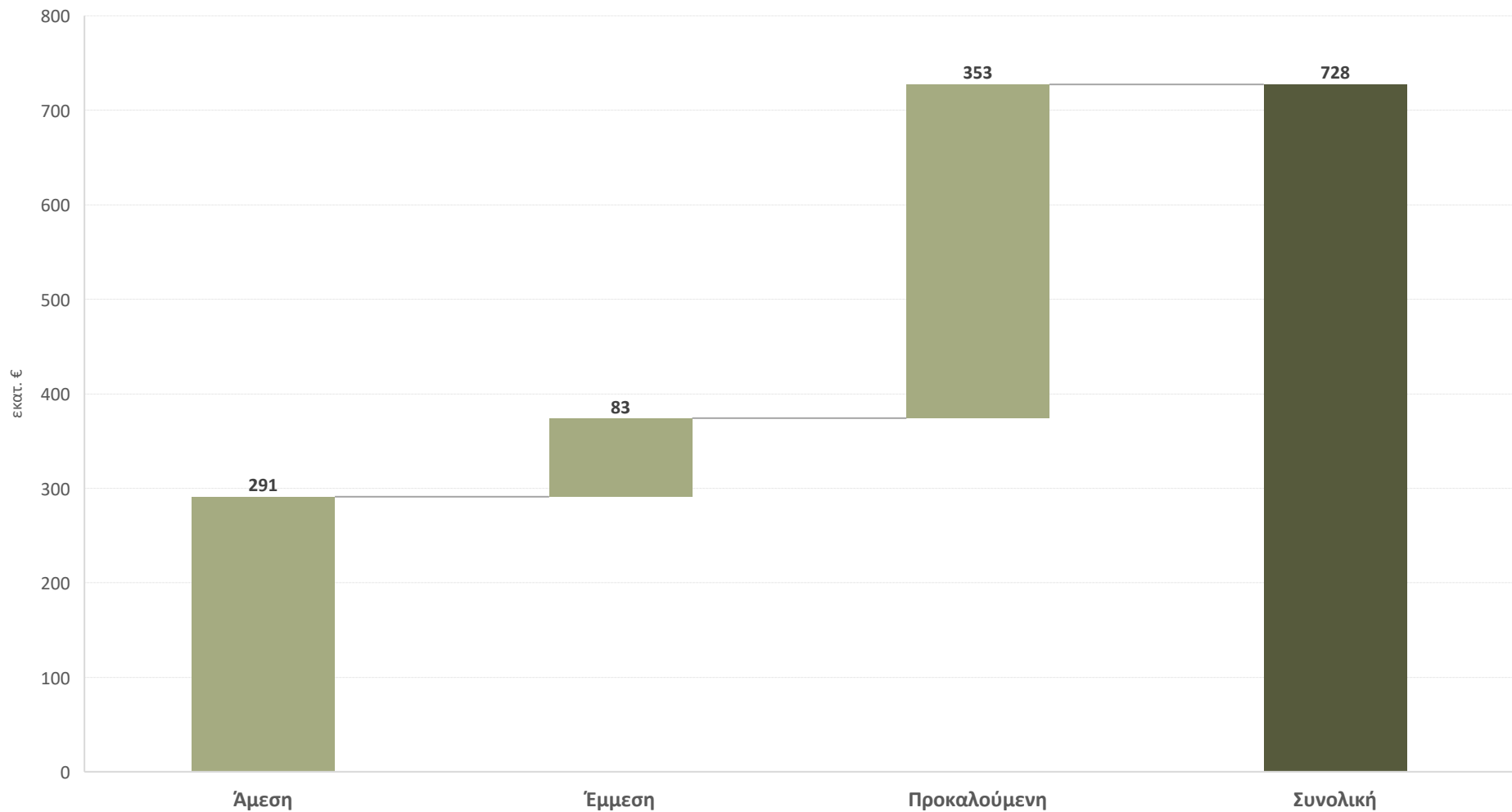


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE. Σημείωση: Δεν λαμβάνονται υπόψη οι ευρύτερες επιδράσεις για την οικονομική δραστηριότητα στα νησιά και για το εξωτερικό εμπόριο της χώρας

Αντιπροσωπεύει το 0,9% της συνολικής απασχόλησης της χώρας

Σε €728 εκατ. εκτιμάται η επίδραση στα δημόσια έσοδα από τη μεταφορική δραστηριότητα

Επίδραση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στα δημόσια έσοδα, 2019



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

2.2 Συνεισφορά της Ακτοπλοΐας στον τουρισμό και την ανάπτυξη της οικονομίας των νησιωτικών περιοχών

Ο τουρισμός, το εμπόριο και η γεωργία εξαρτώνται άμεσα και σε μεγάλο βαθμό από την απρόσκοπτη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα



□ Ο τουρισμός είναι πρωταρχικής σημασίας για την οικονομία των νησιών

▣ Μέρος της ζήτησης για την κάλυψη των αναγκών των επισκεπτών στα νησιά αφορά σε προϊόντα που προέρχονται από την ηπειρωτική χώρα (π.χ. τρόφιμα, ποτά, γαλακτοκομικά, απορρυπαντικά κ.α.)

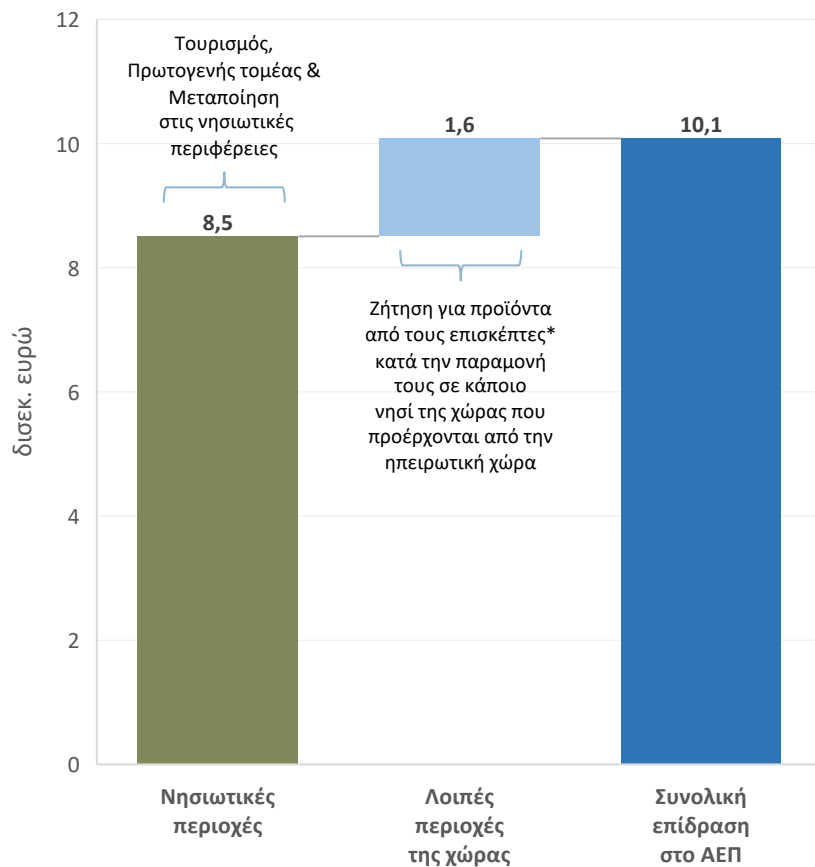
□ Η Ακτοπλοΐα (γραμμές εσωτερικού) συμβάλλει στην ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα και της μεταποιητικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιοχές της χώρας μέσω της μεταφοράς εμπορευμάτων

(*) Κρήτη, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Βόρειο Αιγαίο, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Σποράδες, Νησιά Αργοσαρωνικού (Σπέτσες και Ύδρα)

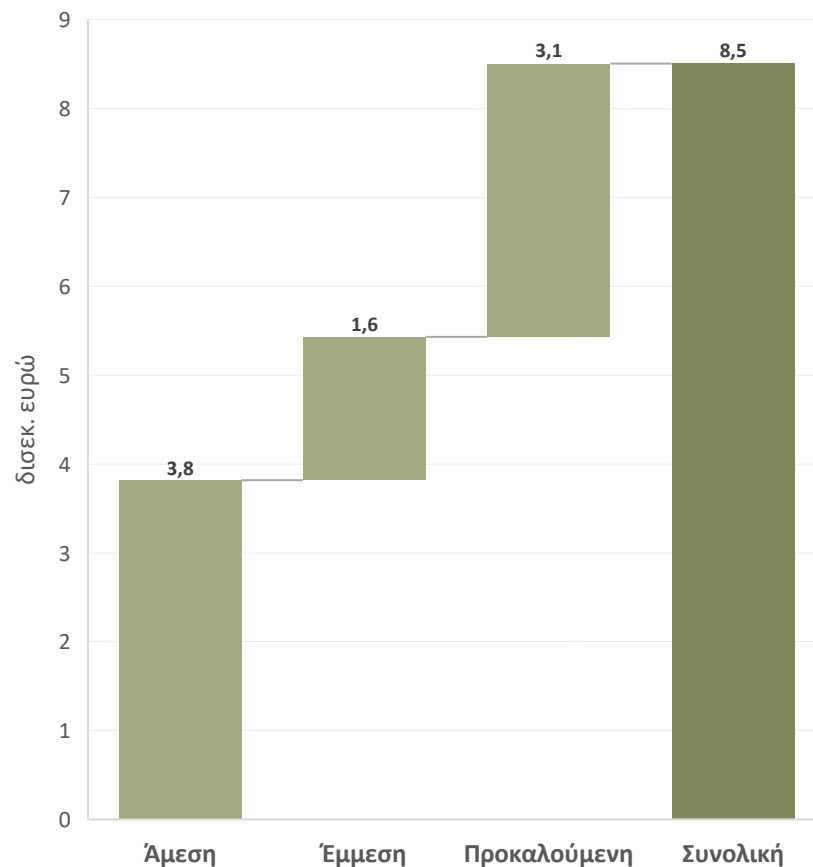
(**) Οι ευρύτερες επιδράσεις από την ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα και της μεταποίησης στη νησιωτική Ελλάδα διαφαίνονται από το γεγονός ότι η πλειονότητα της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης (82% σε όρους συνολικής χωρητικότητας) στο εσωτερικό της χώρας πραγματοποιείται από επιβατηγά πλοία

Η συνεισφορά της ακτοπλοΐας λόγω των ευρύτερων επιδράσεων εκτιμάται σε €10,1 δισεκ. (5,5% του ΑΕΠ το 2019)

Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της Ακτοπλοΐας, 2019



Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ των νησιωτικών περιοχών από την ανάπτυξη της Ακτοπλοΐας, 2019

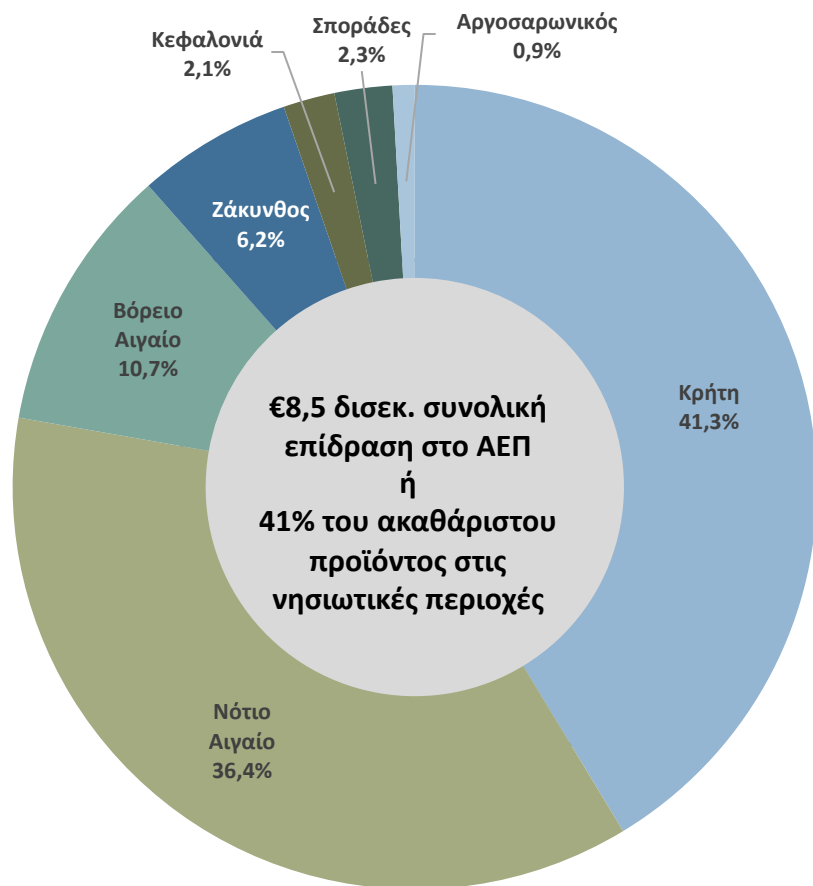


(*) Επισκέπτες που μετακινήθηκαν ακτοπλοϊκώς στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Οι ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιών από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας αντιπροσωπεύουν τα 2/5 του ΑΕΠ στις περιοχές αυτές

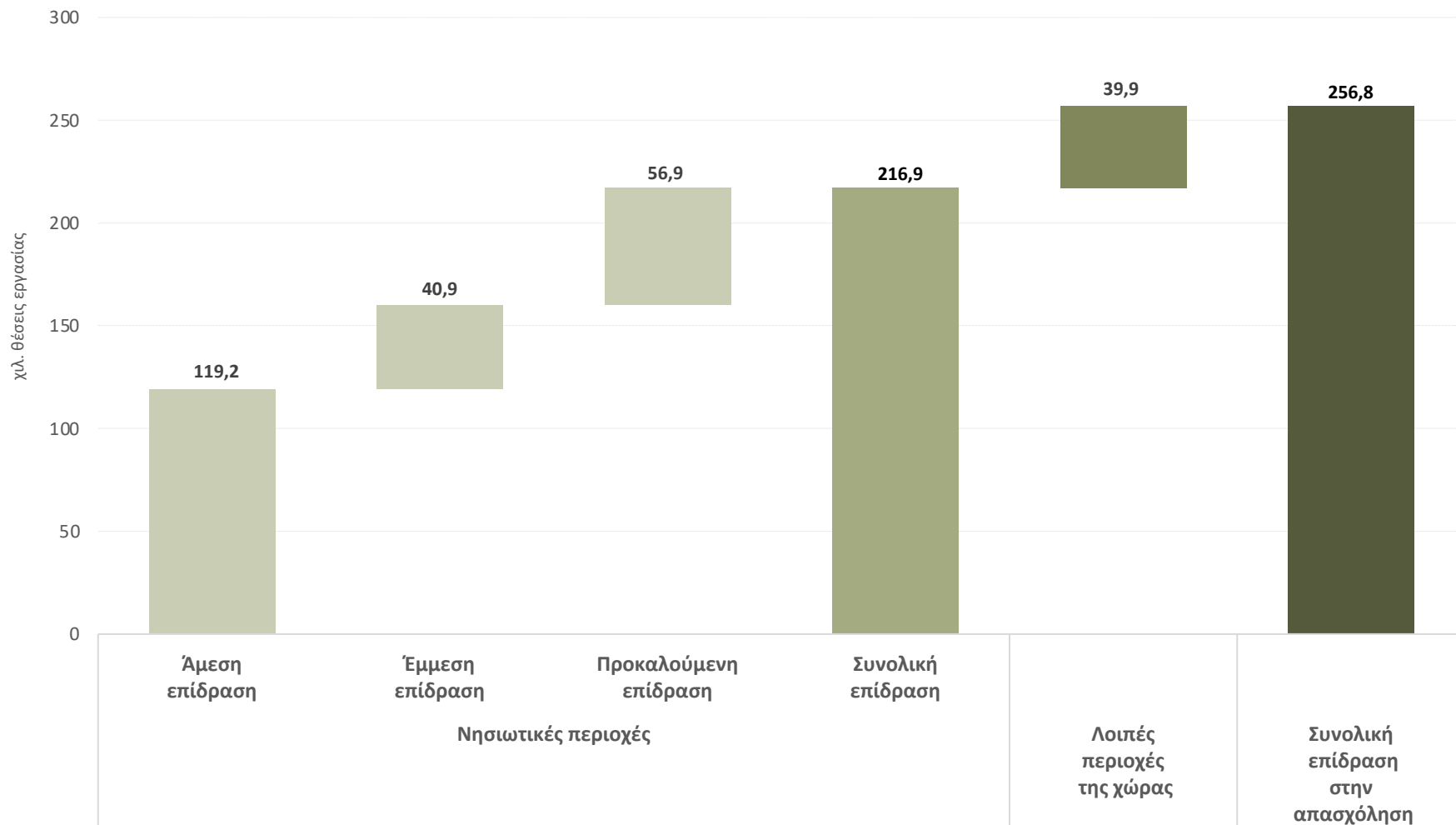
Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας ανά νησιωτική περιοχή, 2019



- Το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής επίδρασης, σε όρους ΑΕΠ, από την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας προκύπτει στις περιφέρειες Κρήτης (41,3%) και Νοτίου Αιγαίου (36,4%)
- Το Βόρειο Αιγαίο απορροφά το 10,7% της συνολικής επίδρασης
- Ακολουθούν τα νησιά του Ιονίου που συνδέονται ακτοπλοϊκώς με την ηπειρωτική Ελλάδα (η Ζάκυνθος με 6,2% και η Κεφαλονιά με 2,1% αντίστοιχα)

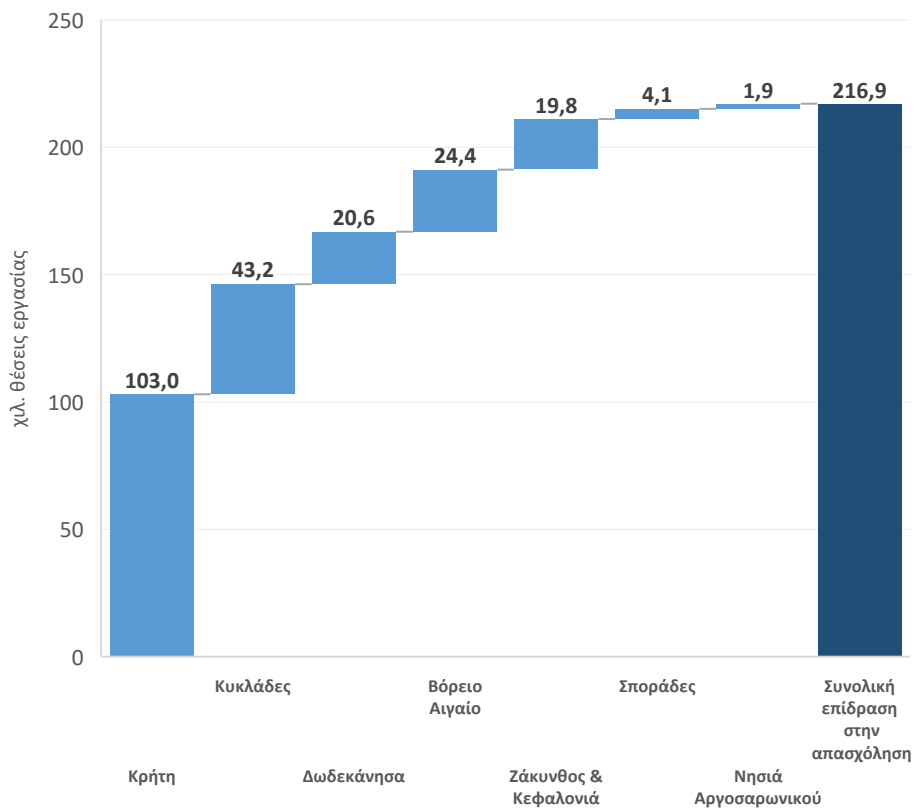
Η ανάπτυξη της ακτοπλοΐας υποστηρίζει περίπου 217 χιλ. θέσεις εργασίας στις νησιωτικές περιοχές (257 χιλ. στο σύνολο της χώρας) το 2019

Ευρύτερες επιδράσεις στην απασχόληση από την ανάπτυξη της Ακτοπλοΐας, 2019

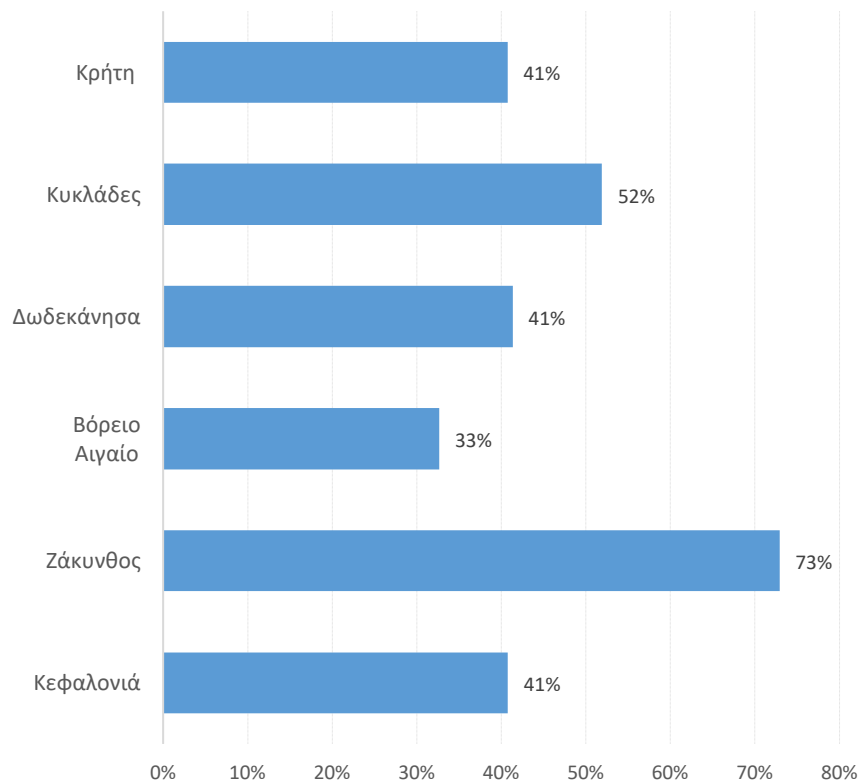


Στην Κρήτη η ανάπτυξη της ακτοπλοΐας υποστηρίζει 103 χιλ. θέσεις και στο Νότιο Αιγαίο περισσότερες από 63 χιλ.

Συνολική επίδραση στην απασχόληση από τις ευρύτερες επιδράσεις στις νησιωτικές περιοχές λόγω της ανάπτυξης της ακτοπλοΐας, 2019



Συνεισφορά της ακτοπλοΐας από τις ευρύτερες επιδράσεις στη συνολική απασχόληση των νησιωτικών περιοχών, 2019

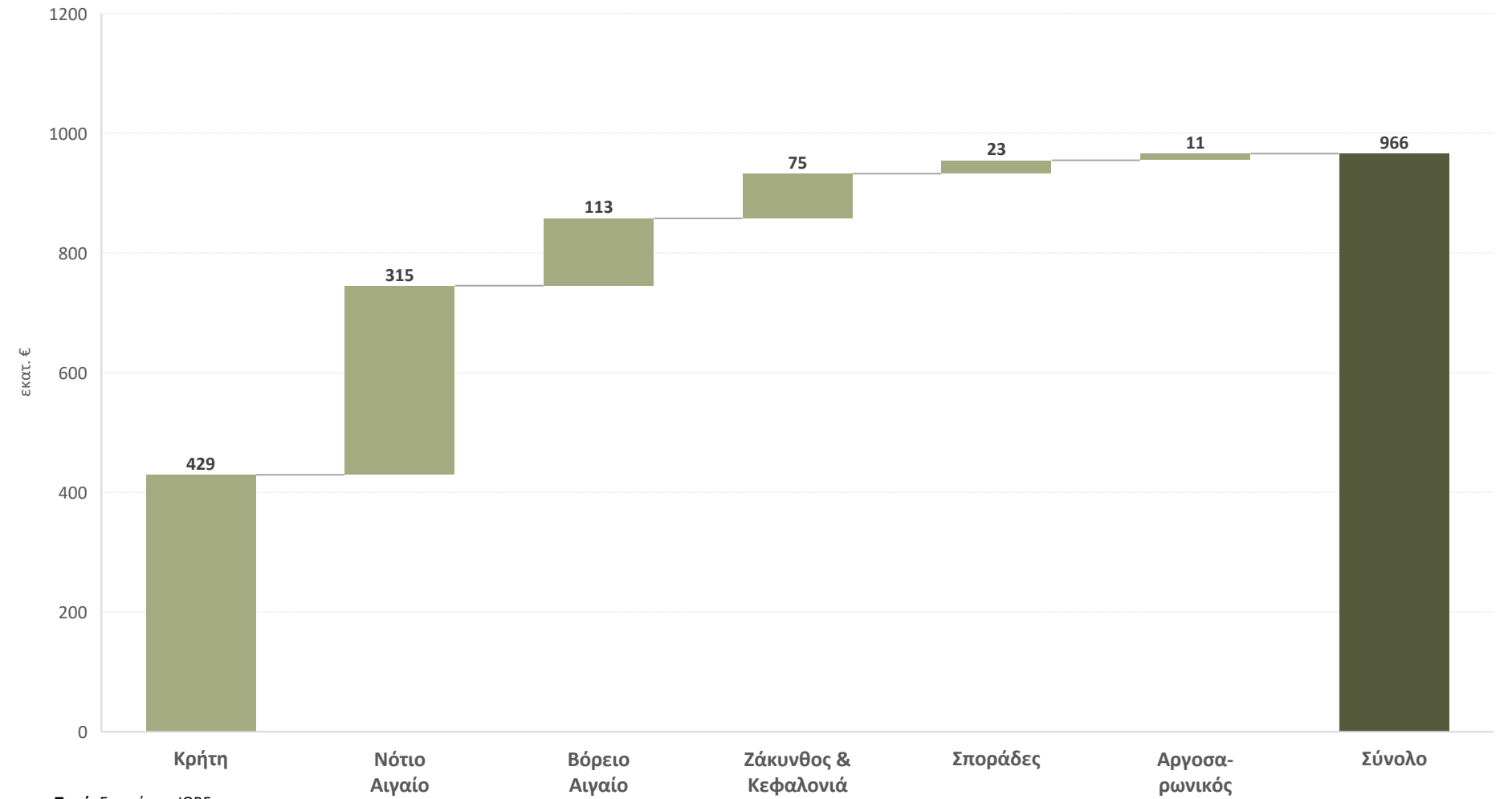


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Στη Ζάκυνθο και στις Κυκλάδες η μεγαλύτερη ποσοστιαία συνεισφορά στην απασχόληση της περιοχής από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας

Περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ του διαθέσιμου εισοδήματος που υποστηρίζει η ανάπτυξη του κλάδου εντοπίζεται στην Κρήτη και το Νότιο Αιγαίο

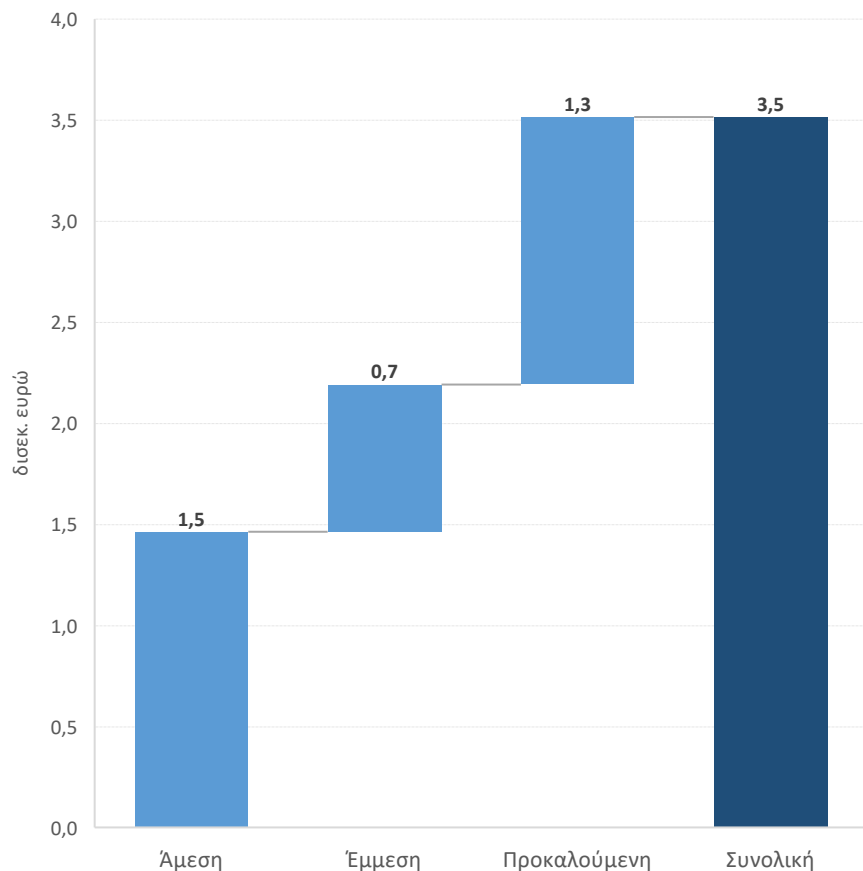
Διαθέσιμο εισόδημα εργαζομένων από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας ανά νησιωτική περιοχή, 2019



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Στην Κρήτη η συνεισφορά της ακτοπλοΐας εκτιμάται σε €3,5 δισεκ. το 2019

Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ της Κρήτης από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, 2019



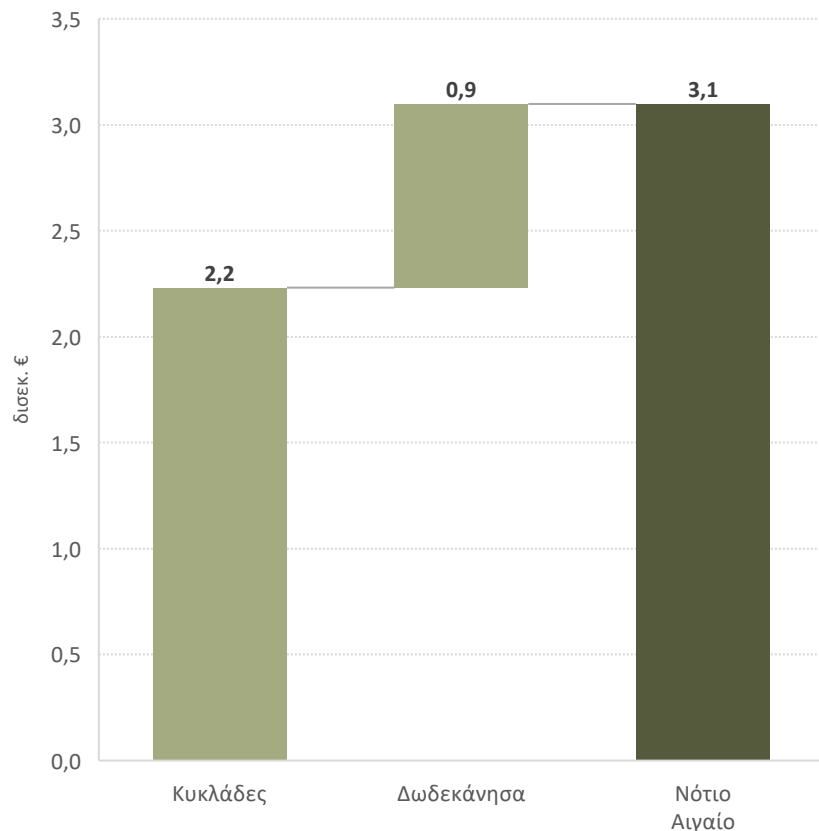
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

- Αντιστοιχεί στο 37% του ακαθάριστου προϊόντος στο σύνολο των 4 νομών του νησιού
- Η σύνδεση Πειραιά-Κρήτης συμβάλλει στην μεταφορά προϊόντων προς την ηπειρωτική χώρα, αλλά και σε αγορές του εξωτερικού

Η επίδραση αντιστοιχεί στο 37% του ακαθάριστου προϊόντος στην Κρήτη

Στο Νότιο Αιγαίο η συνεισφορά της ακτοπλοΐας εκτιμάται σε €3,1 δισεκ. το 2019

Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ της περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, 2019

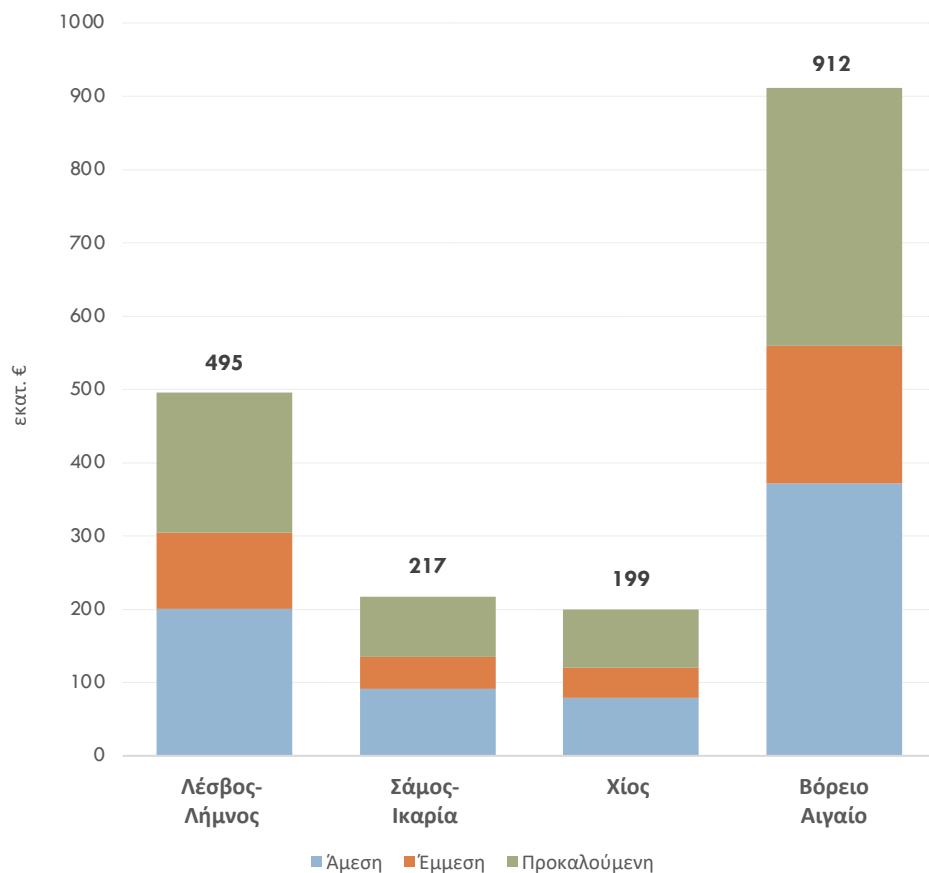


Πηγή: Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

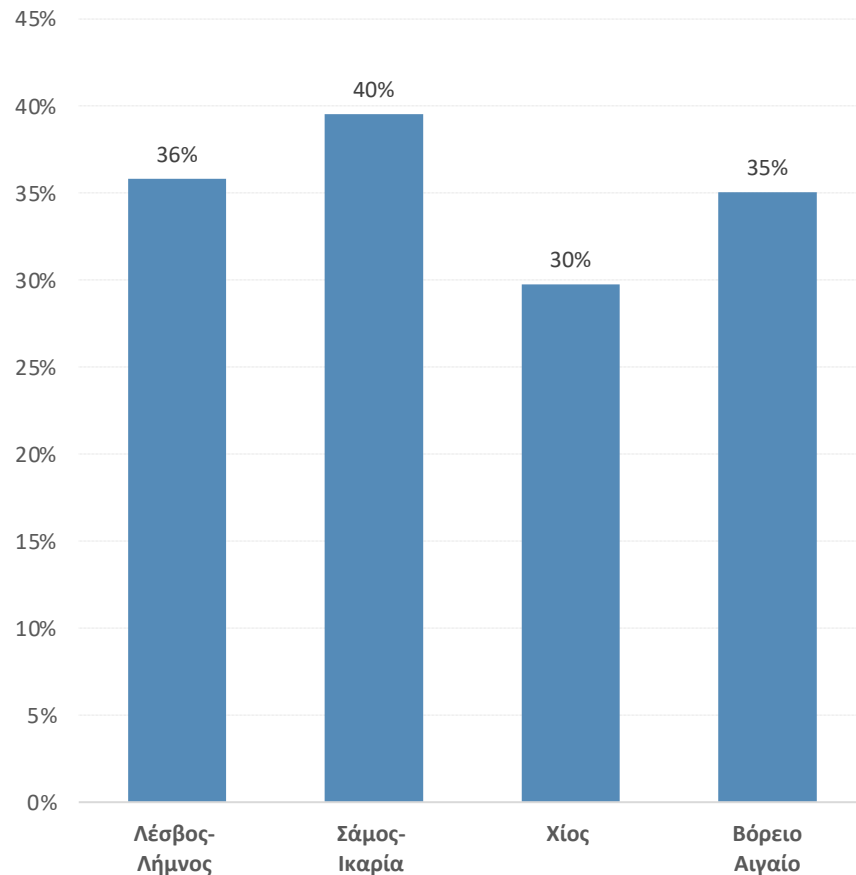
- Ισχυρή η συνεισφορά της ακτοπλοΐας στα νησιά των Κυκλάδων καθώς εκτιμάται σε περίπου €2,2 δισεκ.
- Υποστηρίζει περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ σε όρους ΑΕΠ της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή
- Στα Δωδεκάνησα, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου €866,3 εκατ., αντιπροσωπεύοντας το 24% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής

Στα νησιά του Βορείου Αιγαίου η συμβολή της ακτοπλοΐας αντιστοιχεί στο 35% του ακαθάριστου προϊόντος

Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ της περιφέρειας Βορείου Αιγαίου από την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, 2019



Επίδραση της ακτοπλοΐας ως ποσοστό του ακαθάριστου προϊόντος ανά περιοχή του Βορείου Αιγαίου, 2019

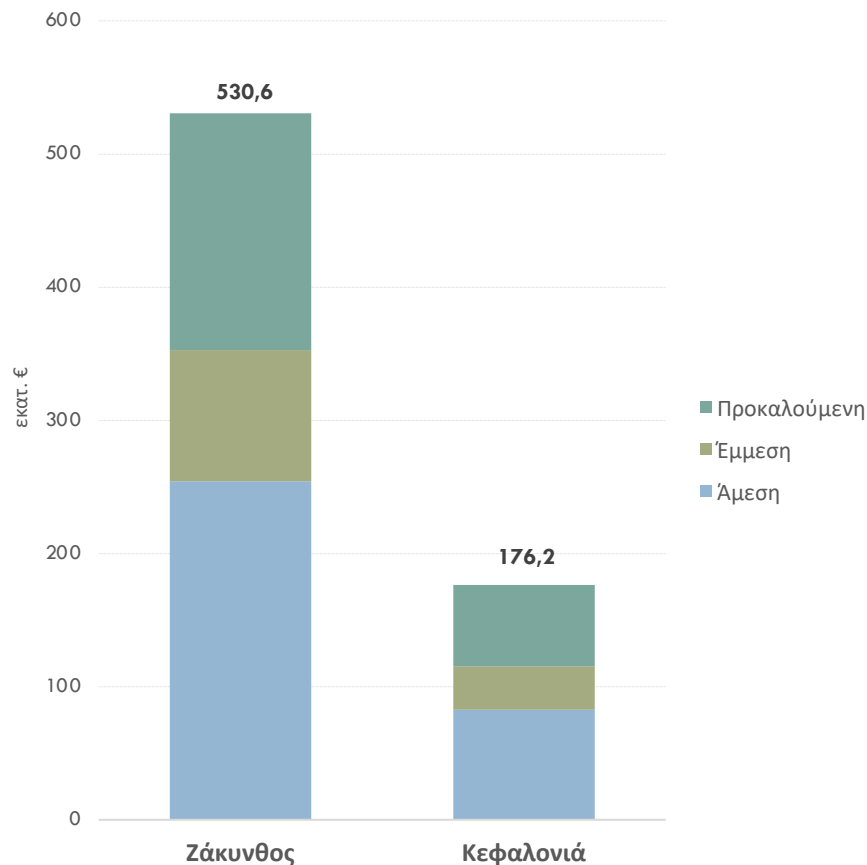


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η ποσοστιαία επίδραση είναι μεγαλύτερη στα νησιά της Σάμου και της Ικαρίας (40% του ΑΕΠ), ενώ στην Χίο ανέρχεται στο 30% του ΑΕΠ του νησιού

Σημαντική η συνεισφορά της ακτοπλοΐας στην οικονομία της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς

Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς από την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας, 2019

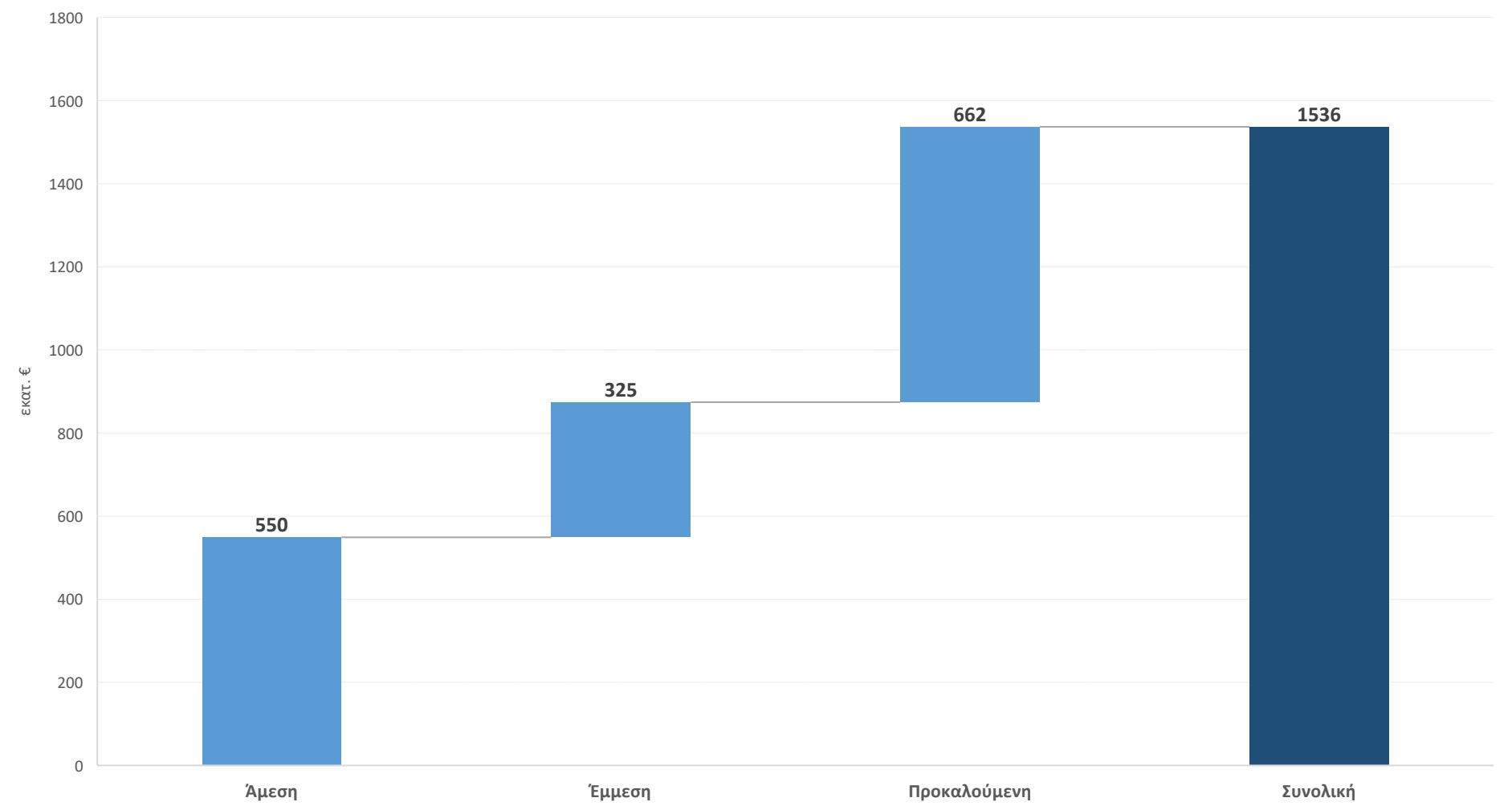


- Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ζακύνθου με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω Κυλλήνης υποστηρίζει την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα, της Μεταποίησης και του τουρισμού
 - ▣ Η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ αντιστοιχεί στο 70% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής
- Η συνολική επίδραση στην Κεφαλονιά εκτιμάται σε €176,2 εκατ. ή 29% του ακαθάριστου προϊόντος του νησιού

2.3 Ευρύτερες επιδράσεις στην αγορά της Αδριατικής

Η συνεισφορά από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής λόγω των ευρύτερων επιδράσεων εκτιμάται σε €1,5 δισεκ. (0,8% του ΑΕΠ το 2019)

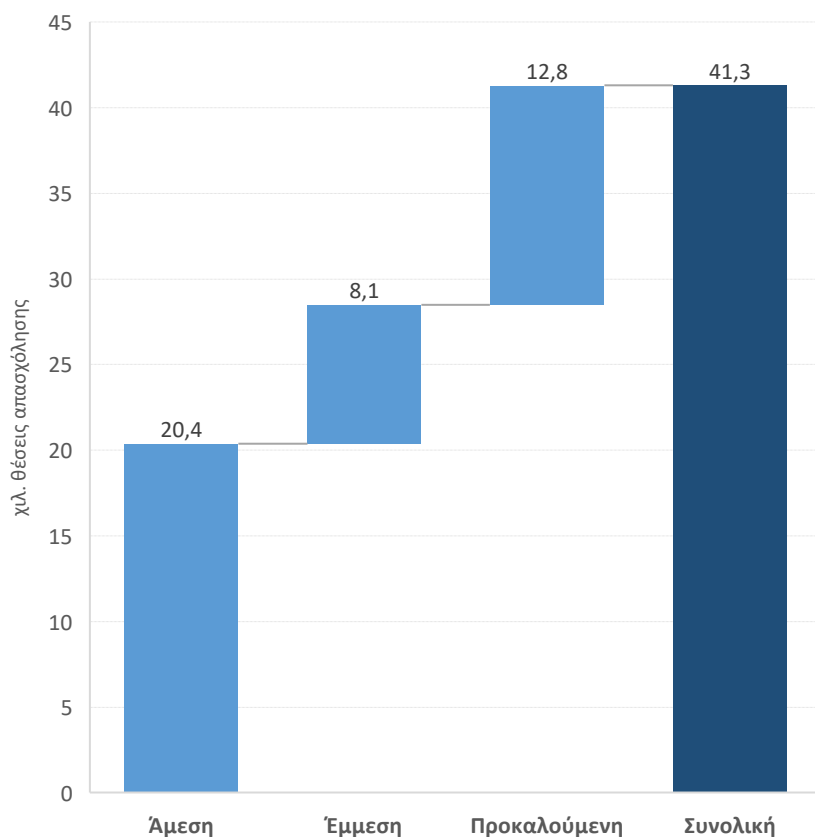
Ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας στην αγορά της Αδριατικής, 2019



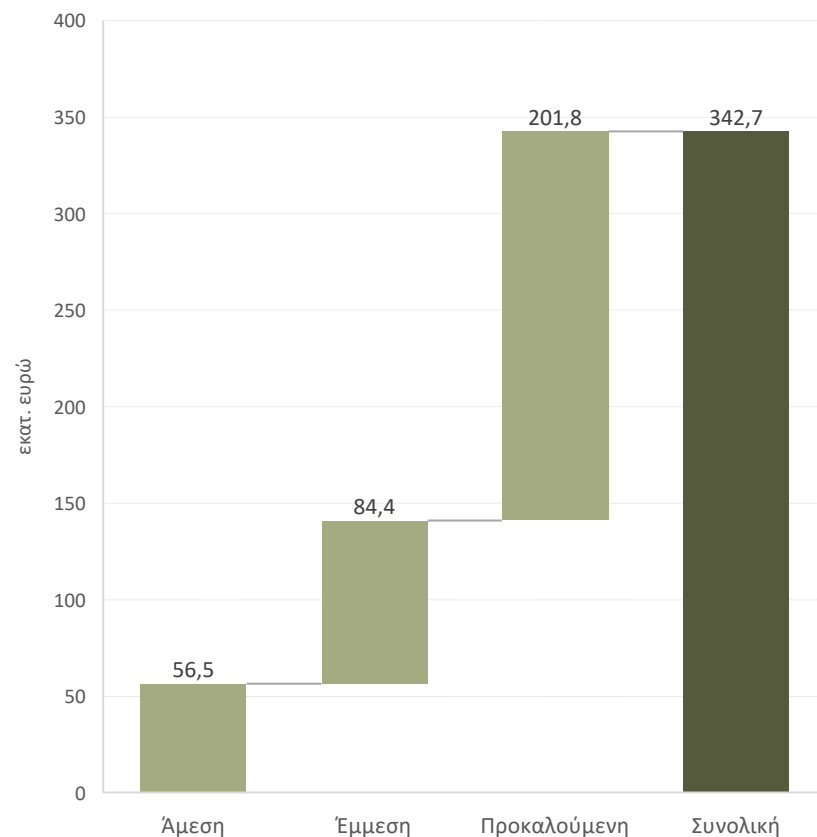
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά από την αγορά της Αδριατικής εκτιμάται σε περίπου 41 χιλ. θέσεις εργασίας

Ευρύτερες επιδράσεις στην απασχόληση από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2019



Ευρύτερες επιδράσεις στα δημόσια έσοδα από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2019



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

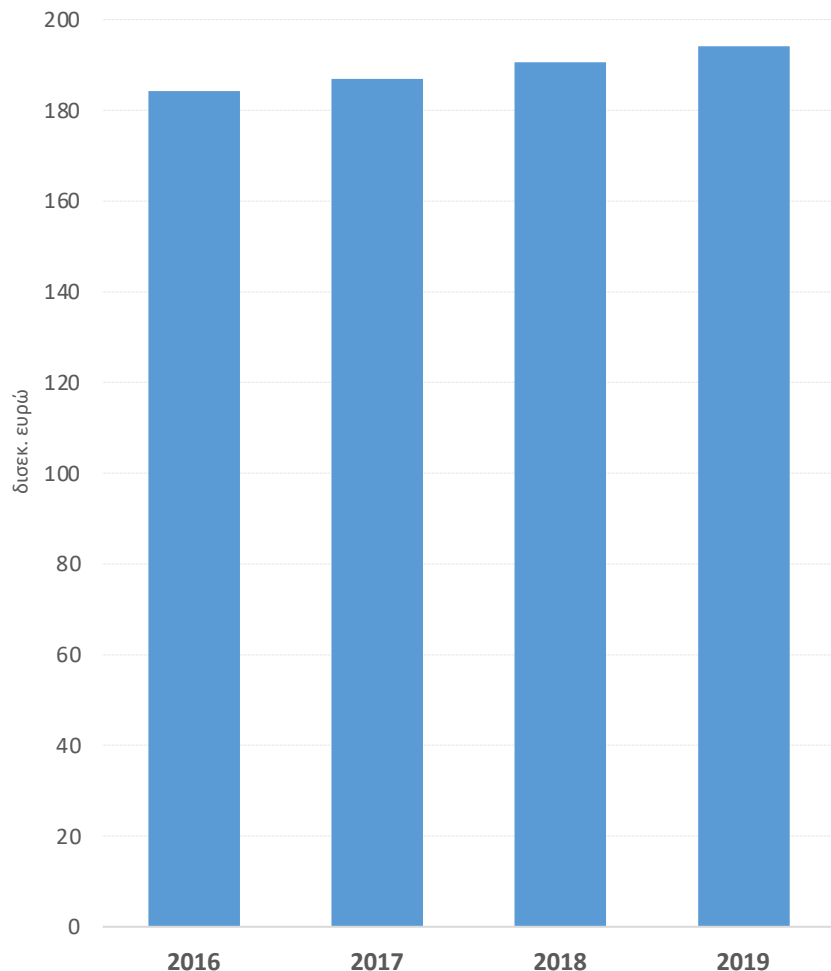
Σε €343 εκατ. εκτιμάται η συνολική συνεισφορά στα δημόσια έσοδα από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής

3. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας: Υφιστάμενη κατάσταση

3.1 Μεταβολές στο οικονομικό περιβάλλον

Η ελληνική οικονομία ακολούθησε ανοδική πορεία την περίοδο 2016-2019

Εξέλιξη ΑΕΠ (σταθερές τιμές 2010)



Πηγή: Eurostat

- Το 2019 το ΑΕΠ στην Ελλάδα σημείωσε άνοδο κατά 1,9% σε σχέση με το 2018
- Αξιοσημείωτη άνοδος στις εξαγωγές αγαθών, η αξία των οποίων ανήλθε στα €33,4 δισεκ. το 2019 (+32,6% σε σχέση με το 2016)
- Αύξηση της απασχόλησης και αποκλιμάκωση της ανεργίας
- Σημαντική η συμβολή του τουρισμού στην ανοδική πορεία της ελληνικής οικονομίας την περίοδο 2016-2019
 - ▣ Οι αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα το 2019 ανήλθαν σε 34 εκατ., αυξημένες κατά 21% σε σχέση με το 2016
 - ▣ Πιο ισχυρή η άνοδος στις ταξιδιωτικές εισπράξεις (+38%), οι οποίες ανήλθαν στα €18,2 δισεκ. το 2019

ΑΕΠ

- Ισχυρή ύφεση το β' τρίμηνο του 2020 (-15,2%) λόγω των μέτρων περιορισμού της υγειονομικής κρίσης
- Σχεδόν αντίστοιχη η επιβράδυνση στην Ευρωζώνη (-14,7%)

Βιομηχανική Παραγωγή

- Μείωση κατά 3,9% στο πρώτο οκτάμηνο του 2020 έναντι αύξησης 0,5% την αντίστοιχη περίοδο το 2019

Κατασκευές

- Μεγάλη κάμψη το β' τρίμηνο του 2020 (-26,6%) όταν την ίδια περίοδο πέρυσι σημειώθηκε άνοδος κατά 7%

Λιανικό εμπόριο

- Το α' εξάμηνο καταγράφεται κάθετη πτώση κατά 65% σε σχέση με το 2019

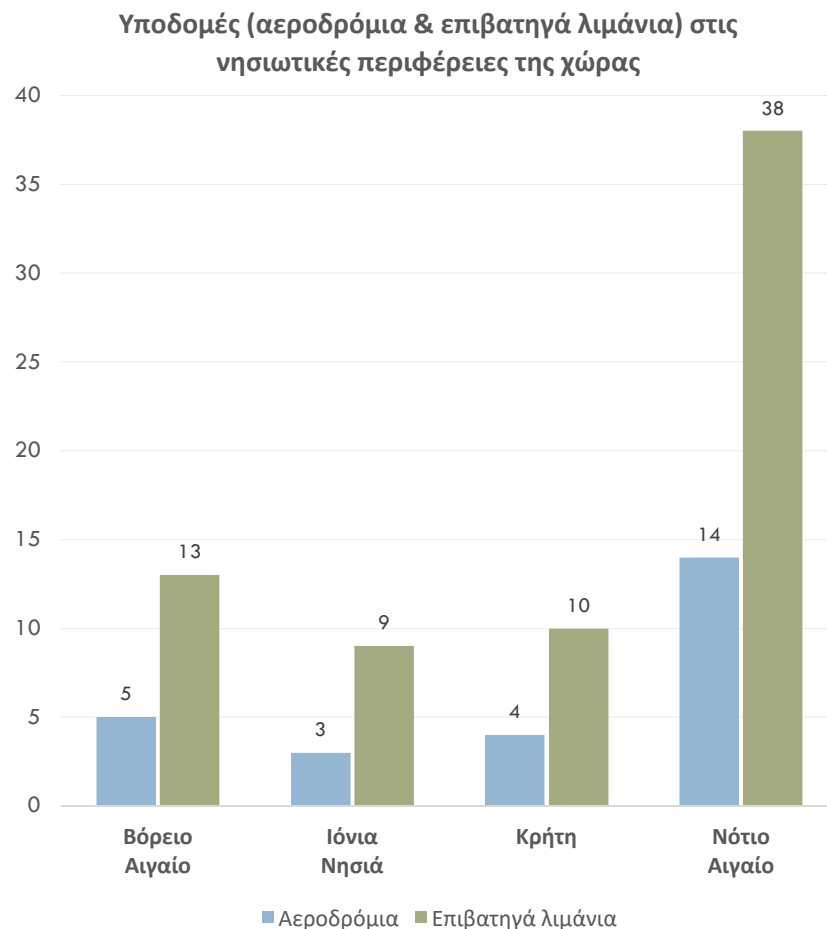
Τουρισμός

- Το α' οκτάμηνο του 2020 οι ταξιδιωτικές εισπράξεις ήταν μειωμένες κατά 80% σε σχέση με το 2019 (€2,6 δισεκ. έναντι €13,2 δισεκ.)

3.2 Η οικονομία των νησιωτικών περιοχών της χώρας

Η νησιωτική οικονομία υποστηρίζεται σημαντικά από την ακτοπλοΐα

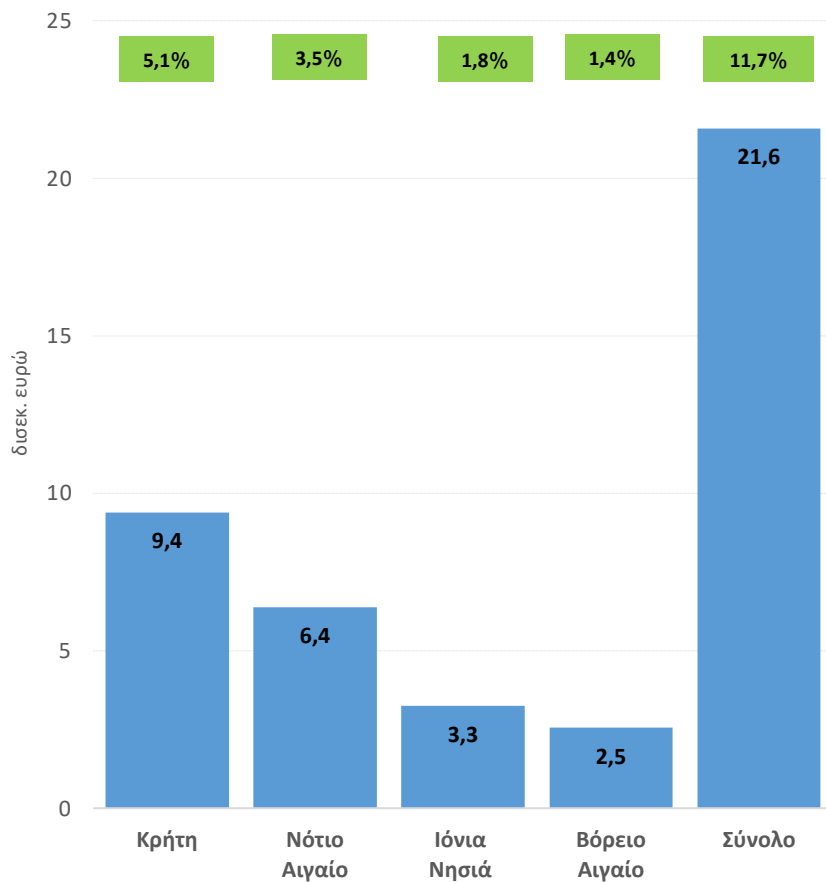
- Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας (Ιόνια Νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη):
 - ▣ Κατοικεί περίπου το 12% του πληθυσμού της Ελλάδας
- Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής Ελλάδας και της ηπειρωτικής χώρας
 - ▣ Συνδέει τα περίπου 115 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα σχεδόν σε καθημερινή βάση, αλλά και μεταξύ τους
- Στις τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας λειτουργούν 26 αεροδρόμια, ενώ ο αριθμός των λιμανιών που συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα ξεπερνά τα 70



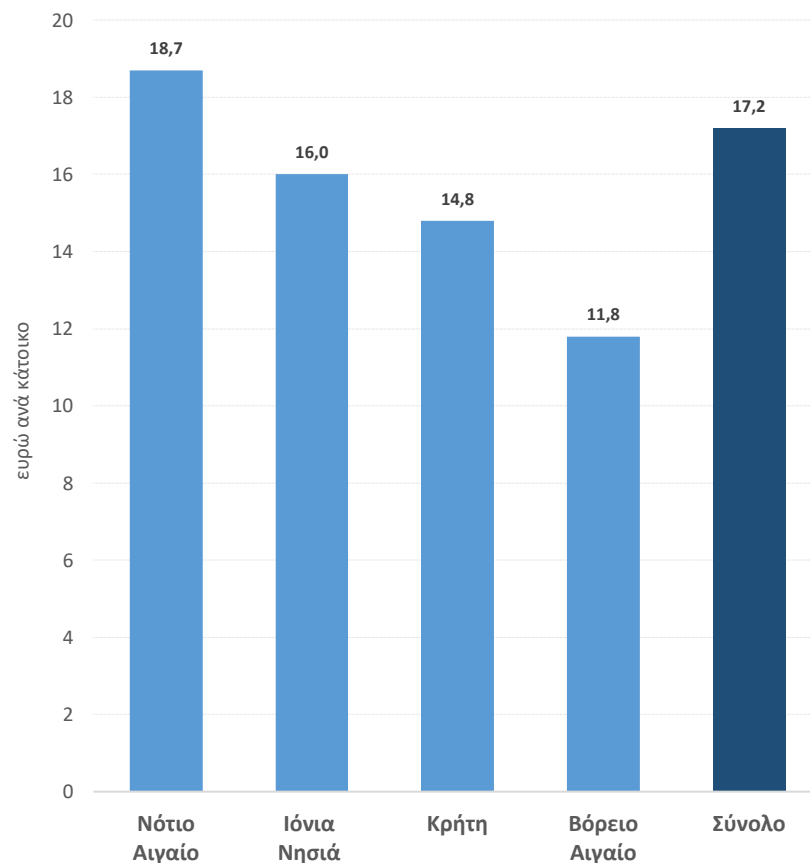
Πηγή: ΥΠΑ, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας δημιουργήθηκε το 11,7% του ΑΕΠ της χώρας το 2019

ΑΕΠ στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, 2019



Κατά κεφαλήν ΑΕΠ στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, 2018

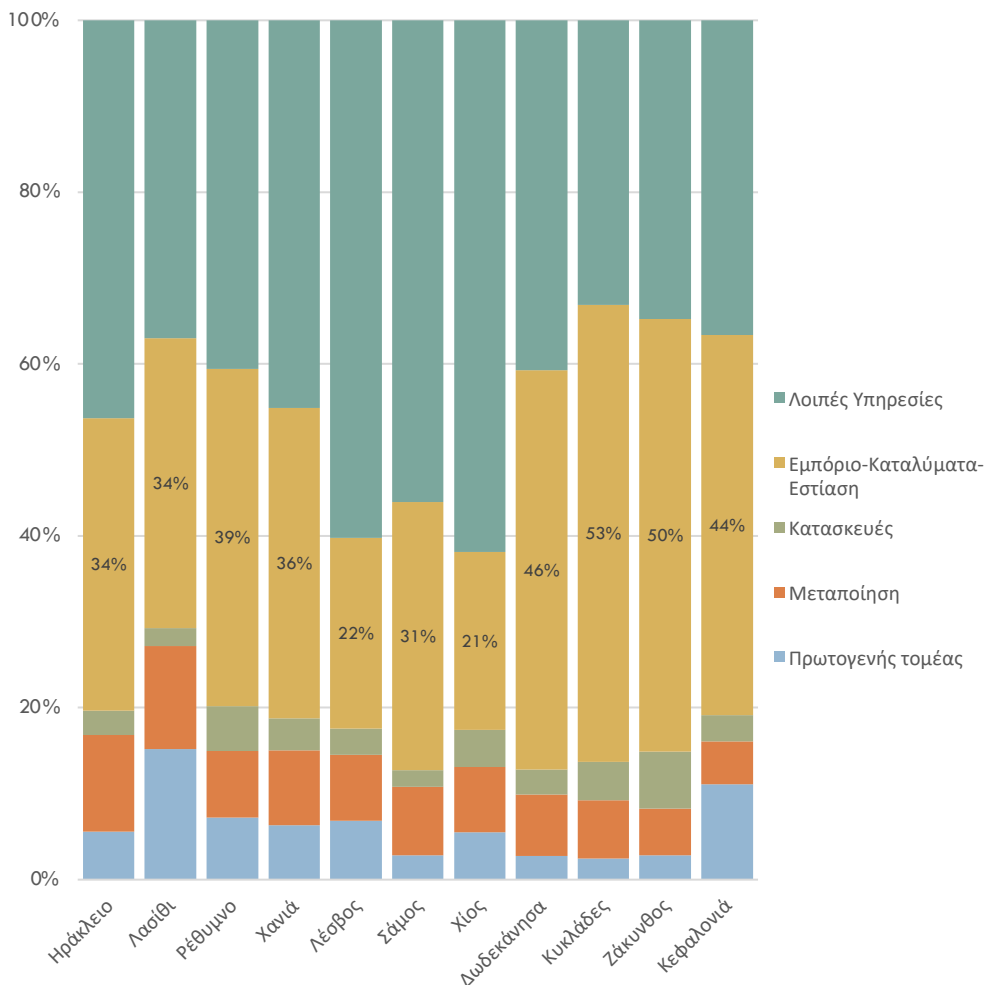


Σημείωση: Στο πλαίσιο αναγράφεται το ποσοστό στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατατάσσεται δεύτερη έπειτα από την περιφέρεια Αττικής, ενώ το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο Βόρειο Αιγαίο (€11,8 χιλ.) είναι το χαμηλότερο μεταξύ των δεκατριών περιφερειών της χώρας

Τουρισμός, εμπόριο και γεωργία έχουν αυξημένη συνεισφορά στη διαμόρφωση των οικονομικών μεγεθών των νησιωτικών περιφερειών

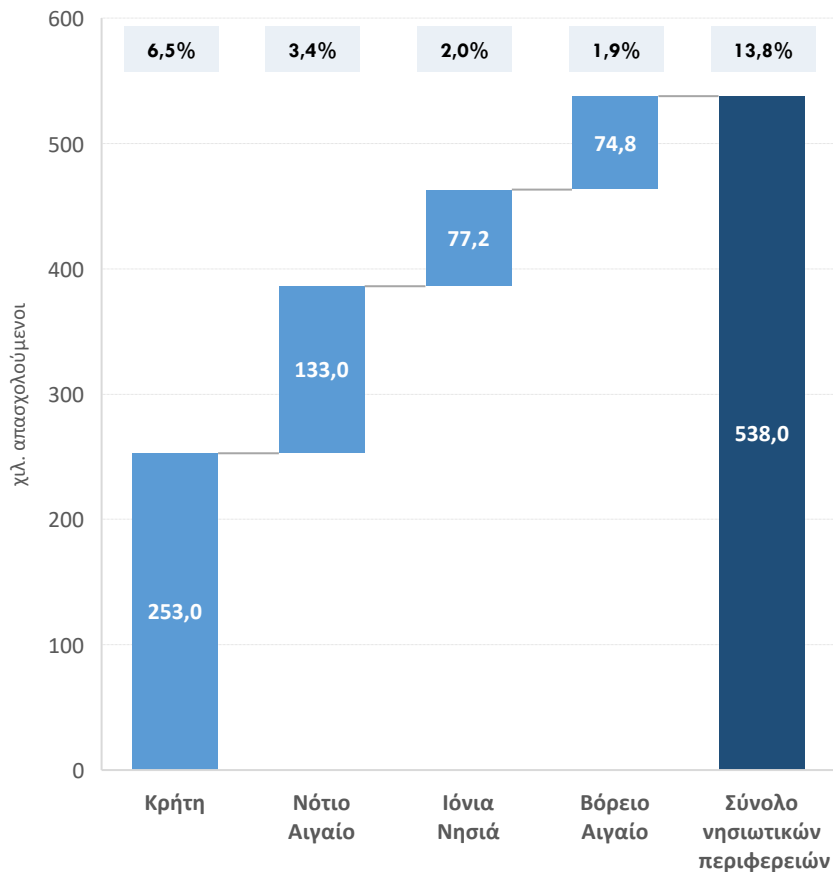
Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία ανά οικονομική δραστηριότητα στις νησιωτικές περιοχές, 2017



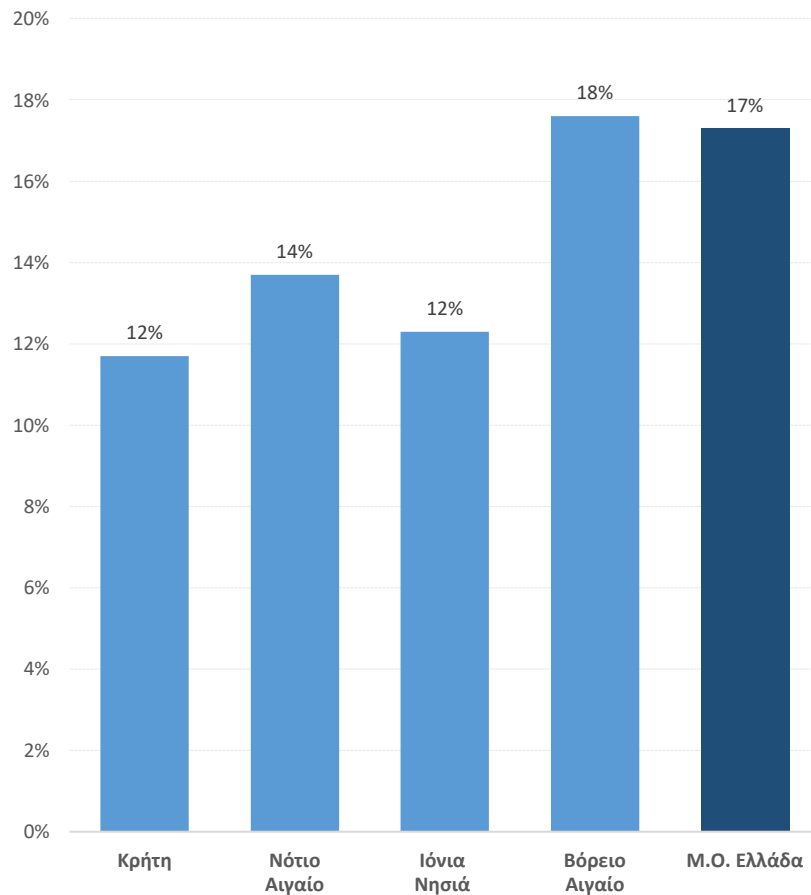
- Η συνεισφορά στο ΑΕΠ του τομέα Εμπόριο-Καταλύματα-Εστίαση είναι υψηλότερο στο Νότιο Αιγαίο, την Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά
 - Το μερίδιο είναι χαμηλότερο στην περιφέρεια Βορείου Αιγαίου
- Το μερίδιο της Μεταποίησης είναι υψηλότερο στην Κρήτη (κυρίως στις περιφερειακές ενότητες Ηρακλείου και Λασιθίου)
- Στο Πρωτογενή τομέα η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ εντοπίζεται στις περιφερειακές ενότητες Λασιθίου και Κεφαλονιάς

Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας εντοπίζεται περισσότερο από το 13,8% των θέσεων εργασίας

Απασχολούμενοι στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, 2019



Ποσοστό ανεργίας στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, 2019

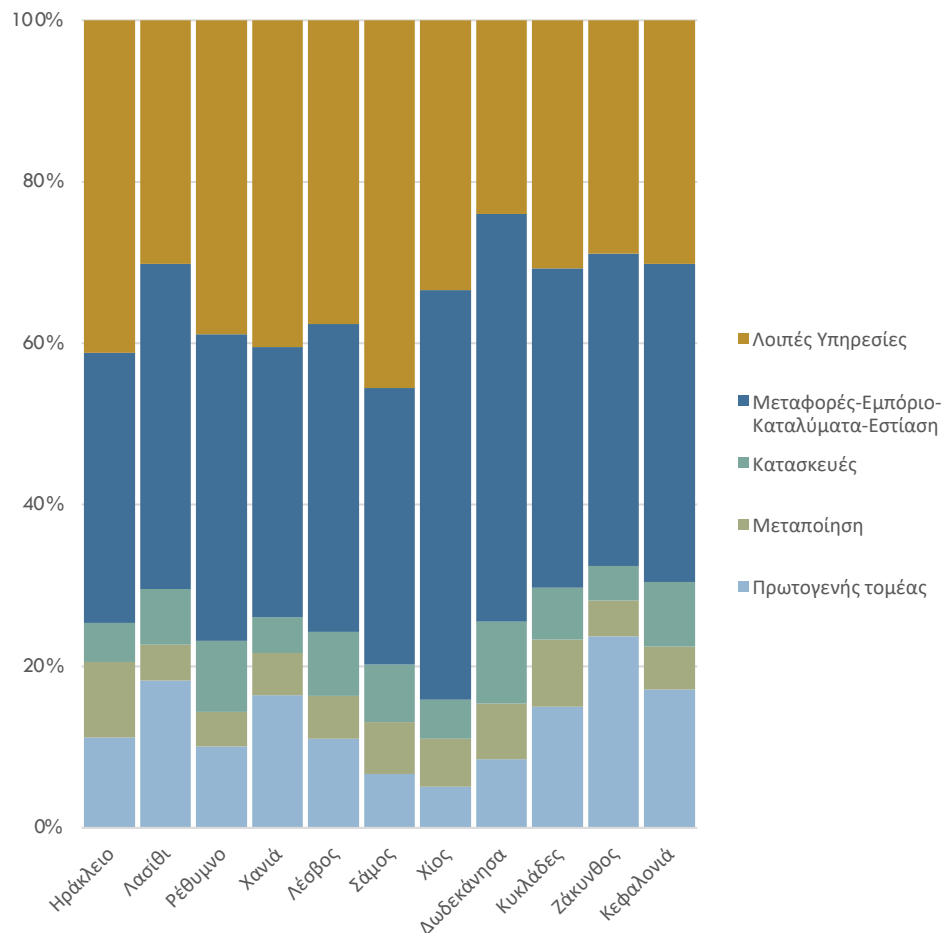


Σημείωση: Στο πλαίσιο αναγράφεται το ποσοστό στο σύνολο της απασχόλησης της χώρας
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Στην Κρήτη, το Νότιο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά το ποσοστό ανεργίας κυμαίνεται κάτω από το μέσο όρο της χώρας

Το ποσοστό της απασχόλησης στον τομέα Εμπόριο-Μεταφορές-Τουρισμός κυμαίνεται από 38% στην Κρήτη έως 55% στο Νότιο Αιγαίο

Διάρθρωση της απασχόλησης κατά κύριες οικονομικές δραστηριότητες στις νησιωτικές περιοχές, 2017



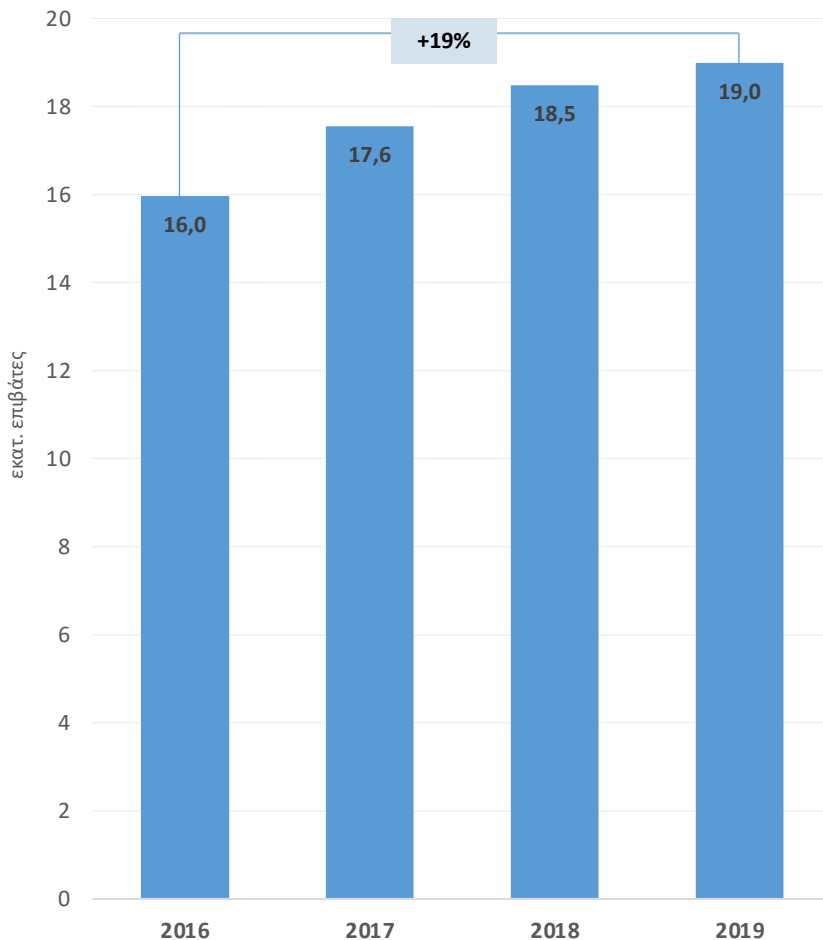
Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Σημαντικό το μερίδιο της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα στην Κρήτη και την Ζάκυνθο
- Στο Νότιο Αιγαίο αυξημένη βαρύτητα έχουν ο τομέας Εμπορίου, Μεταφορών και Τουρισμού (+10,1%) και οι Κατασκευές (+5,2%).
- Στο Βόρειο Αιγαίο ισχυρότερη παρουσία στην περιφέρεια έχουν ο Δημόσιος Τομέας κυρίως λόγω αυξημένων αναγκών άμυνας και συνοριακής εποπτείας.
 - Μικρότερη είναι η βαρύτητα της Μεταποίησης, αλλά και του αγροτικού τομέα

3.3 Βασικά μεγέθη στις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού

Την τετραετία 2016-2019 η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ακολουθεί σταθερά ανοδική πορεία

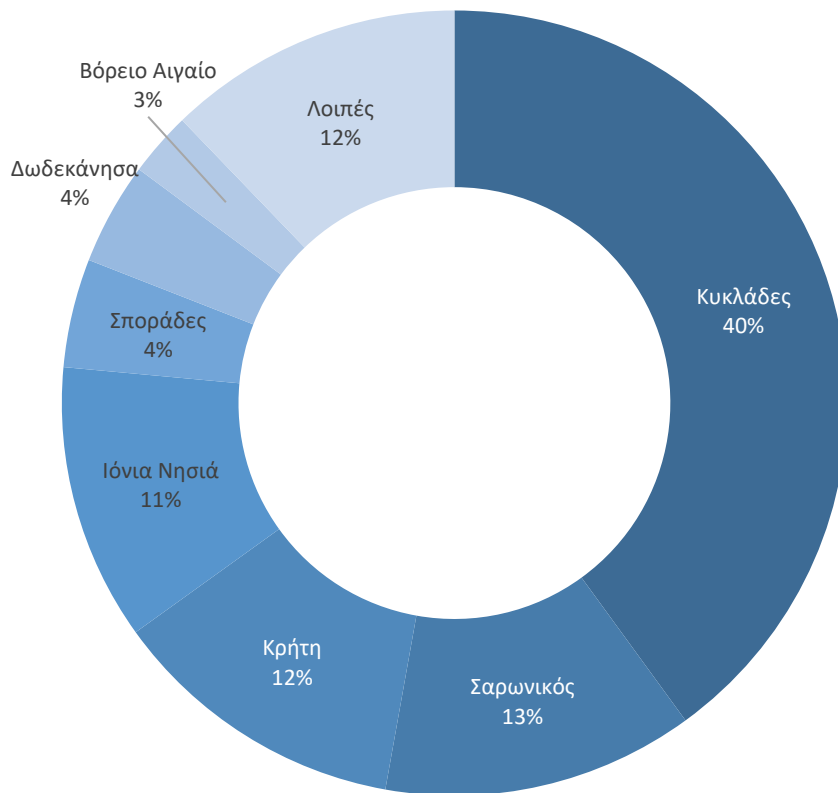
Διακινηθέντες επιβάτες στην ακτοπλοΐα, 2016-2019



- Η ακτοπλοϊκή κίνηση το 2019 διαμορφώθηκε στα 19 εκατ. επιβάτες (+2,8% σε σχέση με το 2018)
- Σε σχέση με το 2016 η επιβατική κίνηση ήταν αυξημένη κατά 19% ή 3 εκατ. επιβάτες
- Η εξέλιξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα η επιβατική κίνηση το 2019 να επανέλθει στο επίπεδο του 2009

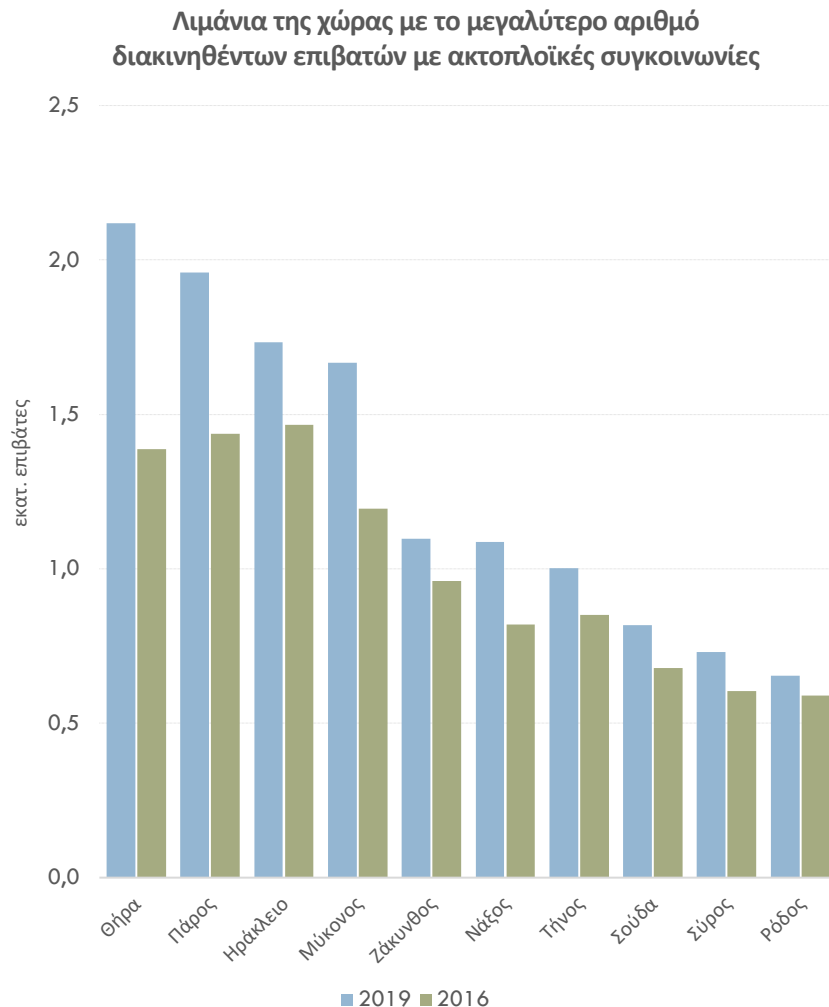
Σε γεωγραφικούς όρους, η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών εντοπίζεται στις ακτοπλοϊκές γραμμές για τις Κυκλάδες

Γεωγραφική κατανομή στην ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση, 2019



- Την τετραετία 2016-2019 το 38% της επιβατικής κίνησης με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες καταγράφεται στις γραμμές των Κυκλάδων
- Στις γραμμές για την Κρήτη το μερίδιο αυξήθηκε στο 12,3% το 2019 από 11,7% το 2016
 - Οι διακινηθέντες επιβάτες υποχώρησαν στα 2,33 εκατ. από 1,86 εκατ. (αύξηση 25% ή 466,3 χιλ. επιβάτες)
- Σταθεροποιητική τάση παρατηρείται στις γραμμές του Σαρωνικού (12,8% το 2019), όπως και στις γραμμές από Κυλλήνη προς Ζάκυνθο και Κεφαλλονιά αντίστοιχα (το μερίδιο διαμορφώθηκε στο 11,4% το 2019 από 11,7% το 2016).

Οι δημοφιλέστεροι προορισμοί βρίσκονται στην πλειονότητά τους στις Κυκλάδες και στην Κρήτη

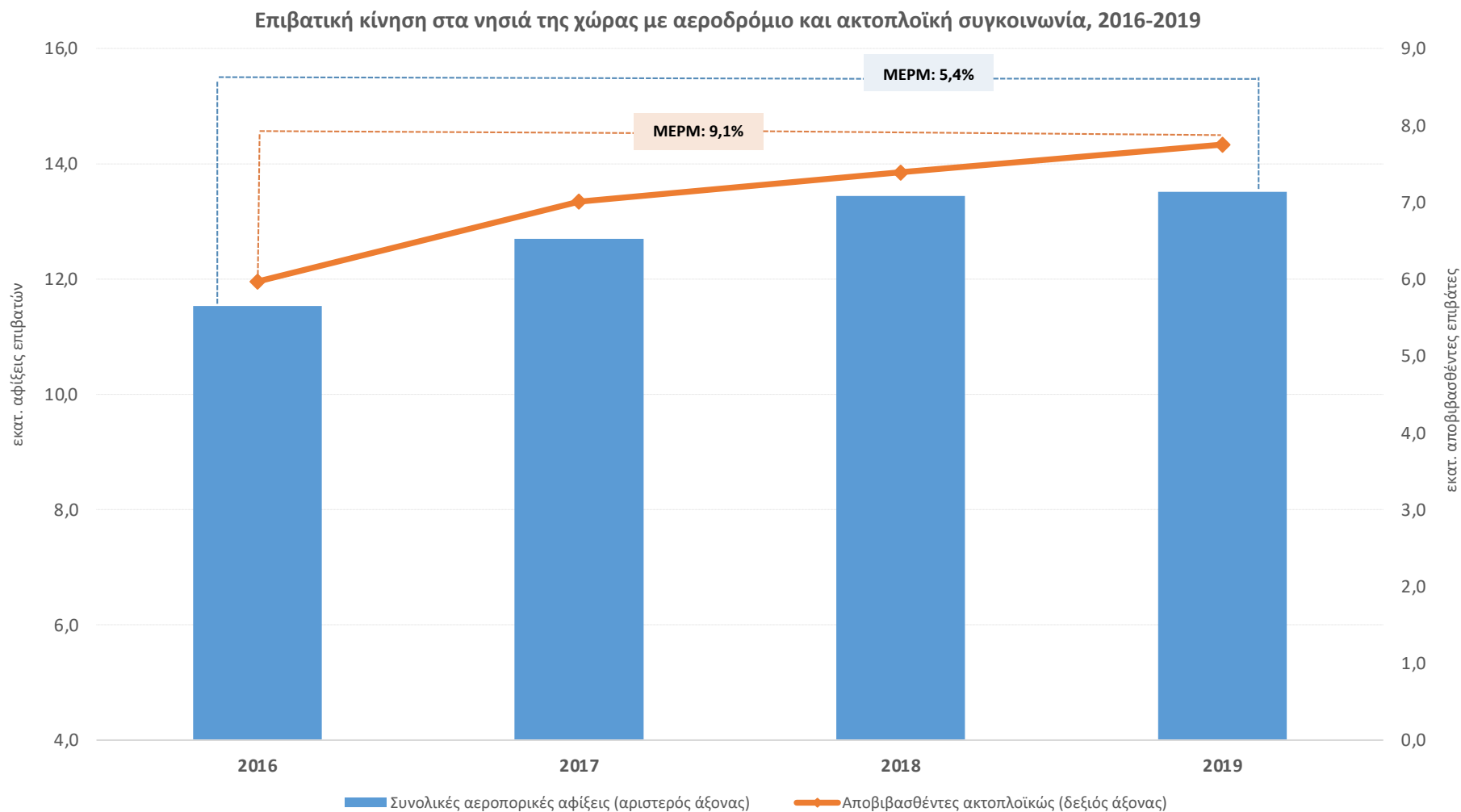


- Ο μεγαλύτερος αριθμός διακινηθέντων επιβατών το 2019 καταγράφεται στη Σαντορίνη (2,12 εκατ.) εμφανίζοντας άνοδο 53% σε σχέση με το 2016
- Σημαντική άνοδος καταγράφεται επίσης στα λιμάνια της Μυκόνου (+39,6%) και της Πάρου (36,2%)
- Η κίνηση επιβατών στο λιμάνι του Ηρακλείου εμφάνισε μέση ετήσια άνοδο 5,7% την περίοδο 2016-2019 με τον αριθμό διακινηθέντων επιβατών να διαμορφωθεί στα 1,73 εκατ. το 2019 από 1,47 εκατ. το 2016
- Ανοδικά κινήθηκαν μεταξύ της περιόδου 2016–2019 και τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση
 - Νάξος (+32,8%), Σύρος (+21,2%), Σούδα (+20,5%), Τήνος (+17,8%), Ζάκυνθος (+14,3%) και Ρόδος (+10,9%)

(*) Πόρος Κεφαλλονιάς

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Στα νησιά με αεροδρόμιο, η ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών αυξήθηκε με μεγαλύτερο ρυθμό από τις αεροπορικές αφίξεις την περίοδο 2016-2019



(*) MEPM: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Το 2019 οι αεροπορικές αφίξεις ήταν αυξημένες κατά 17% σε σχέση με το 2016 (+17,7% οι αφίξεις εξωτερικού & +15,6% οι αντίστοιχες εσωτερικού), όταν στους αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στους ίδιους προορισμούς καταγράφεται αύξηση κατά 30%

Σε δημοφιλείς για την ακτοπλοΐα προορισμούς η αύξηση της επιβατικής κίνησης είναι μεγαλύτερη των αεροπορικών αφίξεων εσωτερικού

Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα νησιά της χώρας με αεροπορική και ακτοπλοϊκή συγκοινωνία

	Αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού (χιλ.)			Αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες (χιλ.)		
	2016	2019	ΠΜ%*	2016	2019	ΠΜ%*
Σαντορίνη	433,6	578,3	33,4%	701,3	1.088,6	55,2%
Πάρος	37,9	104,6	176,1%	452,5	988,4	118,4%
Ηράκλειο	503,0	631,5	25,5%	743,9	879,3	18,2%
Μύκονος	190,0	254,6	34,0%	604,0	846,0	40,1%
Νάξος	16,5	43,8	165,2%	403,3	548,3	36,0%
Ζάκυνθος	32,6	19,7	-39,4%	482,1	545,2	13,1%
Χανιά	436,8	328,4	-24,8%	342,0	423,1	23,7%
Σύρος	7,7	5,0	-35,2%	296,5	364,8	23,0%
Ρόδος	421,3	387,0	-8,1%	294,6	324,4	10,1%
Κεφαλονιά	33,4	45,4	36,1%	253,3	268,0	5,8%
Μήλος	23,7	37,9	60,2%	141,2	213,0	50,8%
Σκιάθος	20,8	16,7	-19,8%	188,7	198,7	5,3%
Κως	101,0	134,9	33,5%	153,0	174,2	13,9%
Μυτιλήνη	169,5	175,3	3,4%	178,7	158,3	-11,4%
Χίος	91,5	115,5	26,2%	186,1	151,2	-18,7%
Λήμνος	32,4	41,2	27,2%	98,0	100,3	2,4%
Σάμος	74,3	81,9	10,2%	100,2	97,6	-2,6%
Σκύρος	6,5	5,0	-23,2%	73,2	80,2	9,5%
Ικαρία	19,3	22,7	17,8%	80,7	74,6	-7,6%
Λέρος	12,5	10,7	-14,4%	57,4	74,2	29,3%
Κάλυμνος	8,7	3,9	-55,1%	51,0	58,9	15,5%
Κύθηρα	14,2	16,1	13,7%	20,2	25,3	25,3%
Αστυπάλαια	5,8	7,1	22,7%	25,6	23,0	-10,3%
Κάρπαθος	28,7	30,3	5,4%	17,4	19,9	14,3%
Καστελόριζο	3,3	2,8	-16,9%	11,6	10,8	-6,8%
Κάσος	1,8	1,2	-35,1%	5,8	7,2	23,5%
Σητεία	9,6	11,5	20,6%	4,4	5,5	24,2%
Σύνολο	2.736,3	3.112,8	13,8%	5.966,7	7.749,0	29,9%

(*) Ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ 2019 και 2016

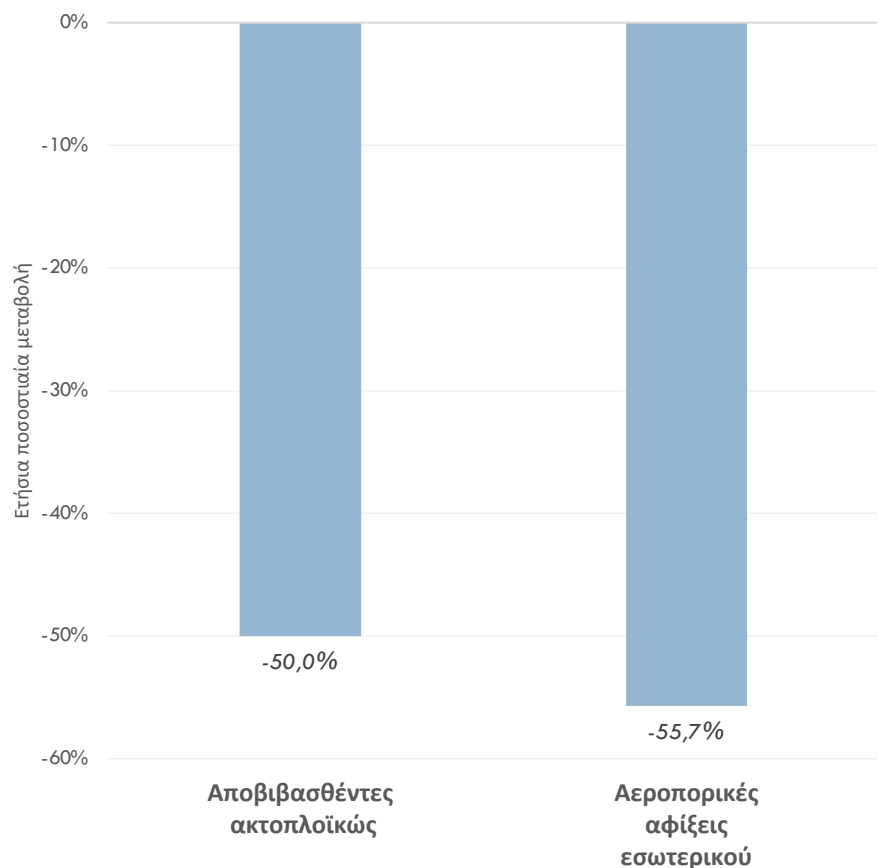
(**) Κατάταξη με βάση τους αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες το 2019

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

- Στη Σαντορίνη οι αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού αυξήθηκαν κατά 33% μεταξύ 2016 και 2019
 - ▣ Την ίδια περίοδο οι αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εμφανίζουν άνοδο κατά 55%
- Στην Πάρο καταγράφεται μεγάλη άνοδος στις αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού, αλλά και στους αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
- Μόλις σε 6 από τα 27 νησιά της χώρας με αεροδρόμιο (και ακτοπλοϊκή σύνδεση) η κίνηση επιβατών με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχει υποχωρήσει το 2019 συγκριτικά με το 2016

Σημαντικό πλήγμα στην επιβατική κίνηση από την αναστολή ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων λόγω της πανδημίας

Μεταβολή στην επιβατική κίνηση εσωτερικού στα νησιά της χώρας με αεροπορική και ακτοπλοϊκή συγκοινωνία το α' εννεάμηνο 2020 σε σχέση με το 2019



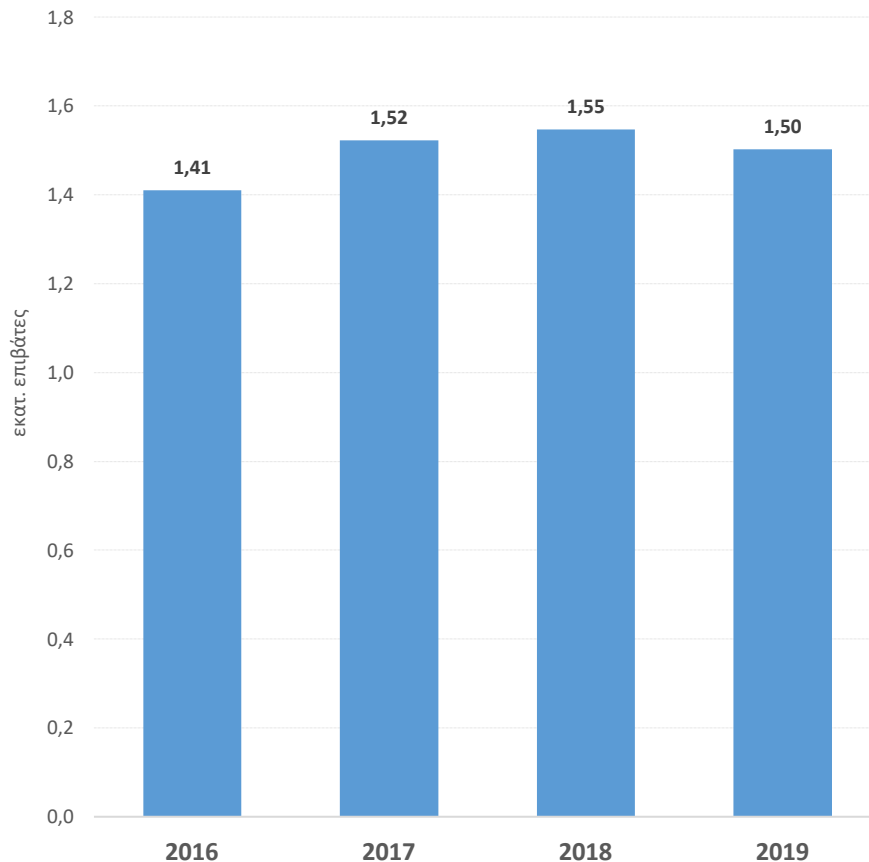
Πηγή: ΣΕΕΝ, ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Στην ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου από τις 21 Μαρτίου 2020 έως τις 17 Μαΐου 2020
 - ▣ Εξαίρεση οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών για έκτακτη ανάγκη
- Εφαρμόστηκε μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία και μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων
- Στην ακτοπλοϊκή κίνηση οχημάτων αναμένεται ηπιότερη μείωση συγκριτικά με τους επιβάτες
 - ▣ Εκτιμάται πτώση κατά 40% στα ΙΧ οχήματα το 2020 σε σχέση με το 2019
 - ▣ Ηπιότερη μείωση κατά 20% αναμένεται στα φορτηγά οχήματα, γεγονός που υποδεικνύει τον σημαντικό ρόλο της επιβατηγού ναυτιλίας στην τροφοδοσία των νησιών και τη μεταφορά προϊόντων

3.4 Βασικά μεγέθη στην αγορά της Αδριατικής

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις γραμμές της Αδριατικής αυξήθηκε μεταξύ 2016 και 2019

Διακινηθέντες επιβάτες στις γραμμές Αδριατικής



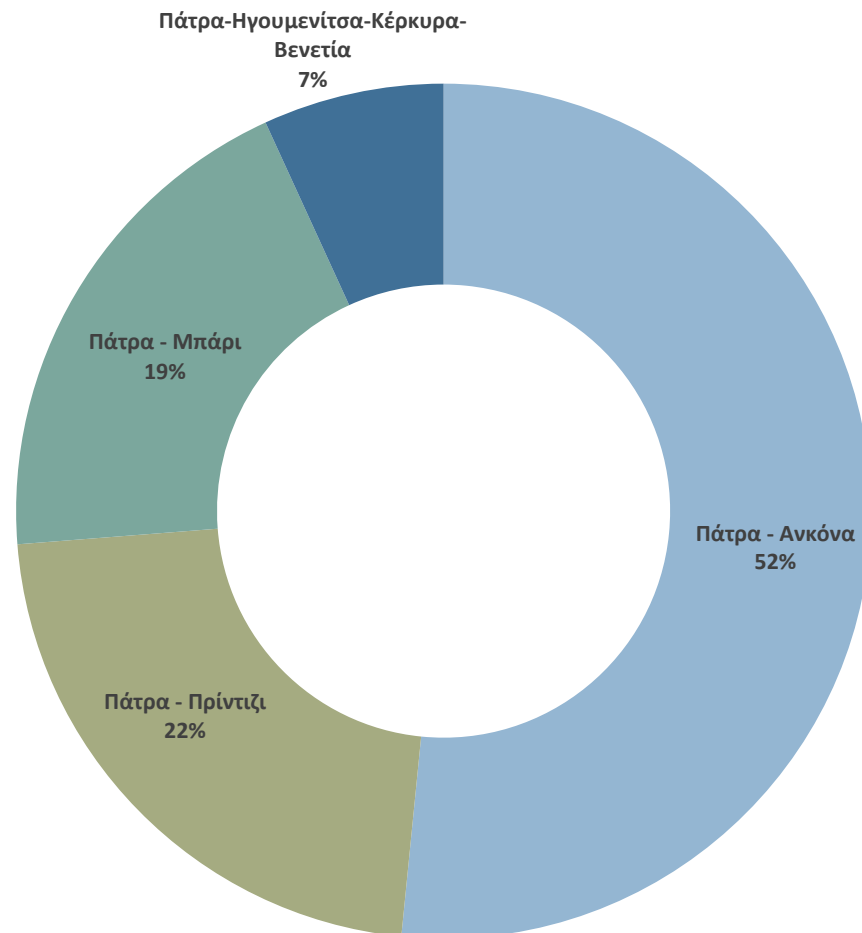
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

- Το 2019 οι διακινηθέντες επιβάτες στις γραμμές της Αδριατικής διαμορφώθηκαν σε 1,5 εκατ., επίπεδο ελαφρώς μικρότερο από εκείνο του 2018
- Σε σχέση με το 2016 η επιβατική κίνηση στην αγορά της Αδριατικής αυξήθηκε κατά 7% (ή 92,7 χιλ. επιβάτες)

Έντονα αρνητική η επίδραση της πανδημίας καθώς η επιβατική κίνηση κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2020 είναι χαμηλότερη κατά 69% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019

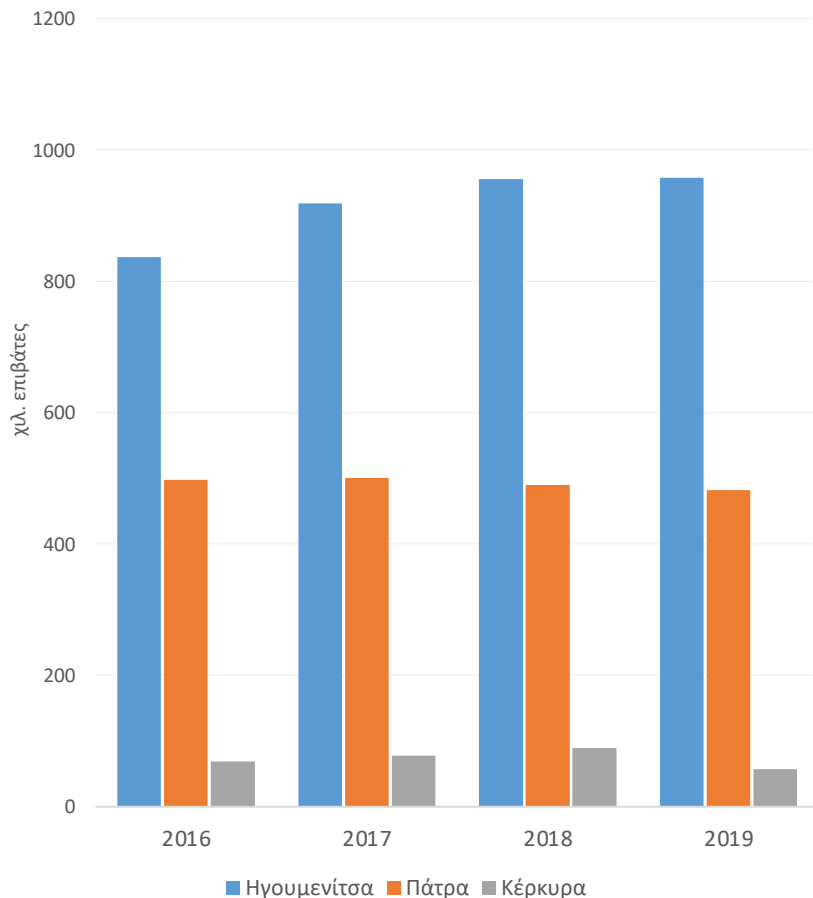
Η μεγαλύτερη κίνηση στις γραμμές Ελλάδα – Ιταλία πραγματοποιείται μέσω της γραμμής Πάτρας – Ανκόνα

Καταμερισμός διακινηθέντων επιβατών ανά γραμμή στην θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας, 2019



Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης στην αγορά της Αδριατικής

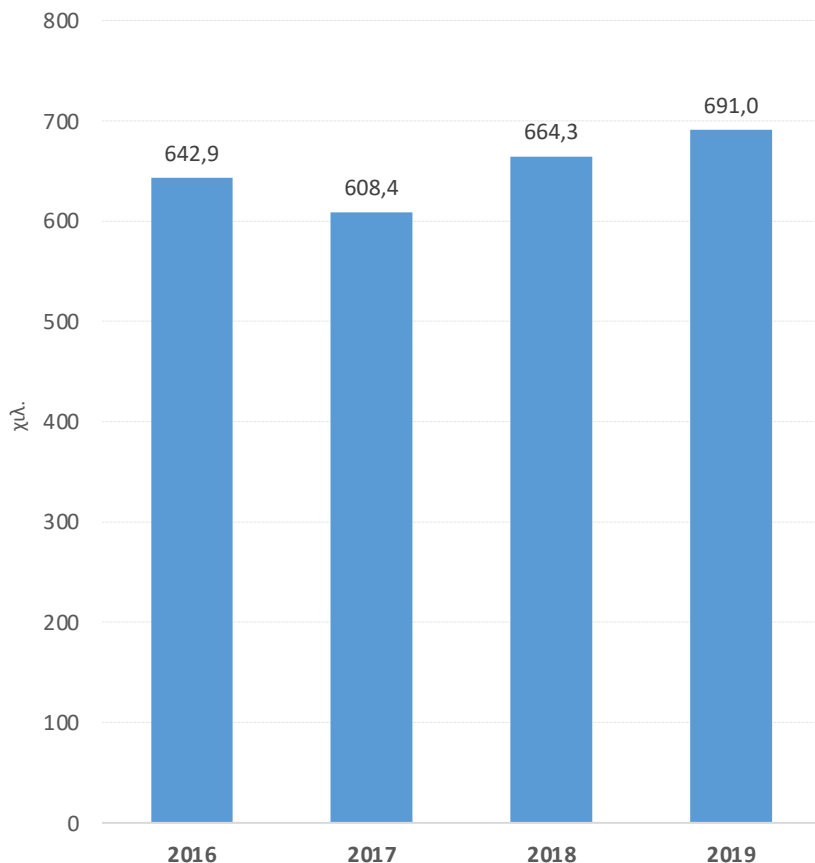
Διακινηθέντες επιβάτες εξωτερικού ανά λιμάνι της χώρας



- Το 2019 οι διακινηθέντες επιβάτες εξωτερικού από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διαμορφώθηκε στα 957,1 χιλ. άτομα, επίπεδο υψηλότερο κατά 14% σε σχέση με το 2016
- Ακολουθεί το λιμάνι της Πάτρας με 482,1 χιλ. διακινηθέντες επιβάτες έναντι 497,3 χιλ. το 2016 (-3%)
- Από το λιμάνι της Κέρκυρας διακινήθηκαν 57 χιλ. επιβάτες το 2019, καταγράφοντας μείωση κατά 17% σε σχέση με το 2016

Το μεταφορικό έργο οχημάτων ανήλθε το 2019 στο υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας τετραετίας

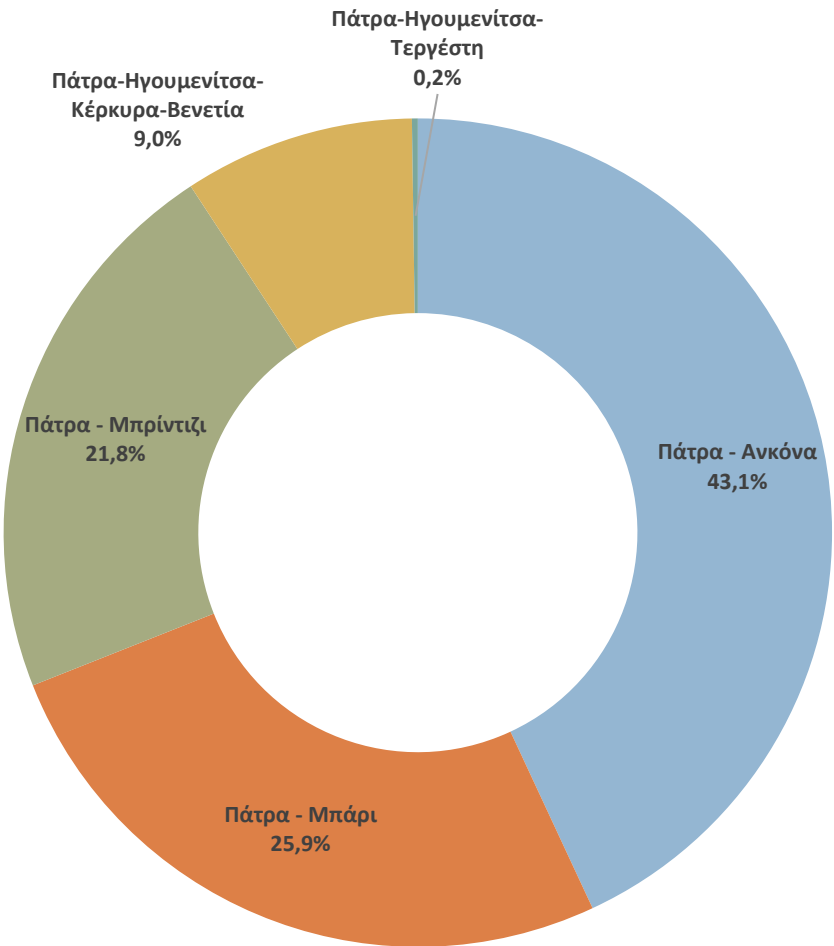
Διακινηθέντα οχήματα στις γραμμές Αδριατικής



- Το 2019 η συνολική κίνηση οχημάτων (Φ/Γ, ΙΧ, δίκυκλα) διαμορφώθηκε στις 691 χιλ., αυξημένη κατά 4,0% (ή 26,7 χιλ. οχήματα) συγκριτικά με το προηγούμενο έτος
- Σε σχέση με το 2016 το μεταφορικό έργο οχημάτων στις γραμμές της Αδριατικής από τα ελληνικά λιμάνια έχει αυξηθεί κατά 7,5% (ή 48,1 χιλ. οχήματα)

Η γραμμή Πάτρας – Ανκόνα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κίνηση και στη μεταφορά οχημάτων

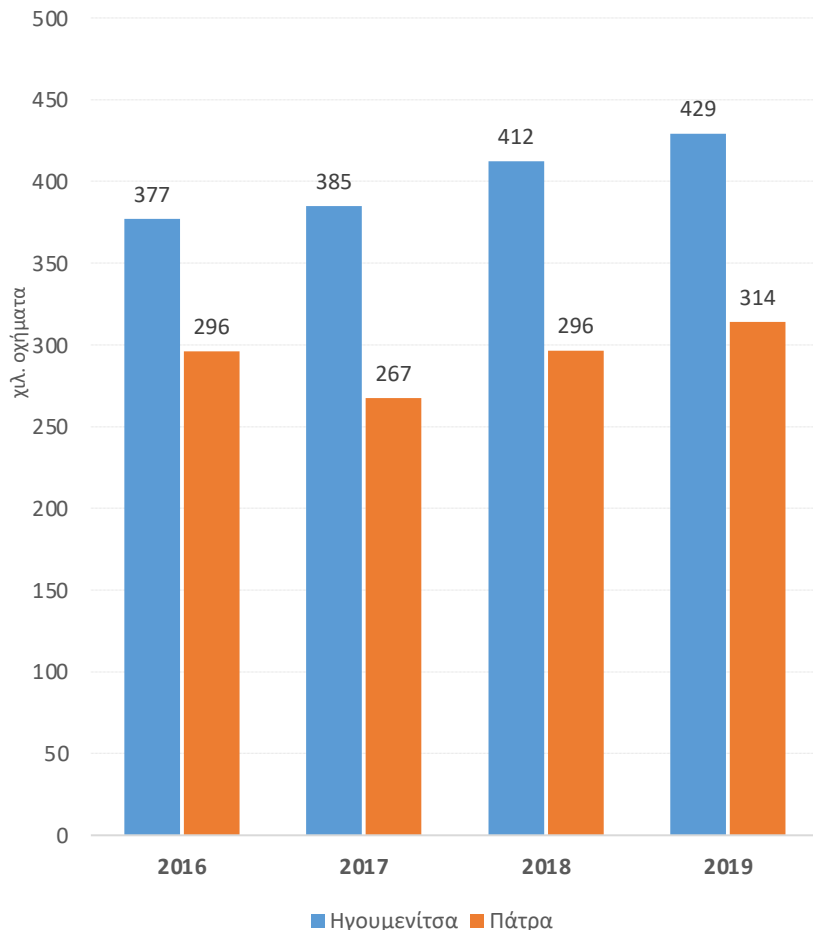
Καταμερισμός διακινηθέντων οχημάτων ανά γραμμή στη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας, 2019



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Περισσότερο από το ήμισυ της κίνησης οχημάτων πραγματοποιείται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

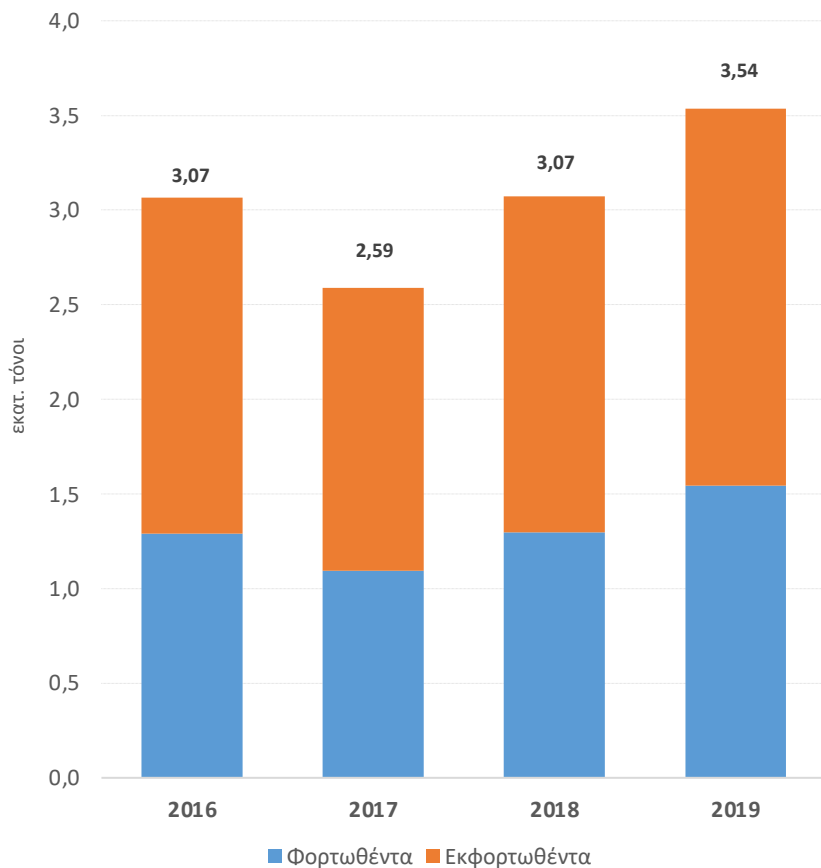
Συνολική κίνηση οχημάτων εξωτερικού στο λιμάνι
Ηγουμενίτσας και Πάτρας



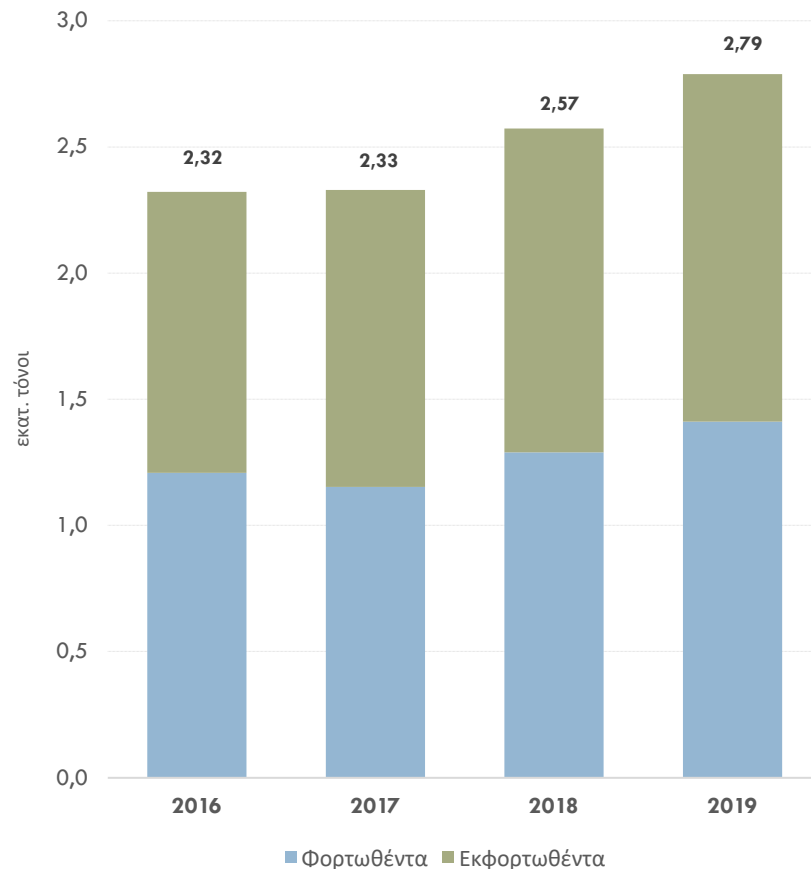
- Το 2019 η κίνηση οχημάτων αυξήθηκε κατά 4% σε σχέση με το 2018, ενώ συγκριτικά με το 2016 εμφανίζει άνοδο κατά 14%
- Στο λιμάνι Πατρών η κίνηση οχημάτων το 2019 κινήθηκε σε ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο με εκείνο του 2016

Η εμπορική κίνηση εξωτερικού κινήθηκε ανοδικά την τριετία 2017-2019 στα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας

Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα
εξωτερικού από το λιμάνι της Πάτρας

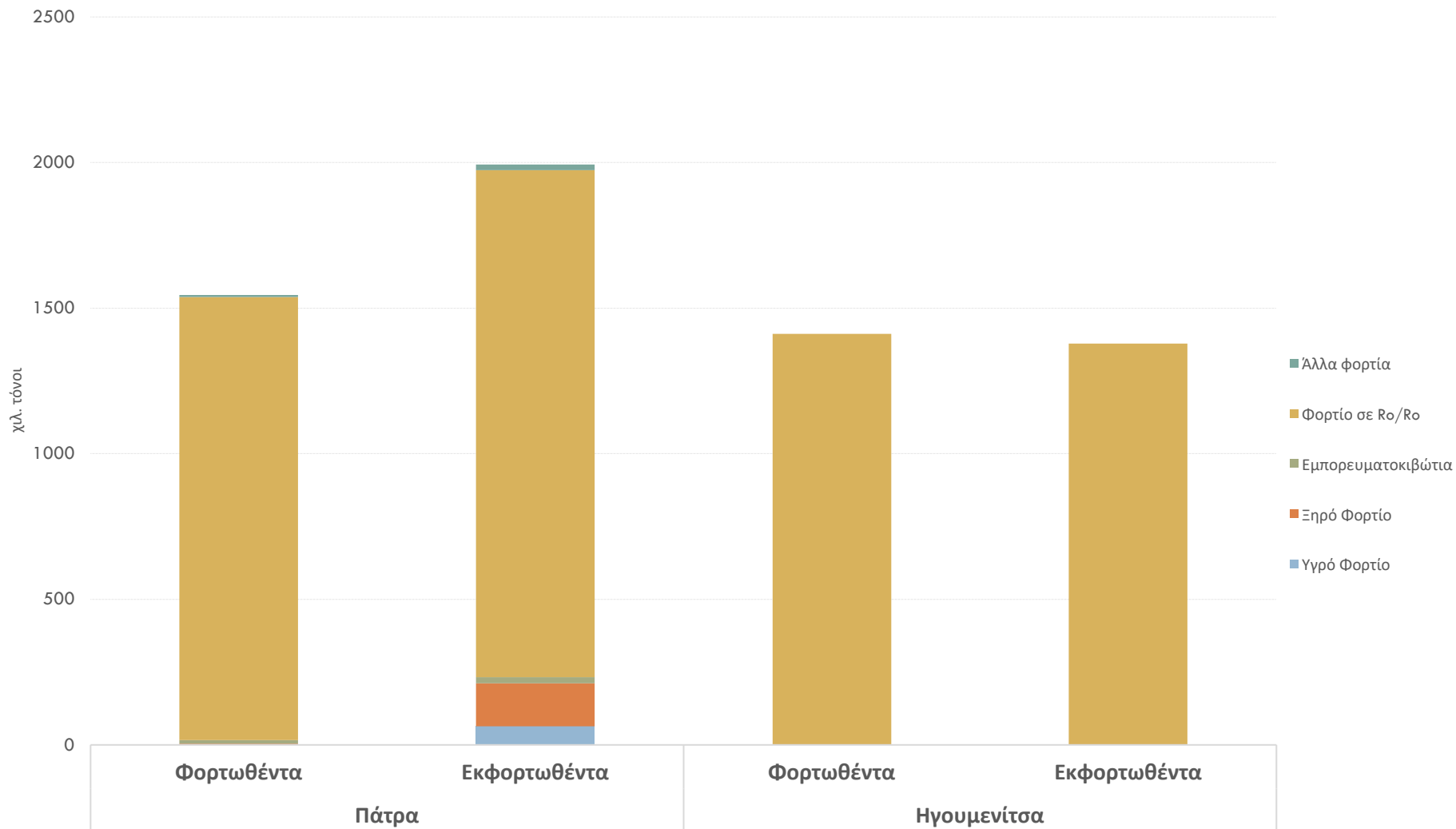


Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα
εξωτερικού από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας



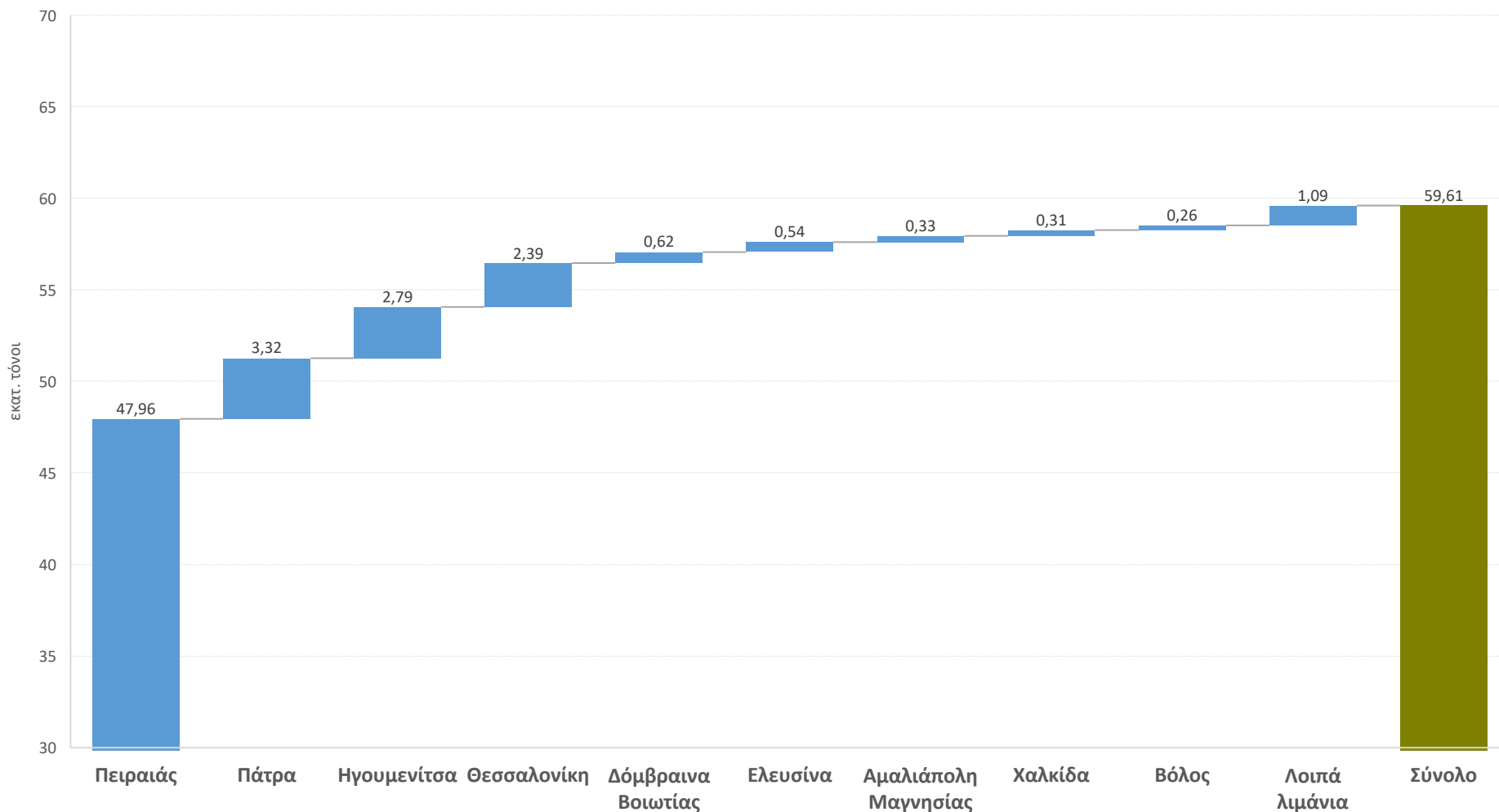
Η μεταφορά εμπορευμάτων από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας πραγματοποιείται με επιβατηγά/οχηματαγωγά και φορτηγά πλοία RO-RO

Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα ανά κατηγορία φορτίου στα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, 2019



Τα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας βρίσκονται στη 2η και 3η θέση βάσει της εμπορικής κίνησης εξωτερικού

Εμπορευματική κίνηση (φορτωθέντα και εκφορτωθέντα) εξωτερικού* από ελληνικούς λιμένες σε μικτό βάρος, 2019

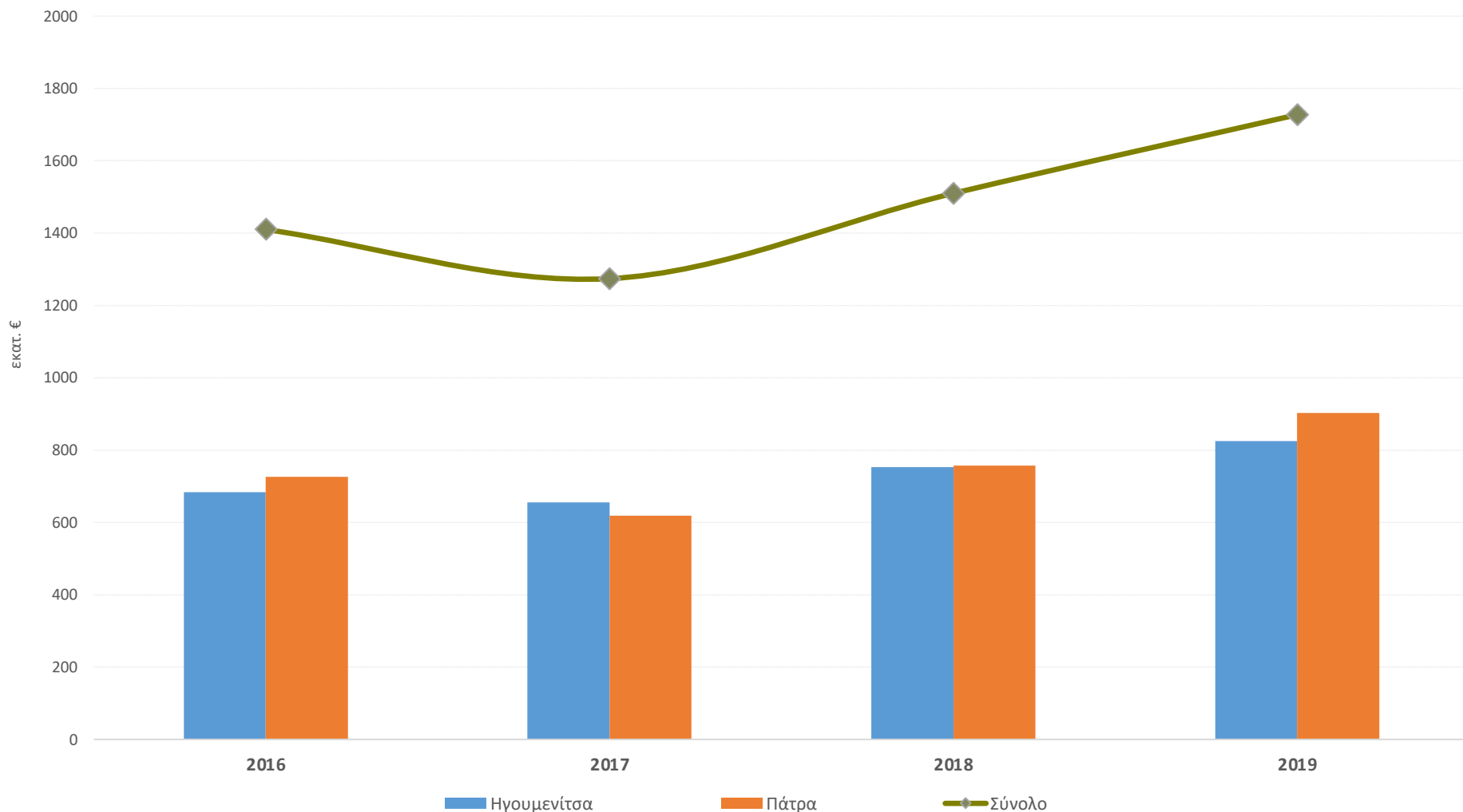


Σημείωση: Εξαιρουμένων των καυσίμων και του χύμα ξηρού φορτίου

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας ξεπερνά τα €1,7 δισ.

Εκτίμηση της αξίας εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας για το εξωτερικό



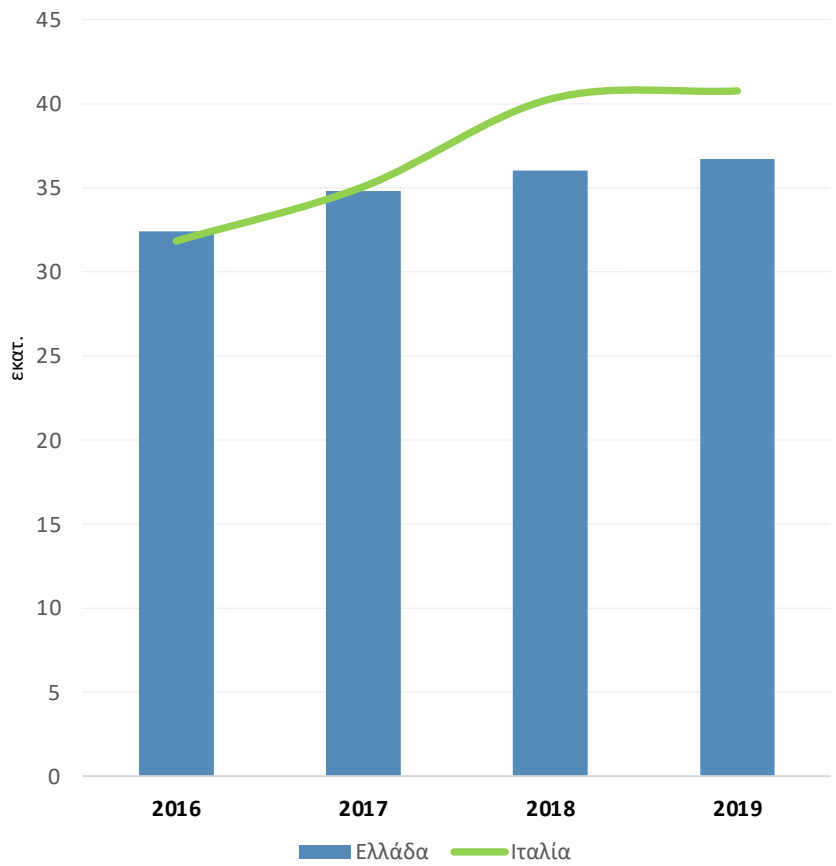
Σημείωση: Τα μεγέθη που παρουσιάζονται στο παραπάνω διάγραμμα αποτελούν εκτίμηση βάσει της συνολικής αξίας εξαγωγών της χώρας και των φορτωθέντων εμπορευμάτων (για τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Πατρών και συνολικά για τη χώρα) εξαιρουμένων των καυσίμων

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

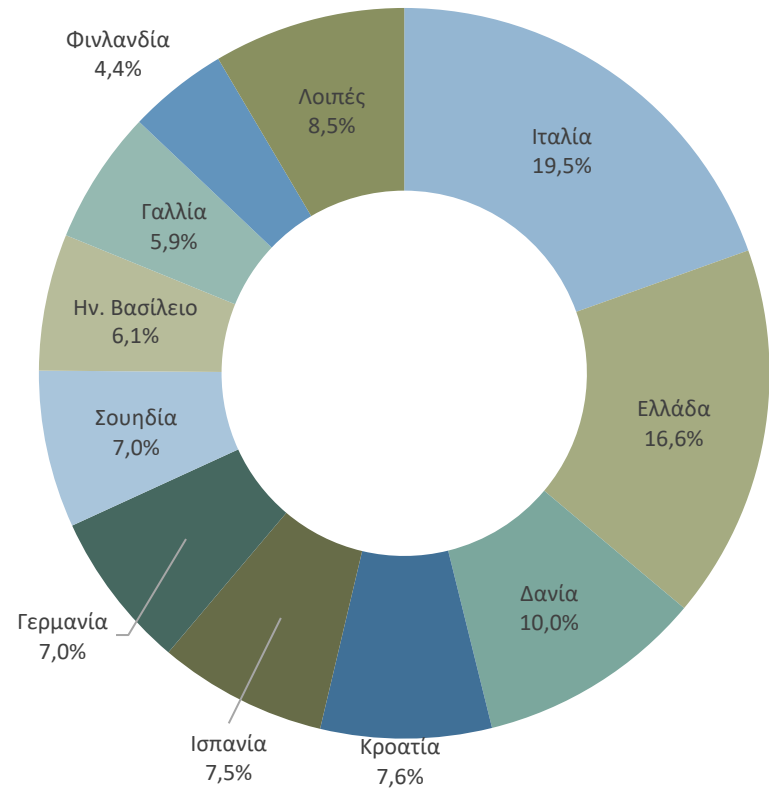
3.4 Διεθνείς συγκρίσεις

Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη-μέλη της ΕΕ με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω θαλάσσης

Αποβιβασθέντες επιβάτες μέσω θαλάσσης στην Ελλάδα και την Ιταλία, 2016-2019



Ποσοστιαία κατανομή της συνολικής επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στις χώρες μέλη της ΕΕ, 2018



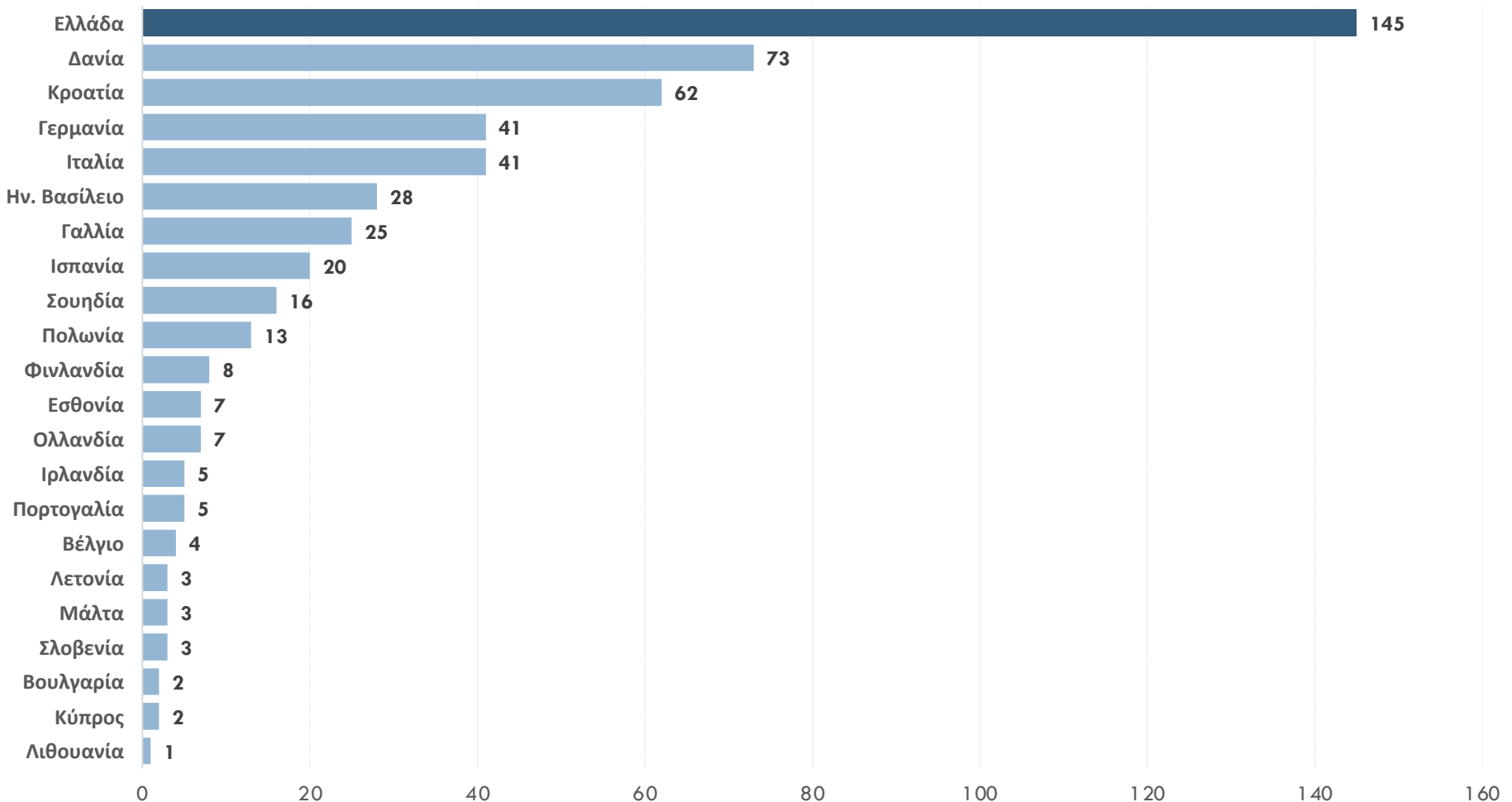
Σημειώσεις: 1. Αφορά στο σύνολο των αποβιβασθέντων επιβατών (Passengers embarked and disembarked in all ports, inward direction) από ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές στα λιμάνια κάθε χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιέρας.

Πηγή: Eurostat

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

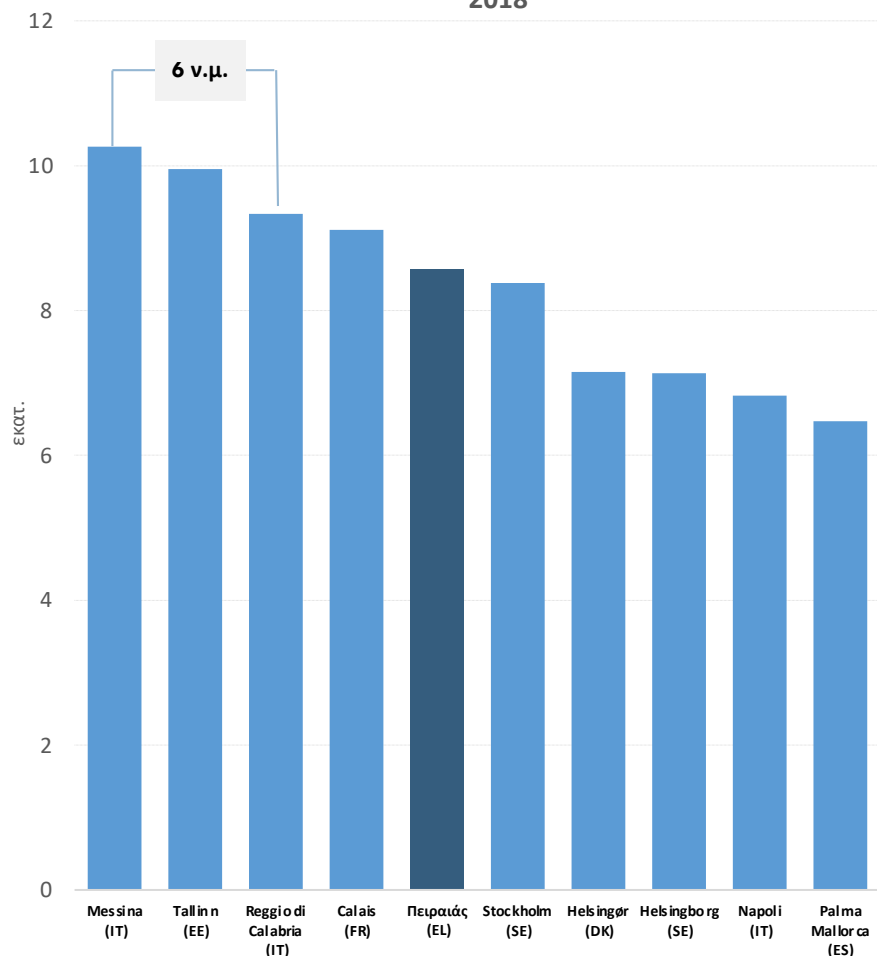
Στην Ελλάδα βρίσκεται ο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων στην ΕΕ με θαλάσσια μεταφορά επιβατών

Λιμάνια με θαλάσσια μεταφορά επιβατών σε χώρες-μέλη της ΕΕ, 2019



Ο Πειραιάς είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια σε επιβατική κίνηση μεταξύ των χωρών της ΕΕ

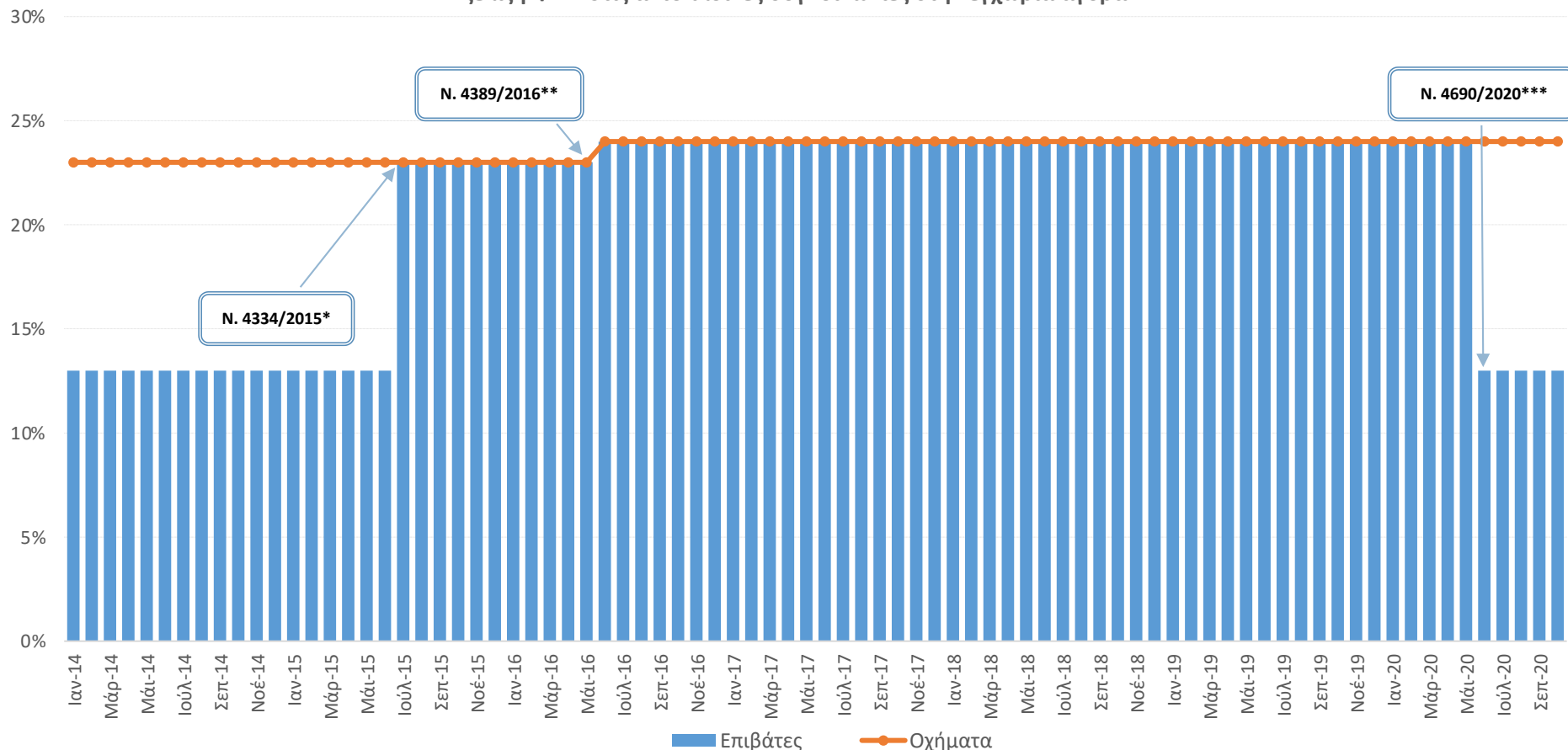
Λιμάνια της ΕΕ-28 με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, 2018



- Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ιταλία καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό μετακινήσεις επιβατών μεταξύ λιμένων σε κοντινή απόσταση
 - ▣ Το μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση λιμάνι της χώρας (Messina) απέχει μόλις 6 ναυτικά μίλια από το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι βάσει της επιβατικής κίνησης (Reggio di Calabria)
- Στην Ελλάδα από το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετούνται περισσότεροι από 100 προορισμοί όταν από το λιμάνι της Messina στην Ιταλία εξυπηρετούνται 9 προορισμοί

Ο ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για επιβάτες μειώθηκε στο 13% στο πλαίσιο της στήριξης της οικονομίας λόγω της πανδημίας

Εξέλιξη ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην εγχώρια αγορά



(*) Επείγουσες ρυθμίσεις για τη διαπραγμάτευση και σύναψη συμφωνίας με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας

(**) Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις

(***) Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19

Πηγή: ΥΠΟΙΚ

Η ένταξη της μεταφοράς επιβατών στο μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ ορίστηκε αρχικά για την περίοδο 1/6 – 31/10/2020, ωστόσο με τον Ν. 4728/2020 η ισχύς του μέτρου επεκτάθηκε έως την 30/4/2021

Η επαναφορά του ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στο 24% θα φέρει την Ελλάδα ξανά στην 2η υψηλότερη θέση στην ΕΕ

ΦΠΑ στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μέσω θαλάσσης σε χώρες-μέλη της ΕΕ

Χώρα	ΦΠΑ (%)
Κροατία	25%
Ελλάδα	24%
Λιθουανία	21%
Βουλγαρία	20%
Εσθονία	20%
Γερμανία	19%
Ρουμανία	19%
Λετονία	12%
Ισπανία	10%
Γαλλία	10%
Ιταλία	10%
Φινλανδία	10%
Σλοβενία	9,5%
Κύπρος	9%
Πολωνία	8%
Βέλγιο	6%
Ολλανδία	6%
Πορτογαλία	6%
Σουηδία	6%
Μάλτα	0%
Ην. Βασίλειο	0%

14 ποσοστιαίες μονάδες

- Σε χώρες με υψηλή ακτοπλοϊκή κίνηση, ο ΦΠΑ στα εισιτήρια των επιβατών κυμαίνεται μεταξύ 6% (στην Σουηδία) και 10% (στην Ιταλία)
- Η επέκταση της μείωσης του ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μπορεί να έχει θετικό δημοσιονομικό αντίκτυπο*
 - Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι απώλειες από την είσπραξη ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια αντισταθμίζονται από αυξημένες δημοσιονομικές εισπράξεις λόγω επιπλέον τουριστικών δαπανών στη χώρα

3.5 Χρηματοοικονομική ανάλυση

- Στην παρούσα ενότητα αναλύεται η χρηματοοικονομική διάρθρωση και τα αποτελέσματα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ακτοπλοΐας
- Τα δεδομένα προκύπτουν από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς και καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεως για την περίοδο 2017-2019
- Η ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία από τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις των εξής εταιρειών:
 - Blue Star Ferries
 - ANEK Lines
 - MINOAN Lines
 - Hellenic Seaways
 - SUPERFAST Endeca
 - SUPERFAST One
 - SUPERFAST Two

Το 2019 ο κλάδος επέστρεψε στην κερδοφορία

Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας

	2017	2018	2019	ΜΕΡΜ* (2019-2017)	ΠΜ** 2019/2016
Καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης					
Κύκλος εργασιών	564,6	611,8	650,5	7,3%	15,2%
Κόστος Πωλήσεων	451,7	508,4	515,4	6,8%	14,1%
Καθαρά κέρδη προ φόρων	24,6	-39,4	30,2	10,8%	22,8%
Ισολογισμοί					
Σύνολο Ενεργητικού	1.603,9	1.386,5	1.431,6	-5,5%	-10,7%
Καθαρή Αξία Παγίων	1.316,9	1.166,7	1.212,1	-4,1%	-8,0%
Κυκλοφορούν	287,1	219,8	219,6	-12,5%	-23,5%
Ίδια Κεφάλαια	724,3	613,9	717,2	-0,5%	-1,0%
Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις	195,2	514,2	448,5	51,6%	129,8%
Μακροχρόνιες Υποχρεώσεις	676,3	249,9	254,5	-38,7%	-62,4%
Υποχρεώσεις	871,4	764,0	703,0	-10,2%	-19,3%

*ΜΕΡΜ: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής, **ΠΜ: Ποσοστιαία μεταβολή Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Το σύνολο του ενεργητικού των μεγαλύτερων επιχειρήσεων ακτοπλοΐας συρρικνώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 6% την περίοδο 2017-2019
- Η καθαρή αξία του παγίου ενεργητικού, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού ενεργητικού, παρουσιάζει παρόμοια μέση ετήσια μείωση
- Στο παθητικό, την περίοδο 2013-2016 καταγράφεται αναδιάρθρωση του δανεισμού, με αύξηση των βραχυπρόθεσμων και μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων

Στους περισσότερους αριθμοδείκτες καταγράφεται βελτίωση το 2015 και το 2016

Βασικοί αριθμοδείκτες κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας

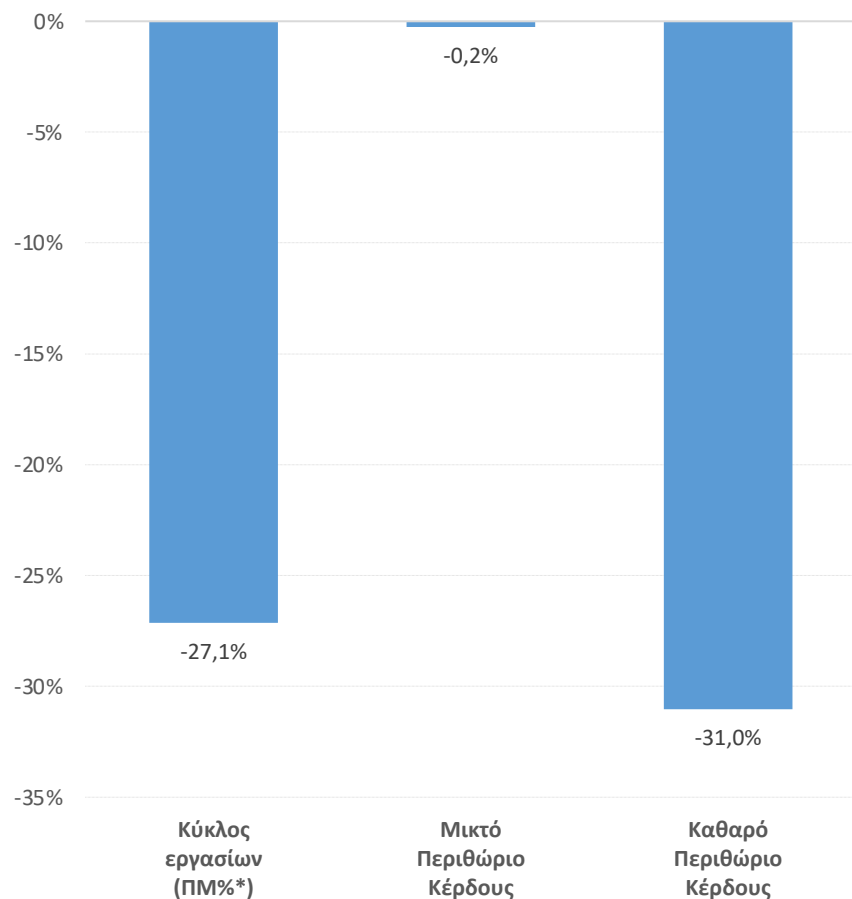
	2017	2018	2019
Αποδοτικότητα			
Καθαρό περιθώριο κέρδους	-4,5%	7,6%	7,1%
Μικτό περιθώριο κέρδους	15,9%	28,7%	26,2%
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	-4,8%	7,9%	6,6%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	-1,7%	3,1%	2,8%
Κεφαλαιακή διάρθρωση			
Κυκλοφορούν ενεργητικό / Σύνολο ενεργητικού	12,8%	17,0%	18,0%
Δανειακή πίεση (Υποχρεώσεις / Παθητικό)	64,7%	61,7%	57,9%
Ρευστότητα			
Γενική ρευστότητα	36,2%	63,9%	66,2%
Άμεση ρευστότητα	33,1%	62,0%	64,1%
Βραχ. Υποχρεώσεις προς πωλήσεις	90,8%	65,4%	68,1%
Βραχ. Τραπεζικές υποχρεώσεις προς πωλήσεις	63,8%	47,3%	46,9%

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Η δανειακή εξάρτηση των εταιριών του κλάδου υποχώρησε την τριετία 2017-2019
- Η γενική ρευστότητα τη διετία 2015-2016 αυξήθηκε
 - ▣ Υποδεικνύει ότι τα κυκλοφοριακά στοιχεία των επιχειρήσεων βελτιώνονται σε σχέση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
- Η αναλογία κεφαλαίων που έχουν διατεθεί σε κυκλοφορούν ενεργητικό αντανakλά βελτίωση της ρευστότητας στην αγορά
- Το μικτό περιθώριο κέρδους ανέκαμψε σταδιακά από 15,9% το 2017 σε 26,2% το 2019
- Η αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων βελτιώθηκε το 2018 και το 2019, ως αποτέλεσμα της κερδοφορίας

Η πανδημία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας επηρεάζουν αρνητικά τα αποτελέσματα του κλάδου το 2020

Οικονομική δραστηριότητα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας, α' εξάμηνο του 2020



(*) Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το α' εξάμηνο του 2019

Σημείωση: Βάσει των εξαμηνιαίων εκθέσεων των εταιριών Attica Group και ANEK

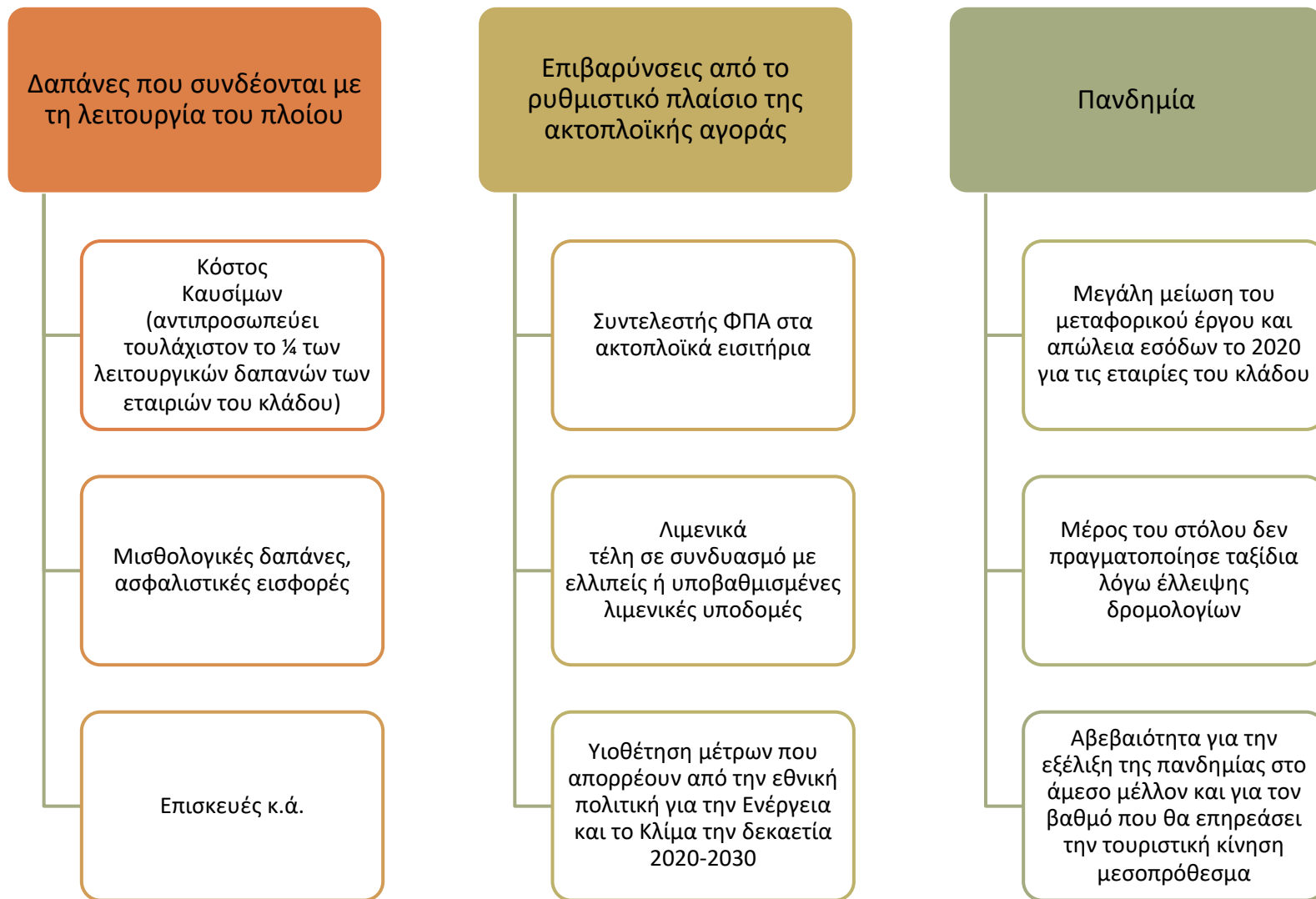
Πηγή: Οικονομικές καταστάσεις εταιριών **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

- Το α' εξάμηνο του 2020 καταγράφεται μείωση* του κύκλου εργασιών κατά 27% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους
 - ▣ Έναντι αύξησης κατά 15,6% το 2019
- Αρνητική η επίδραση στην κερδοφορία
 - ▣ Το μικτό περιθώριο κέρδους υποχωρεί κατά 11,7 ποσοστιαίες μονάδες από το α' εξάμηνο του 2019
 - ▣ Έντονα αρνητικό καθαρό περιθώριο κέρδους (-31%)
- Για το σύνολο του 2020, η αρνητική επίδραση στα οικονομικά μεγέθη του κλάδου αναμένεται να παραμείνει έντονη δεδομένης της μεγάλης πτώσης του τουρισμού το γ' τρίμηνο, αλλά και τα νέα περιοριστικά μέτρα λόγω της έξαρσης της πανδημίας COVID-19 το τελευταίο δίμηνο του έτους
 - ▣ Η απώλεια εσόδων αναμένεται να ξεπεράσει τα 300 εκατομμύρια ευρώ
 - ▣ Αναμένεται τα ζημιογόνα αποτελέσματα να ξεπεράσουν τα 120 εκατ. ευρώ

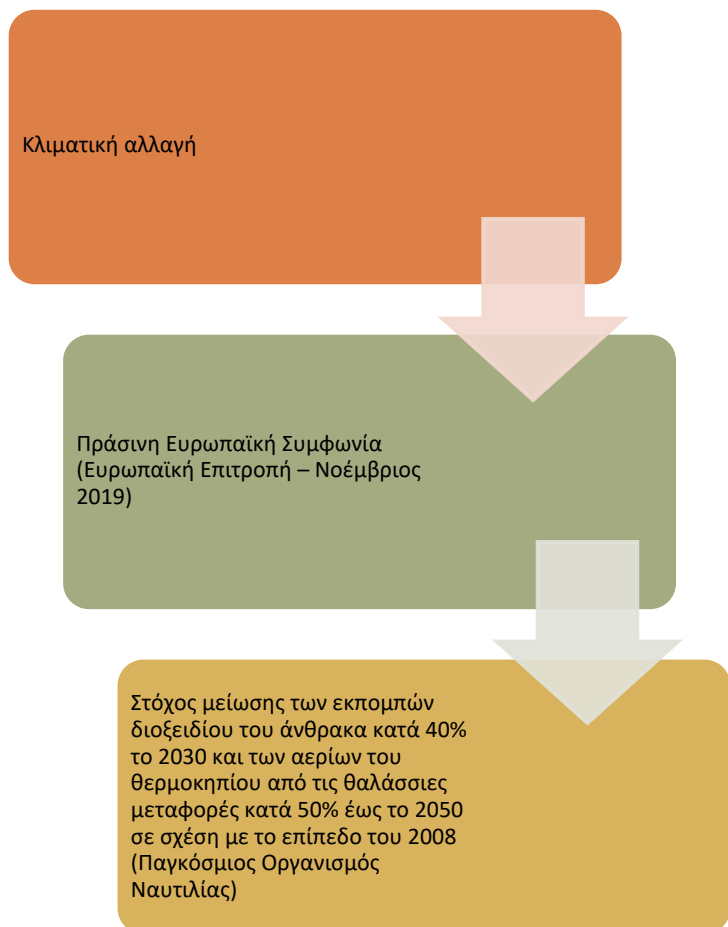
(*) Βάσει των εξαμηνιαίων εκθέσεων των εταιριών Attica Group και ANEK

4. Προκλήσεις και θεσμικά ζητήματα του κλάδου

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας βρίσκεται αντιμέτωπος με σημαντικές προκλήσεις τα επόμενα χρόνια



Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας καλείται να ανταποκριθεί στις περιβαλλοντικές προκλήσεις



- Η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα επηρεάζει την λειτουργία της επιβατηγού ναυτιλίας
- Υποχρεωτική από τις αρχές του 2020 η συμμόρφωση με τη νέα διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία για εφοδιασμό όλων των πλοίων με καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο (max 0,5%)
 - ▣ Ως αποτέλεσμα αυξάνεται το κόστος καυσίμου, γεγονός που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου
- Τα προσεχή χρόνια ο κλάδος καλείται να προχωρήσει σε βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης του στόλου και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των αερίων του θερμοκηπίου ευρύτερα
- Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) προβάλλεται ως εναλλακτικό καύσιμο για επιβατηγά πλοία έναντι του πετρελαίου
 - ▣ Συνεπάγεται σημαντικό κόστος μετατροπής της τεχνολογίας στα πλοία, ενώ θα πρέπει να συνοδεύεται και από ανάπτυξη υποδομών ανεφοδιασμού
- Θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις σε τεχνικές αναβαθμίσεις στον υπάρχοντα στόλο, όπως και επενδύσεις για την υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων.
- Σημαντικός παράγοντας το αυξημένο κόστος για χρήση βιοκαυσίμων και άλλων εναλλακτικών καυσίμων με σκοπό να μειωθούν οι εκπομπές.

5. Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Οι μεταβολές στο εξωτερικό περιβάλλον την περίοδο 2016-2019 ευνόησαν τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας

- Αύξηση του ΑΕΠ την περίοδο 2017-2019 έπειτα από μια τριετία στασιμότητας
- Αύξηση της απασχόλησης και αποκλιμάκωση της ανεργίας
- Θετική η συμβολή του τουρισμού με σημαντική αύξηση των τουριστικών εισπράξεων
- Διατήρηση των τιμών πετρελαίου σε σχετικά χαμηλό επίπεδο

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ακολούθησε ανοδική πορεία με αποτέλεσμα το 2019 να κυμανθεί σε επίπεδο αντίστοιχο με εκείνο πριν την οικονομική κρίση

- Το 2019 η επιβατική κίνηση στις γραμμές εσωτερικού διαμορφώθηκε στα 19 εκατ.
- Άνοδος κατά 19% (ή 3 εκατ.) σε σχέση με το 2016

Η καλή πορεία που ανέπτυξε ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας επηρεάζεται αρνητικά από την πανδημία COVID-19

- Το α' ενιάμηνο του 2020 η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση καταγράφει κάμψη κατά 50% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019
- Στη μεγάλη πτώση συνεισέφεραν η απαγόρευση κυκλοφορίας και η εφαρμογή πρωτοκόλλων μειωμένου αριθμού επιβατών
- Αναγκαία η επανεξέταση των προϋποθέσεων για διατήρηση της βιωσιμότητας της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας βραχυπρόθεσμα αλλά και σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα

Η ελληνική ακτοπλοΐα επιτελεί σημαντικό έργο στη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα

- Αποτελεί το κύριο μέσο εγχώριας συγκοινωνίας με τα νησιά, ακόμη και σε προορισμούς με αεροδρόμιο
- Η μεταφορά προϊόντων από και προς τα νησιά βασίζεται κυρίως στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

Η ακτοπλοΐα έχει σημαντική συνεισφορά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, με ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία των νησιών

- Συνεισφέρει με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, ενώ λειτουργεί και υποστηρικτικά στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας
- Συνολικά η συμβολή του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη και τις ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιών και το εξαγωγικό εμπόριο μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών εξωτερικού εκτιμάται στο 7,4% του ΑΕΠ το 2019 (€13,6 δισεκ.)
- Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 332 χιλ. άτομα (8,5% του συνόλου της χώρας)
- Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συνεισφορά στις Κυκλάδες (περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ του ΑΕΠ και 52% της απασχόλησης), στη Ζάκυνθο (70% του ΑΕΠ και 73% της απασχόλησης) και στην Κρήτη (37% του ΑΕΠ και 41% της απασχόλησης στο νησί)

Οι υψηλοί συντελεστές του ΦΠΑ που εφαρμόζονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επηρεάζουν αρνητικά τη διαμόρφωση του μεταφορικού κόστους επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα

- Ο ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για επιβάτες μειώθηκε στο 13% στο πλαίσιο της στήριξης της οικονομίας λόγω της πανδημίας
- Η επαναφορά του ΦΠΑ στο 24% από την 1/5/2021 θα έχει ως αποτέλεσμα την επιστροφή της χώρας στη 2^η υψηλότερη θέση μεταξύ των χωρών-μελών της ΕΕ με βάση το ύψος του συντελεστή ΦΠΑ στις μετακινήσεις επιβατών και οχημάτων

Περιβαλλοντικές προκλήσεις από τη μετάβαση προς οικονομία με χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και αερίων του θερμοκηπίου ευρύτερα

- Αύξηση του κόστους καυσίμου, λόγω χρήσης ναυτιλιακού καυσίμου μικρής περιεκτικότητας σε θείο
- Αύξηση κόστους λόγω τεχνικών αναβαθμίσεων στον υπάρχοντα στόλο για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης
- Αναγκαία η διερεύνηση δυνατότητας χρήσης φιλικότερων προς το περιβάλλον καυσίμων, όπως το υδροποιημένο φυσικό αέριο, το υδρογόνο κ.α.
 - Εξασφάλιση χρηματοδότησης λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής υποδομών για την παροχή εναλλακτικών καυσίμων
 - Αυξημένο κόστος εναλλακτικών καυσίμων
- Έρευνα για τη χρήση βιοκαυσίμων στον υπάρχοντα στόλο
 - Υψηλό κόστος επένδυσης για την υιοθέτηση και χρήση τους

- Μέτρα για την στήριξη του κλάδου λόγω των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας δεδομένης της ιδιαίτερης σημασίας του κλάδου για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας
 - ▣ Εφαρμογή του μέτρου για ΦΠΑ στο επίπεδο του 13% για το σύνολο του 2021 στους επιβάτες και επέκτασή του στα ΙΧ οχήματα
 - ▣ Ανασχεδιασμός των υποχρεωτικών δρομολογίων και αποζημίωση πλοίων με βάση τα πραγματικά έξοδα για τα υποχρεωτικά δρομολόγια που εκτέλεσαν ή εκτελούν
- Αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες
 - ▣ Ηλεκτρονικό εισιτήριο και άλλες εφαρμογές μέσω κινητού τηλεφώνου
- Βελτίωση των λιμενικών υποδομών
 - ▣ Έργα για την καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατών-οχημάτων στα λιμάνια της χώρας με μεγάλη κίνηση που θα συμβάλλουν στη μείωση καθυστερήσεων
 - ▣ Παροχή ενέργειας στα λιμάνια από ανανεώσιμες πηγές και εναλλακτικά καύσιμα (όπως LNG), δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής και υιοθέτηση μέτρων για την ομαλή προσαρμογή της επιβατηγού ναυτιλίας στους μακροπρόθεσμους περιβαλλοντικούς στόχους, στο πλαίσιο της μετάβασης της ΕΕ προς μια οικονομία μηδενικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (net-zero emissions) έως το 2050
 - ▣ Οικονομικές ενισχύσεις για πλοία νέας τεχνολογίας
 - ▣ Οικονομικά κίνητρα για τη χρήση βιοκαυσίμων
 - ▣ Οικονομικές ενισχύσεις για επενδύσεις σε εναλλακτικά καύσιμα (υποδομές, αναβάθμιση στόλου, χρήση εναλλακτικών καυσίμων)