



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ | 18 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2023

«Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Προοπτικές και Προκλήσεις»

Τα βασικά ευρήματα της μελέτης του [Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών - IOBE](#), «Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Προοπτικές και Προκλήσεις» παρουσιάστηκαν σήμερα σε ειδική εκδήλωση. Η εκπόνηση της μελέτης χρηματοδοτήθηκε από το [Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη](#).

Η μελέτη επιβεβαίωσε την ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο και τη σημαντική συνεισφορά της στην εγχώρια οικονομία. Η Ελλάδα έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία αποτελεί κινητήριο μοχλό του παγκόσμιου εμπορίου, ενισχύοντας την οικονομική ανάπτυξη διαχρονικά και παγκοσμίως. Παράλληλα, οι γραμμές της επιβατηγού ναυτιλίας συνδέουν τη νησιωτική χώρα με την υπόλοιπη Ελλάδα και στηρίζουν κρίσιμα την οικονομική και κοινωνική ζωή των νησιών, μεταφέροντας κατοίκους, επισκέπτες και εμπορεύματα.

Η ποντοπόρος και η επιβατηγός ναυτιλία μαζί με άλλα τμήματα της ναυτιλίας (όπως η κρουαζιέρα και η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων), καθώς και πολλές άλλες δραστηριότητες που στηρίζουν τη ναυτιλία με υπηρεσίες και αγαθά (όπως η λειτουργία λιμένων, η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων και σκαφών, η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού, η τραπεζική, η ασφάλιση, νομικές και λογιστικές υπηρεσίες), συνθέτουν ένα πλέγμα δραστηριοτήτων με ιδιαίτερη σημασία για την εγχώρια δημιουργία εισοδημάτων και θέσεων εργασίας.

Στο 7,9% η συνολική επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ

Σε όρους συμμετοχής στα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και παρά τη διατάραξη της δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, η ναυτιλία εξακολουθεί να έχει με διαφορά το μεγαλύτερο μερίδιο στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) της ελληνικής οικονομίας σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη μέλη (3,1%, έναντι μόλις 0,2% κατά μέσο όρο στην ΕΕ). Επιπλέον, τα έσοδα από μεταφορικές υπηρεσίες σε χώρες του εξωτερικού, που καταγράφονται ως μέρος του διαχρονικά πλεονασματικού θαλάσσιου ισοζυγίου, παραμένουν σε υψηλά επίπεδα. Την τελευταία δεκαετία (2012-2022), η χώρα εισέπραξε €148,3 δισεκ. από θαλάσσιες μεταφορές στο εξωτερικό, ποσό που αντιστοιχεί στο 42% του ακαθάριστου χρέους της γενικής κυβέρνησης.

Στην απασχόληση, οι κάτοικοι της Ελλάδας που απασχολούνται στον κλάδο των υδάτινων μεταφορών ανέρχονται σε περίπου 45,9 χιλ. Στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία συμβεβλημένα με το NAT, το 30% είναι αξιωματικοί ενώ το υπόλοιπο αφορά κατώτερα πληρώματα. Τα στοιχεία καταδεικνύουν μείωση εισόδου νέων ναυτικών, αλλά και πολύ μικρή συμμετοχή γυναικών ναυτικών, ενώ το ποσοστό συμμετοχής Ελλήνων ναυτικών σε πλοία συμβεβλημένα με το NAT σημειώνει σταδιακή ανάκαμψη μετά το 2014.

Σύμφωνα με τη μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε άλλους κλάδους της οικονομίας, η συνολική επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας εκτιμήθηκε στα €14,1 δισεκ. ετησίως (μέσος όρος περιόδου 2018-2021) που αντιστοιχεί στο

7,9% του ΑΕΠ. Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση εκτιμάται σε 86,3 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, ενώ τα δημόσια έσοδα αυξάνονται περίπου κατά €1,9 δισεκ. από τη ναυτιλία άμεσα ή έμμεσα από τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις. Πέρα από τη συστηματική θετική της επίδραση, η σχετική συμβολή της ναυτιλίας μπορεί να είναι ακόμη πιο σημαντική όταν υπόλοιποι τομείς της ελληνικής οικονομίας προσωρινά υποχωρούν, όπως συνέβη κατά τη βαθιά κρίση χρέους.

Στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας των οποίων η προστιθέμενη αξία και η απασχόληση ενισχύεται σημαντικά εξαιτίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας ανήκουν οι χερσαίες μεταφορές, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας, οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες αλλά και κλάδοι ενέργειας και κατασκευών. Παράλληλα, ισχυρή είναι και η στήριξη που έχουν προσφέρει τα ναυτιλιακά κεφάλαια, ιστορικά, στην ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε εύρος κλάδων, όπως η αεροπορία, η διύλιση πετρελαίου, οι τράπεζες και ο τουρισμός. Επιπρόσθετα, κοινωφελή ιδρύματα που βασίζονται σε ναυτιλιακά κεφάλαια, προσφέρουν σημαντική κοινωνική αρωγή και αποτελούν βασική πηγή χρηματοδότησης δράσεων της Κοινωνίας των Πολιτών στην Ελλάδα.

Λιγότερο ελκυστική η ελληνική σημαία

Ωστόσο, παρά την κυριαρχία της ναυτιλίας το ελληνικό νηολόγιο (ελληνική σημαία) γίνεται ολοένα και λιγότερο προτιμητέο εξαιτίας και της περιοριζόμενης προσφοράς ναυτικών κατοίκων Ελλάδας. Παρά την πρόσφατη αυξητική τάση στους εισακτέους σπουδαστές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), ο αριθμός των αποφοίτων εξακολουθεί να είναι περιορισμένος.

Την τελευταία δεκαετία, η ελληνική σημαία έχει απωλέσει περίπου το 25% της δύναμής της, με το μεγαλύτερο τμήμα της παραπάνω επίδοσης να προέρχεται από τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία (άνω των 30 χιλ. ΚΟΧ), τα οποία εγγράφονται σε άλλα νηολόγια.

Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, η ανάγκη ενίσχυσης του ναυτιλιακού επαγγέλματος στην Ελλάδα είναι επιτακτική για τη διατήρηση της ελληνικής ναυτιλιακής παράδοσης στη θάλασσα, καθώς και για τη βιωσιμότητα των ναυτιλιακών γραφείων που λειτουργούν στην επικράτεια.

Οι μεγάλες προκλήσεις

1. Επίτευξη της ανθρακικής ουδετερότητας κοντά στο 2050, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η σταδιακή απανθρακοποίηση της ναυτιλίας ως το 2050 αποτελεί έναν από τους βασικούς στρατηγικούς στόχους της ναυτιλίας, που υποστηρίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η επέκταση του ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) και στη ναυτιλία από το 2024, με πρώτη χρονιά παράδοσης δικαιωμάτων το 2025, δημιουργεί πιέσεις στην παγκόσμια ναυτιλία και ειδικότερα σε ποντοπόρα πλοία που αποπλέουν ή καταπλέουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

2. Νέα γενιά καυσίμων για τη ναυτιλία – κρίσιμη η επιλογή των κατάλληλων για ανταγωνιστική αλλά και ανθρακικά ουδέτερη ναυτιλία. Η ανάπτυξη και χρήση καυσίμων που παράγονται με διαδικασίες χαμηλού ή μηδενικού άνθρακα (ενδεικτικά γαλάζια καύσιμα, βιοκαύσιμα, ηλεκτρική ενέργεια) δύναται να υποστηρίξουν, υπό προϋποθέσεις, τη μετάβαση της ναυτιλίας προς την απανθρακοποίηση. Ο εξηλεκτρισμός της ναυτιλίας καλείται να λύσει ζητήματα που σχετίζονται με το κόστος και τεχνικά ζητήματα για την αποθήκευση της ενέργειας, αλλά και θέματα παροχής ενέργειας από τα λιμάνια. Προς το παρόν, οι παραγγελίες νέων πλοίων αφορούν κυρίως σε μηχανές εσωτερικής καύσης και LNG. Η χρήση ηλεκτρικής πρόωσης εφαρμόζεται είτε πιλοτικά είτε σε σκάφη συγκεκριμένων

χαρακτηριστικών (π.χ. μικρά ρυμουλκά, πλοία κοντινών αποστάσεων). Στους περιοριστικούς παράγοντες για την επιλογή των νέων καυσίμων συμπεριλαμβάνονται θέματα επενδυτικού κόστους, αποθήκευσης ενέργειας εν πλω, αλλά και αξιόπιστης παροχής από λιμένες, παγκοσμίως.

3. Η χρήση έξυπνων συστημάτων οδηγεί τη ναυτιλία στην ψηφιακή περίοδο - κλειδί για τα αυτόνομα πλοία. Η επέκταση της χρήσης εφαρμογών που συλλέγουν και αποθηκεύουν με ασφάλεια τα δεδομένα λειτουργίας των πλοίων οδηγούν, υπό προϋποθέσεις, σε αποτελεσματικότερη διαχείριση, περιορίζοντας τις λειτουργικές δαπάνες. Επιπλέον, αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη λύσεων τεχνητής νοημοσύνης (Artificial Intelligence - AI) αλλά και αυτόνομων πλοίων. Το σημαντικό ενδιαφέρον για πιλοτικές εφαρμογές των αυτόνομων πλοίων από μεγάλες ναυπηγικές και ναυτιλιακές εταιρείες αναμένεται να ενισχυθεί εκ νέου και από το θεσμικό πλαίσιο, η ανάπτυξη του οποίου παραμένει σε πρώιμα στάδια.

4. Τα νέα χρηματοπιστωτικά εργαλεία συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις της ναυτιλίας. Η πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας απαιτεί επενδύσεις σε τεχνολογίες, υποδομές και εκπαίδευση προσωπικού. Η έκθεση των ελληνικών ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων σε δανεισμό περιορίζεται, ενώ χρησιμοποιούνται εναλλακτικά χρηματοδοτικά μέσα (π.χ. χρηματοδοτική μίσθωση από ασιατικές χώρες, ίδια κεφάλαια, άντληση πόρων από την αγορά κεφαλαίου). Αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο (Βασιλεία III) αλλά και διεθνείς πρωτοβουλίες (Αρχές του Ποσειδώνα, Sea Cargo Charters) θέτουν τις βάσεις για τη σύνδεση των παρεχόμενων χρηματοδοτήσεων από τις τράπεζες και την αγορά κεφαλαίου με τις ευρύτερες επιδόσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης. Πράσινα ομόλογα και δάνεια/ομόλογα με ρήτρες βιωσιμότητας είναι μερικά από τα χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να υποστηρίξουν την πράσινη μετάβαση και την τεχνολογική αναβάθμιση της ναυτιλίας. Ωστόσο, η ανάγκη για παρουσίαση των διαχρονικών επιδόσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με διαφάνεια και συστηματικό τρόπο είναι έκδηλη. Οι αναφορές ESG (Environmental–Social–Governance) γίνονται περισσότερο διαδεδομένες στον κλάδο, ενώ το ανανεωμένο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο (CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive) προβλέπει την ανάγκη έκδοσης ετήσιων αναφορών ESG και σε μικρομεσαίες εισηγμένες επιχειρήσεις από το 2027.

5. Συγκριτικό φορολογικό μειονέκτημα εκτιμάται ότι προκύπτει για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Το βασικό πλαίσιο για τη φορολόγηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στηρίζεται στον φόρο χωρητικότητας καθώς και στην επιπλέον εθελοντική εισφορά η οποία θεσμοθετήθηκε το 2013, με αφετηρία την κρίση της ελληνικής οικονομίας. Συγκριτική ανάλυση με συστήματα φορολόγησης άλλων ναυτιλιακών κρατών εκτιμά πως οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα αντιμετωπίζουν συγκριτικό μειονέκτημα έναντι εκείνων που είναι εγκατεστημένες σε άλλα καθεστώτα φόρου χωρητικότητας (εντός ή εκτός ΕΕ).

Η μελέτη και το αρχείο παρουσίασής της έχουν αναρτηθεί στον [ιστότοπο του IOBE](#).

Πληροφορίες:

Νάνσυ Ρουσσιά, Υπεύθυνη Γραφείου Τύπου IOBE, 2109211200-10, nancy@iobe.gr