



Διαδικτυακή Συνέντευξη Τύπου - Παρουσίαση Μελέτης

**«Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020:
Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»**

ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΥΠΟΥ | 12.01.2021

Τη στρατηγική σημασία του κλάδου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, τις επιπτώσεις της πανδημίας και τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος, αναδεικνύει μελέτη του **Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)**, με τίτλο *«Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020 : Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»*, η οποία παρουσιάστηκε σήμερα Τρίτη 12 Ιανουαρίου 2021, μέσω διαδικτυακής εκδήλωσης.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη του IOBE, η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας, σε όρους ΑΕΠ, εκτιμάται σε €13,6 δισεκ. ή 7,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2019. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου ανέρχεται σε 332 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 8,5% της συνολικής απασχόλησης). Επιπλέον, η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε περίπου €3 δισεκ., ενώ σε περίπου €1,8 δισεκ. υπολογίζονται τα εισοδήματα από μισθούς των εργαζομένων λόγω της ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα.

Πίνακας 1: 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

Πηγή: IOBE

Η συνολική επίδραση από την εξυπηρέτηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές (χωρίς τις ευρύτερες επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό, την ανάπτυξη του πρωτογενούς και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας και το εξαγωγικό εμπόριο) εκτιμάται σε περίπου 2 δισεκ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας. Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση της μεταφορικής δραστηριότητας ανέρχεται σε 33,5 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία.

Ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία

Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία και την κοινωνία των νησιών της χώρας. Η συνεισφορά της ακτοπλοΐας λόγω των ευρύτερων επιδράσεων από την παραγωγή και τον τουρισμό στα νησιά εκτιμάται σε €10,1 δισεκ. (5,5% του ΑΕΠ το 2019), εκ των οποίων €8,5 δισεκ. αφορούν στην τουριστική ζήτηση, τον πρωτογενή τομέα και τη μεταποίηση στις νησιωτικές περιοχές και €1,6 δισεκ. στην επίδραση από τη ζήτηση για προϊόντα από τους επισκέπτες κατά την παραμονή τους σε κάποιο νησί της χώρας που προέρχονται από την ηπειρωτική χώρα.

Σε όρους απασχόλησης η επίδραση από τον τουρισμό και την παραγωγή στα νησιά ανέρχεται σε περίπου 257 χιλ. θέσεις εργασίας (217 χιλ. στα νησιά και 40 χιλ. στην ηπειρωτική χώρα), στηρίζοντας σχεδόν το ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες. Η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ καταγράφεται στις περιφέρειες Κρήτης και Νοτίου Αιγαίου, όπου εντοπίζονται περισσότερο από τα 4/5 της συνολικής επίδρασης στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών.

Στην Κρήτη η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε €3,5 δισεκ. το 2019, επίδραση που αντιστοιχεί στο 37% του ακαθάριστου προϊόντος στο σύνολο των 4 νομών του νησιού, ενώ στο Νότιο Αιγαίο η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε €3,1 δισεκ. το 2019 και περισσότερες από 63 χιλ. θέσεις απασχόλησης.

Πίνακας 2: 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%

Πηγή: IOBE

Παράλληλα, ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας, μέσα από το μεταφορικό έργο στις γραμμές της Αδριατικής Θάλασσας. Εκτιμάται ότι η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας ξεπέρασε τα €1,7 δισ. το 2019. Αυτά τα δύο λιμάνια κατατάσσονται στην 2^η και 3^η θέση αντίστοιχα στην Ελλάδα, μετά το λιμάνι του Πειραιά, σε όρους όγκου εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού (εξαιρουμένων των καυσίμων και του ξηρού φορτίου). Η συνεισφορά από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής εκτιμάται σε €1,5 δισεκ. (0,8% του ΑΕΠ το 2019). Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου 41 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ σε €343 εκατ. ανέρχεται η συνολική συνεισφορά στα δημόσια έσοδα.

Επίδραση της πανδημίας COVID-19

Η σταθερή ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών την τριετία 2016 – 2019 ανατράπηκε εξαιτίας των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19. Τα υγειονομικά μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του νέου κορωνοϊού έχουν έντονες αρνητικές συνέπειες στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας. Ιδιαίτερα αρνητική είναι η επίπτωση σε κλάδους που εξυπηρετούν τη μετακίνηση επιβατών και οχημάτων, όπως η επιβατηγός ναυτιλία. Στην ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου από τα τέλη Μαρτίου 2020 έως τα μέσα Μάϊου 2020 (με εξαίρεση τους μόνιμους κατοίκους των νησιών για έκτακτη ανάγκη) και ακολούθησε το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων. Αντίστοιχα, στην Αδριατική θάλασσα τα μέτρα περιλάμβαναν την απαγόρευση διακίνησης επιβατών και οχημάτων από τα μέσα Μαρτίου έως τα τέλη Ιουνίου του 2020.

Πίνακας 3: Εκτίμηση της επίδρασης της πανδημίας COVID-19 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%

Πηγή: ΣΕΕΝ. Σημείωση: * Εκτίμηση

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη πτώση του τουρισμού το γ' τρίμηνο του έτους, αλλά και τα νέα περιοριστικά μέτρα λόγω της έξαρσης της πανδημίας το τελευταίο δίμηνο του έτους, η επιβατική κίνηση στις γραμμές εσωτερικού αναμένεται το 2020 να είναι μειωμένη κατά 55% σε σχέση με το 2019, ενώ στα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά) αναμένεται μείωση κατά 36%. Αντίστοιχα στην αγορά της Αδριατικής, η αρνητική επίδραση είναι πιο έντονη στην επιβατική κίνηση, καθώς εκτιμάται ότι θα είναι χαμηλότερη κατά 69%, σε αντίθεση με την κίνηση φορτηγών οχημάτων που αναμένεται να περιοριστεί κατά 8%. Η κάμψη στην κίνηση επιβατών και οχημάτων επηρεάζει τον κύκλο εργασιών, όπου εκτιμάται μείωση κατά 45% στις γραμμές εσωτερικού και κατά 30% στην Αδριατική θάλασσα. Ως αποτέλεσμα, η απώλεια εσόδων και τα ζημιογόνα αποτελέσματα αναμένεται να ξεπεράσουν τα 300 εκατ. και τα 120 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.

Προκλήσεις για τον κλάδο

Η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του κορωνοϊού έχουν έντονες αρνητικές συνέπειες στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Η αβεβαιότητα για την εξέλιξη της πανδημίας στο άμεσο μέλλον και ο βαθμός που θα επηρεάσει την τουριστική κίνηση μεσοπρόθεσμα αποτελούν τους κυριότερους κινδύνους στους οποίους καλείται να αντεπεξέλθει ο κλάδος.

Μεσοπρόθεσμα, οι προοπτικές του κλάδου επηρεάζονται αρνητικά από τις υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές, καθώς στα περισσότερα λιμάνια της χώρας ο εξοπλισμός υποδοχής παραμένει ανεπαρκής, γεγονός που συμβάλλει στην ύπαρξη καθυστερήσεων στην εκτέλεση των προγραμματισμένων

δρομολογιών. Επιπλέον, η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η υιοθέτηση μέτρων που απορρέουν από την εθνική πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα την δεκαετία 2020-2030 επηρεάζουν τη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας. Η υποχρεωτική από τις αρχές του 2020 συμμόρφωση με τη νέα διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία για εφοδιασμό όλων των πλοίων με καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο (max 0,5%), οδηγεί σε αύξηση του κόστους καυσίμου. Κατά συνέπεια, ασκείται αρνητική επίδραση στο λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων, γεγονός που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Η συμμόρφωση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που έχουν τεθεί, δημιουργεί την ανάγκη για επίσπευση της ανανέωσης του στόλου. Σχεδόν τα μισά πλοία που δρομολογούνται από τις κυριότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι ηλικίας από 20 έως 29 έτη, ενώ 2 στα 5 πλοία του στόλου χρησιμοποιούνται για περισσότερα από 30 χρόνια. Το γεγονός ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί το μοναδικό δίκτυο συγκοινωνιακής σύνδεσης για μεγάλο αριθμό νησιωτικών περιοχών σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα διατήρησης της καλύτερης δυνατής προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, υποδεικνύει την αναγκαιότητα σταδιακής απόσυρσης των παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασης τους με νεότευκτα.

Τέλος, 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, με την ισχύ του μέτρου να έχει επεκταθεί έως τις 30 Απριλίου 2021. Η επαναφορά του ΦΠΑ στο 24% 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. Είναι ενδεικτικό ότι στην Ιταλία – χώρα με συγκρίσιμο όγκο επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στην ΕΕ – ο αντίστοιχος συντελεστής διαμορφώνεται στο 10%.

Προτάσεις πολιτικής

- Μέτρα για τη 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 δρομολογιών 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)._