



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

Επίδραση της δέσμης προτάσεων “Fit for 55” στην επιβατηγό ναυτιλία και στη νησιωτική Ελλάδα

Αθήνα, Απρίλιος 2022

Σκοπός και περιεχόμενα της μελέτης

Σκοπός της μελέτης

Εκτίμηση των επιδράσεων της δέσμης προτάσεων Fit for 55 στην εγχώρια επιβατηγό ναυτιλία και κατά επέκταση στα οικονομικά μεγέθη των νησιωτικών περιοχών της χώρας

Περιεχόμενα της μελέτης

- Παρουσίαση της δέσμης προτάσεων "Fit for 55" στο μέρος που αφορούν την επιβατηγό ναυτιλία.
- Εκτίμηση των επιδράσεων της δέσμης προτάσεων "Fit for 55" στην εγχώρια επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση των επιδράσεων στα οικονομικά μεγέθη των νησιωτικών περιοχών της χώρας
- Προτάσεις πολιτικής για μετριασμό των αρνητικών επιδράσεων και για εξασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου



Περιεχόμενα

- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Στον τομέα ναυτιλίας, η συνεργασία μεταξύ των χωρών συντονίζεται από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐα (IMO)

IMO

- Οργανισμός του ΟΗΕ
- Ιδρύθηκε το 1948 ως Intergovernmental Maritime Consultative Organization
- Μετονομάστηκε σε International Maritime Organization το 1982
- Η συνέλευσή του συνεδριάζει μια φορά κάθε δύο χρόνια

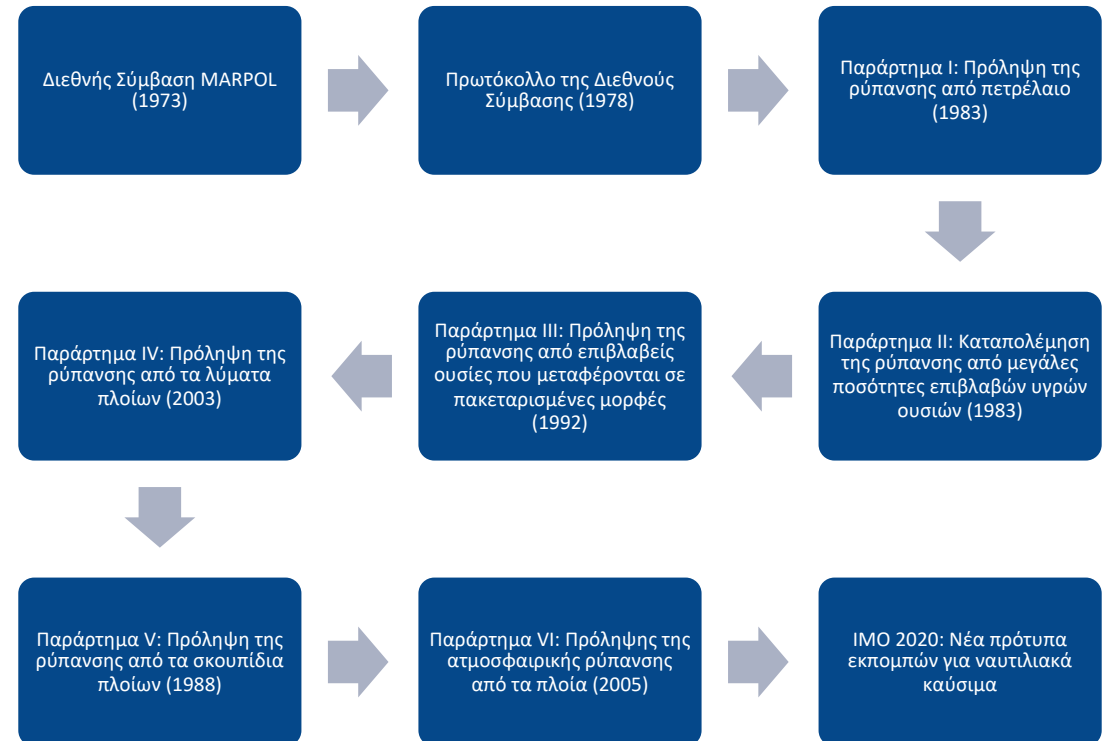
Βασικές πολιτικές

- Σύμβαση Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL)
- Σύμβαση Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)
- Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής
- Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS)
- Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)



Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο του IMO

- Η Σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς που στοχεύουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από πλοία
 - Αφορά τη ρύπανση τόσο από ατύχημα όσο και από συνήθεις λειτουργίες πλοίων
 - Περιλαμβάνει επί του παρόντος έξι τεχνικά παραρτήματα
- Διαχρονικό εργαλείο που ανανεώνεται τακτικά
 - Θεσπίστηκε το 1973
 - Οι τελευταίες αλλαγές (IMO 2020) μπήκαν σε εφαρμογή το 2020
- Συμμετέχουν 156 κράτη, εκπροσωπώντας 99,42% της παγκόσμιας ναυτιλιακής δυναμικότητας (tonnage)



Ιδιαίτερη πρόκληση για τον κλάδο σήμερα δημιουργούν οι κανόνες της MARPOL για την εναέρια ρύπανση και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου

Παράρτημα VI: Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία (σε εφαρμογή το 2005)

- Θέτει όρια στις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τα καυσάεργα πλοίων
- Απαγορεύει τις σκόπιμες εκπομπές ουσιών που βλάπτουν το όζον
- Σε καθορισμένες περιοχές ελέγχου εκπομπών (Emission Control Areas - ECAS) τα πρότυπα για τα SO_x, NO_x και τα σωματίδια είναι πιο αυστηρά
- Το 2011 εγκρίθηκε ένα κεφάλαιο που καλύπτει τα υποχρεωτικά τεχνικά και λειτουργικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης στα πλοία με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

IMO 2020

- Τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020, μετά από τροποποίηση του Παραρτήματος VI της MARPOL
- Θέτει ένα νέο υποχρεωτικό όριο στην περιεκτικότητα του σε θείο στο μαζούτ που χρησιμοποιείται στα πλοία.
 - Αφορά σε όλα τα πλοία είτε βρίσκονται σε διεθνή ταξίδια, μεταξύ δύο ή περισσότερων χωρών, ή σε εσωτερικά ταξίδια αποκλειστικά εντός των υδάτων ενός Μέλους του Παραρτήματος VI της MARPOL.
- Το όριο καθορίζεται σε 0,50% m/m και αποτελεί σημαντική μείωση από το υπάρχον όριο του 3,5%
- Σε συγκεκριμένες ECAS τα όρια ήταν ήδη αυστηρότερα (0,10%).
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρκελώνης, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, εξετάζουν από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 τη δυνατότητα χαρακτηρισμού της Μεσογείου Θάλασσας ως SO_x ECA.

Στρατηγική του IMO για Μείωση των Εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου από Πλοία

- Υιοθετήθηκε το 2018
- Στόχοι:
 - Μείωση των συνολικών εκπομπών από τη ναυτιλία κατά 50% έως το 2050
 - Μείωση της μέσης έντασης άνθρακα κατά 40% έως το 2030 και κατά 70% έως το 2050, σε σύγκριση με το 2008
- Μέσα για την επίτευξη των στόχων
 - Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων
 - Εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καυσίμων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών άνθρακα
 - Προς αυτή την κατεύθυνση ο IMO αποφάσισε να εισαγάγει έναν συνδυασμό τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων
- Επιπλέον, η στρατηγική περιέχει έναν κατάλογο πιθανών ρυθμιστικών και υποστηρικτικών μέτρων που εξετάζει ο IMO.
 - Διακρίνονται σε βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα

Εκτός από τη MARPOL, ο IMO έχει λάβει πρωτοβουλίες για μείωση των εκπομπών και στο πλαίσιο της Στρατηγικής για τα Αέρια του Θερμοκηπίου

Επιπλέον, νέες πολιτικές της ΕΕ στοχεύουν σε ταχύτερη μετάβαση της ευρωπαϊκής οικονομίας και κατά συνέπεια της ναυτιλίας σε πρότυπο χαμηλών εκπομπών

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (τέλη 2019)

- Στοχεύει στην ανθρακική ουδετερότητα ως το 2050
- Η δράση για το Κλίμα στοχεύει μείωση των εκπομπών μέχρι το 2030 κατά 55% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, από τον τρέχοντα στόχο για μείωση κατά 40%

Δέσμη μέτρων “Fit for 55” για την αναθεώρηση του πλαισίου για το κλίμα

- Παρουσιάστηκε τον Ιούλιο 2021 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- Προτείνεται η αναθεώρηση μιας σειράς από κοινοτικά νομοθετήματα που αφορούν και τη Ναυτιλία
 - Οδηγία για την ενίσχυση του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ETS) και την επέκτασή του στη Ναυτιλία
 - Κανονισμός για την κατανομή της προσπάθειας σε κλάδους που δεν ανήκουν στο ETS (Effort Sharing Regulation)
 - Οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Renewable Energy Directive II)
 - Οδηγία για την ενεργειακή απόδοση (Energy Efficiency Directive)
 - Οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας (Energy Taxation Directive)
 - Κανονισμός Υποδομής Εναλλακτικών Καυσίμων (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)
 - Πρωτοβουλία για νέα νομοθεσία για καθαρά καύσιμα στη ναυτιλία (FuelEU Maritime Initiative)

Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021-2027 και “NextGenerationEU”

- Παρέχουν μια ευκαιρία για την ταυτόχρονη μετάβαση και ανάπτυξη της οικονομίας
- Απαραίτητη κρίνεται η ενσωμάτωση των δράσεων για το κλίμα σε άλλα ευρωπαϊκά ταμεία και προγράμματα καθώς και η διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης μέσω του Μηχανισμού Δίκαιης Μετάβασης

Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ, EU Emissions Trading System - ETS) προτείνεται να επεκταθεί και στις θαλάσσιες μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύτηκε να επεκτείνει το ΣΕΔΕ από το 2023 στις θαλάσσιες μεταφορές, παράλληλα με τη δράση που συμφωνήθηκε εντός του IMO

- Έχει προταθεί η τροποποίηση του κανονισμού που αφορά στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές (EU Maritime MRV Regulation)

Η επέκταση του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές εφαρμόζεται όσον αφορά στις:

- Εκπομπές από ενδοκοινοτικούς πλόες
- Το ήμισυ των εκπομπών από εξωκοινοτικούς πλόες
- Εκπομπές που λαμβάνουν χώρα κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες της ΕΕ

Η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να εισαχθεί σταδιακά κατά την περίοδο 2023-2025

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν πιστοποιητικά και να τα καταθέτουν για το 20% το 2023, το 45% το 2024, το 70% το 2025, και το 100% των εξακριβωμένων εκπομπών τους βάσει του MRV κανονισμού από το 2026 και μετά

Σε ότι αφορά τα δικαιώματα, τις κυρώσεις και τα μητρώα θα εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές οι ίδιοι κανόνες που ισχύουν για άλλους τομείς που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ

Σημαντικό κόστος προσαρμογής για τη ναυτιλία μπορεί να προκύψει και από την αναθεώρηση της Οδηγίας για τη Φορολογία της Ενέργειας (ΟΦΕ - ETD)

Η οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας καθορίζει το πλαίσιο της ΕΕ για τη φορολογία, μεταξύ άλλων, της ηλεκτρικής ενέργειας και των καυσίμων κινητήρων

- Συμβάλλει σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, ενεργειακά αποδοτική
- Θέτει ελάχιστα ποσά φόρου ανάλογα με το είδος του καυσίμου και τη χρήση τους
- Υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις - συνιστάται στα κράτη μέλη να εξαιρούν σε μεγάλο βαθμό την εμπορική αεροπορία και την εμπορική ναυτιλία στα θαλάσσια ύδατα της ΕΕ.

Στο πλαίσιο του “Fit for 55”, προτάθηκε η αναθεώρησή της με στόχο την ευθυγράμμιση της φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων με τις πολιτικές της ΕΕ για την ενέργεια και το κλίμα

- Τα ορυκτά καύσιμα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για τις θαλάσσιες μεταφορές και την αλιεία δεν θα απαλλάσσονται πλήρως από την ενεργειακή φορολογία στην ΕΕ.
- Η φορολογία θα συμπληρώσει άλλα μέτρα στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ (EU-ETS) και άλλων πρωτοβουλιών της ΕΕ όπως η FuelEU Maritime για τις θαλάσσιες μεταφορές
- Σε μια περίοδο δέκα ετών οι ελάχιστοι φορολογικοί συντελεστές θα αυξηθούν σταδιακά, εκτός από τα βιώσιμα καύσιμα που θα διατηρήσουν μηδενικό συντελεστή για την προώθηση της χρήσης τους.

Η οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας (Energy Taxation Directive - ETD) προσδιορίζει ελάχιστους φόρους στα καύσιμα και σε άλλα ενεργειακά προϊόντα

Αλλαγές προκύπτουν και από την αναθεώρηση της Οδηγίας για της Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Η οδηγία για τις ΑΠΕ είναι το νομικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΑΠΕ σε όλους τους τομείς της οικονομίας της ΕΕ

- Αναδιατυπώθηκε το 2018 ως μέρος της δέσμης μέτρων «Καθαρή ενέργεια για όλους τους Ευρωπαίους»
- Καθορίστηκε νέος δεσμευτικός στόχος για συμμετοχή των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργεια κατά 32% στο σύνολο της ΕΕ για το 2030
- Αυξημένος στόχος 14% για το μερίδιο των ανανεώσιμων καυσίμων στις μεταφορές έως το 2030

Στο πλαίσιο του “Fit for 55” προτάθηκε η αναθεώρηση της οδηγίας για τις ΑΠΕ

- Ορίζονται νέοι στόχοι και μέτρα που περιλαμβάνουν την αύξηση του συνολικού στόχου για τις ΑΠΕ στο 40%
- Ενισχυμένα μέτρα για τις μεταφορές
 - Στόχος για τη μείωση της έντασης των αερίων θερμοκηπίου κατά 13% έως το 2030 σε σύγκριση με το νέο σημείο αναφοράς με βάση τις εκπομπές
- Νέος επιμέρους στόχος για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (Renewable Fuels from Non-Biological Origin - RFNBO) 2,6% με απλή καταμέτρηση
 - Προκειμένου να υποστηριχθεί ο στρατηγικός στόχος που περιγράφεται στη στρατηγική για το υδρογόνο

Η Οδηγία για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (Renewable Energy Directive - RED II) θέτει στόχους για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων στις μεταφορές

Η Πρωτοβουλία FuelEU Maritime προτείνει κοινό πλαίσιο για αύξηση των εναλλακτικών καυσίμων στο μείγμα καυσίμων των θαλάσσιων μεταφορών

Στο πλαίσιο του “Ευρωπαϊκού Νόμου για το Κλίμα”, για να επιτευχθεί η κλιματική ουδετερότητα απαιτείται μείωση κατά 90% των εκπομπών από τις μεταφορές έως το 2050

- Συμπεριλαμβάνονται και οι θαλάσσιες μεταφορές
- Η επίτευξη σημαντικών μειώσεων στις εκπομπές CO₂ των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών απαιτεί
 - Αύξηση της ενεργειακής απόδοσης
 - Χρήση καθαρότερων μορφών ενέργειας (ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα).
- Με βάση τα σενάρια πολιτικής του “Σχεδίου Στόχου για το Κλίμα 2030” και προς υποστήριξη της “Στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα”, τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν μεταξύ 6% και 9% του μείγματος καυσίμων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών το 2030
- Μεταξύ 86% και 88% έως το 2050

Η πρωτοβουλία FuelEU Maritime προτείνει ένα κοινό κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για την αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων και χαμηλών εκπομπών άνθρακα καυσίμων στο μείγμα καυσίμων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών

- Στόχος για μείωση της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία:
 - Κατά 2% από 1/1/2025
 - Κλιμακωτή ενίσχυση του συντελεστή μείωσης, από 6% το 2030 έως 75% το 2050
 - Επιβολή προστίμου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης

Ο κανονισμός AFID συμπληρώνει την πρωτοβουλία “FuelEU Maritime”

- Σύμφωνα με τη νέα πρόταση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνήσουν για εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες του Κεντρικού Δικτύου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M)
- Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2030 θα πρέπει να έχουν αναπτυχθεί οι κατάλληλες υποδομές για την κάλυψη τουλάχιστον του 90% της αντίστοιχης ζήτησης στα λιμάνια όπου τα τελευταία τρία έτη ο μέσος ετήσιος αριθμός προσεγγίσεων από:
 - ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT υπερβαίνει τις 50
 - ποντοπόρα επιβατηγά πλοία Ro-Ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT υπερβαίνει τις 40
 - και επιβατηγά πλοία (εκτός των ποντοπόρων επιβατηγών πλοίων Ro-Ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών, ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT) υπερβαίνει τις 25
- Τα λιμάνια του Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Πάτρας και Ηρακλείου περιλαμβάνονται στο Κεντρικό Δίκτυο του ΔΕΔ-M

Για την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων θεσπίζεται ειδικός κανονισμός (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFID)

Η ενσωμάτωση του κόστους συμμόρφωσης με τις νέες προτάσεις μειώνει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου, με ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία

Αύξηση στις τιμές των ναύλων για επιβάτες και οχήματα

Πίεση στα λειτουργικά έξοδα των εταιριών του κλάδου

Υποβάθμιση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών*

Αύξηση του κόστους ζωής των μόνιμων κατοίκων από ανατιμήσεις προϊόντων

Χαμηλότερη επισκεψιμότητα των νησιωτικών περιοχών**

Απώλεια θέσεων εργασίας και μείωση του ΑΕΠ

- Η υποχρέωση των εταιριών του κλάδου να αγοράζουν το σύνολο των δικαιωμάτων ETS από το 2026 και έπειτα οδηγούν σε μείωση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες
- Η πίεση στα λειτουργικά έξοδα επηρεάζει τη βιωσιμότητα του κλάδου που καλείται να προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις στον στόλο

Σημείωση: * Η υποβάθμιση συνδέεται με μείωση δρομολογίων, αλλαγή στους χρόνους εξυπηρέτησης και αδυναμία εύρεσης κεφαλαίων με στόχο την προσαρμογή του στόλου στις νέες απαιτήσεις. ** Ιδιαίτερη μείωση αναμένεται σε νησιωτικές περιοχές που συνδέονται με την ηπειρωτική χώρα μόνο μέσω θαλάσσης.

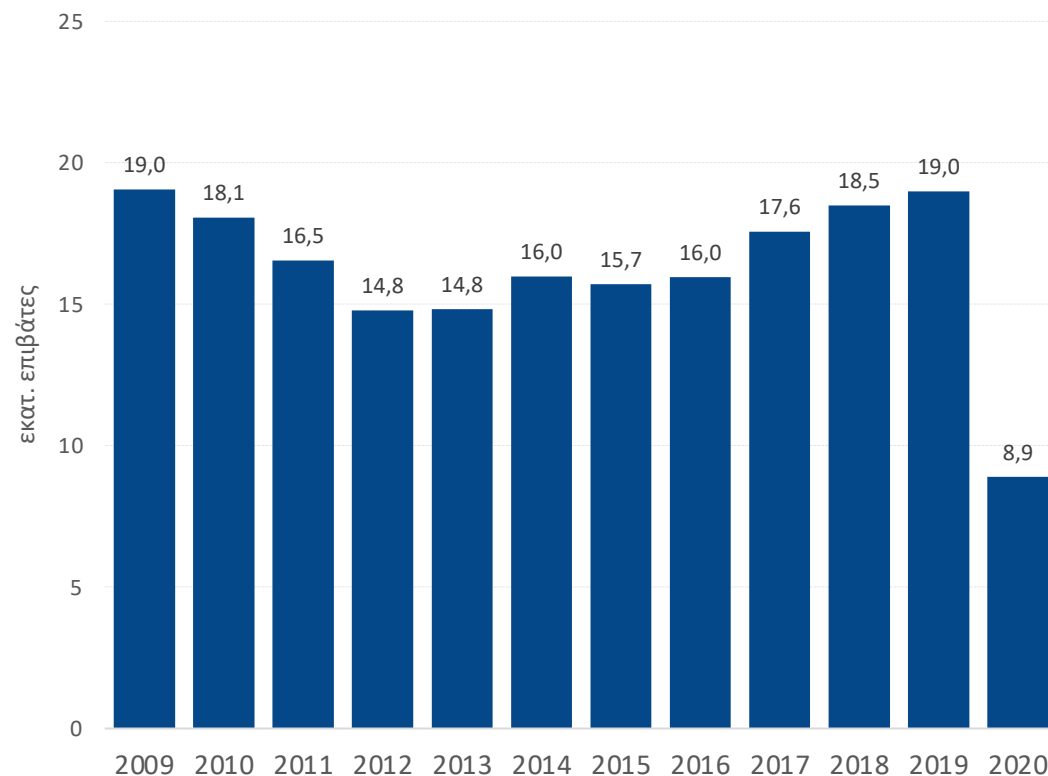
Σε αυτό το περιβάλλον η επιβατηγός ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη με σημαντικές προκλήσεις την τρέχουσα δεκαετία

- Τα πλοία που κινούνται στο Αιγαίο, το Ιόνιο και την γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας χρησιμοποιούν πετρέλαιο ως καύσιμο
- Όλα τα εναλλακτικά καύσιμα, εκτός από το φυσικό αέριο και τη μεθανόλη, δεν έχουν ακόμη εγκριθεί σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού
- Το δυναμικό της εγχώριας παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας
- Τα λιμάνια της χώρας δεν διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές για ανεφοδιασμό των πλοίων με εναλλακτικά καύσιμα

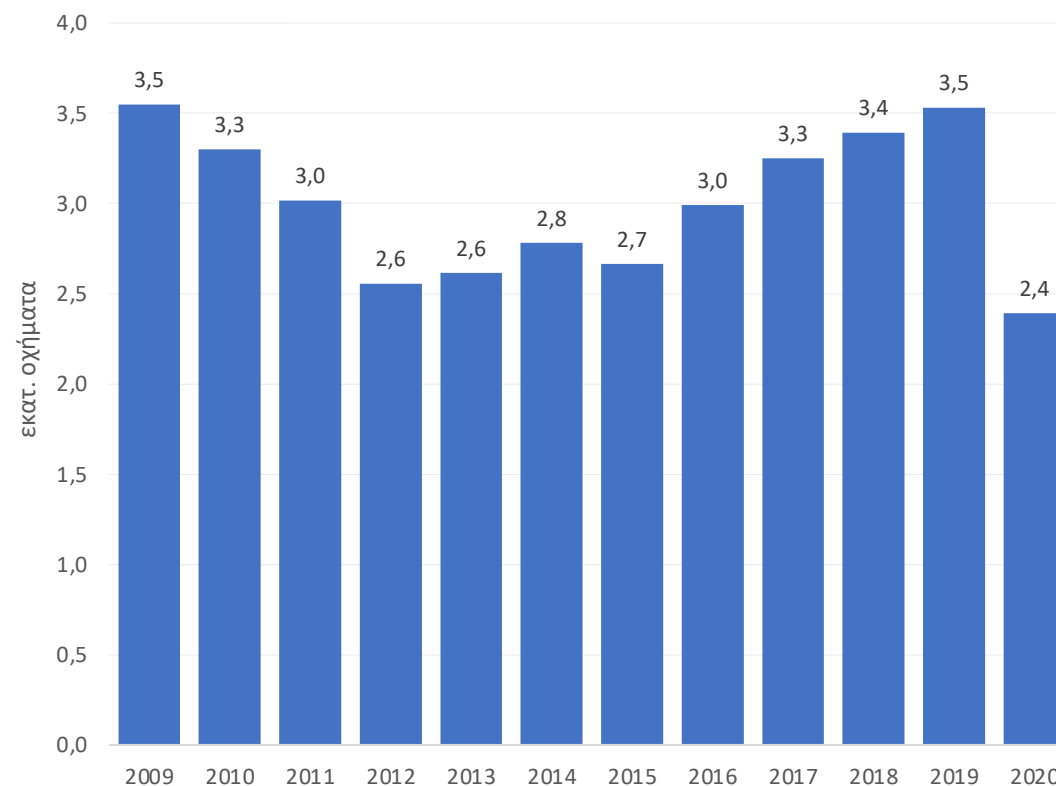
Η δαπάνη για την αγορά δικαιωμάτων ETS από τις εταιρίες του κλάδου αποτελεί πρόσθετο κόστος το οποίο οδηγεί στην αύξηση του λειτουργικού κόστους

Η επιβολή της δέσμης μέτρων θα γίνει σε μια περίοδο στην οποία ο κλάδος είναι αντιμέτωπος με σημαντικές προκλήσεις

Διακινηθέντες επιβάτες στην ακτοπλοΐα, 2009-2020



Κίνηση οχημάτων (ΙΧ και φορτηγών) στην ακτοπλοΐα, 2009-2020



Η ακτοπλοϊκή κίνηση ανέκαμψε την περίοδο 2016-2019, όμως το 2020 οι επιπτώσεις της πανδημίας είχαν έντονα αρνητική επίδραση στη δραστηριότητα του κλάδου



Περιεχόμενα

- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Αποτελέσματα
- Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Ο υπολογισμός της επίπτωσης στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας βασίστηκε σε τρία επίπεδα ανάλυσης

Υπολογισμός της αύξησης του λειτουργικού κόστους της επιβατηγού ναυτιλίας ως αποτέλεσμα της εφαρμογής της δέσμης Fit for 55

Οικονομετρική διερεύνηση της σχέσης ανάμεσα σε τιμές για ακτοπλοϊκές μεταφορές και της ακτοπλοϊκής κίνησης

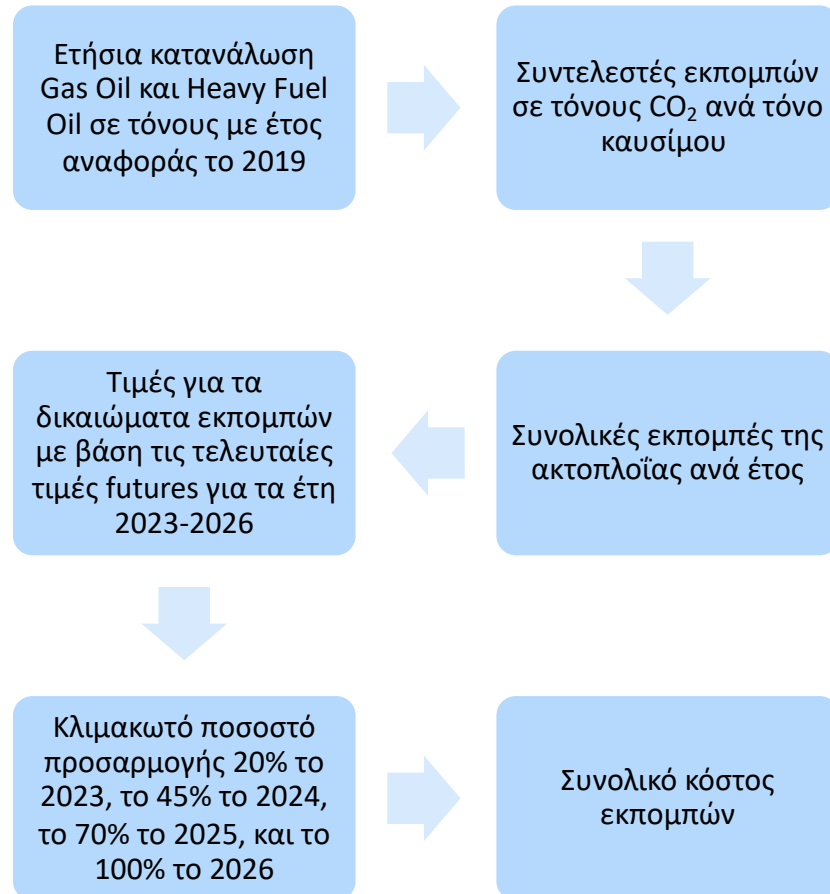
- Δείκτης τιμών της ΕΛΣΤΑΤ για τις τιμές εισιτηρίων
- Μεταβλητές ελέγχου:
 - Επιβατική κίνηση σε νησιωτικά αεροδρόμια
 - Αφίξεις αλλοδαπών επισκεπτών
 - ΑΕΠ

Προσδιορισμός των ευρύτερων οικονομικών επιπτώσεων

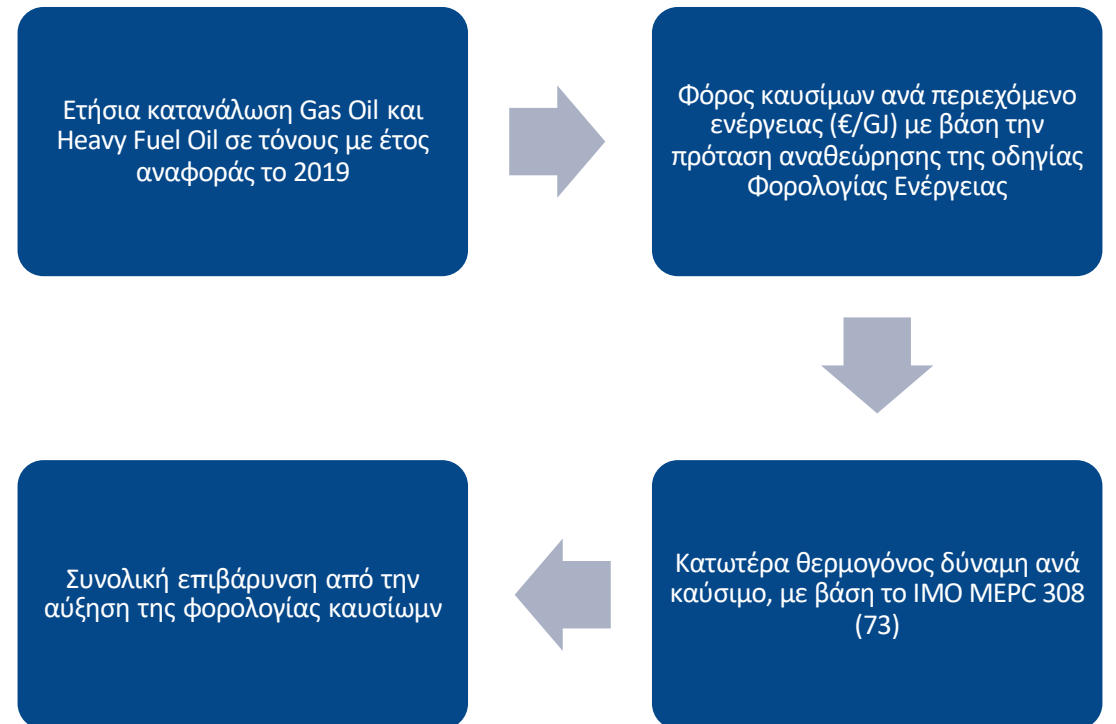
- Με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών για την ελληνική οικονομία
- Για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας
- Για την οικονομία των νησιών λόγω λιγότερων επισκεπτών

Διαδικασία υπολογισμού της επιβάρυνσης από την επέκταση του ΣΕΔΕ και την αύξηση της φορολογίας καυσίμων

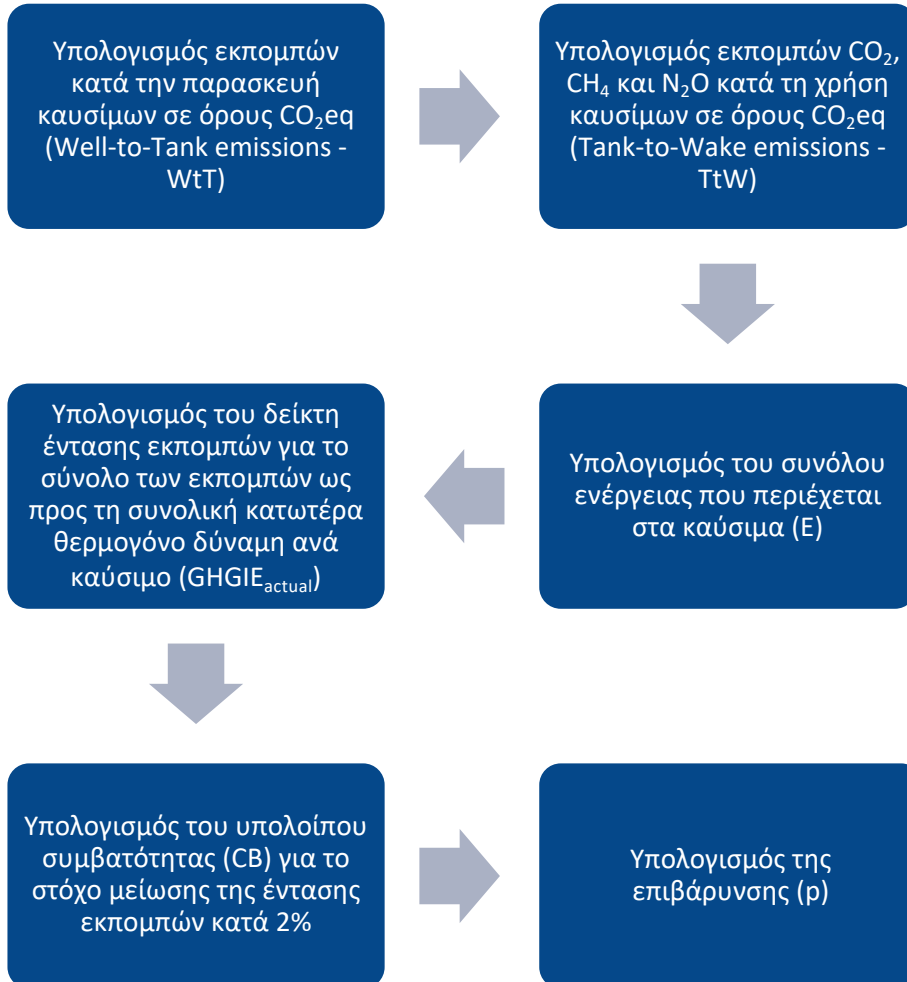
Υπολογισμός της επιβάρυνσης από την επέκταση του ΣΕΔΕ



Υπολογισμός της επιβάρυνσης από αναθεώρηση της φορολογίας καυσίμων



Διαδικασία υπολογισμού της επιβάρυνσης από τη μη συμμόρφωση για τη μείωση έντασης εκπομπών (Fuel EU Maritime)



Τυπολογία υπολογισμού της επιβάρυνσης από μη συμμόρφωση

$$GHGIE_{actual} = \frac{WtT + TtW}{E}$$

$$CB = (GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times E$$

$$p = \frac{-CB}{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$$

Τιμές παραμέτρων για τον υπολογισμό της επιβάρυνσης από την εφαρμογή των προτεινόμενων κανονισμών

Emission Trading System (ETS)

Ετήσια κατανάλωση καυσίμων (tn):

HFOIL	490,550
GOIL	131,750

Συντελεστής C_F εκπομπής CO_2 ανά τόνο καυσίμου** (tn CO_2 /tnFUEL):

HFOIL	3.114
GOIL	3.206

Κόστος εκπομπών* (€/tn CO_2):

2023	80.4
2024	81.7
2025	84.6
2026	86.5

Energy Taxation Directive (ETD)

Κατωτέρα θερμογόνος δύναμη καυσίμων** (MJ/tn):

HFOIL	40,200
GOIL	42,700

Φόρος καυσίμων (€/GJ):

HFOIL	0.900
GOIL	0.900

Ποσοστό κάλυψης φόρου ανά έτος από γραμμική προσαρμογή μέχρι το 2033:

2023	9.1%
2024	18.2%
2025	27.3%
2026	36.4%

Fuel EU Maritime[‡]

Ένταση εκπομπής ρύπων (g CO_2 /MJ.mile):

2023	91.61	-	2025	89.77 (-2%)
2024	91.61	-	2026	89.77 (-2%)

Συντελεστής C_F εκπομπής CH_4 ανά τόνο καυσίμου (g CH_4 /gFUEL):

HFOIL	0.00005	GOIL	0.00005
-------	---------	------	---------

Συντελεστής C_F εκπομπής N_2O ανά τόνο καυσίμου (g N_2O /gFUEL):

HFOIL	0.00018	GOIL	0.00018
-------	---------	------	---------

Συντελεστής C_F εκπομπής CO_2 WtT ανά τόνο καυσίμου (g CO_2 /gFUEL):

HFOIL	13.2	GOIL	14.4
-------	------	------	------

Δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη για 100 χρόνια ανά αέριο (GWP100[‡]):

CO_2	1
CH_4	28
N_2O	265

* Πηγή: https://www.barchart.com/futures/quotes/CK*0/futures-prices

** Πηγή: IMO MEPC 308 (73)

‡ Πηγή: IPCC AR5

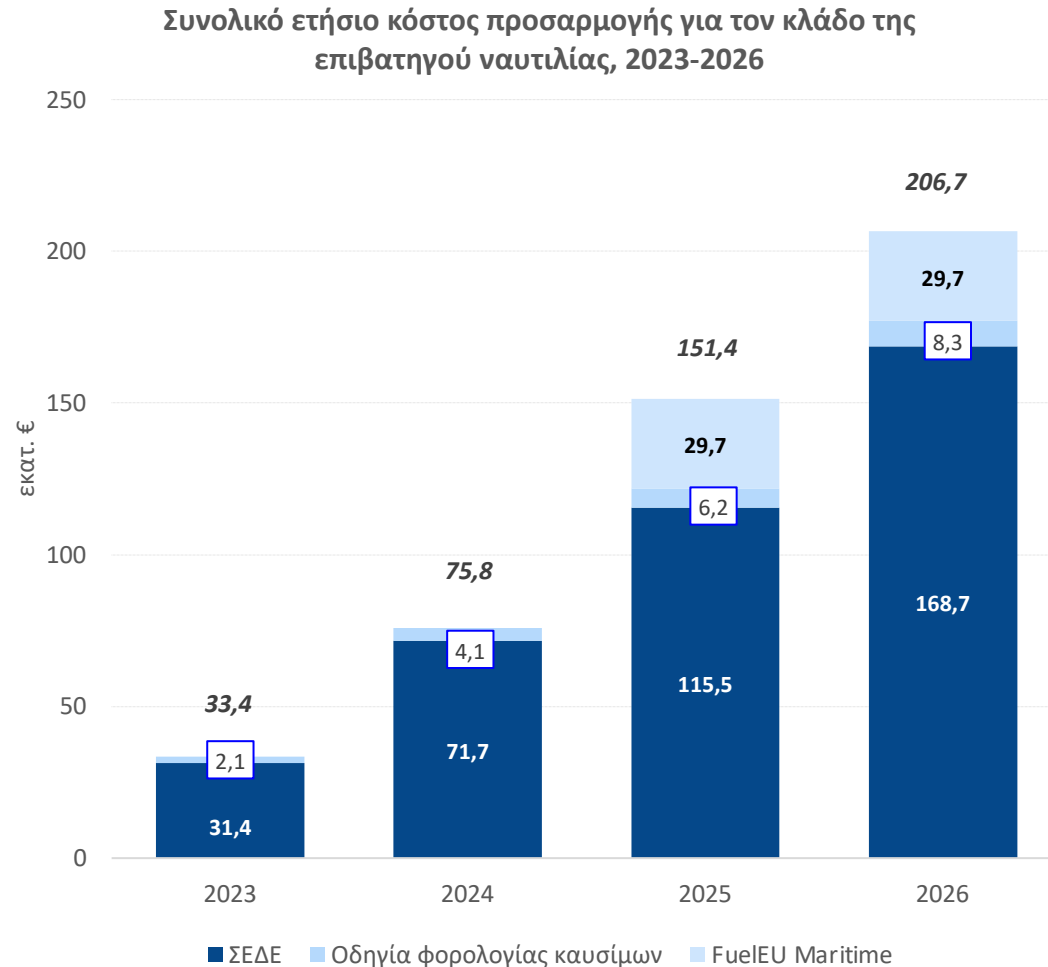
‡ Πηγή: Council of the European Union - WK 11936/2021 INIT - 08 October 2021



Περιεχόμενα

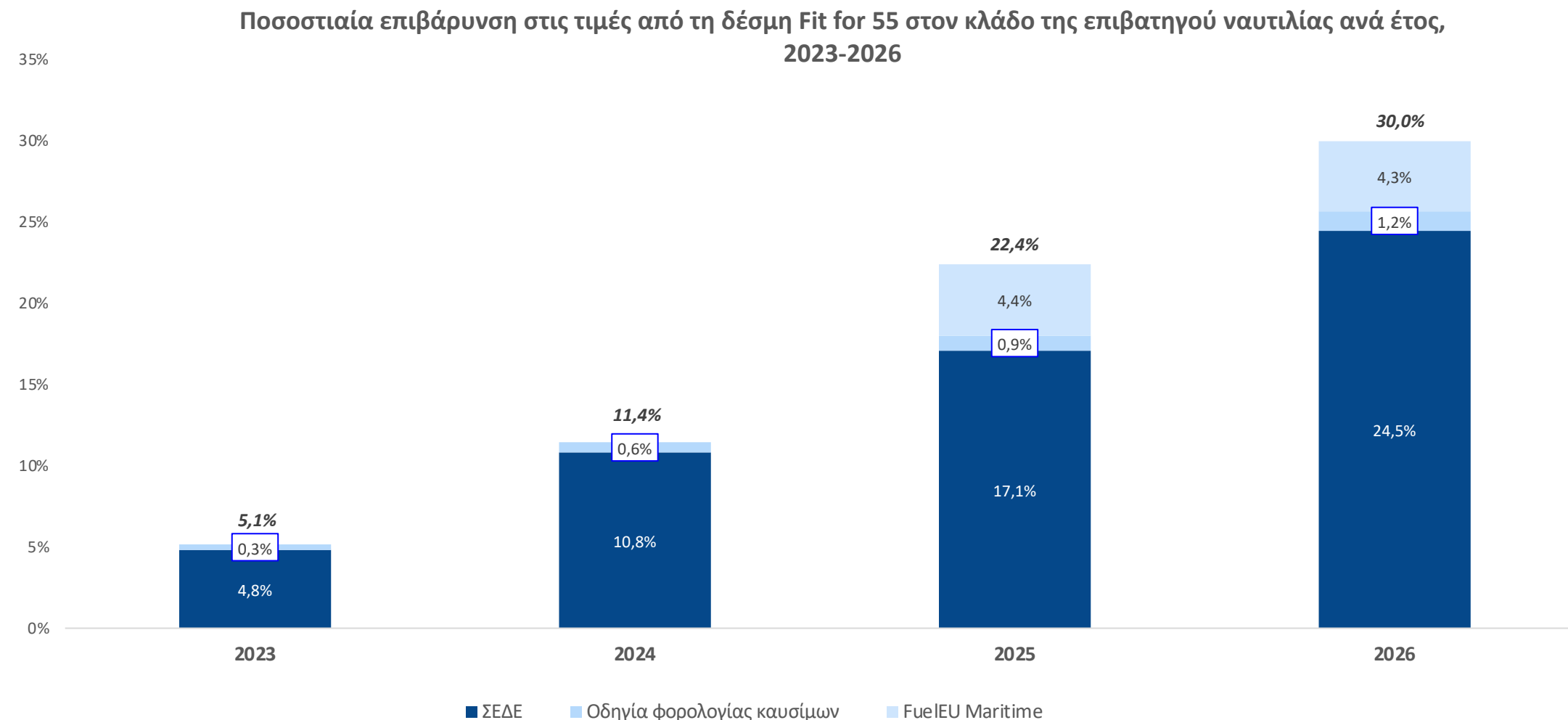
- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- **Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Αποτελέσματα
- Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Η δέσμη μέτρων Fit for 55 ενδέχεται να αυξήσει το λειτουργικό κόστος της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας κατά €207 εκατ. το 2026



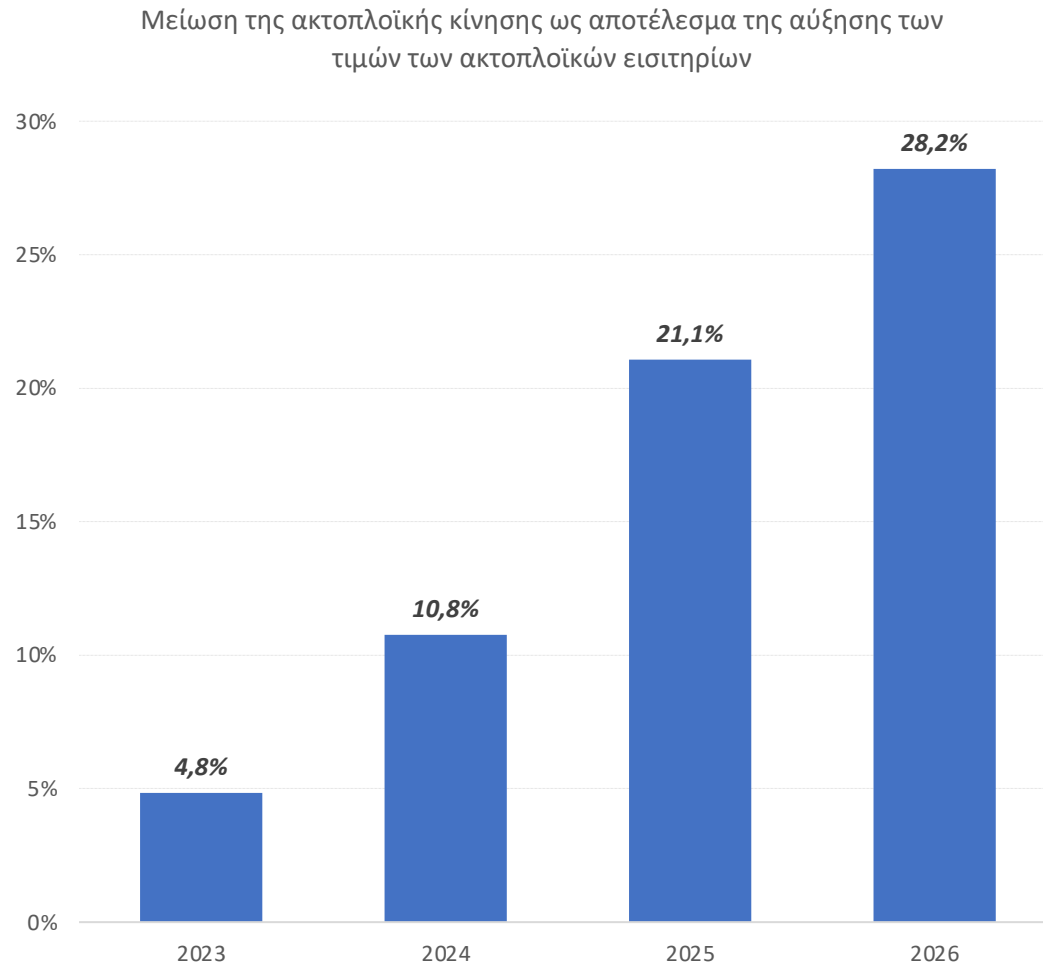
- Η μεγαλύτερη αύξηση του λειτουργικού κόστους των εταιριών του κλάδου ενδέχεται να προέλθει από την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών άνθρακα (ΣΕΔΕ - ETS) στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας
 - Το 2026 η υποχρέωση αγοράς του συνόλου των δικαιωμάτων εκπομπής συνεπάγεται συνολικό κόστος €169 εκατ.
- Η μη χρήση εναλλακτικού καυσίμου εκτιμάται ότι οδηγεί σε επιβάρυνση €30 εκατ. το 2026 λόγω μη συμμόρφωσης με τον στόχο μείωσης της έντασης εκπομπών (Fuel EU Maritime)
- Μικρότερη, αλλά υπολογίσιμη και η επιβάρυνση από την αύξηση της φορολογίας καυσίμων
 - €8,3 εκατ. το 2026

Η κάλυψη της επιπλέον δαπάνης λόγω της δέσμης Fit for 55 υπολογίζεται ότι επιβαρύνει τις τιμές των εισιτηρίων από 5% το 2023 έως 30% το 2026



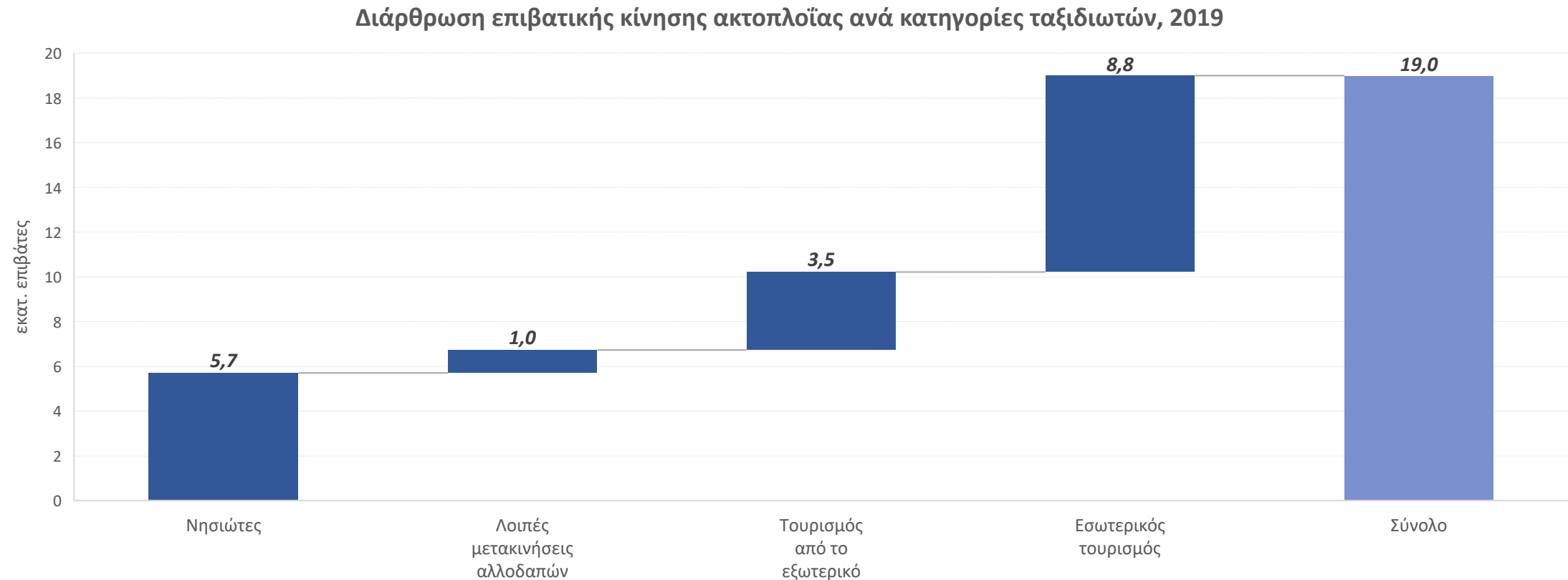
Σημείωση: Διαφορά σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55. Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η επιβάρυνση του κλάδου λόγω του κόστους από το ETS με μετακύλιση στους ναύλους επηρεάζει αρνητικά τη ζήτηση



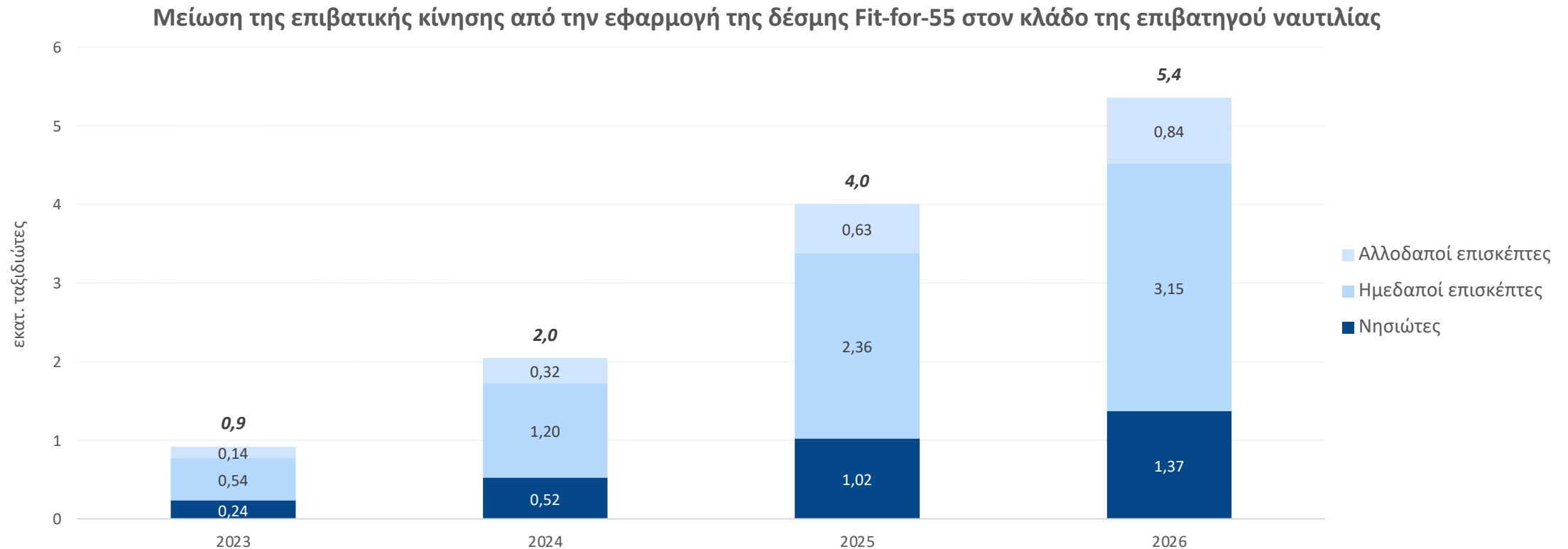
- Τα αποτελέσματα της οικονομετρικής διερεύνησης προσφέρουν ισχυρές ενδείξεις ότι η αύξηση των ναύλων στις ακτοπλοϊκές μεταφορές επηρεάζει αρνητικά τη ζήτηση για τις υπηρεσίες αυτές
- Η αρνητική σχέση είναι μεγαλύτερη λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία για την ακτοπλοϊκή κίνηση ΙΧ οχημάτων σε σχέση με την κίνηση επιβατών
- Δεν προκύπτει στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ του δείκτη τιμών για ακτοπλοϊκές μεταφορές και των φορτηγών οχημάτων

Η εκτίμηση των επιδράσεων στην επιβατική κίνηση λαμβάνει υπόψη τις κατηγορίες ταξιδιωτών που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες



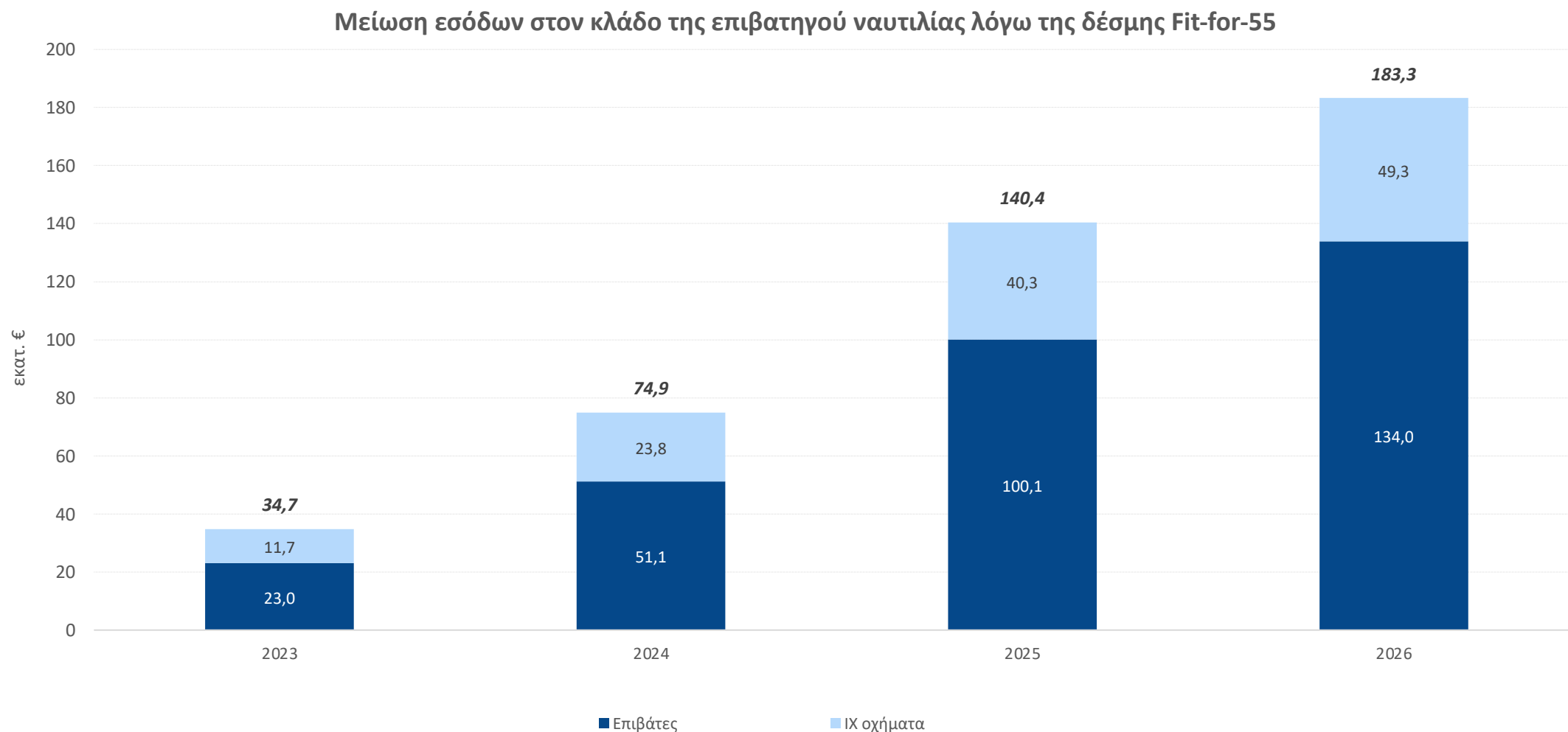
Σύμφωνα με στοιχεία επιβατικής κίνησης για το 2019 οι ταξιδιώτες – μόνιμοι κάτοικοι της χώρας που επισκέφθηκαν νησιωτικές περιοχές ακτοπλοϊκώς εκτιμώνται σε 8,8 εκατ. άτομα

Η μείωση της επιβατικής κίνησης μέσω του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας αναμένεται να φτάσει τα 5,4 εκατ. επιβάτες το 2026

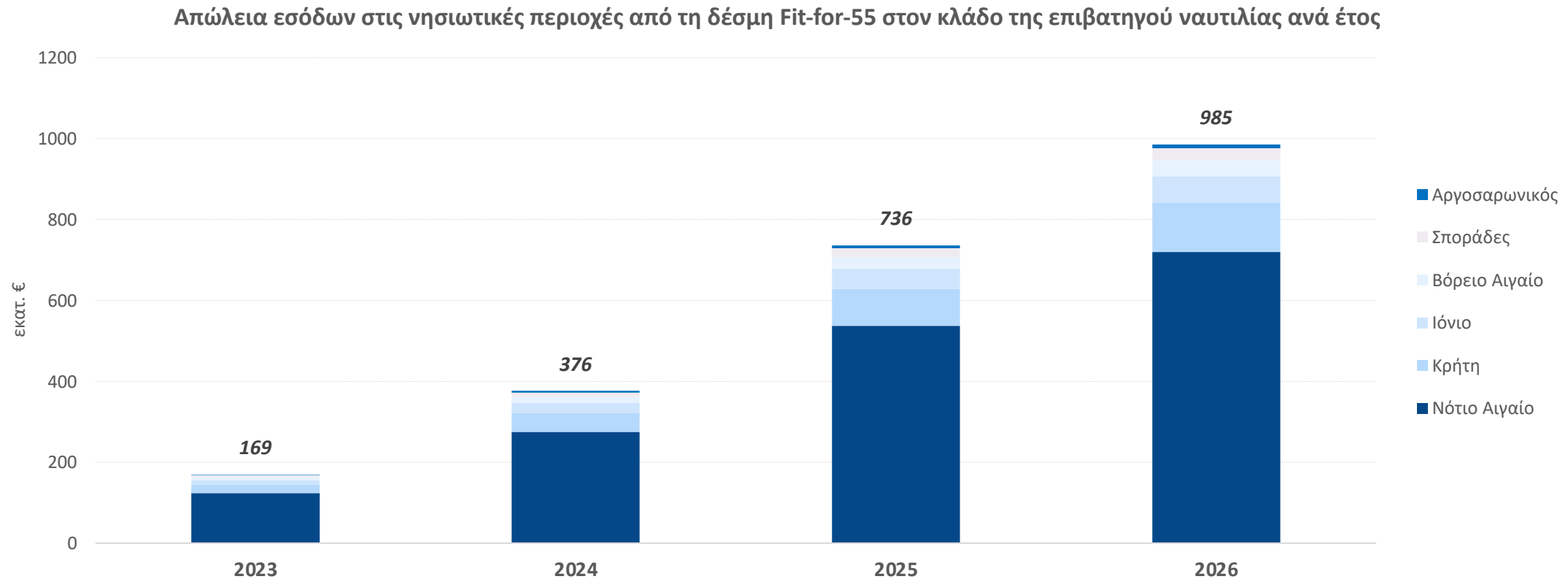


Η μείωση της επισκεψιμότητας των νησιών της χώρας (ημεδαποί και ξένοι επισκέπτες) κυμαίνεται από 685 χιλ. επιβάτες το 2023 έως σχεδόν 4,0 εκατ. ταξιδιώτες το 2026

Τα έσοδα των επιχειρήσεων του κλάδου αναμένεται να μειωθούν κατά €183 εκατ. το 2026 λόγω της δέσμης Fit-for-55



Η απώλεια εσόδων για τις τουριστικές επιχειρήσεις στις νησιωτικές περιοχές φτάνει σχεδόν το €1,0 δισεκ. το 2026



Περισσότερο από το 70% της απώλειας αυτής αφορά στο Νότιο Αιγαίο

Σημείωση: Διαφορά σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55. Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE



Περιεχόμενα

- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- **Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Επίδραση από χαμηλότερο μεταφορικό έργο
 - Επίδραση από λιγότερους επισκέπτες στα νησιά
 - Επίδραση στην οικονομία των νησιωτικών περιφερειών
 - Συνολική επίδραση
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Η συνολική επίδραση στην οικονομία περιλαμβάνει την άμεση, έμμεση και τις προκαλούμενες επιδράσεις



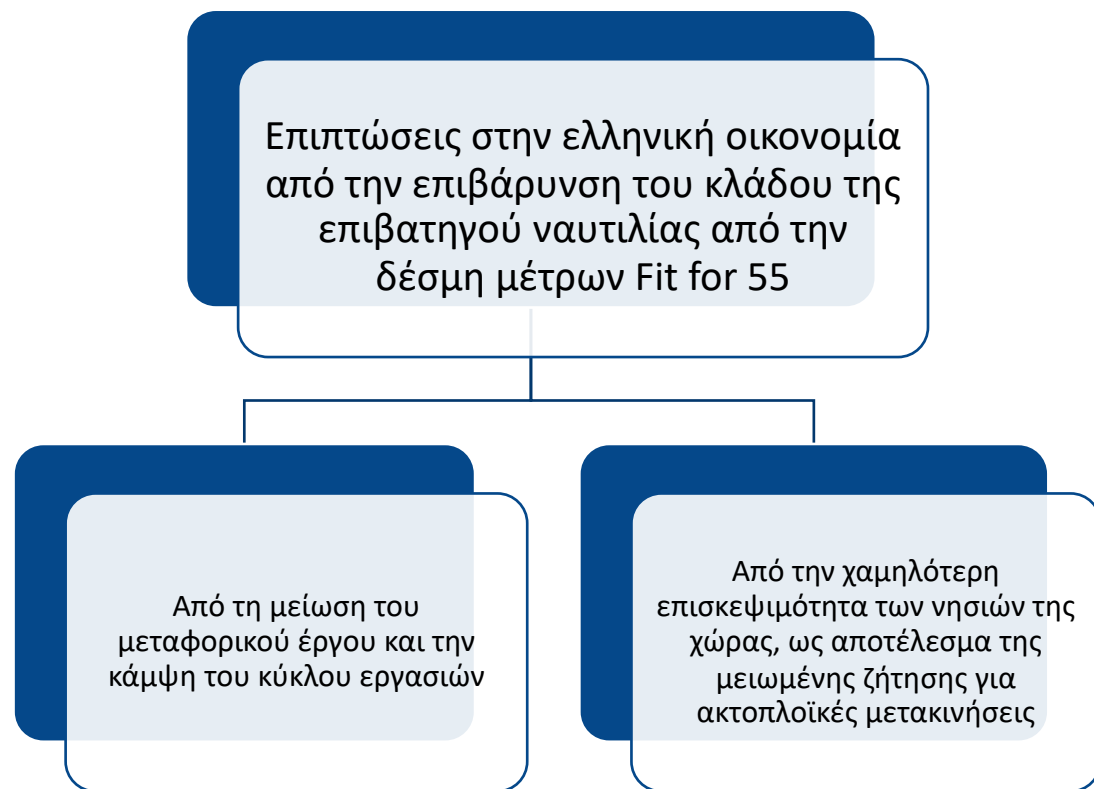
Η εκτίμηση των έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων υπολογίζονται από το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief



- Η εκτίμηση της οικονομικής επίδρασης μιας δραστηριότητας μέσω της διασύνδεσής της με άλλους κλάδους της οικονομίας βασίζεται σε μέθοδο που ανέπτυξε ο οικονομολόγος Wassily Leontief (υπόδειγμα εισροών-εκροών)
- Για την εργασία αυτή τιμήθηκε με το βραβείο Νόμπελ Οικονομικών Επιστημών το 1973:
 - Η μέθοδος του Leontief αποτελεί τη βάση για όλα τα υποδείγματα γενικής ισορροπίας που λαμβάνουν υπόψη την κλαδική διάρθρωση μιας οικονομίας
 - Οι εκτιμήσεις των έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων στη διεθνή βιβλιογραφία βασίζονται στην εφαρμογή του υποδείγματος Leontief (καθαυτή ή κατά προσέγγιση).

Η ευρέως διαδεδομένη χρήση του υποδείγματος του Leontief για την εκτίμηση έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων και η αυξημένη διαθεσιμότητα πινάκων εισροών-εκροών διεθνώς από στατιστικούς οργανισμούς έχει επιτρέψει τη δυνατότητα εκτιμήσεων οικονομικού αποτυπώματος με υψηλό βαθμό συγκρισιμότητας.

Εξετάζεται η επίπτωση της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία και μέσα από τις μεταβολές του μεταφορικού έργου στην οικονομία των νησιών



Εκτίμηση των επιπτώσεων με βάση στοιχεία από τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας

- Ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών και ΙΧ οχημάτων για το 2019
- Κόστος Πωλήσεων (εισηγμένων εταιριών του κλάδου στο χρηματιστήριο) και Κύκλος εργασιών (στο σύνολο του κλάδου*) για το 2019

Οι εκτιμήσεις βασίζονται σε στοιχεία ακτοπλοϊκής κίνησης και μεγεθών του κλάδου για το 2019 (υπόθεση επιστροφής της μέσης κίνησης της περιόδου 2023-2026 στα προ-πανδημίας επίπεδα)

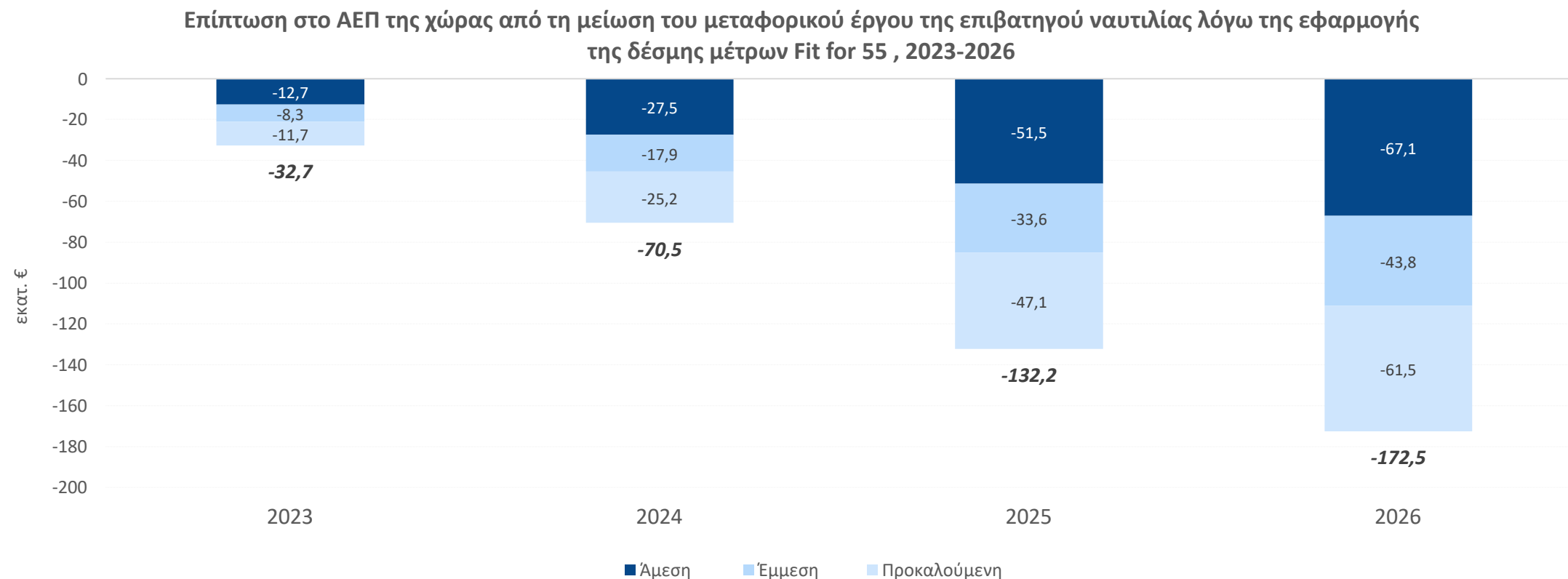
(*) Τα στοιχεία αυτά είναι διαθέσιμα στη μελέτη του IOBE για το ΣΕΕΝ «Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές», Ιανουάριος 2021



Περιεχόμενα

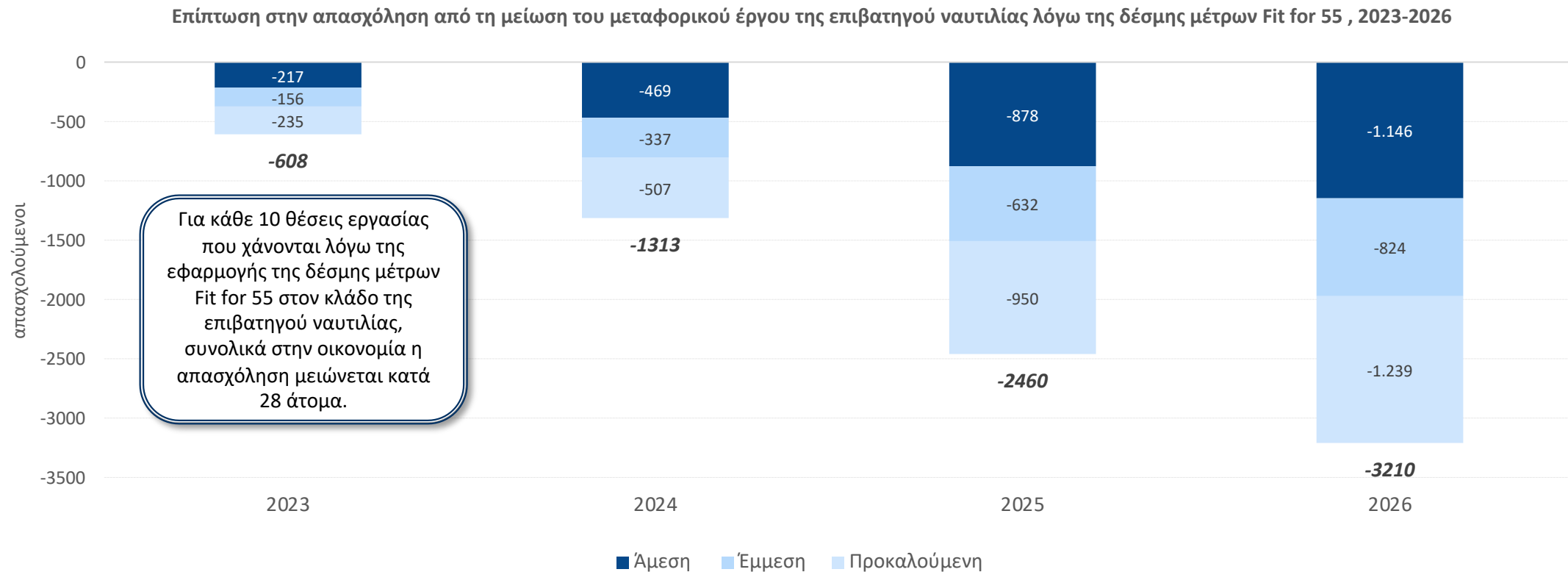
- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- **Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - **Επίδραση από χαμηλότερο μεταφορικό έργο**
 - Επίδραση από λιγότερους επισκέπτες στα νησιά
 - Επίδραση στην οικονομία των νησιωτικών περιφερειών
 - Συνολική επίδραση
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Οι απώλειες από το χαμηλότερο μεταφορικό έργο υπολογίζονται σε €172 εκατ. το 2026, λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις



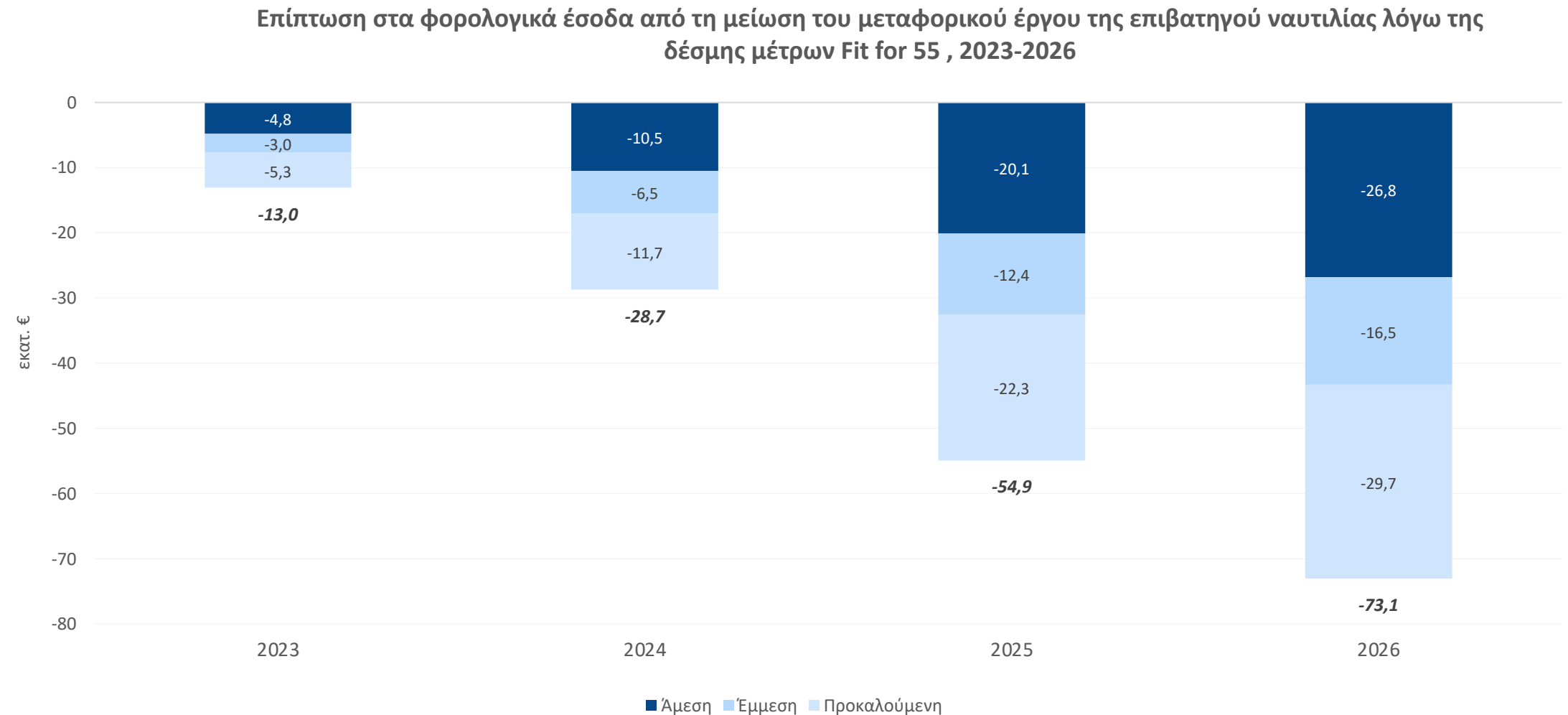
Η άμεση απώλεια κύκλου εργασιών στον κλάδο προκαλεί μείωση του ΑΕΠ η οποία κυμαίνεται από €13 εκατ. το 2023 έως €67 εκατ. το 2026. Η μείωση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες οδηγεί σε έμμεση πτώση του ΑΕΠ από συνδεδεμένους με την ακτοπλοΐα κλάδους κατά €44 εκατ., σε όρους ΑΕΠ, το 2026 (€8 εκατ. το 2023).

Οι απώλειες σε θέσεις εργασίας, ξεπερνούν τις 3,2 χιλ. το 2026, όταν λάβουμε υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις



Η μείωση της ζήτησης στο μεταφορικό έργο επιβατών και ΙΧ οχημάτων οδηγεί σε μείωση της απασχόλησης στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας κατά 217 θέσεις εργασίας το 2023 η οποία ξεπερνά τις 1100 θέσεις εργασίας το 2026

Η απώλεια κύκλου εργασιών αναμένεται να οδηγήσει σε χαμηλότερα φορολογικά έσοδα κατά €167 εκατ. σε όρους παρούσας αξίας στην τετραετία

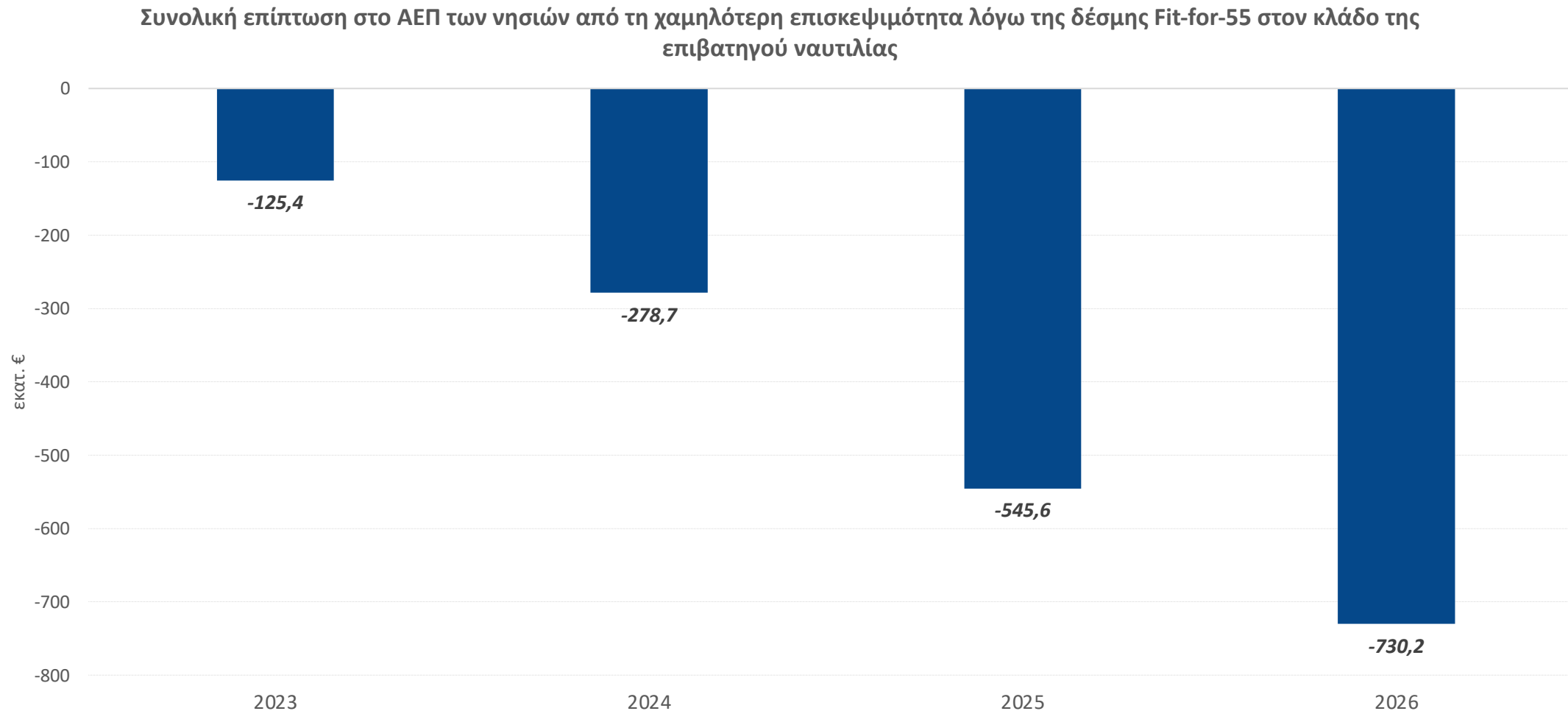




Περιεχόμενα

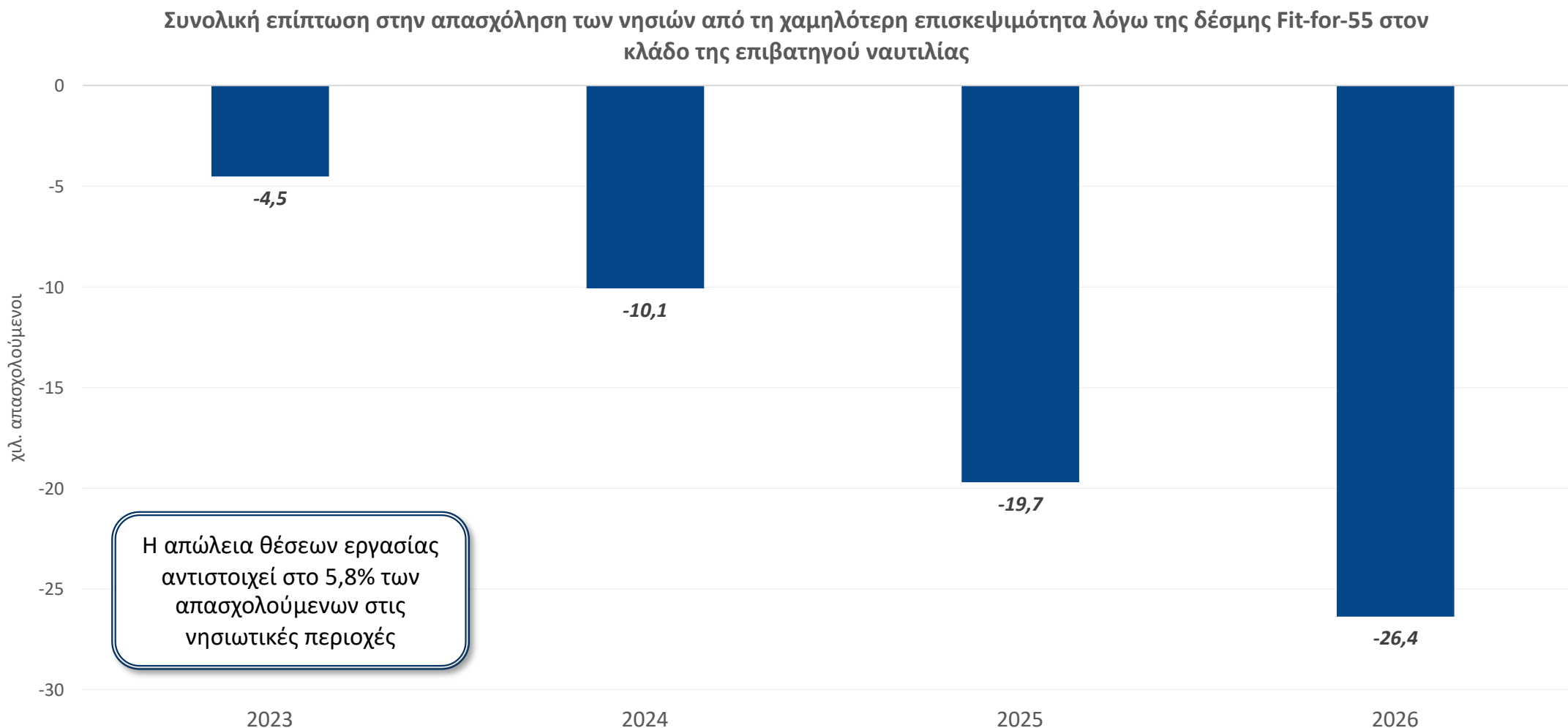
- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- **Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Επίδραση από χαμηλότερο μεταφορικό έργο
 - **Επίδραση από λιγότερους επισκέπτες στα νησιά**
 - Επίδραση στην οικονομία των νησιωτικών περιφερειών
 - Συνολική επίδραση
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Οι επιπτώσεις σε όρους ΑΕΠ στις νησιωτικές περιοχές από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα εκτιμώνται σε €730 εκατ. το 2026



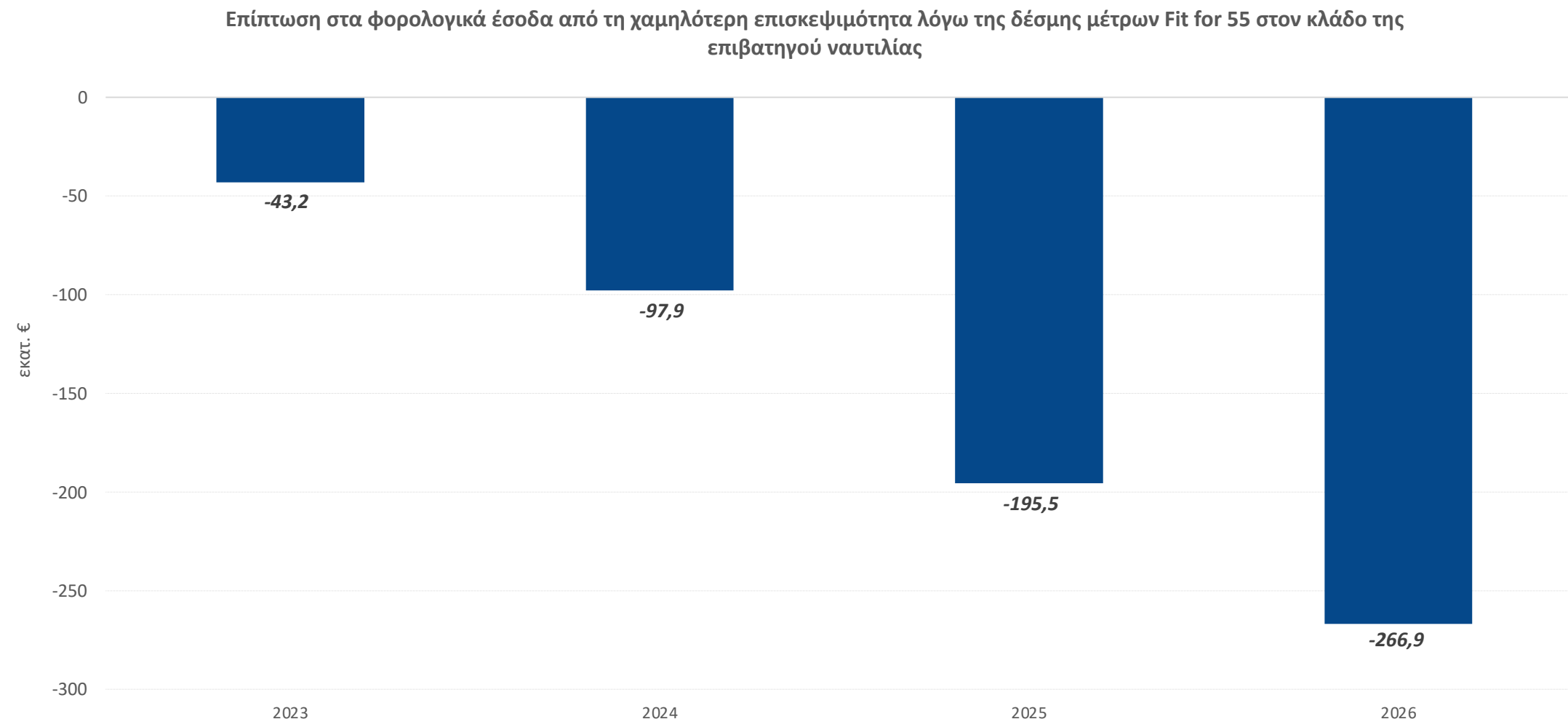
Σημείωση: Διαφορά σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55. Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η επίπτωση στην απασχόληση από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα των νησιών ξεπερνά τις 26 χιλ. το 2026



Σημείωση: Διαφορά σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55. Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Οι απώλειες σε φορολογικά έσοδα ξεπερνούν τα €603 εκατ. σε παρούσα αξία στο σύνολο της περιόδου 2023-2026



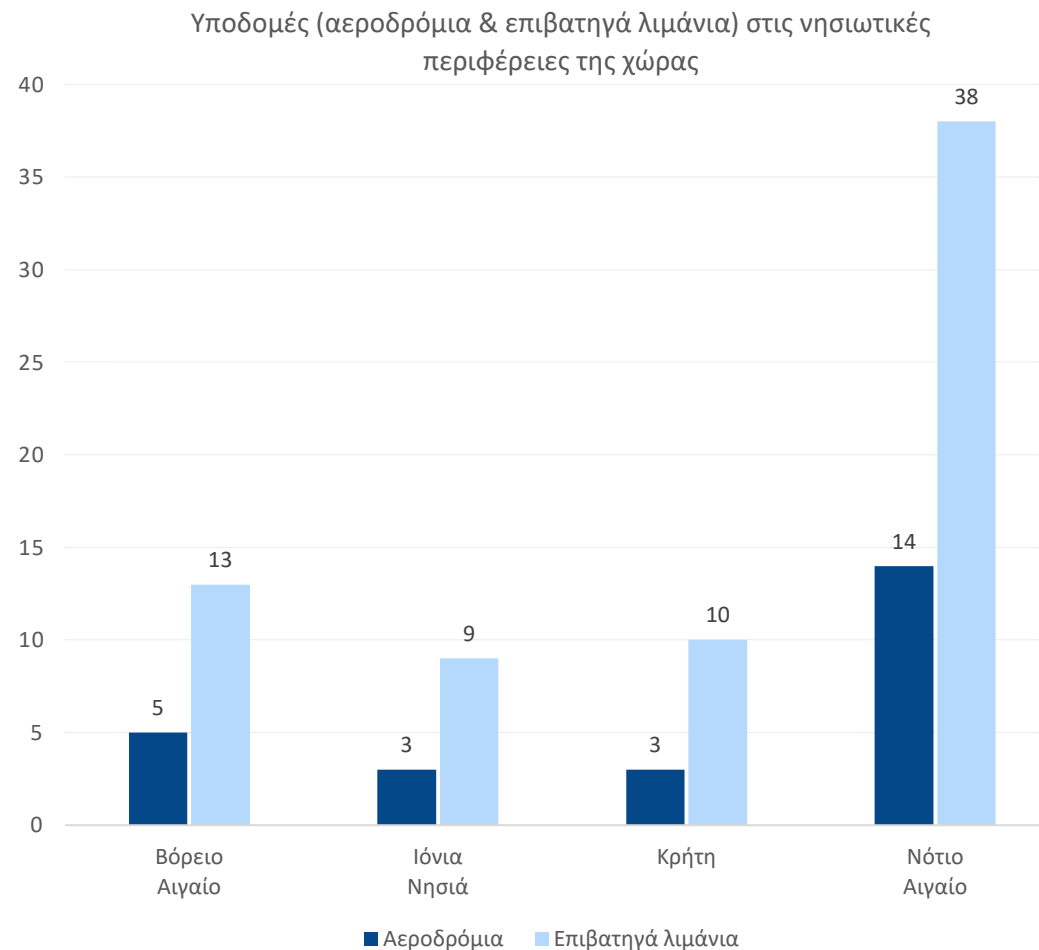
A large, stylized blue circular graphic on the left side of the slide, composed of several concentric, slightly irregular rings in various shades of blue, creating a sense of depth and movement.

Περιεχόμενα

- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- **Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Επίδραση από χαμηλότερο μεταφορικό έργο
 - Επίδραση από λιγότερους επισκέπτες στα νησιά
 - **Επίδραση στην οικονομία των νησιωτικών περιφερειών**
 - Συνολική επίδραση
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

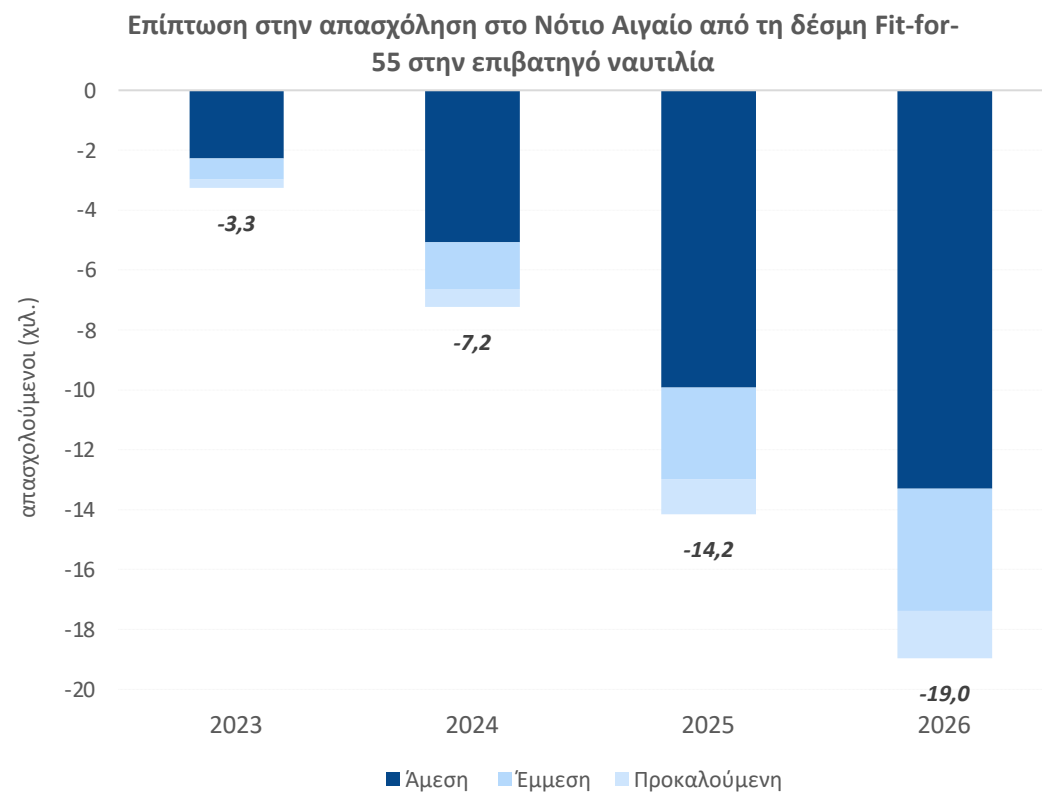
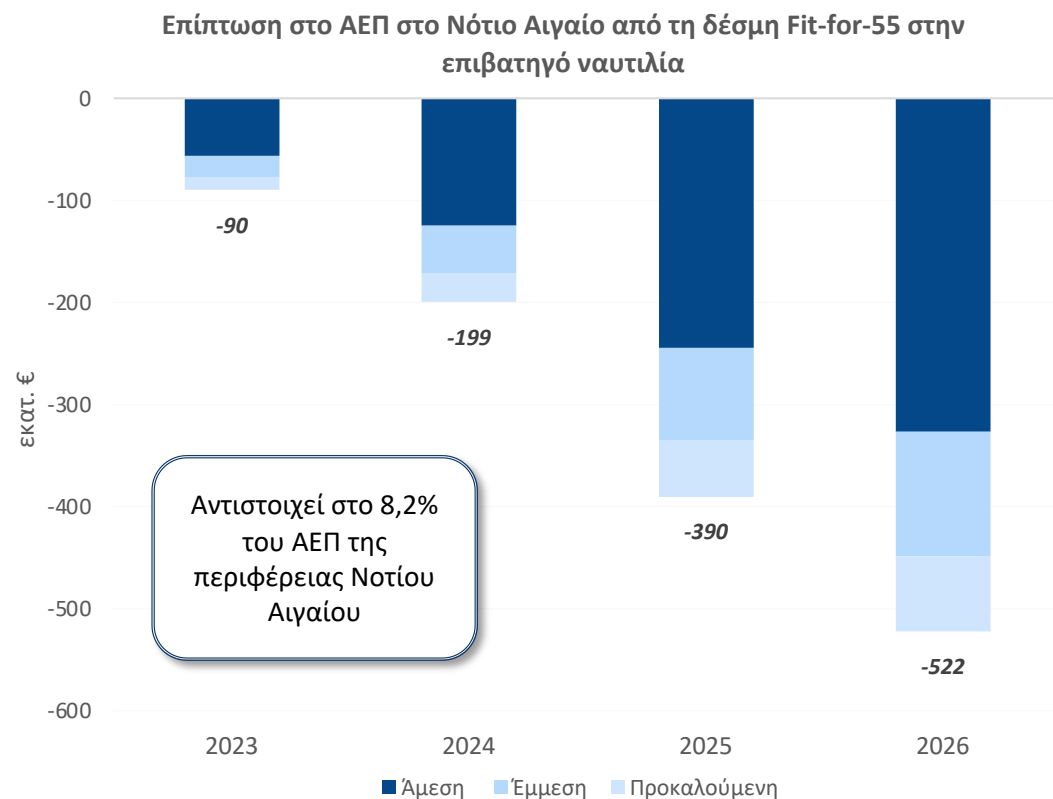
Η νησιωτική οικονομία υποστηρίζεται σημαντικά από την ακτοπλοΐα

- Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας (Ιόνια Νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη):
 - Κατοικεί περίπου το 15% 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 25 αεροδρόμια, ενώ ο αριθμός των λιμανιών που συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα ξεπερνά τα 70



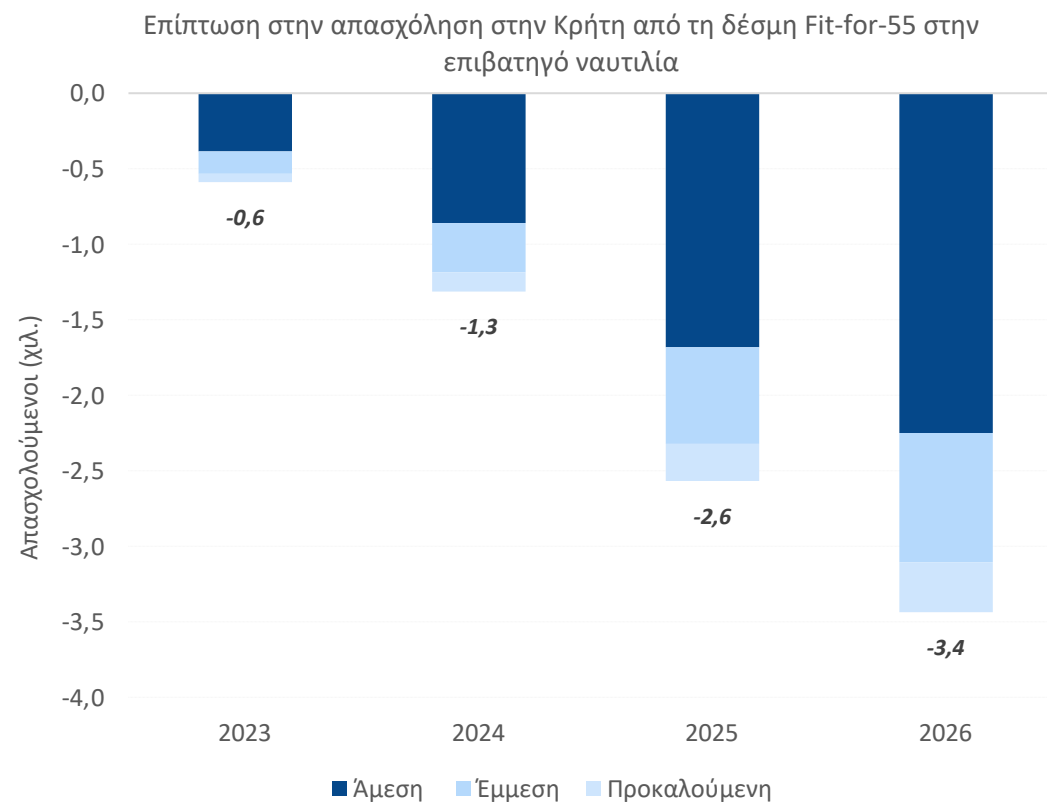
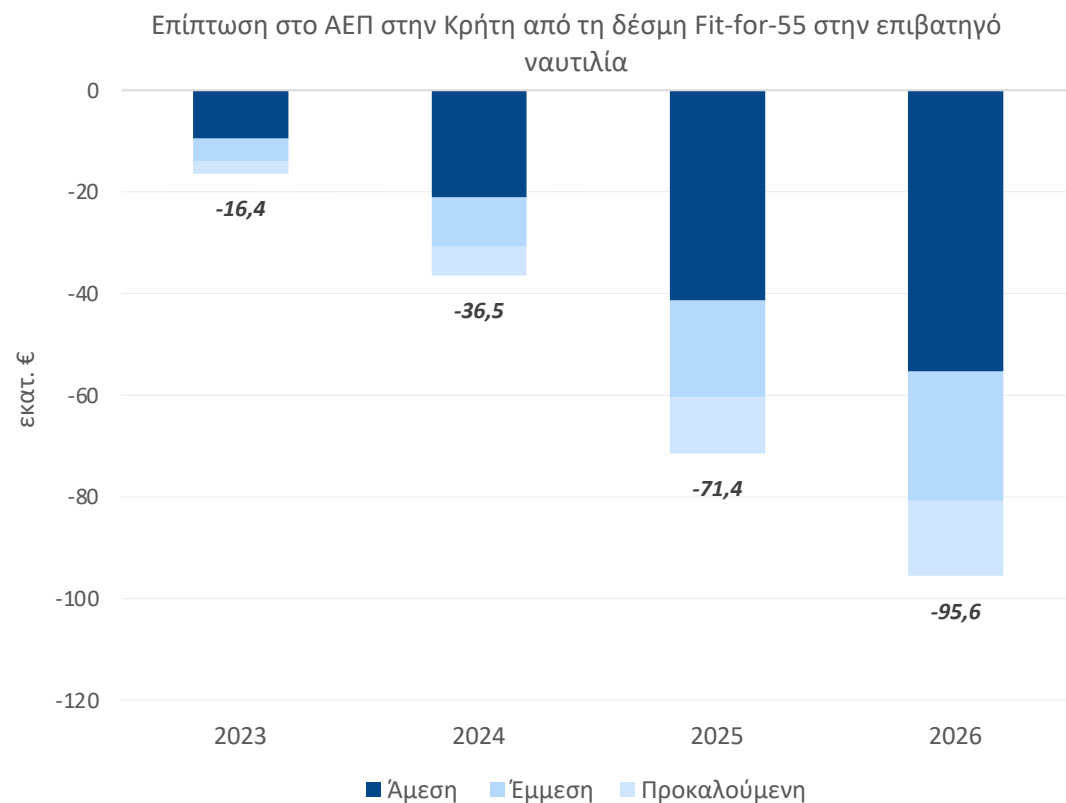
Πηγή: ΥΠΑ, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Η επίπτωση στο ΑΕΠ του Νοτίου Αιγαίου από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα λόγω της δέσμης Fit-for-55 στην ακτοπλοΐα εκτιμάται σε €522 εκατ. το 2026



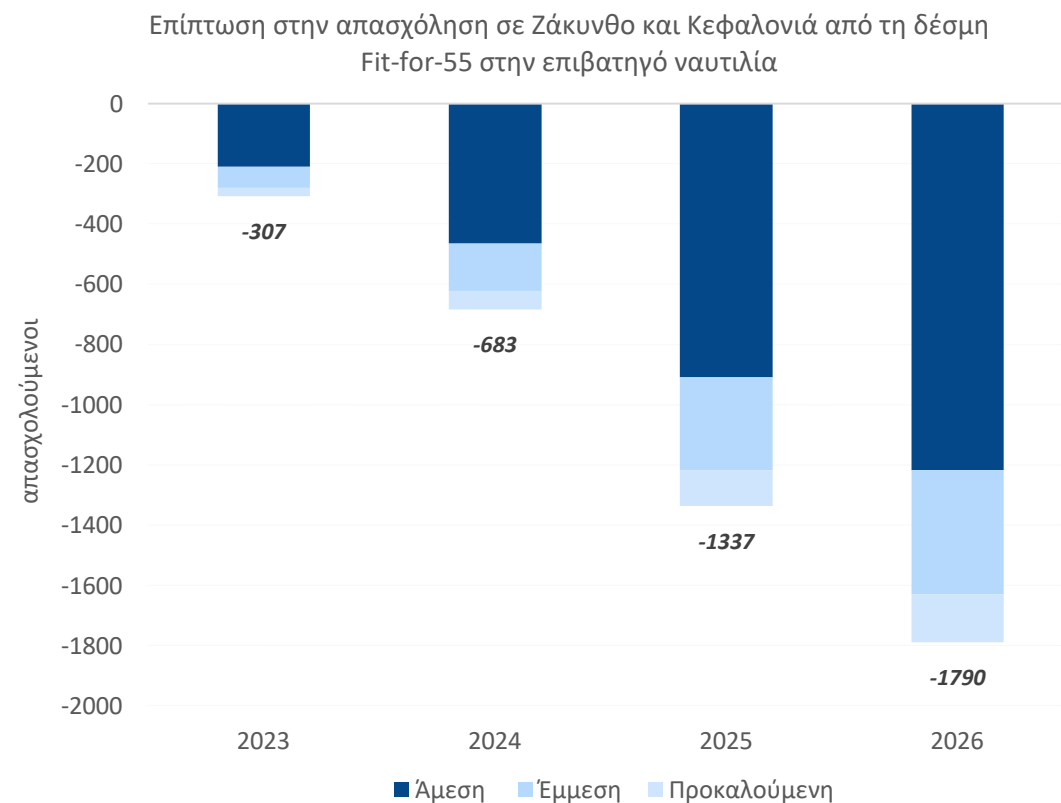
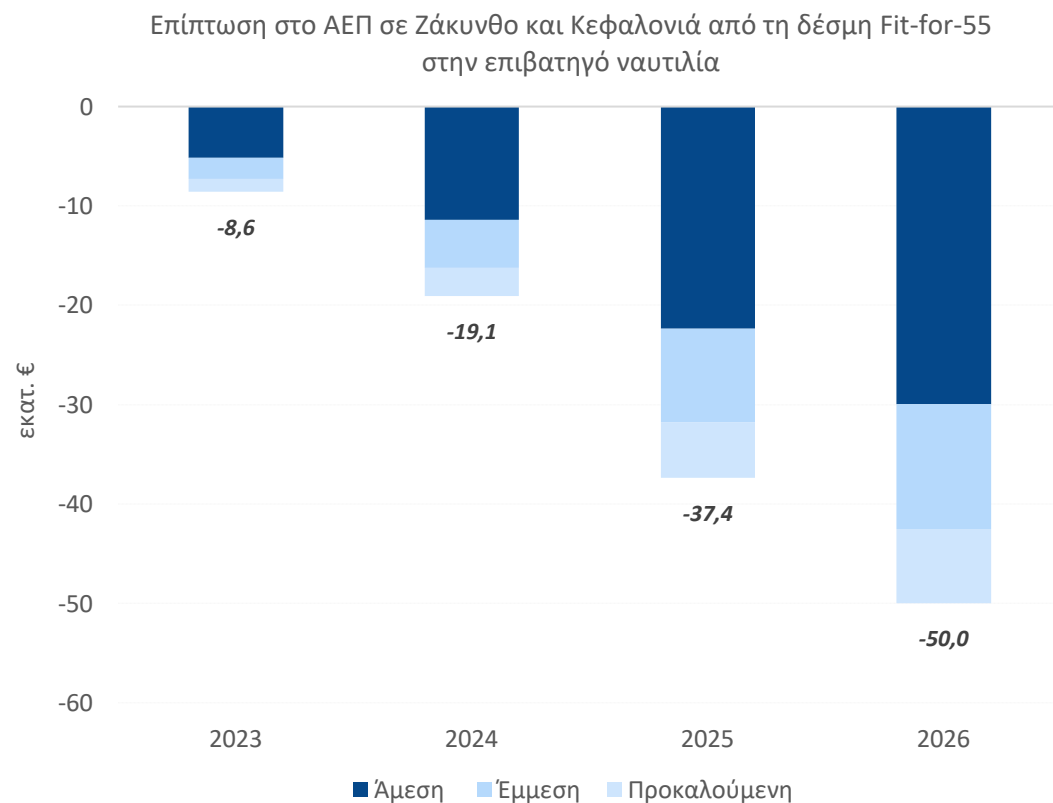
Η μείωση της απασχόλησης, λόγω της χαμηλότερης επισκεψιμότητας στα νησιά του Νοτίου Αιγαίου, φτάνει τις 19 χιλ. το 2026 ή 16,1% της συνολικής απασχόλησης στην περιφέρεια

Στην Κρήτη η επίπτωση στο ΑΕΠ πλησιάζει τα €96 εκατ. το 2026 (1,0% του ΑΕΠ της περιφέρειας)



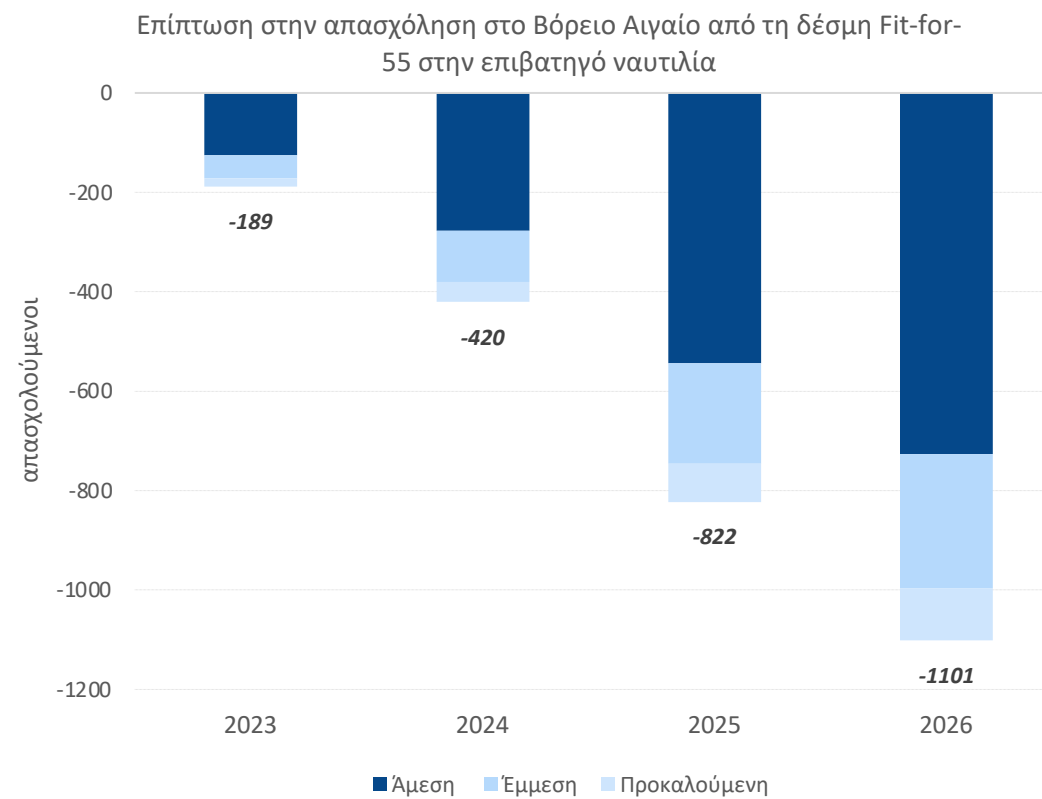
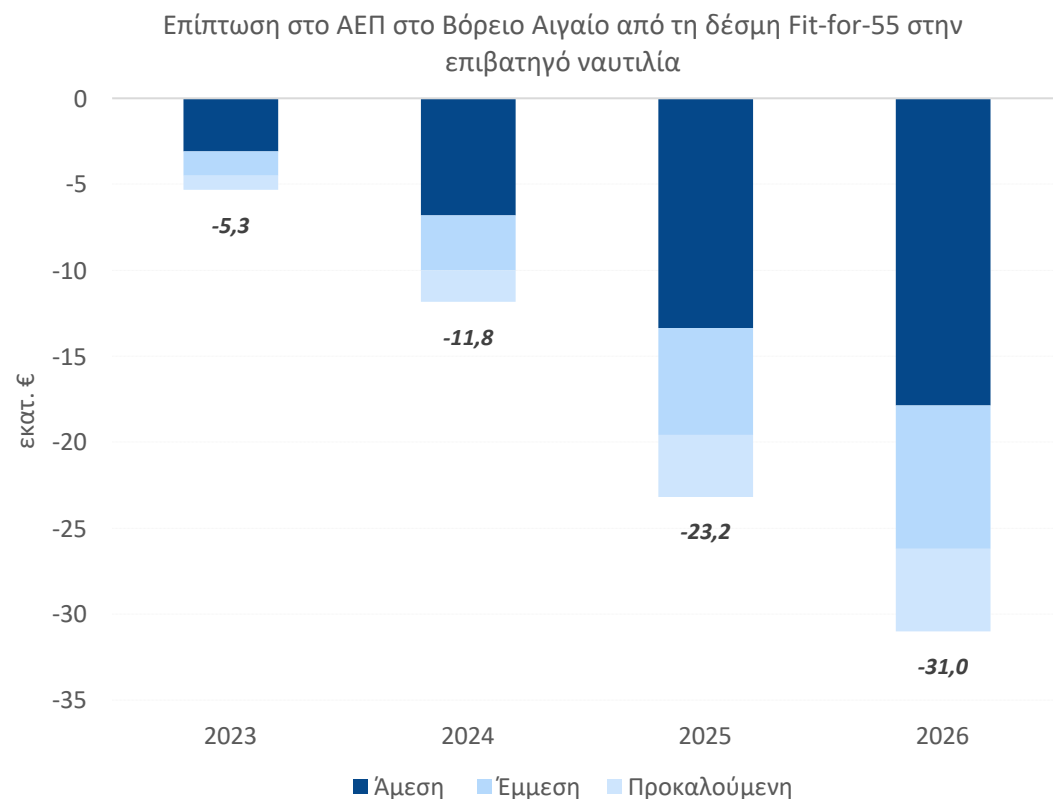
Η απώλεια θέσεων εργασίας ξεπερνά τις 3,4 χιλ. απασχολούμενους το 2026 (1,5% της συνολικής απασχόλησης στην περιφέρεια)

Η επίπτωση στο ΑΕΠ της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα κυμαίνεται από €9 εκατ. το 2023 έως €50 εκατ. το 2026



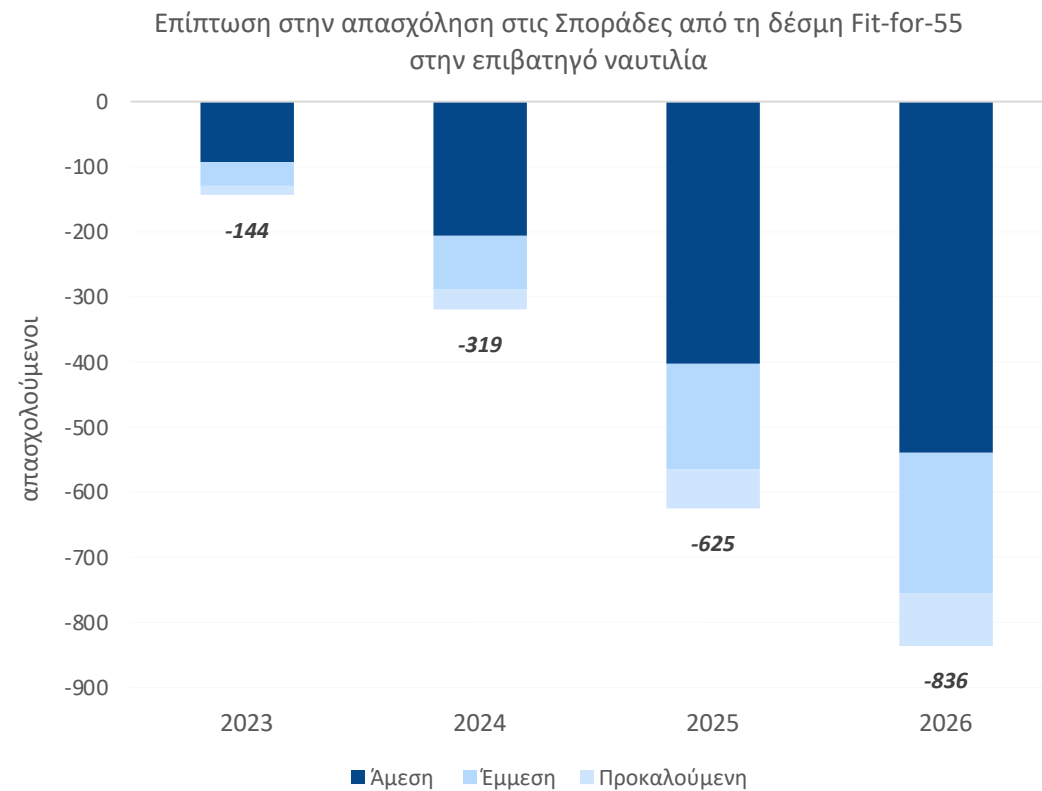
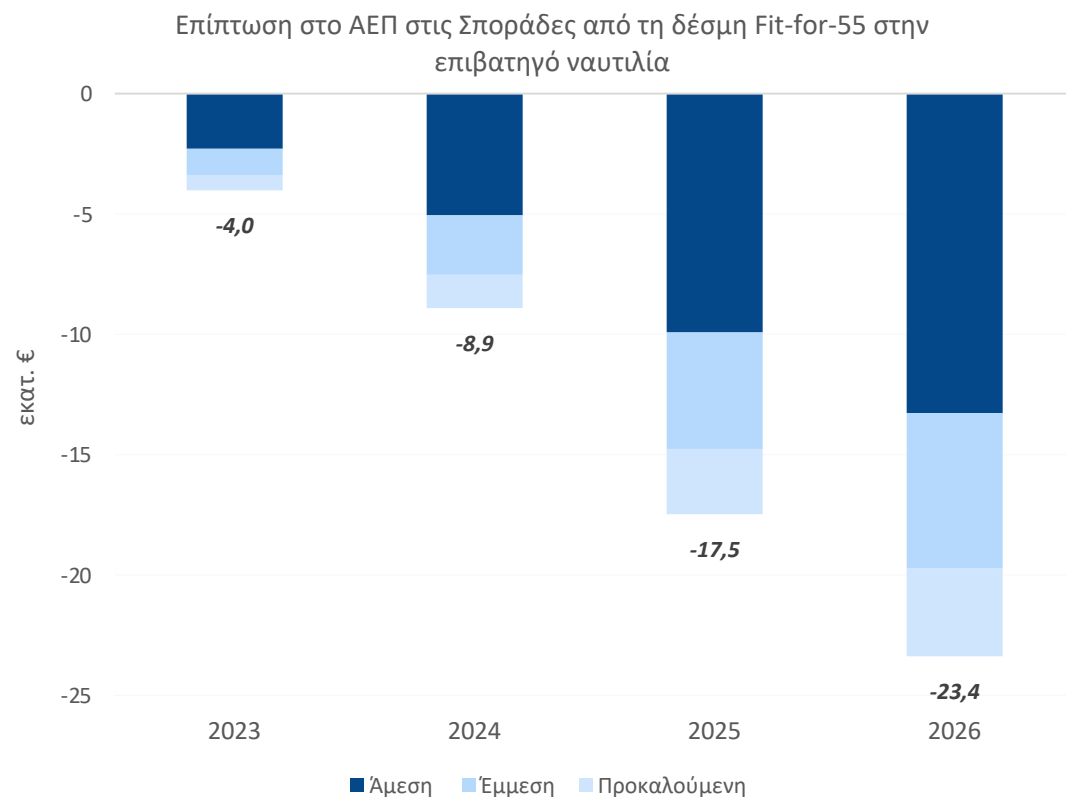
Η χαμηλότερη επισκεψιμότητα σε Ζάκυνθο και Κεφαλονιά οδηγεί σε μείωση της απασχόλησης κατά σχεδόν 1,8 χιλ. το 2026 (2,5% της συνολικής απασχόλησης στα δύο νησιά)

Στο Βόρειο Αιγαίο η μείωση στο ΑΕΠ φτάνει τα €31 εκατ. το 2026 (1,2% του ΑΕΠ της περιφέρειας)



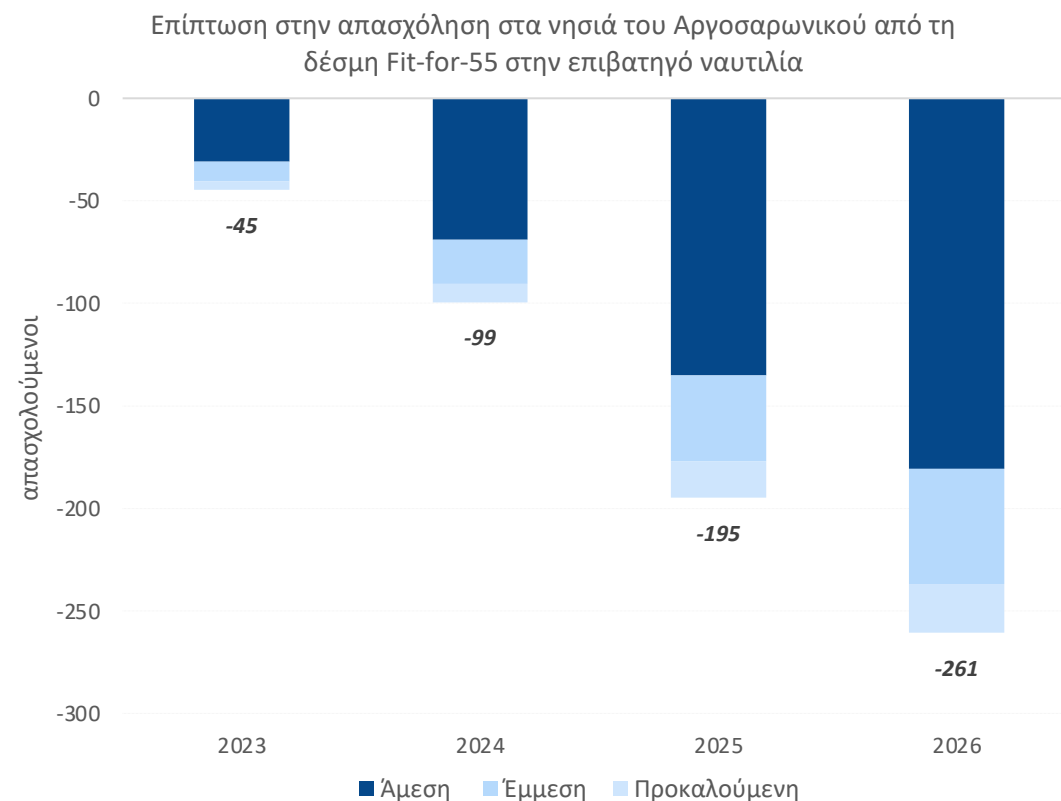
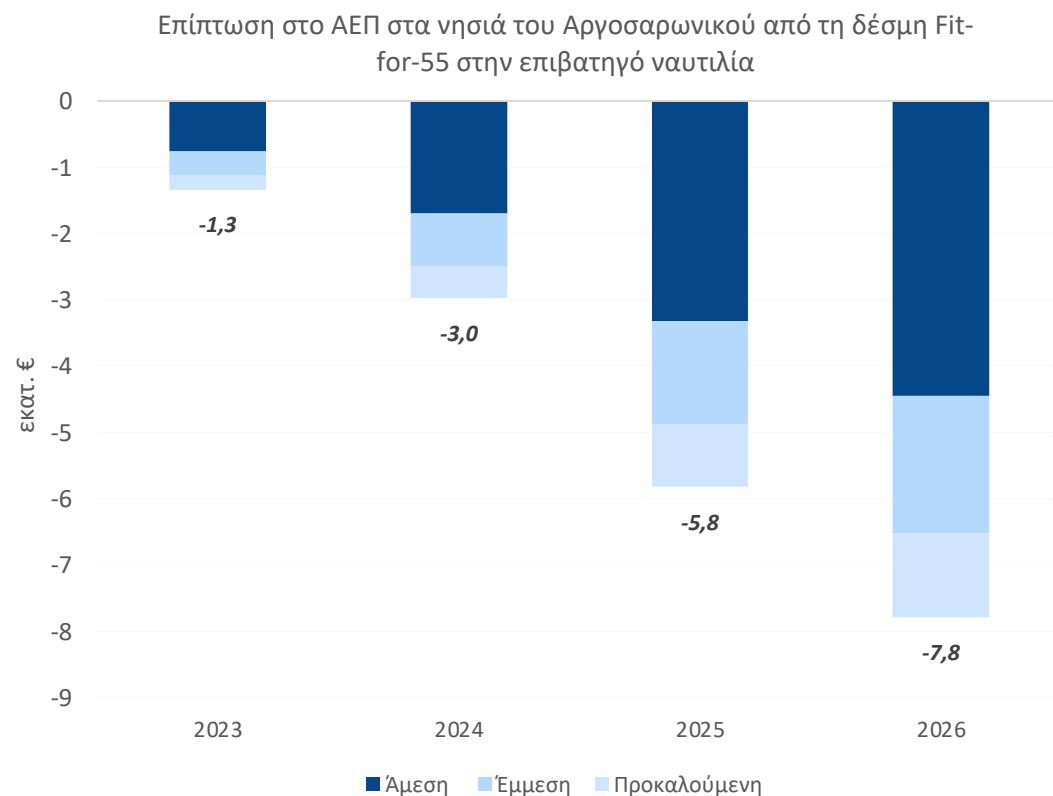
Περισσότερες από 1100 θέσεις εργασίας εκτιμάται ότι θα επηρεαστούν από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα στην περιφέρεια (ή 1,5% της συνολικής απασχόλησης)

Η επίπτωση στο ΑΕΠ στις Σποράδες από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα φτάνει τα €23 εκατ. το 2026



Η μείωση της απασχόλησης, λόγω της χαμηλότερης επισκεψιμότητας στα νησιά των Σποράδων ξεπερνά τις 830 θέσεις εργασίας το 2026

Η επίπτωση στο ΑΕΠ στα νησιά του Αργοσαρωνικού από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα φτάνει τα €7,8 εκατ. το 2026



Πάνω από 260 θέσεις εργασίας επηρεάζονται αρνητικά από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα των νησιών του Αργοσαρωνικού λόγω της δέσμης Fit-for-55

Η δέσμη Fit-for-55 στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας επιβαρύνει το κόστος διαβίωσης των κατοίκων στις νησιωτικές περιοχές κατά €58 εκατ. το 2026



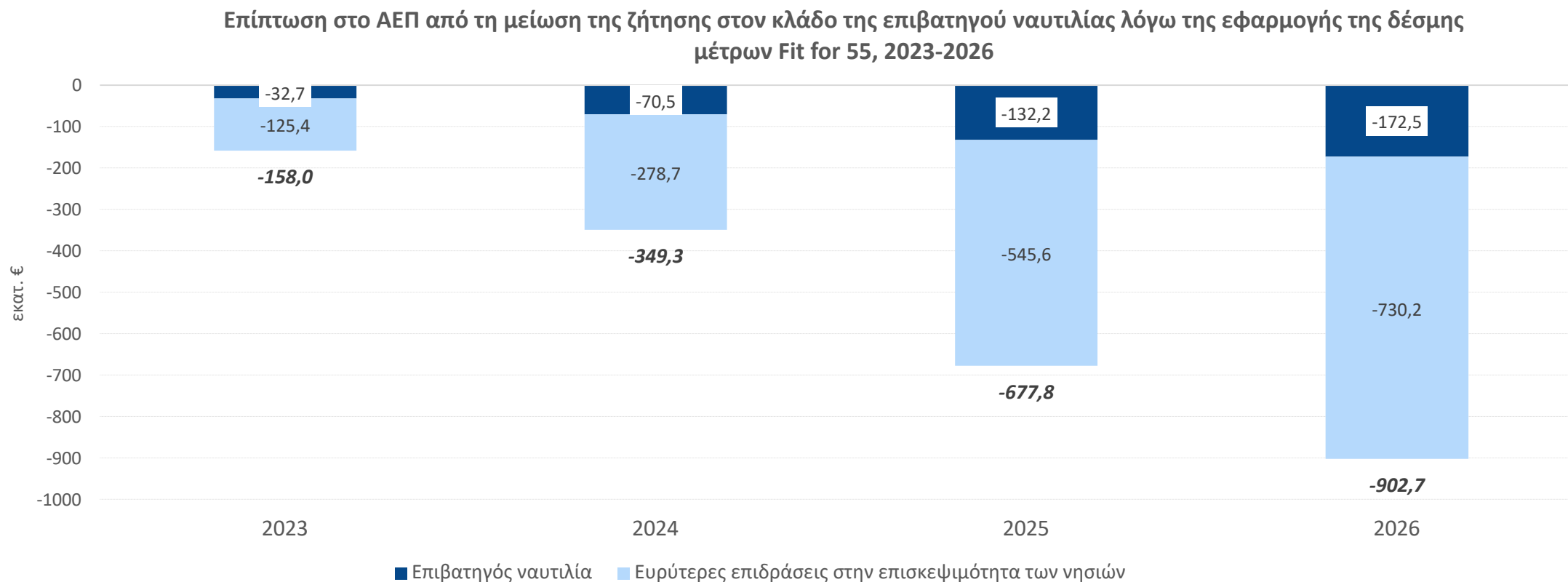
Η επιβάρυνση για τους κατοίκους της Κρήτης από τη δέσμη Fit-for-55 εκτιμάται σε €26,9 εκατ. το 2026, ενώ για το Νότιο και Βόρειο Αιγαίο σε €16,5 εκατ. και €8,1 εκατ. αντίστοιχα



Περιεχόμενα

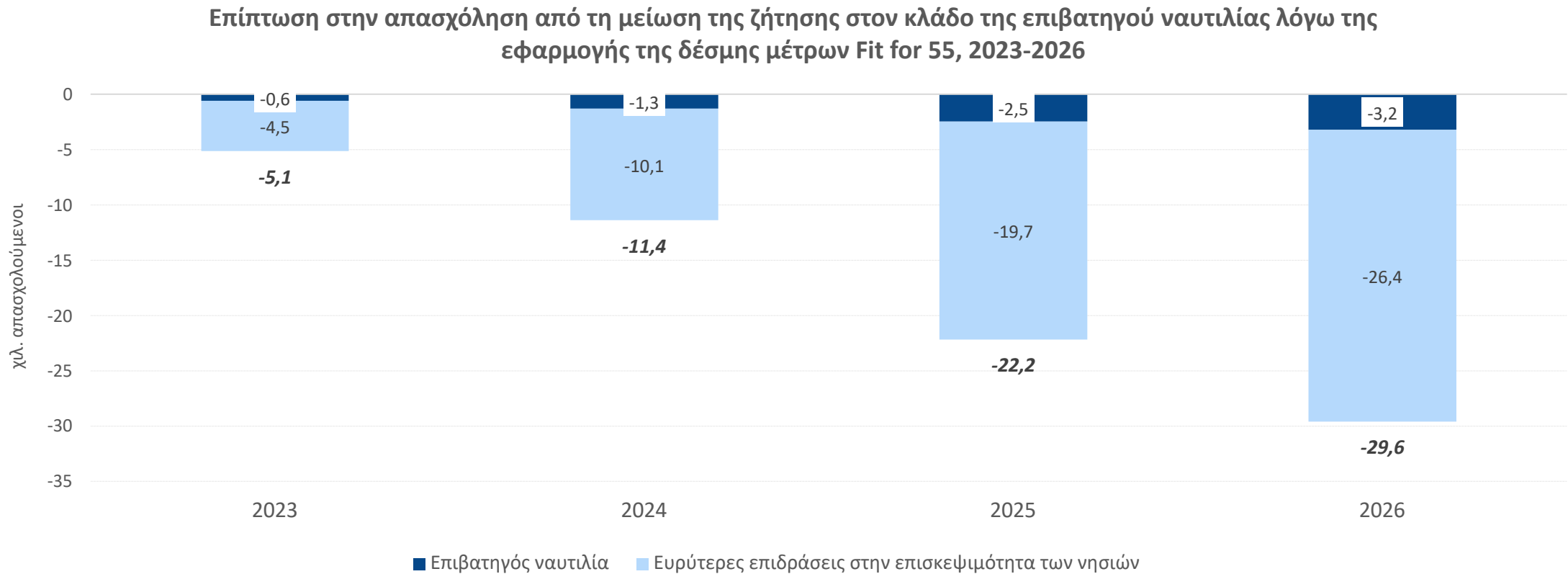
- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- **Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία**
 - Μεθοδολογική προσέγγιση
 - Επίδραση από χαμηλότερο μεταφορικό έργο
 - Επίδραση από λιγότερους επισκέπτες στα νησιά
 - Επίδραση στην οικονομία των νησιωτικών περιφερειών
 - **Συνολική επίδραση**
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Οι απώλειες λόγω της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία ανέρχονται σε €212 εκατ. το 2023 και φτάνουν τα €903 εκατ. το 2026 (0,3% του ΑΕΠ)



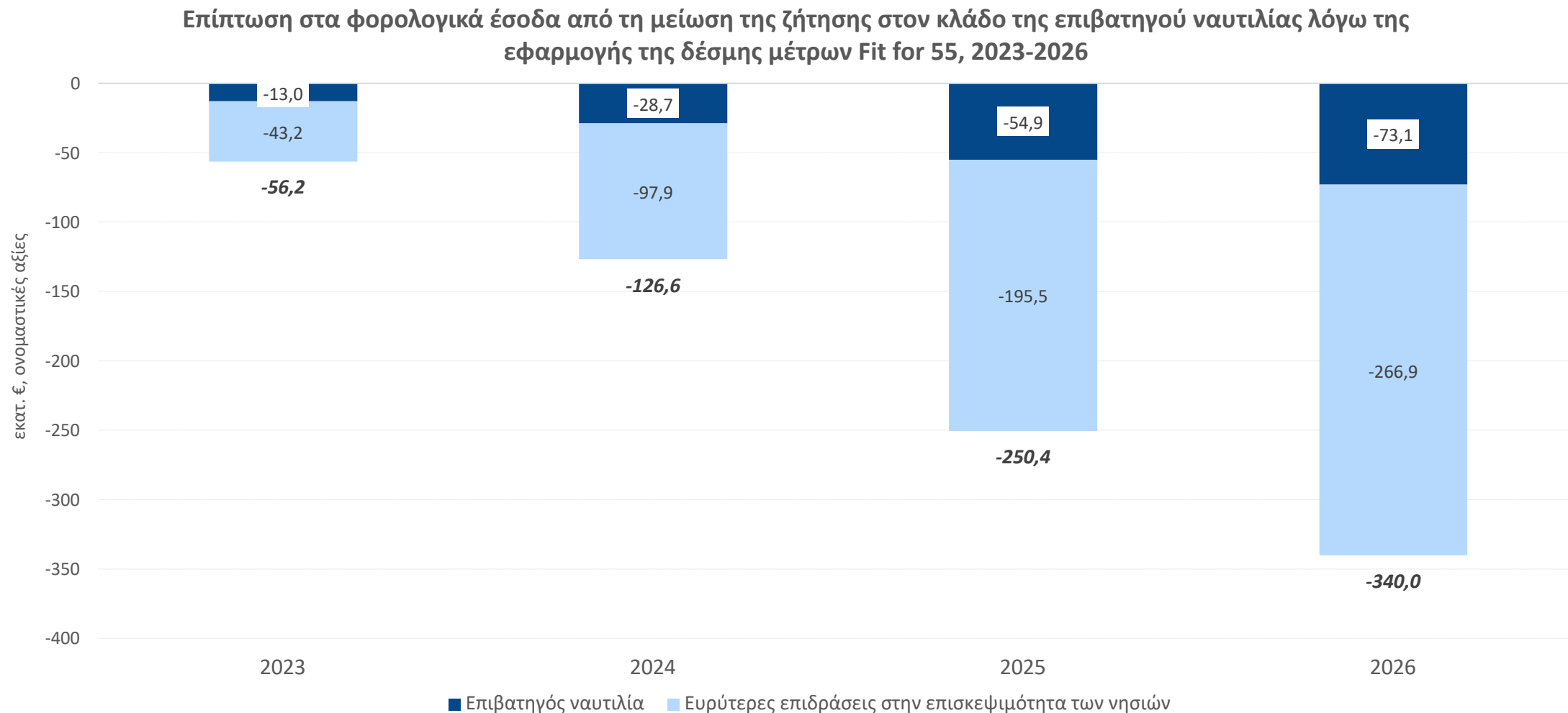
Η επίπτωση αυτή, σε όρους ΑΕΠ, αντιπροσωπεύει σχεδόν το 1/10 της συνολικής συμβολής της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία

Σε όρους απασχόλησης, οι συνολικές απώλειες για την ελληνική οικονομία ενδέχεται να ξεπεράσουν τις 29 χιλ. θέσεις εργασίας το 2026



Από αυτές, οι 9 στις 10 αφορούν σε θέσεις εργασίας στις νησιωτικές περιοχές της χώρας

Τα φορολογικά έσοδα του κράτους υπολογίζεται ότι μειώνονται κατά €761 εκατ. σε παρούσα αξία στο σύνολο της τετραετίας



Σημείωση: Διαφορά σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55. Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE



Περιεχόμενα

- Η δέσμη προτάσεων “Fit-for-55” που αφορούν στην επιβατηγό ναυτιλία
- Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης σε λειτουργικά μεγέθη του κλάδου
- Εκτίμηση της επίδρασης στη νησιωτική οικονομία
- Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

Σύνοψη

Η δέσμη μέτρων Fit for 55 θέτει φιλόδοξους στόχους για τη μετάβαση της επιβατηγού ναυτιλίας σε πρότυπο χαμηλών εκπομπών

EU Emissions Trading System	Αναθεώρηση της Οδηγίας για τη Φορολογία της Ενέργειας (ΟΦΕ - ETD)	Fuel EU Maritime
Ένταξη από το 20% το 2023 έως το 100% το 2026 των εκπομπών των υδάτινων μεταφορών στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ - ETS)	Επιβολή ελάχιστων φόρων στα καύσιμα για τις θαλάσσιες μεταφορές	Μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται στα πλοία κατά 2% από το 2025, με σταδιακή κλιμάκωση στη συνέχεια (75% μείωση από το 2050)



Η εφαρμογή της δέσμης μέτρων Fit for 55 αναμένεται να έχει ισχυρές επιπτώσεις στην επιβατηγό ναυτιλία

Αναμενόμενη **αύξηση**
του λειτουργικού
κόστους κατά **€207**
εκατ. το 2026*



Μεταφράζεται σε
επιβάρυνση των
τιμών των εισιτηρίων
κατά **30%** το 2026*



Η επιβατική κίνηση
ενδέχεται να **μειωθεί**
κατά **5,4 εκατ.**
επιβάτες έως το 2026
(-28%)*



Τα έσοδα των
επιχειρήσεων του
κλάδου αναμένεται
να **μειωθούν** κατά
€183 εκατ. το 2026*

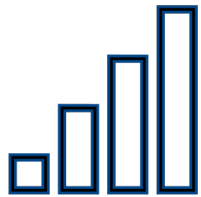
Ο περιορισμός της τουριστικής δαπάνης και του μεταφορικού έργου έχει σημαντική επίδραση στην ελληνική οικονομία



€761 εκατ. λιγότερα
φορολογικά έσοδα του
κράτους σε παρούσα
αξία στο σύνολο της
τετραετίας



30 χιλ. λιγότερες
θέσεις εργασίας στο
σύνολο της Ελλάδας
(νησιά και ηπειρωτική
χώρα)



€903 εκατ. απώλεια ΑΕΠ κατά το 2026
(0,3% του ΑΕΠ της Ελλάδας)

Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι επιδράσεις στις οικονομίες των νησιωτικών περιφερειών της χώρας

Επιβάρυνση του κόστους διαβίωσης στις νησιωτικές περιοχές από ακριβότερες μεταφορές εμπορευμάτων μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών **κατά €58 εκατ.**

Σποράδες

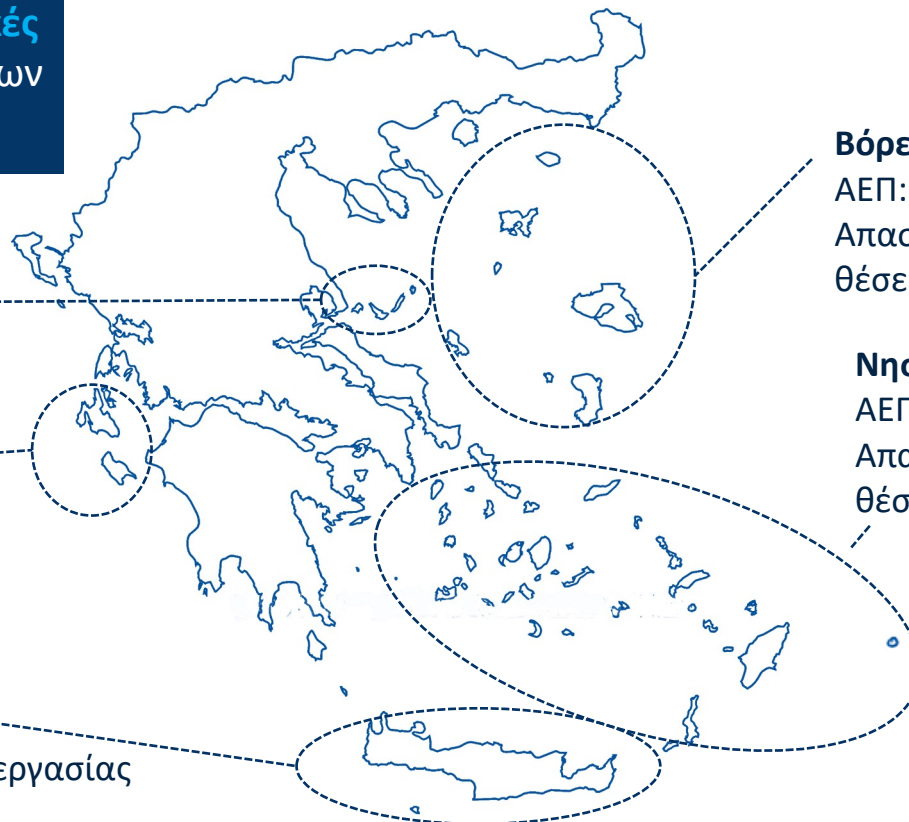
ΑΕΠ: μείωση €23 εκατ.
Απασχόληση: μείωση 836 θέσεις εργασίας

Ζάκυνθος και Κεφαλονιά

ΑΕΠ: μείωση €50 εκατ.
Απασχόληση: μείωση 1,8 χιλ. θέσεις εργασίας

Κρήτη

ΑΕΠ: μείωση €96 εκατ.
Απασχόληση: μείωση 3,4 χιλ. θέσεις εργασίας



Βόρειο Αιγαίο

ΑΕΠ: μείωση €31 εκατ.
Απασχόληση: μείωση 1,1 χιλ. θέσεις εργασίας

Νησιά Νοτίου Αιγαίου

ΑΕΠ: μείωση €522 εκατ.
Απασχόληση: μείωση 19 χιλ. θέσεις εργασίας

Απαιτούνται μέτρα πολιτικής με σκοπό τον μετριασμό των οικονομικών επιπτώσεων από την αναγκαία μετάβαση της επιβατηγού ναυτιλίας στα πρότυπα λειτουργίας με χαμηλές εκπομπές

Προτάσεις πολιτικής

1. Εξέταση της δυνατότητας μεγαλύτερης μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία

- Η ενεργειακή κρίση και οι κυρώσεις κατά της Ρωσίας λόγω της εισβολής στην Ουκρανία δημιουργούν επιπλέον αβεβαιότητες και δυσκολίες στην πορεία μετάβασης

2. Διευκόλυνση της χρηματοδότησης επενδύσεων για ανανέωση του στόλου με πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών

- Αξιοποίηση πόρων για την προώθηση της πράσινης μετάβασης της ακτοπλοΐας από διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία (Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας – RRF, ΕΣΠΑ, Αναπτυξιακός νόμος)

3. Ανακατεύθυνση των εσόδων από την επέκταση του ΣΕΔΕ και της αύξησης της φορολογίας καυσίμων σε δράσεις υποστήριξης της πράσινης μετάβασης της ακτοπλοΐας

- Επιδότηση επενδυτικών δαπανών για την προσαρμογή του υφιστάμενου στόλου ή την ανανέωσή του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών
- Επιδότηση επενδυτικών δαπανών για την παραγωγή βιοκαυσίμων ή άλλων εναλλακτικών καυσίμων

4. Επιτάχυνση της ανάπτυξης των υποδομών εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρισμό στα λιμάνια της χώρας

- Επιτάχυνση των αναγκαίων ρυθμιστικών πρωτοβουλιών
- Επιδότηση των αντίστοιχων επενδυτικών δαπανών

5. Εφαρμογή Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης (ΣΔΑΜ) στις νησιωτικές οικονομίες

- Στα πρότυπα του ΣΔΑΜ για τις λιγνιτικές περιοχές της χώρας
- Χρήση του μηχανισμού για το μεταφορικό ισοδύναμο για επιδότηση του επιπλέον κόστους του ναύλου



Ευχαριστούμε
θερμά για την
προσοχή σας!

Συντονισμός

Νίκος Βέττας

Ερευνητική ομάδα

Κώστας Βαλάσκας

Νίκος Παρατσιώκας

Svetoslav Danchev



Παράρτημα

Στοιχεία για την εκτίμηση της εμπειρικής σχέσης ζήτησης και τιμών στις ακτοπλοϊκές μεταφορές

Μεταβλητή	Περιγραφή	Πηγή
Ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών	Στοιχεία για μετακινήσεις επιβατών μέσα από τις ακτοπλοϊκές γραμμές	ΕΛΣΤΑΤ
Ακτοπλοϊκή κίνηση ΙΧ οχημάτων	Στοιχεία για μετακινήσεις ΙΧ οχημάτων μέσα από τις ακτοπλοϊκές γραμμές	ΕΛΣΤΑΤ
Δείκτης Τιμών Καταναλωτή για Μεταφορές με Πλοία (Κωδικός 0734)	Υποδείκτης του γενικού επιπέδου των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών που συνθέτουν το "καλάθι του καταναλωτή".	ΕΛΣΤΑΤ
Δείκτης Τιμών Καταναλωτή για Μεταφορές με αεροπλάνο (Κωδικός 0734)	Υποδείκτης του γενικού επιπέδου των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών που συνθέτουν το "καλάθι του καταναλωτή".	ΕΛΣΤΑΤ
Αεροπορική κίνηση επιβατών εσωτερικού	Αφίξεις εσωτερικού σε αεροδρόμια της χώρας στη νησιωτική Ελλάδα	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
Εισερχόμενοι ταξιδιώτες	Στοιχεία εισερχόμενης κίνησης από το εξωτερικό	Τράπεζα της Ελλάδος
Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	Στοιχεία για το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στο σύνολο της χώρας	ΕΛΣΤΑΤ

Για την εκτίμηση της εμπειρικής σχέσης χρησιμοποιήθηκαν τριμηνιαία στοιχεία για την περίοδο 2009-2019

Τα αποτελέσματα της οικονομετρικής ανάλυσης υποδεικνύουν την ύπαρξη αρνητικής συσχέτισης του ΔΤΚ για μεταφορές με πλοία με την ακτοπλοϊκή ζήτηση

	Επιβάτες	Οχήματα ΙΧ
ΔΤΚ_Πλοία	-1,777 (0,032)	-2,167 (0,004)
Αεροπορικές Αφίξεις	0,823 (0,000)	0,768 (0,000)
ΔΤΚ_Αεροπλάνα	-0,729 (0,000)	-0,399 (0,000)
ΑΕΠ	0,062 (0,880)	0,684 (0,069)
Εισερχόμενοι ταξιδιώτες	0,431 (0,000)	0,278 (0,000)
d1 (1 το q3 και 0 τα υπόλοιπα)	0,200 (0,002)	0,454 (0,000)
σταθερός όρος	11,525 (0,104)	12,635 (0,109)
R ²	0,944	0,978

- Προκύπτει αρνητική και στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) για μεταφορές με πλοία και της ακτοπλοϊκής κίνησης επιβατών και ΙΧ οχημάτων για την εξεταζόμενη περίοδο
- Συγκεκριμένα, αύξηση της τιμής του δείκτη κατά 1% συσχετίζεται με μείωση κατά 1,77% για μετακινήσεις επιβατών ακτοπλοϊκώς (σε επίπεδο σημαντικότητας 1%)
- Αντίστοιχα, αύξηση της τιμής του δείκτη κατά 1% συσχετίζεται με μείωση κατά 2,17% για μετακινήσεις ΙΧ οχημάτων ακτοπλοϊκώς (σε επίπεδο σημαντικότητας 1%)

Δεδομένα για την εκτίμηση της μείωσης της επισκεψιμότητας σε νησιωτικές περιοχές και της χαμηλότερης δαπάνης

Περιοχή	Μερίδιο
Διάρθρωση ακτοπλοϊκής κίνησης επιβατών σε νησιωτικές περιοχές*	
Ζάκυνθος-Κεφαλονιά	7%
Βόρειο Αιγαίο	6%
Νότιο Αιγαίο	68%
Κρήτη	13%
Αργοσαρωνικός	2%
Σποράδες	5%
Μέση δαπάνη ανά ξένο ταξιδιώτη, 2019	
Ιόνια Νησιά (Ζάκυνθος-Κεφαλονιά)	627 €
Βόρειο Αιγαίο	460 €
Νότιο Αιγαίο	751 €
Κρήτη	681 €
Αττική (Αργοσαρωνικός)	438 €
Θεσσαλία (Σποράδες)	440 €
Μ.Ο. Ελλάδα	482 €
Εκτίμηση μέσης δαπάνης ανά μόνιμο κάτοικο της χώρας, 2019	
Ζάκυνθος-Κεφαλονιά	420,5 €
Βόρειο Αιγαίο	308,5 €
Νότιο Αιγαίο	503,3 €
Κρήτη	456,6 €
Αργοσαρωνικός	293,4 €
Σποράδες	295,2 €

- Η μέση δαπάνη επισκεπτών – μόνιμων κατοίκων της χώρας βασίζεται σε στοιχεία μελέτης του INSETE** σύμφωνα με την οποία η μέση δαπάνη ανά ταξιδιώτη το 2019 ανήλθε σε €324
- Η δαπάνη αυτή προσαρμόσθηκε για τους μόνιμους κατοίκους της χώρας σε επίπεδο νησιωτικής περιφέρειας με βάση στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος για τη μέση δαπάνη ανά ξένο επισκέπτη ανά περιφέρεια
 - Για παράδειγμα η μέση δαπάνη ξένων επισκεπτών στο Νότιο Αιγαίο είναι υψηλότερη κατά 1,6 φορές σε σχέση με τη μέση δαπάνη ενός τυπικού επισκέπτη της Ελλάδας από το εξωτερικό
 - Αντίστοιχα, η μέση δαπάνη ενός μόνιμου κατοίκου της χώρας που επισκέφθηκε το Νότιο Αιγαίο τέθηκε κατά 1,6 φορές υψηλότερη από τη μέση δαπάνη για ταξίδια εντός της χώρας ενός μόνιμου κατοίκου
 - Για τον υπολογισμό της επίδρασης στην τουριστική δαπάνη από τη μειωμένη επισκεψιμότητα, έγινε η υπόθεση ότι η μείωση αφορά επισκέπτες με μέση δαπάνη χαμηλότερη κατά 30% σε σχέση με τη μέση δαπάνη του συνόλου επισκεπτών.

(*) Τα μερίδια βασίζονται σε στοιχεία αποβιβασθέντων ακτοπλοϊκώς σε λιμάνια της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ) για το β' και γ' τρίμηνο του 2019

(**) Χαρακτηριστικά ταξιδιών εσωτερικού ημεδαπών τουριστών 2019, INSETE

Δεδομένα για την εκτίμηση του κόστους διαβίωσης στα νησιά

Διάρθρωση εκφορτωθέντων (% στο σύνολο των 5 νησιωτικών περιφερειών), 2019 α' τριμ.	
Νότιο Αιγαίο	28,5%
Κρήτη	46,4%
Βόρειο Αιγαίο	14,0%
Ζάκυνθος-Κεφαλονιά	8,3%
Σποράδες	1,3%
Αργοσαρωνικός	1,5%
Έσοδα από Φ/Γ στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας	
Μερίδιο εσόδων από Φ/Γ	28% (*)
Έσοδα από Φ/Γ	€182 εκατ.

- Λαμβάνοντας υπόψη την ποσοστιαία επιβάρυνση στις τιμές από τη δέσμη Fit for 55 στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας ανά έτος, 2023-2026 και πολλαπλασιάζοντας με τα έσοδα από Φ/Γ προκύπτει η επιβάρυνση σε ευρώ
- Για τον καταμερισμό του κόστους ανά νησιωτική περιοχή χρησιμοποιούνται στοιχεία για εκφορτωθέντα από Φορτηγά – οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro) για το 2019 ανά λιμάνι στις νησιωτικές περιοχές

(*) Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία (IOBE, 2014)

(**) Εκτίμηση βάσει εσόδων του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας το 2019 (€650 εκατ.)