

Δελτίο Τύπου | 14.04.2022

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

Τις σημαντικές προκλήσεις της πράσινης μετάβασης της εγχώριας ακτοπλοΐας αναδεικνύει μελέτη του **Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών - IOBE**, με τίτλο «Επίδραση της δέσμης προτάσεων “Fit for 55” στην επιβατηγό ναυτιλία και στη νησιωτική Ελλάδα», η οποία παρουσιάστηκε σήμερα, Πέμπτη 14 Απριλίου 2022, στην εκδήλωση «Μετάβαση στην Πράσινη Ακτοπλοΐα» του **Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας - ΣΕΕΝ**.

Όπως προκύπτει από την μελέτη του IOBE, η υλοποίηση των προτεινόμενων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολιτικών για το κλίμα (δέσμη μέτρων Fit for 55) εκτιμάται ότι μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο κόστος λειτουργίας της εγχώριας ακτοπλοΐας κατά €207 εκατ. το 2026 (σε σύγκριση με σενάριο μη εφαρμογής των μέτρων), εάν δεν ληφθούν κατάλληλα μέτρα προσαρμογής. Αυτή η επιβάρυνση μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των εισιτηρίων κατά περίπου 30% και μείωση της ακτοπλοϊκής κίνησης κατά 28% το ίδιο έτος. Η μειωμένη δραστηριότητα του κλάδου και ο χαμηλότερος αριθμός επισκεπτών στα νησιά της χώρας μπορεί να επιφέρει μείωση του ΑΕΠ κατά περισσότερο από €900 εκατ. το 2026, ενώ σε όρους απασχόλησης η απώλεια των θέσεων εργασίας εκτιμάται σε 29 χιλ. θέσεις εργασίας στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας (νησιωτικές περιοχές και ηπειρωτική χώρα).

Η δέσμη Fit-for-55 για τις θαλάσσιες μεταφορές

Τον Ιούλιο του 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε δέσμη προτάσεων για προσαρμογή των κοινοτικών πολιτικών με στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990) έως το 2030. Η δέσμη "Fit for 55" περιλαμβάνει νομοθετικές προτάσεις και πρωτοβουλίες πολιτικής σε μεγάλο φάσμα τομέων και θεμάτων. Στα υπό αναθεώρηση νομοθετήματα περιλαμβάνονται οδηγίες και κανονισμοί για το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ, τον επιμερισμό των προσπαθειών μείωσης εκπομπών σε τομείς εκτός του ΣΕΔΕ, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση, τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, κ.ά.

Οι προτάσεις αυτές θα οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας της εγχώριας ακτοπλοΐας. Χωρίς ανανέωση του στόλου, η ένταξη στο ΣΕΔΕ θα επιφέρει επιβάρυνση στο κόστος λειτουργίας των πλοίων. Δεδομένης της περιορισμένης κερδοφορίας, ειδικά την τελευταία δεκαετία, οι δυνατότητες απορρόφησης του επιπλέον κόστους από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι περιορισμένες, με αποτέλεσμα τη δημιουργία πιέσεων για αύξηση των ναύλων. Ταυτόχρονα, οι αρνητικές προοπτικές για αποδόσεις σε επενδύσεις εντός του κλάδου περιορίζουν και τη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου με πλοία που αξιοποιούν τεχνολογίες μικρότερης ή μηδενικής έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ενώ και οι υπάρχουσες υποδομές στα λιμάνια της χώρας δεν μπορούν να υποστηρίξουν τον επαρκή

εφοδιασμό με εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρισμό. Επομένως, οι προτεινόμενες αλλαγές επιφέρουν πολύ σημαντικές προκλήσεις, τόσο για τις εταιρείες του κλάδου όσο και για τους φορείς διαχείρισης των υποδομών (λιμένες, ηλεκτρικά δίκτυα, υποδομές προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων).

Επίδραση της δέσμης στο λειτουργικό κόστος και στη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες

Η εφαρμογή της δέσμης “Fit for 55” αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, στην περίπτωση που δεν γίνουν οι κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο και στις υποστηρικτικές υποδομές της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας. Η μεγαλύτερη επίδραση ενδέχεται να προέλθει από την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών άνθρακα (ΣΕΔΕ - ETS), καθώς το 2026 η υποχρέωση αγοράς του συνόλου των δικαιωμάτων εκπομπής συνεπάγεται συνολικό κόστος €169 εκατ. Αντίστοιχα, η μη χρήση εναλλακτικού καυσίμου εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε επιβάρυνση κατά €30 εκατ. το 2026 λόγω μη συμμόρφωσης με τον στόχο μείωσης της έντασης εκπομπών (Fuel EU Maritime). Μικρότερη, αλλά υπολογίσιμη, είναι και η επιβάρυνση από την αύξηση της φορολογίας καυσίμων η οποία εκτιμάται σε €8,3 εκατ. το 2026.

Η κάλυψη της επιπλέον δαπάνης, λόγω της δέσμης Fit for 55, επιβαρύνει τις τιμές των εισιτηρίων από 5% το 2023 έως 30% το 2026, γεγονός που αναμένεται να οδηγήσει σε υποχώρηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Λαμβάνοντας υπόψη τη διάρθρωση της ακτοπλοϊκής κίνησης ανά κατηγορία επιβατών, εκτιμάται ότι η μείωση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, λόγω της δέσμης “Fit for 55” θα κυμαίνεται από 4,8% το 2023 έως 28,2% το 2026 σε σύγκριση με ένα σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης.

Ως συνέπεια, η μείωση της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης αναμένεται να φτάσει τα 5,4 εκατ. επιβάτες το 2026. Αντίστοιχα, η μείωση της επισκεψιμότητας των νησιών της χώρας από ημεδαπούς και ξένους επισκέπτες που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες εκτιμάται ότι μπορεί να πλησιάσει τα 4,0 εκατ. ταξιδιώτες το 2026. Επιπλέον, οι απώλειες εσόδων, λόγω της δέσμης “Fit for 55”, για τις επιχειρήσεις του κλάδου αναμένεται να φτάσουν τα €183 εκατ. το 2026, ενώ η απώλεια εσόδων για τις τουριστικές επιχειρήσεις στις νησιωτικές περιοχές φτάνει σχεδόν το €1,0 δισεκ. το 2026.

Επίπτωση στην ελληνική οικονομία

Σε όρους ΑΕΠ, οι απώλειες λόγω της δέσμης “Fit for 55” από τη μειωμένη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές και τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα των νησιωτικών περιοχών εκτιμώνται σε €212 εκατ. το 2023 και φτάνουν τα €903 εκατ. το 2026 (0,3% του ΑΕΠ).¹ Η επίπτωση αυτή αντιπροσωπεύει σχεδόν το 1/10 της συνολικής συμβολής της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία. Σε όρους απασχόλησης, οι συνολικές απώλειες για την ελληνική οικονομία (στις νησιωτικές περιοχές και την ηπειρωτική χώρα) ενδέχεται να ξεπεράσουν τις 29 χιλ. θέσεις εργασίας το 2026 (Πίνακας 1). Αντίστοιχα, τα φορολογικά

¹ Περιλαμβάνει: α) την άμεση επίδραση από τη δραστηριότητα του κλάδου και τις δαπάνες επισκεπτών στις νησιωτικές περιοχές, β) την έμμεση επίδραση από τις παραγωγικές διασυνδέσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού της επιβατηγού ναυτιλίας και για την εξυπηρέτηση της τουριστικής ζήτησης και γ) την προκαλούμενη επίδραση από την μεταβολή της καταναλωτικής δαπάνης των εργαζομένων που συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην παραγωγική διαδικασία του κλάδου και στις συναφείς με τον τουρισμό δραστηριότητες.

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

Η εφαρμογή της δέσμης “Fit for 55” αναμένεται να έχει αρνητικές επιδράσεις για την οικονομία των νησιών. Μεταξύ των νησιωτικών περιοχών, η μεγαλύτερη επίπτωση καταγράφεται στις περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Ειδικότερα, η επίπτωση στο ΑΕΠ του Νοτίου Αιγαίου εκτιμάται σε €522 εκατ. το 2026 (8,2% του ΑΕΠ της περιφέρειας), ενώ η μείωση της απασχόλησης φτάνει τις 19 χιλ. θέσεις εργασίας το 2026 ή 16,1% της συνολικής απασχόλησης στην περιφέρεια. Αντίστοιχα, στην Κρήτη η επίπτωση στο ΑΕΠ πλησιάζει τα €96 εκατ. το 2026 (1,0% του ΑΕΠ της περιφέρειας), με την απώλεια θέσεων εργασίας να εκτιμάται σε 3,4 χιλ. το 2026 (1,5% της συνολικής απασχόλησης του νησιού).

Πίνακας 1: Επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία λόγω της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία

	2023	2024	2025	2026
ΑΕΠ (δισεκ. €)				
Μεταφορικό έργο	32,7	70,5	132,2	172,5
Τουρισμός	125,4	278,7	545,6	730,2
Σύνολο	158,0	349,3	677,8	902,7
Απασχόληση (χιλ.)				
Μεταφορικό έργο	0,6	1,3	2,5	3,2
Τουρισμός	4,5	10,1	19,7	26,4
Σύνολο	5,1	11,4	22,2	29,6
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)				
Μεταφορικό έργο	13,0	28,7	54,9	73,1
Τουρισμός	43,2	97,9	195,5	266,9
Σύνολο	56,2	126,6	250,4	340,0

Πηγή: IOBE

Προτάσεις πολιτικής

Η δέσμη “Fit-for-55” αναμένεται να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας και την οικονομία των νησιωτικών περιοχών. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την αναγκαιότητα για τη θέσπιση μέτρων που μετριάζουν τις αρνητικές επιδράσεις της δέσμης.

Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνονται τα εξής μέτρα πολιτικής:

- Εξέταση της δυνατότητας μεγαλύτερης μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή της δέσμης “Fit for 55” στην επιβατηγό ναυτιλία
- Διευκόλυνση της χρηματοδότησης επενδύσεων για ανανέωση του στόλου με πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών
- Ανακατεύθυνση των εσόδων από την επέκταση του ΣΕΔΕ και της αύξησης της φορολογίας καυσίμων σε δράσεις υποστήριξης της πράσινης μετάβασης της ακτοπλοΐας
- Επιτάχυνση της ανάπτυξης των υποδομών εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρισμό στα λιμάνια της χώρας
- Εφαρμογή Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης (ΣΔΑΜ) στις νησιωτικές οικονομίες.