




Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Προοπτικές και προκλήσεις

18 Οκτωβρίου, 2023
«Μεγάλη Βρετανία»

Τη μελέτη χρηματοδότησε το



ΙΔΡΥΜΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ
ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

Περιεχόμενα παρουσίασης

Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας



Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά



Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

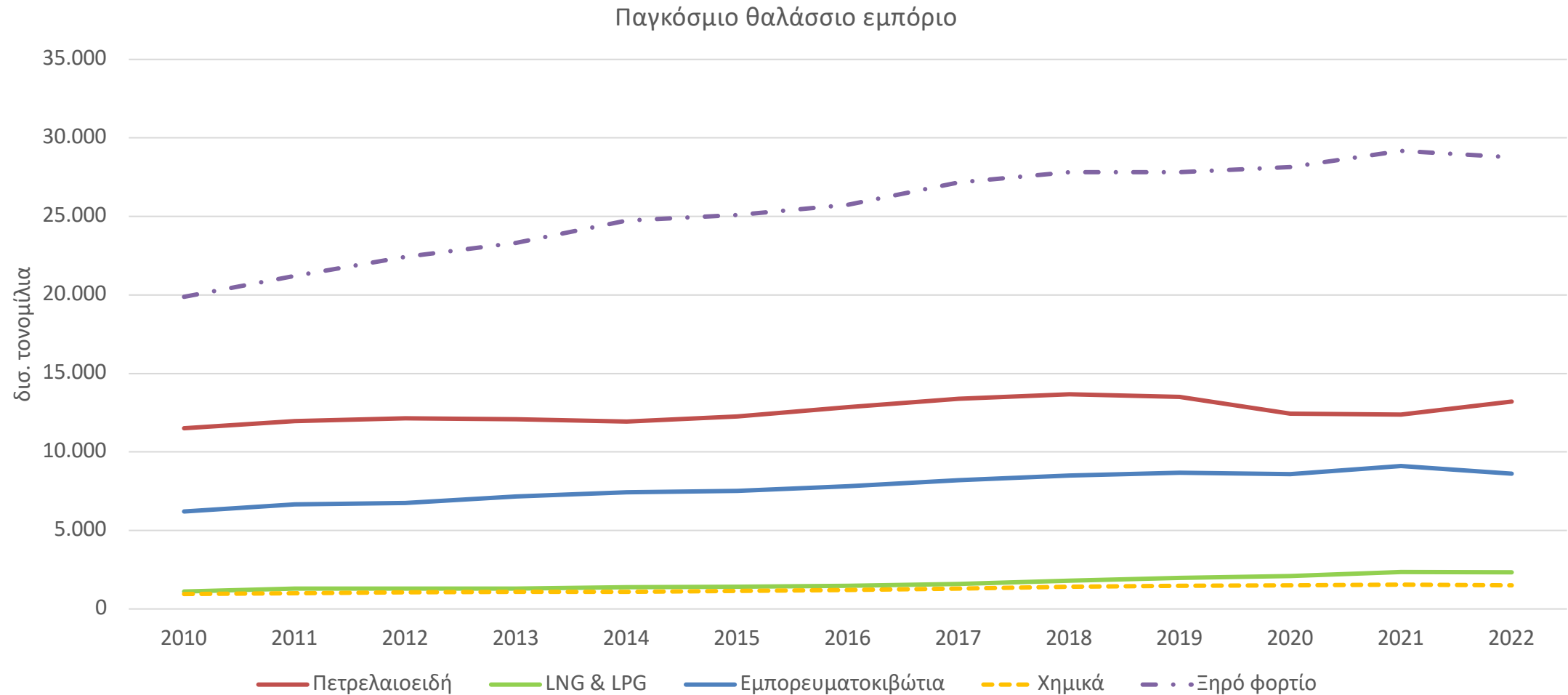


Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα

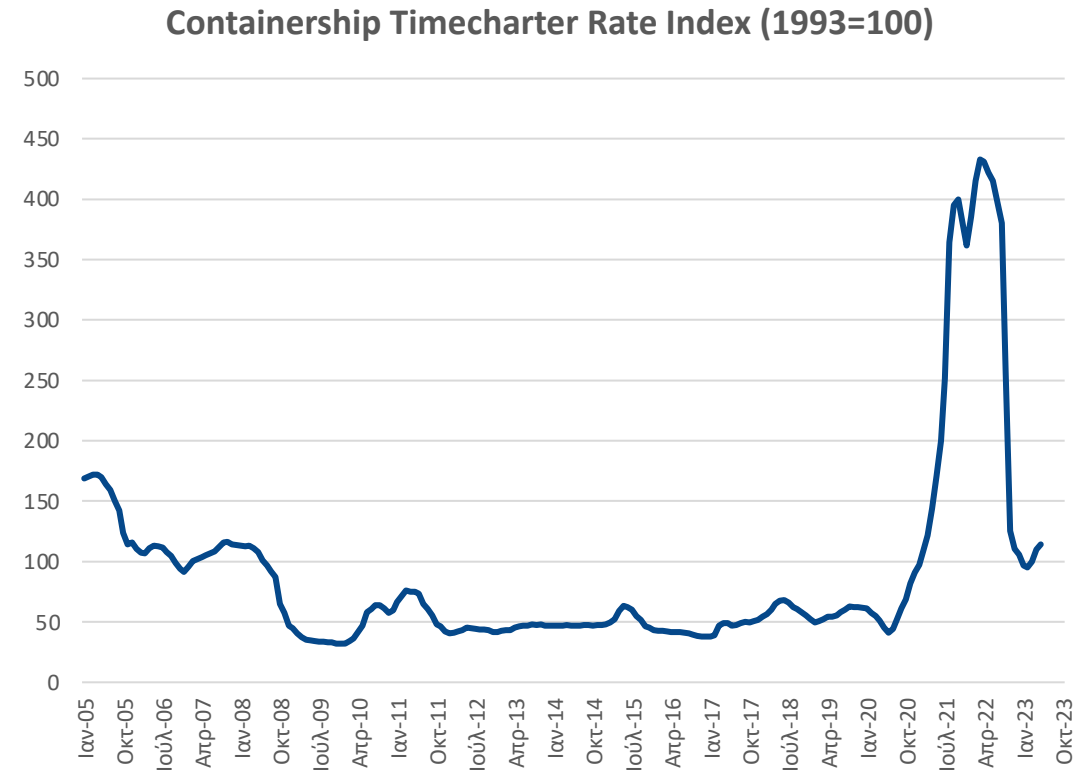
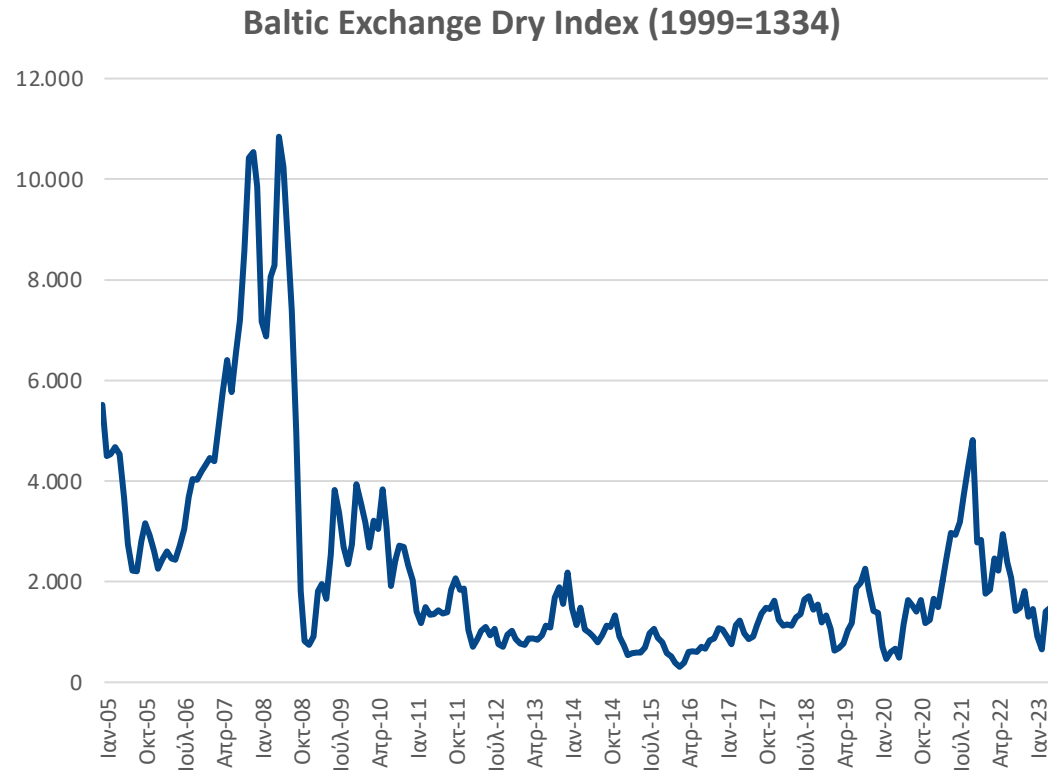


Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Παγκόσμιο εμπόριο: ταχύτερη άνοδος στις μεταφορές ξηρού φορτίου

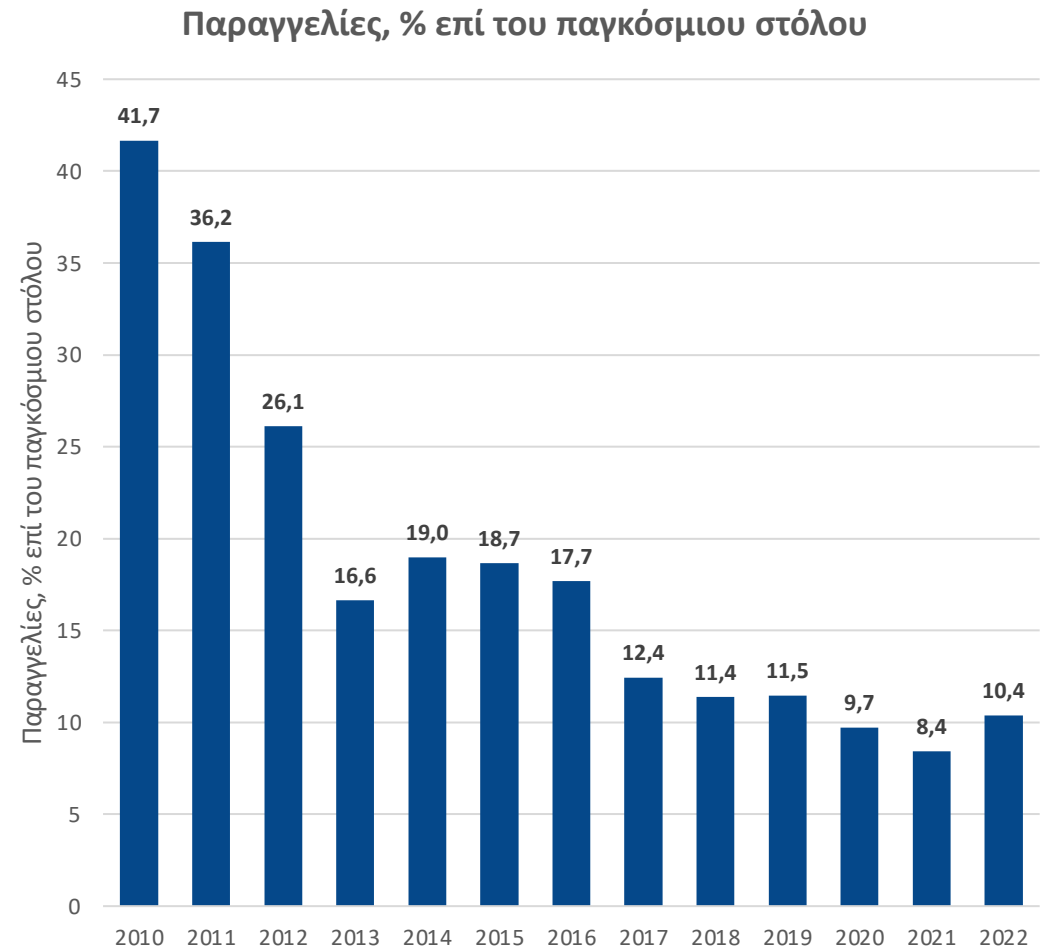
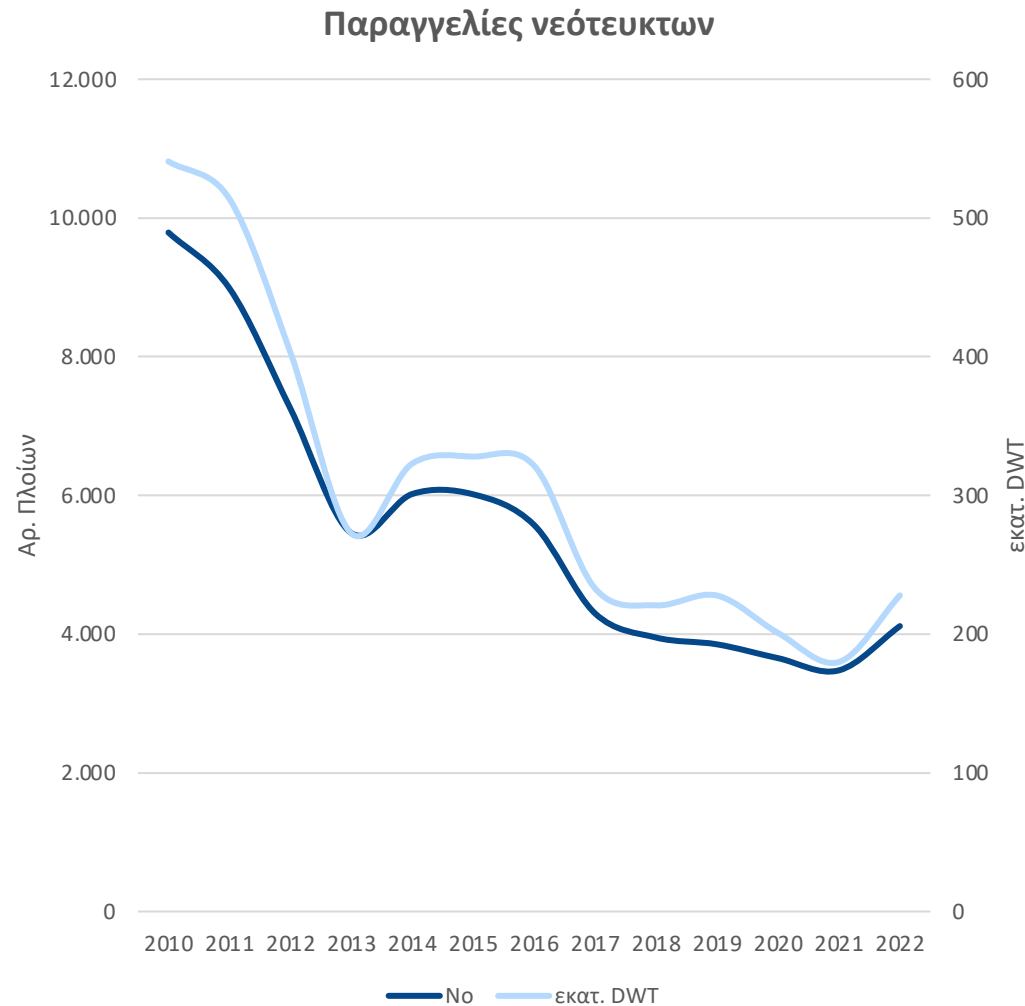


Σε επίπεδα σημαντικά χαμηλότερα από αυτά του 2007-2008 οι ναύλοι για το ξηρό φορτίο



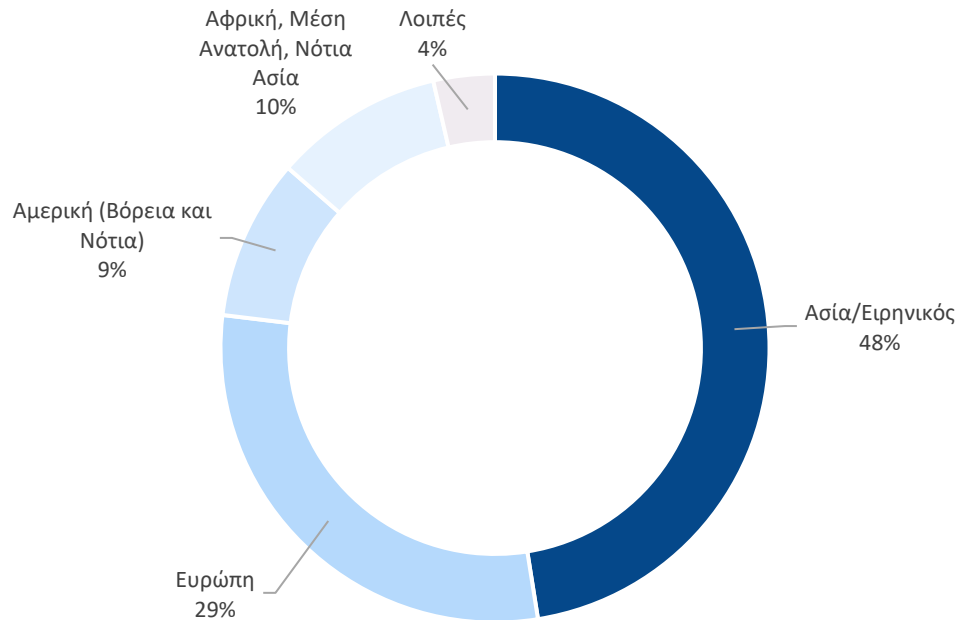
Η αύξηση των ναύλων κατά τη διάρκεια της πανδημίας οφείλεται σε συμφόρηση στα λιμάνια, σε διαταραχές στην εφοδιαστική αλυσίδα και σε περιορισμό της χωρητικότητας εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης.

Οι παραγγελίες νεότευκτων, μετά από πολυετή κάμψη, αυξήθηκαν το 2022 στην προσπάθεια κάλυψης της υψηλής ζήτησης για μεταφορικό έργο



Ο ευρωπαϊκός στόλος* είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος παγκοσμίως ακολουθώντας την Ασία/Ειρηνικό

Μέγεθος στόλου ανά γεωγραφική περιοχή (αριθμός πλοίων), 2022



1.8 δισ. τόνοι αγαθών μεταφέρθηκαν το 2019 από/προς κεντρικά λιμάνια της ΕΕ27

Ευρωπαϊκή ναυτιλία: 9% θέσεων εργασίας, 19% ΑΠΑ, 25% κερδών της ευρωπαϊκής Γαλάζιας Οικονομίας

Πηγές: World Fleet Monitor, Vol.14, No 6, Clarksons. Oxford Economics, The economic value of the EU shipping industry, 2020

Λαμβάνοντας υπόψη και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά στην ευρωπαϊκή οικονομία εκτιμήθηκε στα €149 δισεκ. ή περίπου 1,1% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ (ΕΕ27)

*Οι πλοιοκτήτες είναι πολίτες κράτους-μέλους της ΕΕ27

Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

```
graph TD; A[Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας] --> B[Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά]; B --> C[Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία]; C --> D[Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα]; D --> E[Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας];
```

Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά

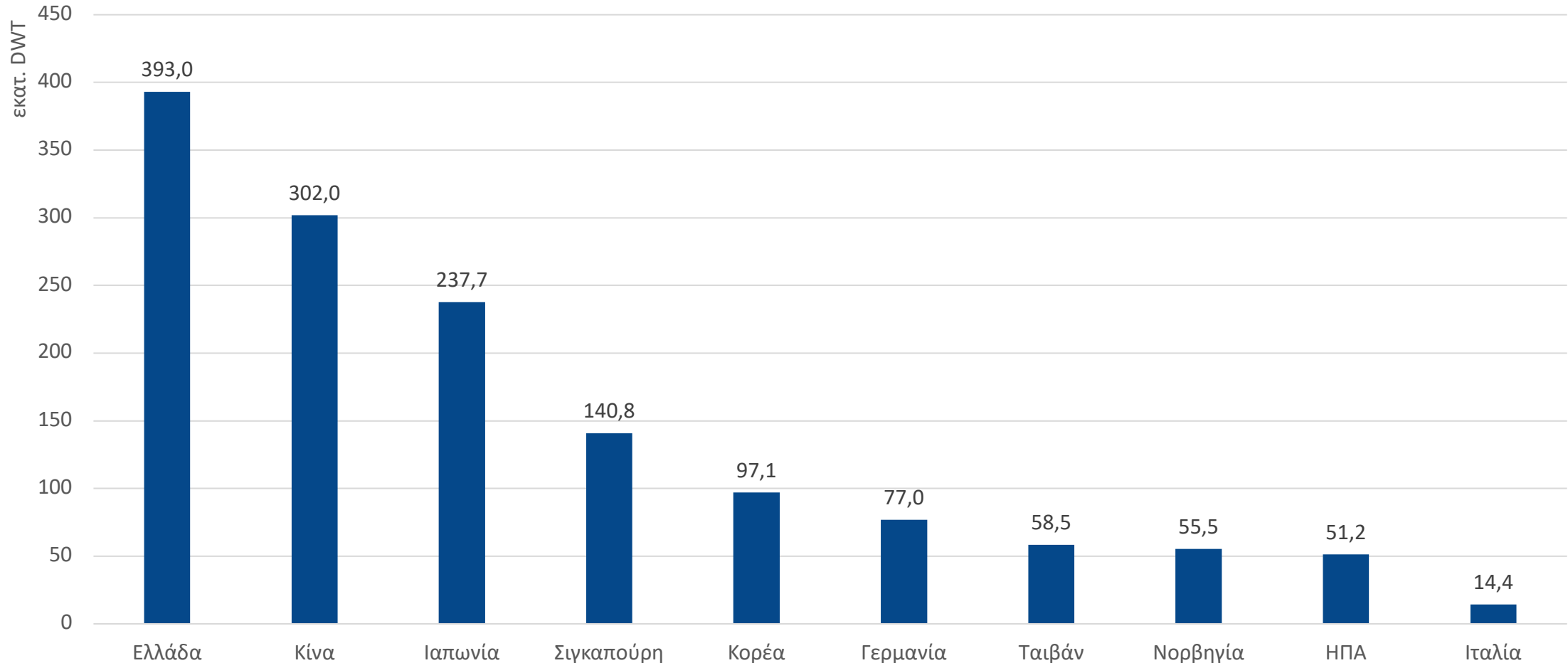
Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα

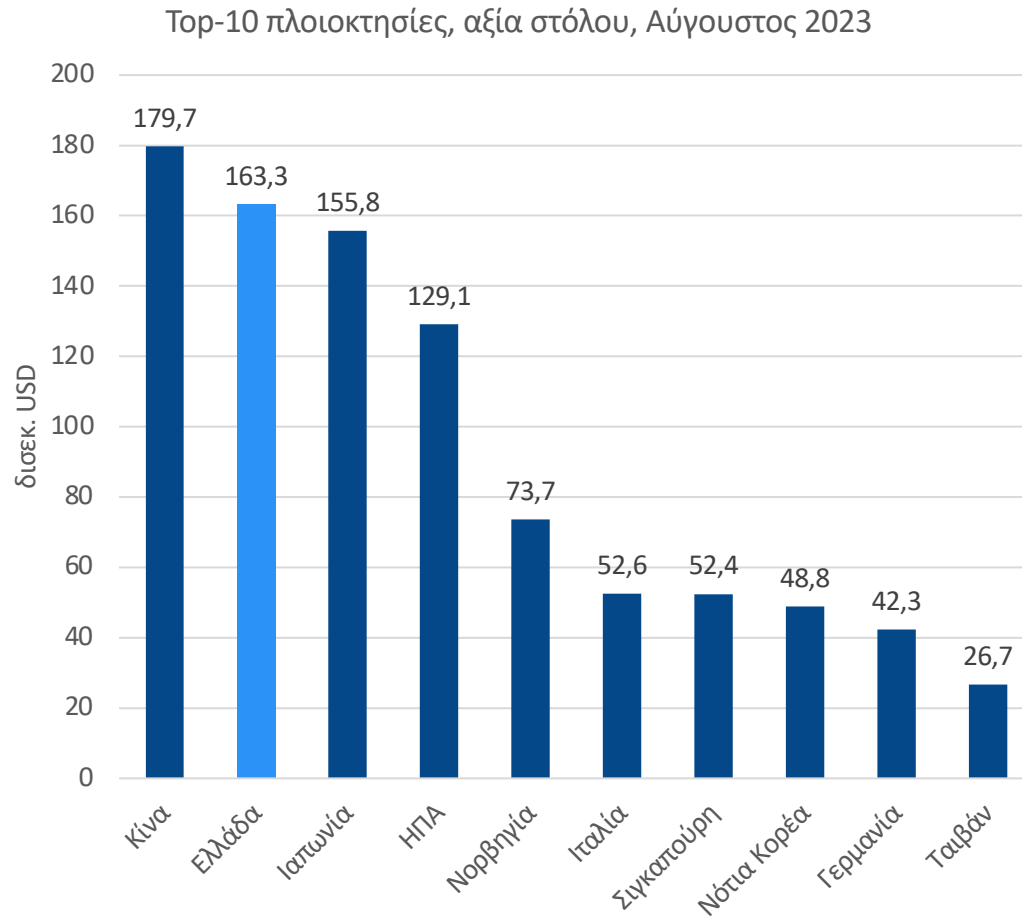
Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Πρώτος σε χωρητικότητα (σε DWT) ο ελληνόκτητος στόλος, σε απόσταση από την Κίνα και την Ιαπωνία

Τop-10 πλοιοκτησίες (εκατ. DWT), Αύγουστος 2023



Ο ελληνόκτητος στόλος είναι δεύτερος σε αξία (\$163 δισ.) μετά τον στόλο της Κίνας

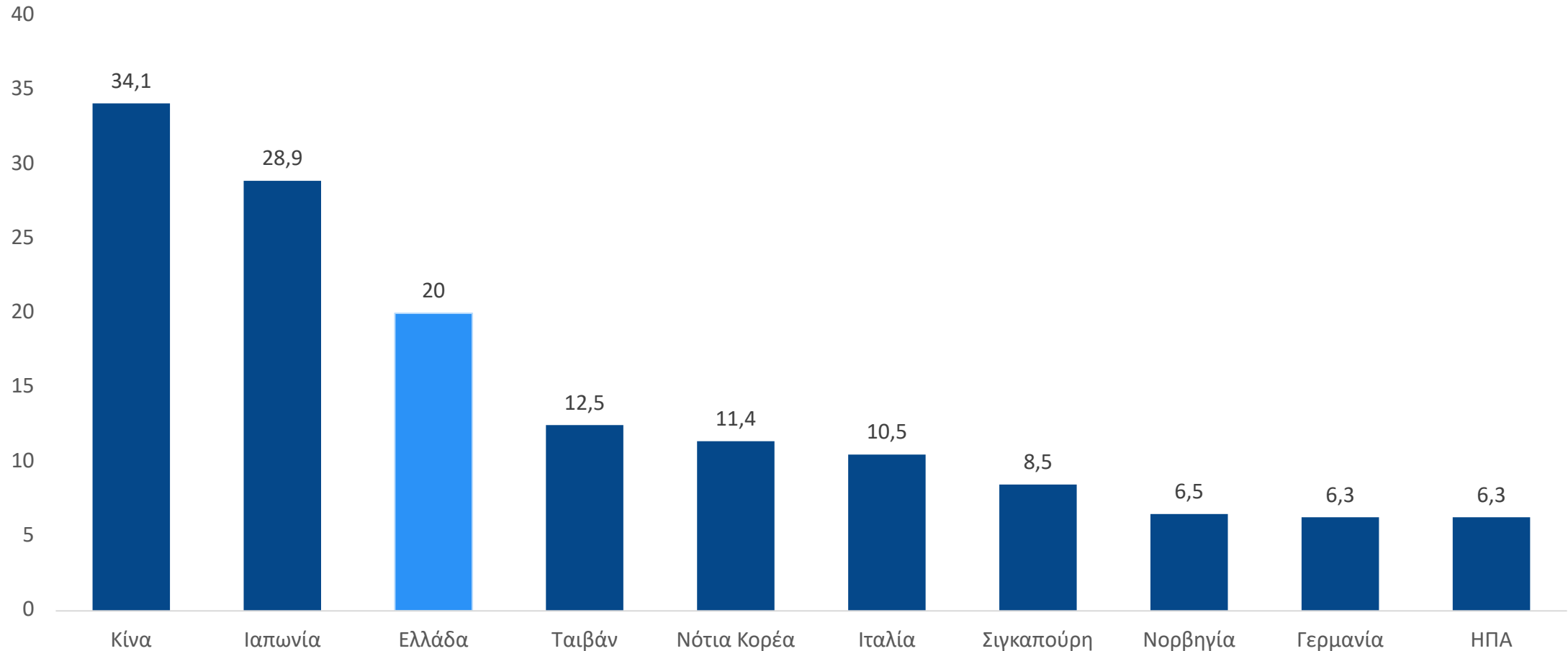


- Μέση ηλικία ελληνόκτητου στόλου: 9,99 έτη (στοιχεία Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών)
- Χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο (10,28 έτη)
- Υψηλή αξιοπιστία και ανταγωνιστικότητα
- Ευνοϊκότερες συνθήκες για την αντιμετώπιση των θεσμικών προκλήσεων της επόμενης περιόδου (π.χ. ανθρακικό αποτύπωμα)

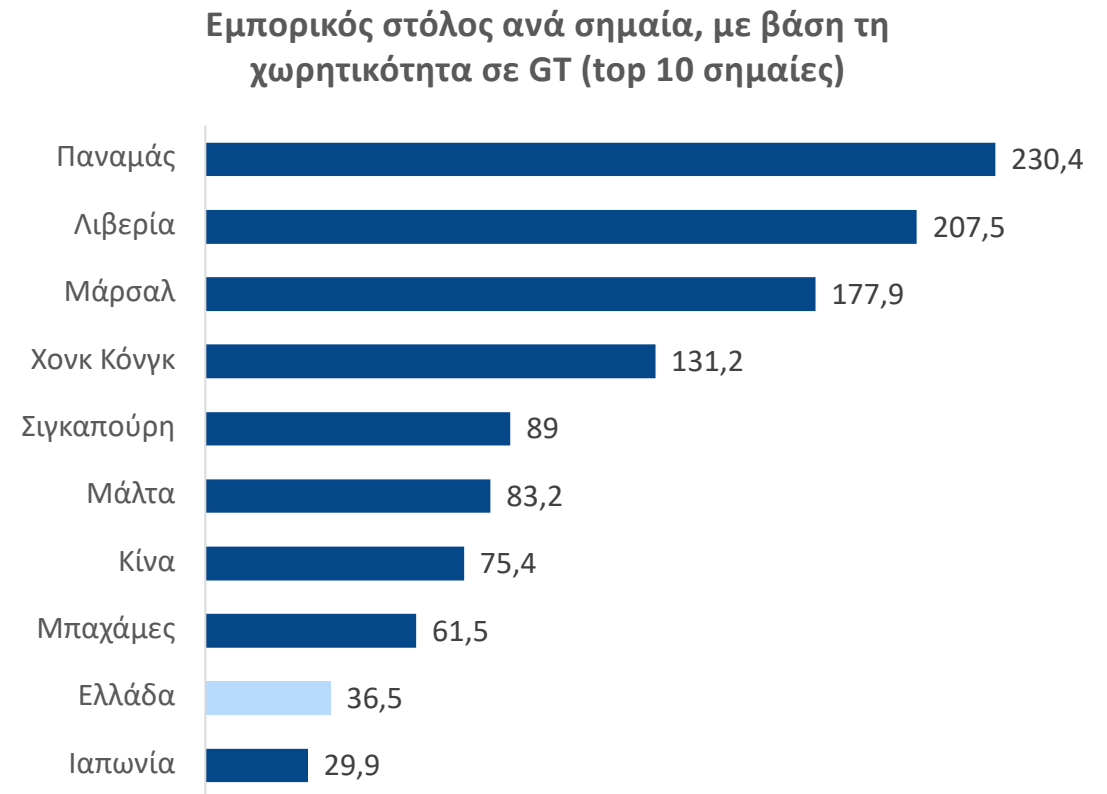
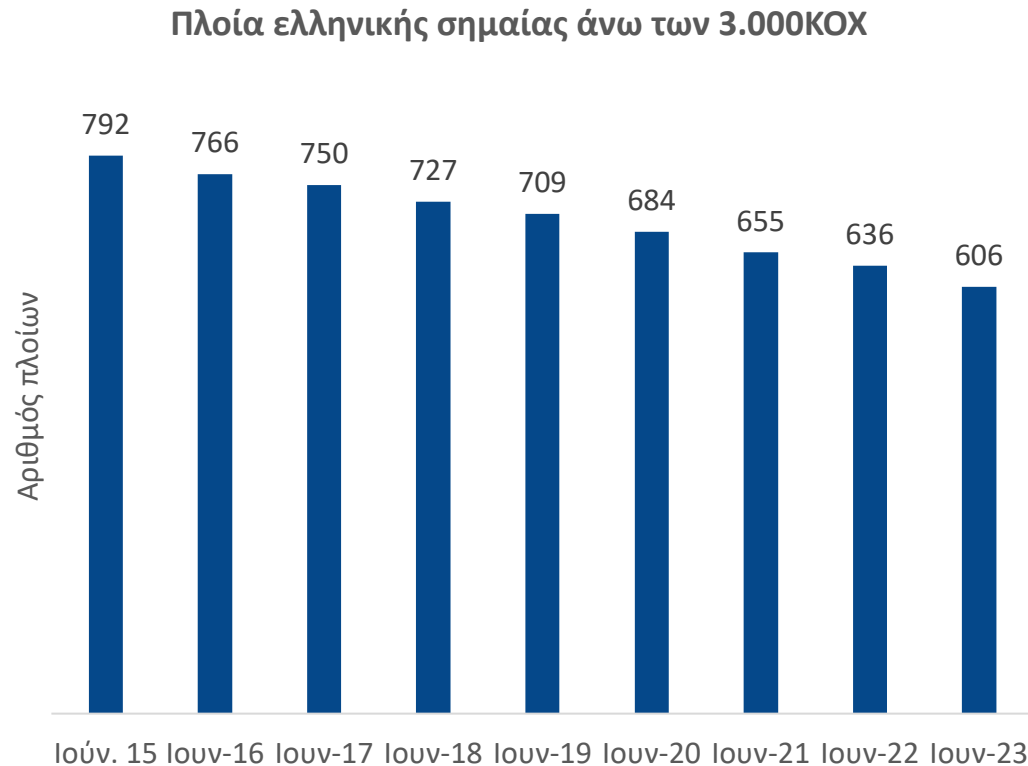
* Περιλαμβάνει πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας άνω των 100GT

Οι Έλληνες εφοπλιστές υλοποιούν το τρίτο μεγαλύτερο πρόγραμμα παραγγελιών (σε GT) νεότευκτων πλοίων

Παραγγελίες σε εκατ. GT (orderbook), Αύγουστος 2023



Ολοένα και λιγότερο προτιμώμενο το ελληνικό νηολόγιο για την ελληνόκτητη ναυτιλία ειδικά για τα μεγάλα ποντοπόρα πλοία (άνω των 30 χιλ. κόρων)



Στην 1^η δεκάδα με τις πιο προτιμητέες η ελληνική σημαία σε όρους χωρητικότητας, μπροστά από σημαίες με μεγάλους στόλους

Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά

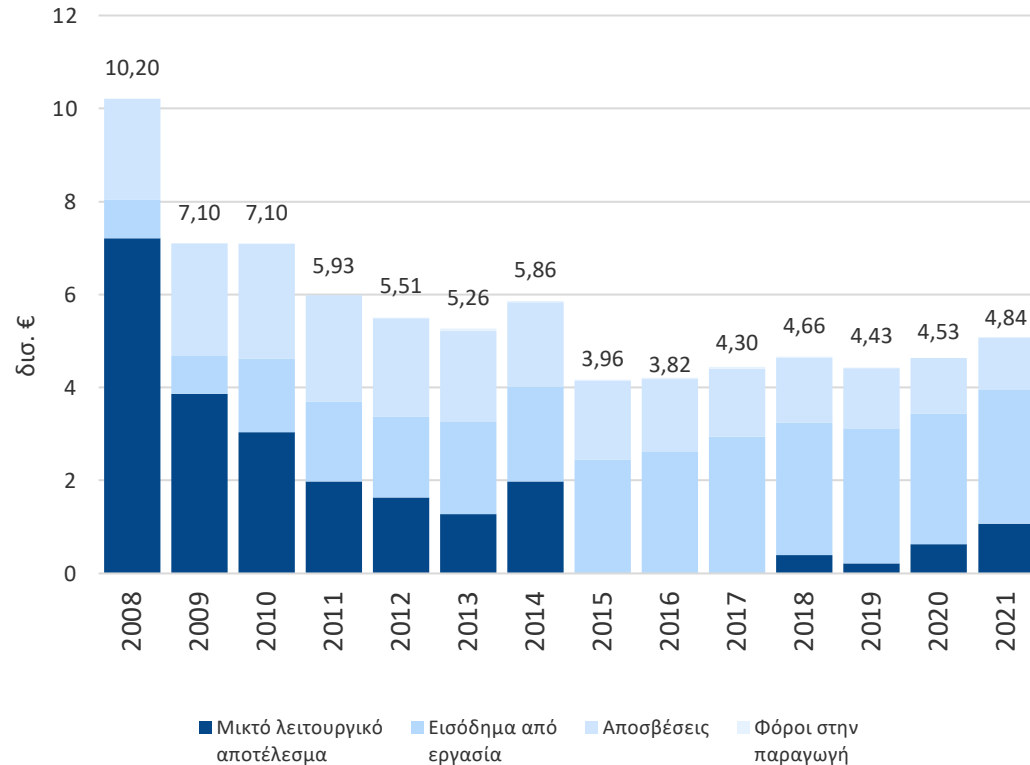
Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα

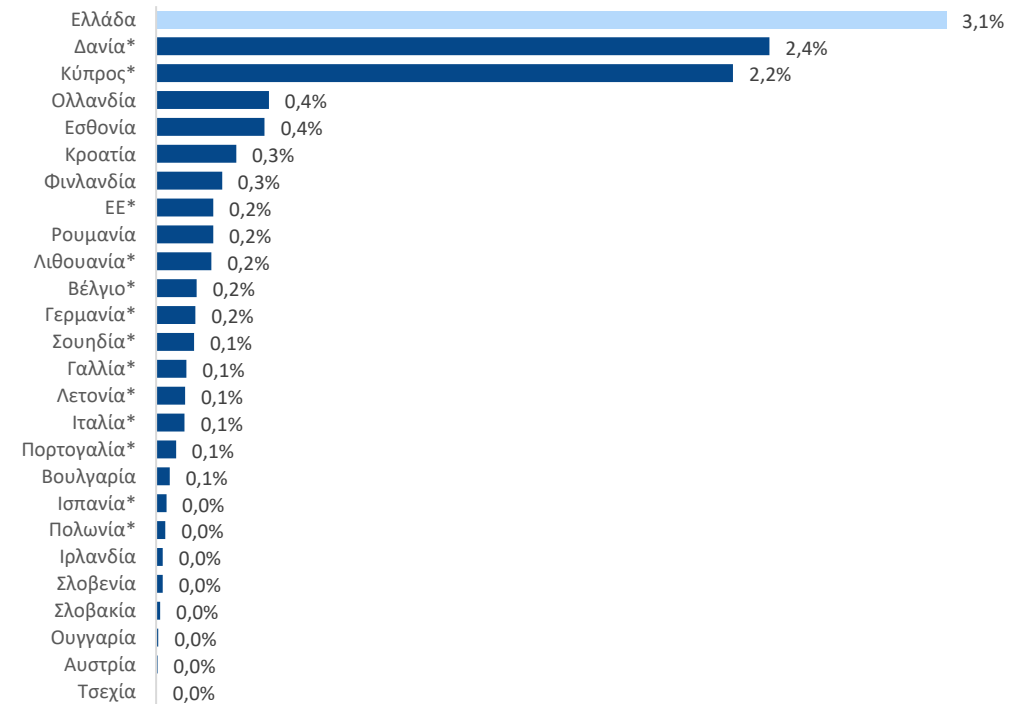
Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Η ΑΠΑ του κλάδου των υδάτινων μεταφορών δεν επηρεάστηκε από την πανδημία καθώς συνδέεται στενά με τον κύκλο της παγκόσμιας οικονομίας

Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, 2008-2021



Μερίδιο υδάτινων μεταφορών στην ΑΠΑ (%) ανά χώρα της ΕΕ, 2021

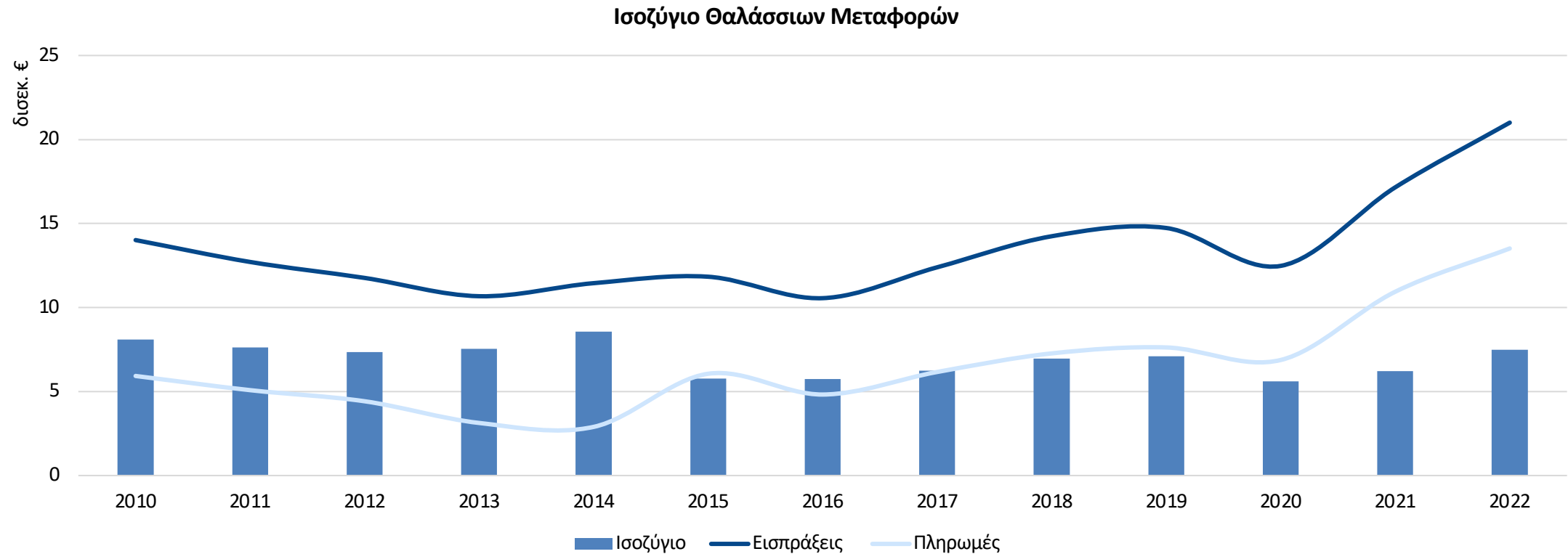


Πηγή: Eurostat, Εθνικοί Λογαριασμοί

Πηγή: Eurostat, Εθνικοί Λογαριασμοί. Σημείωση: * Στοιχεία για το 2020.

Με διαφορά το υψηλότερο μερίδιο των υδάτινων μεταφορών στην ΑΠΑ σε σχέση με την ΕΕ27

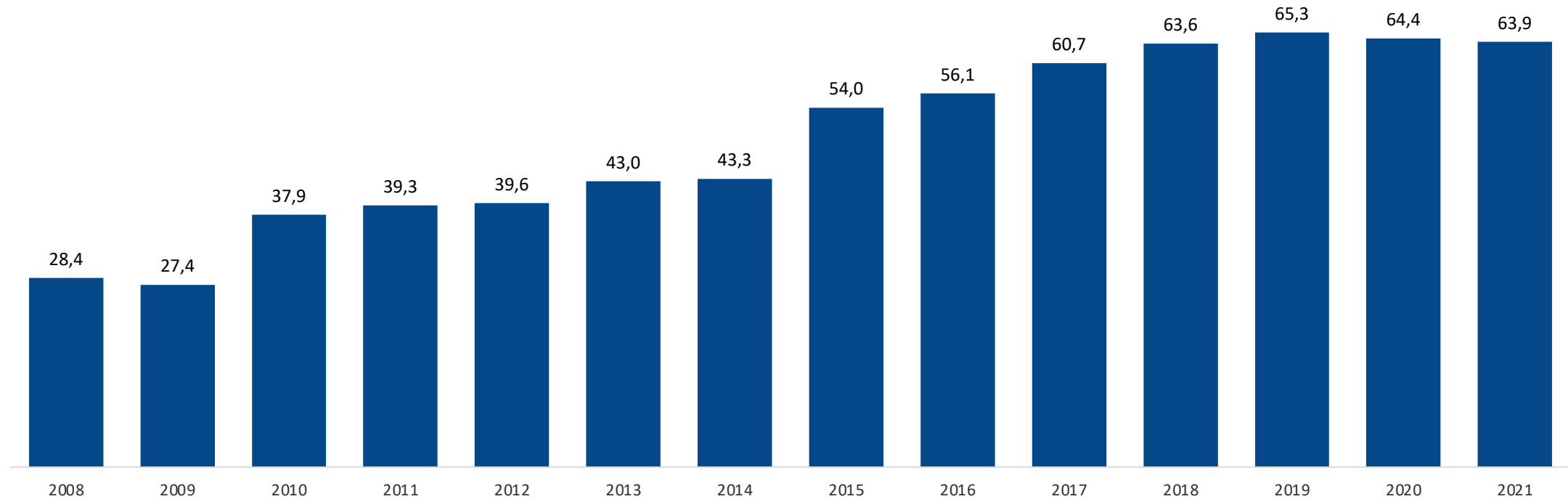
Οι εισπράξεις για θαλάσσιες μεταφορές (ναυτιλιακό συνάλλαγμα) ανήλθαν σε €21,0 δισ. το 2022, από €17,1 δισ. το 2020



Συνολικά τη δεκαετία 2012-2022, η χώρα εισέπραξε πάνω από €148,3 δισ. από θαλάσσιες μεταφορές στο εξωτερικό (ναυτιλιακό συνάλλαγμα)

Η απασχόληση στον κλάδο των υδάτινων μεταφορών στην Ελλάδα ανήλθε σε 63,9 χιλ. άτομα το 2021

Απασχόληση στον κλάδο των υδάτινων μεταφορών, χιλ., 2008-2021



Πηγή: Eurostat, Εθνικοί Λογαριασμοί

Το 2021 περίπου το 68,5% (43,8 χιλ. άτομα) είναι κάτοικοι Ελλάδος με βάση την έρευνα εργατικού δυναμικού

Υπολογισμός οικονομικού αντίκτυπου με υπόδειγμα εισροών-εκροών, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων της οικονομίας



Άμεση επίδραση

Δραστηριότητα της ναυτιλίας



Έμμεση επίδραση

Δραστηριότητα σε προμηθευτές και προμηθευτές των προμηθευτών



Προκαλούμενη επίδραση

Δραστηριότητα από την κατανάλωση νοικοκυριών που προέρχεται από τους μισθούς των εργαζομένων

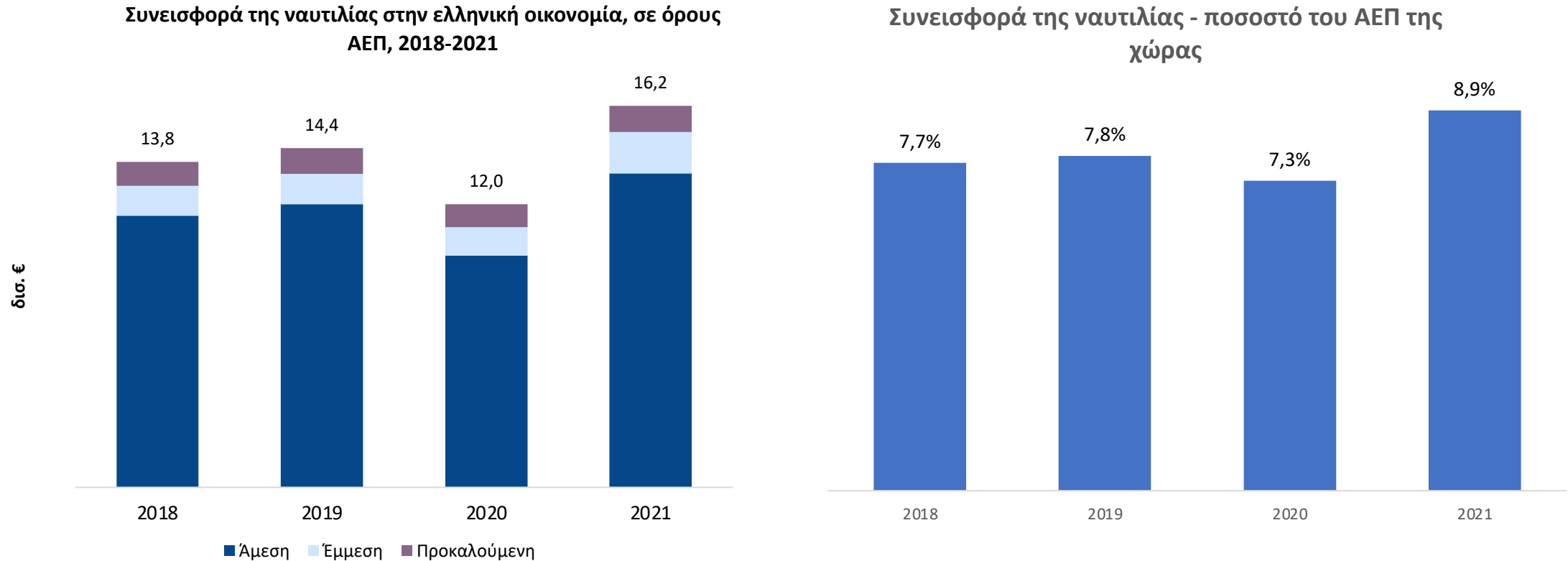


Συνολική επίδραση

Άμεση + Έμμεση + Προκαλούμενη

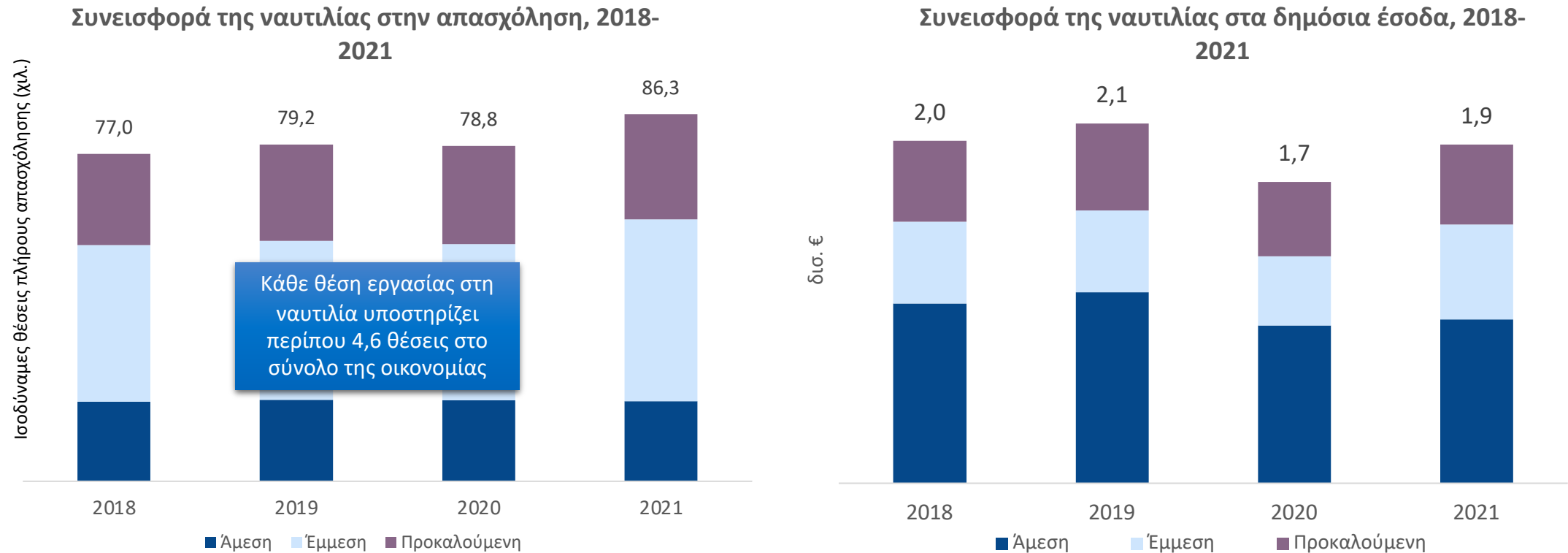
Υπόδειγμα εισροών/εκροών

Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ εκτιμάται σε περίπου €14,1 δισ. ετησίως κατά μέσο όρο μεταξύ 2018 και 2021



Στο 8,9% του ΑΕΠ η συμβολή της ναυτιλίας το 2021, υψηλότερα και από την προ-πανδημίας εποχή

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή της ναυτιλίας εκτιμάται σε 86,3 χιλ. άτομα το 2021 (1,9% της χώρας)



Στα €2,0 δισεκ. η συμβολή στα δημόσια έσοδα από φόρους, εισφορές κοινωνικής ασφάλισης άμεσα και έμμεσα

Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

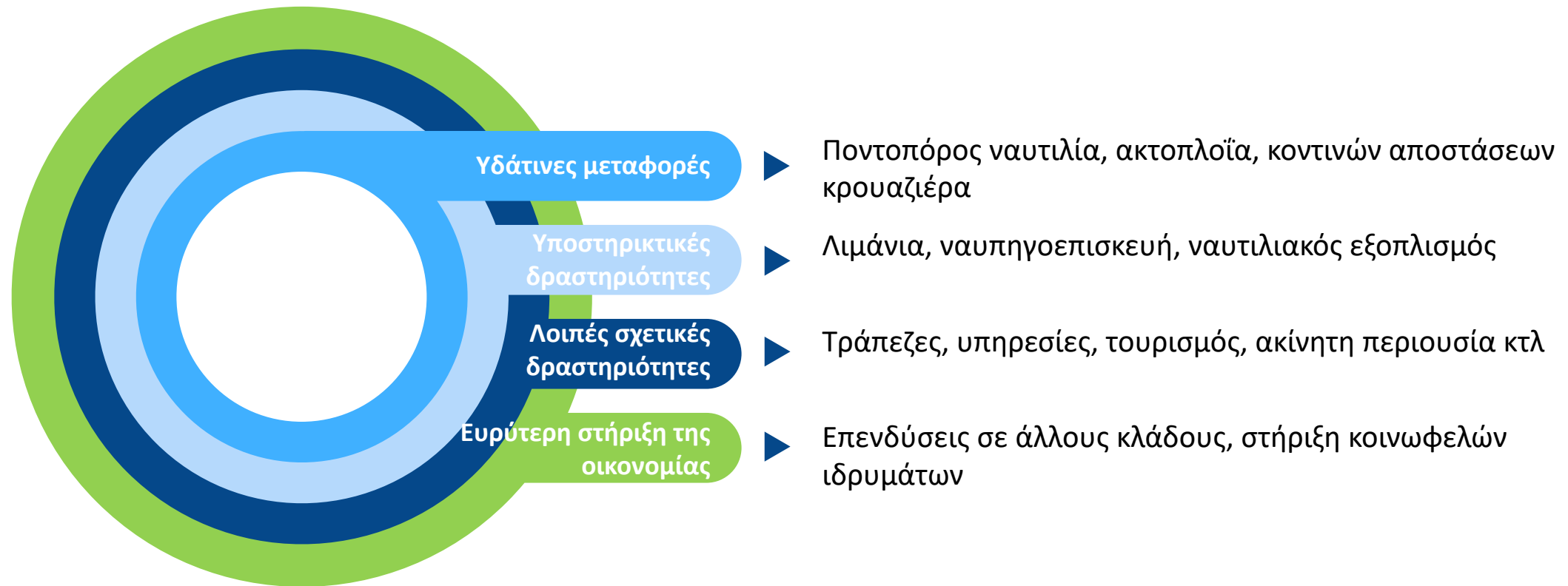
Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά

Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα

Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας

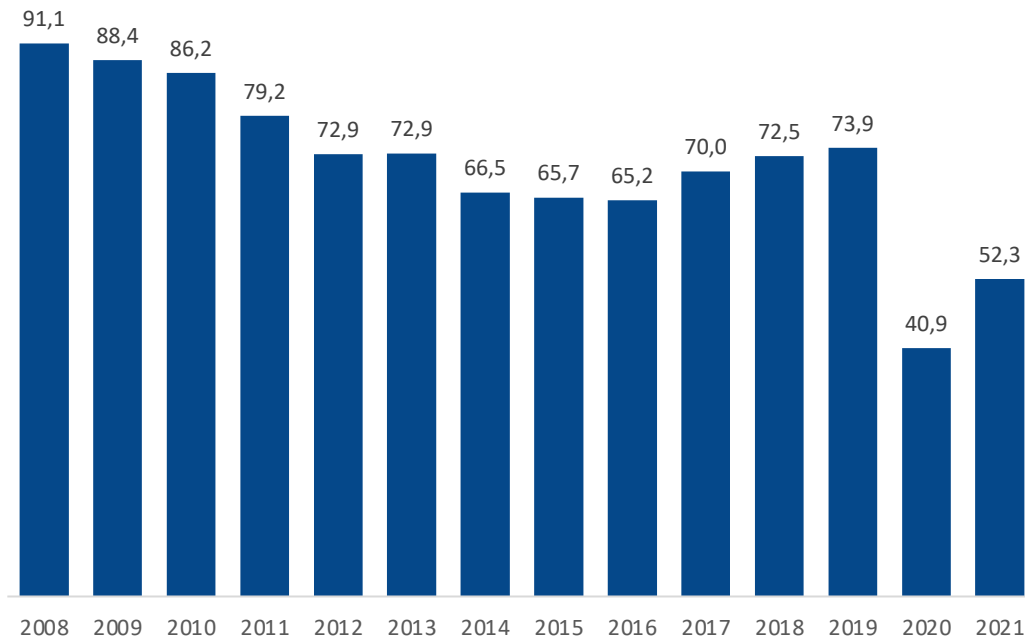
Η ναυτιλία υποστηρίζει δραστηριότητες εντός και εκτός υδάτινων μεταφορών (ναυτιλιακό πλέγμα)



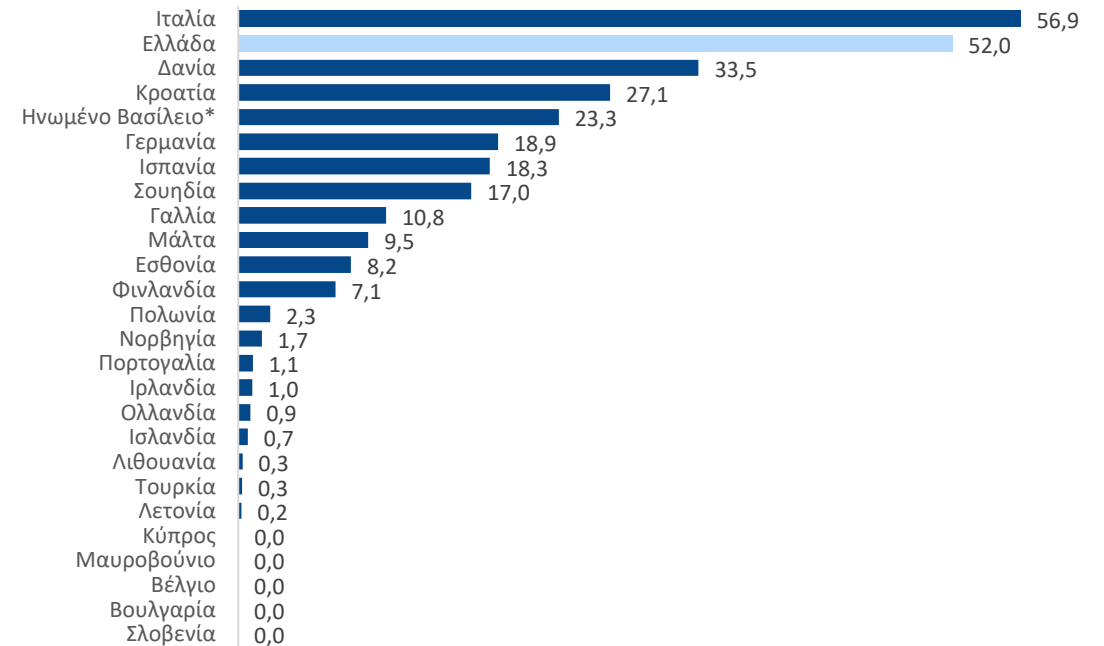
Η πανδημία διέκοψε τη σταδιακή ανάκαμψη που σημείωνε η κίνηση επιβατών των ακτοπλοϊκών και πορθμειακών γραμμών στην Ελλάδα

Σύνολο επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοϊκών και πορθμειακών γραμμών (εκατ.)

Ελλάδα, 2008-2021



Ανά χώρα, Ευρώπη, 2021

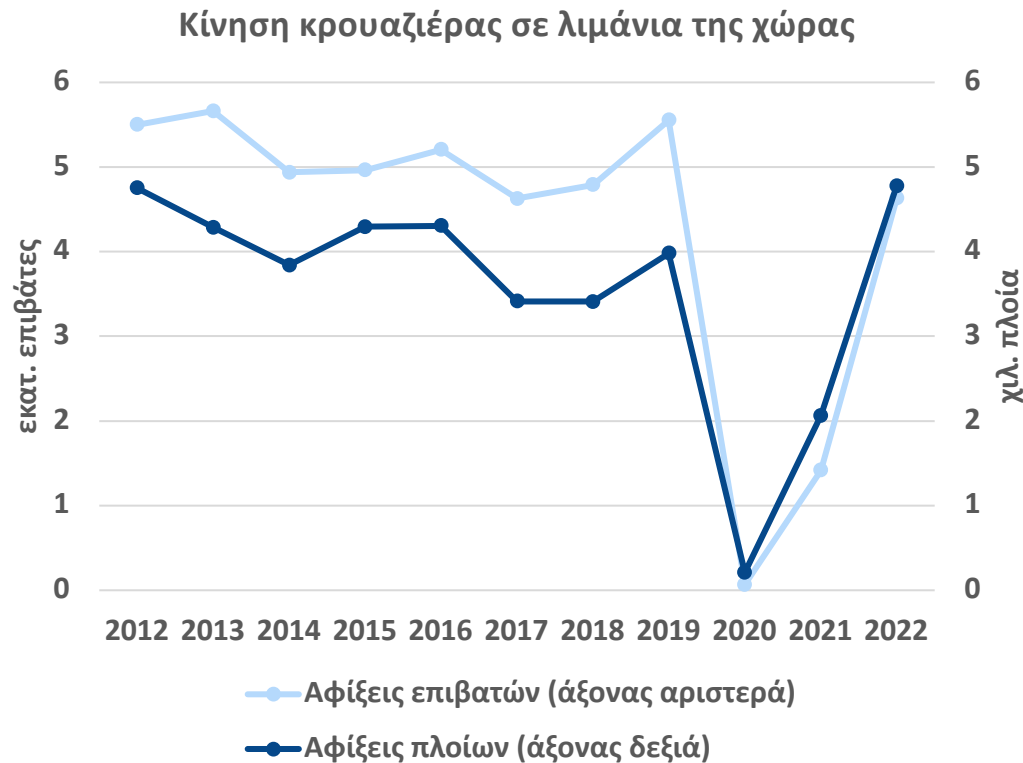


Στη δεύτερη θέση στην Ευρώπη βρίσκεται η χώρα με βάση τον αριθμό επιβατών ακτοπλοϊκών και πορθμειακών γραμμών, μετά την Ιταλία, στην οποία επικρατούν οι πορθμειακές συνδέσεις της Σικελίας με την ηπειρωτική χώρα

Πηγή: Eurostat, Passengers embarked and disembarked in all ports by direction - annual data. Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιέρας. Μη διαθέσιμα στοιχεία για το 2022

* Τα στοιχεία για το Ηνωμένο Βασίλειο αφορούν το 2019.

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα ανέκαμψε πλήρως το 2022, μετά από βαθιά πτώση κατά τη διάρκεια της πανδημίας – πρόκληση το homeporting



Επιπλέον οφέλη από την εκκίνηση και τερματισμό κρουαζιέρας (homeporting)

Εφοδιασμός πλοίων με τρόφιμα, ποτά, καύσιμα και άλλα αγαθά

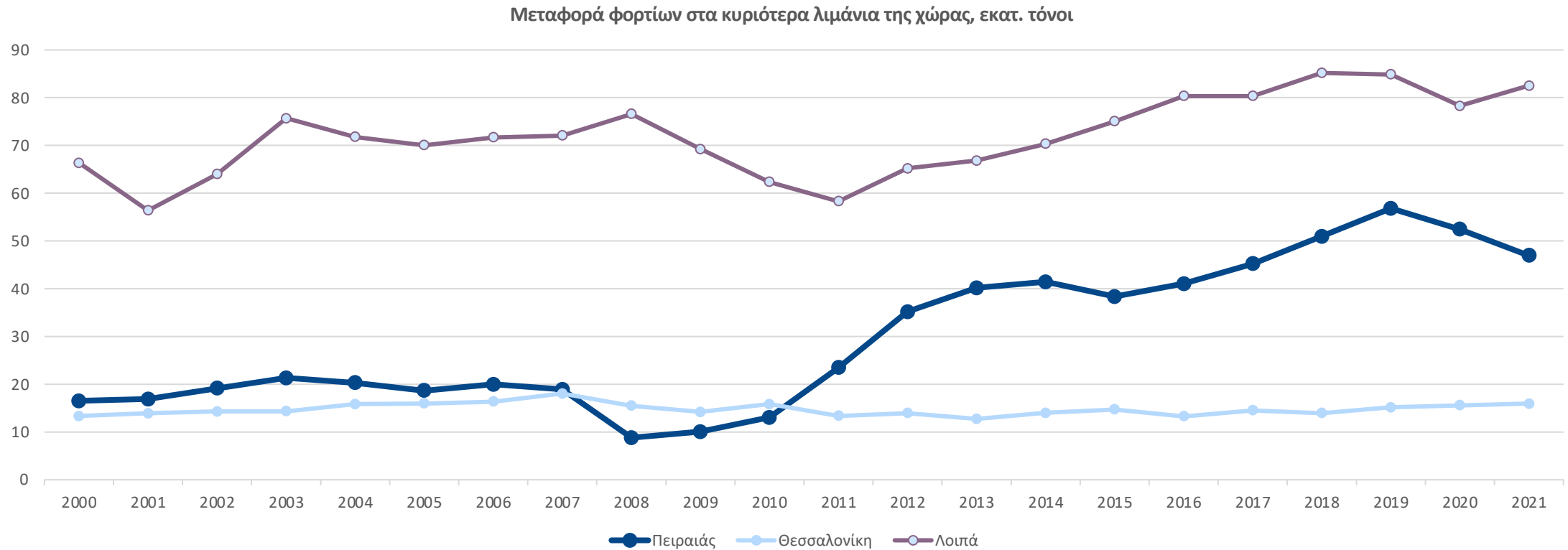
Υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και πληρώματος προς και από το λιμάνι

Διανυκτερεύσεις για πλήρωμα και επιβάτες σε ξενοδοχεία της ξηράς

Μεγαλύτερη διάρκεια επίσκεψης και υψηλότερες τουριστικές δαπάνες

Η κρουαζιέρα προσφέρει σημαντικά οφέλη στους προορισμούς, αλλά δημιουργεί και προκλήσεις για τη διαχείριση των υποδομών

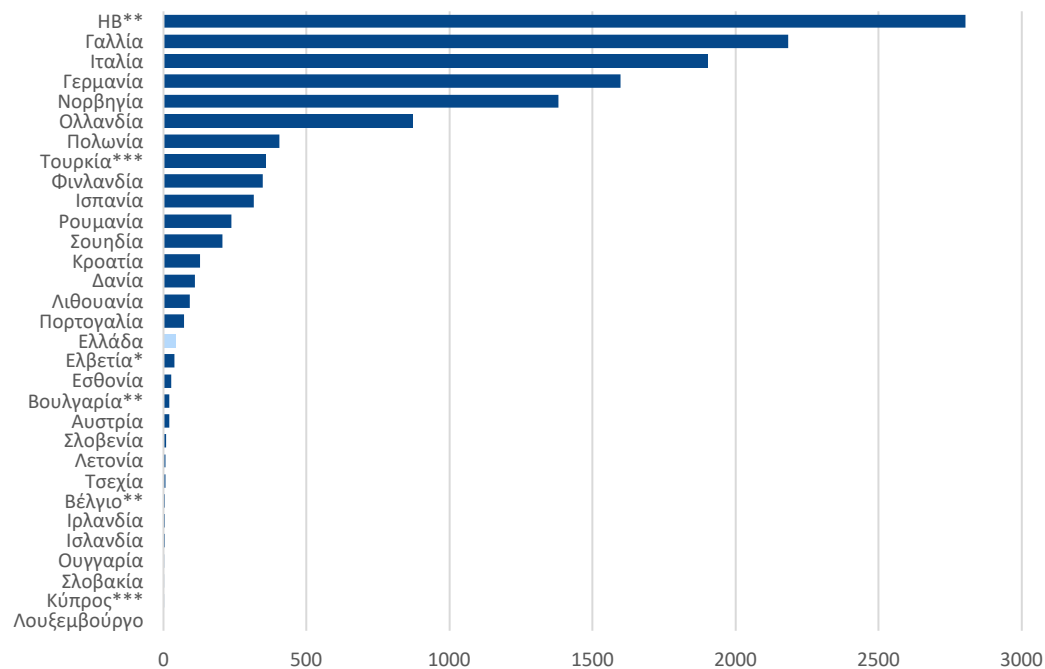
Αύξηση της μεταφοράς φορτίων από τα λιμάνια της Ελλάδας που οδηγείται και από αλλαγές στον Πειραιά



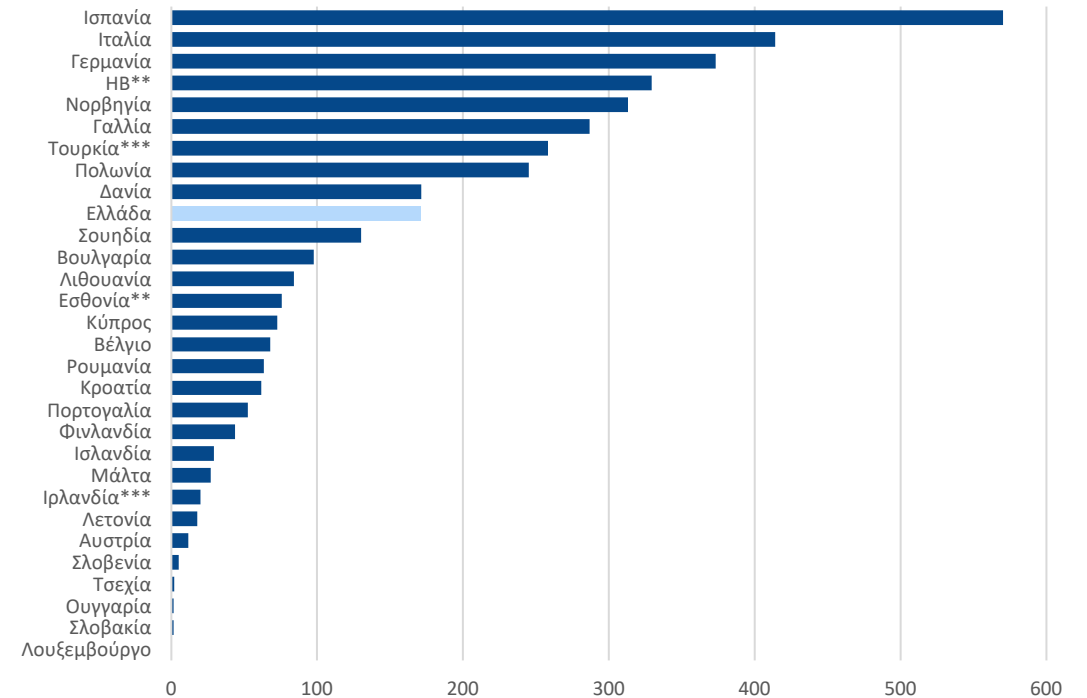
Η ανάπτυξη συνδέεται με τις αλλαγές στο επιχειρηματικό υπόδειγμα του λιμένος Πειραιά, μετά την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Πιθανή διέξοδος για την κάλυψη απαραίτητων επενδυτικών δαπανών η παραχώρηση για ορισμένο χρόνο σε ιδιωτικές εταιρείες

Σημαντική συρρίκνωση στην κατασκευή πλοίων μετά το 2009, ωστόσο σε ρυθμούς ανάκαμψης βρίσκεται η επισκευή των πλοίων

Κατασκευή πλοίων, Προστιθέμενη αξία, € εκατ., 2020



Επισκευή πλοίων, Προστιθέμενη αξία, € εκατ., 2020

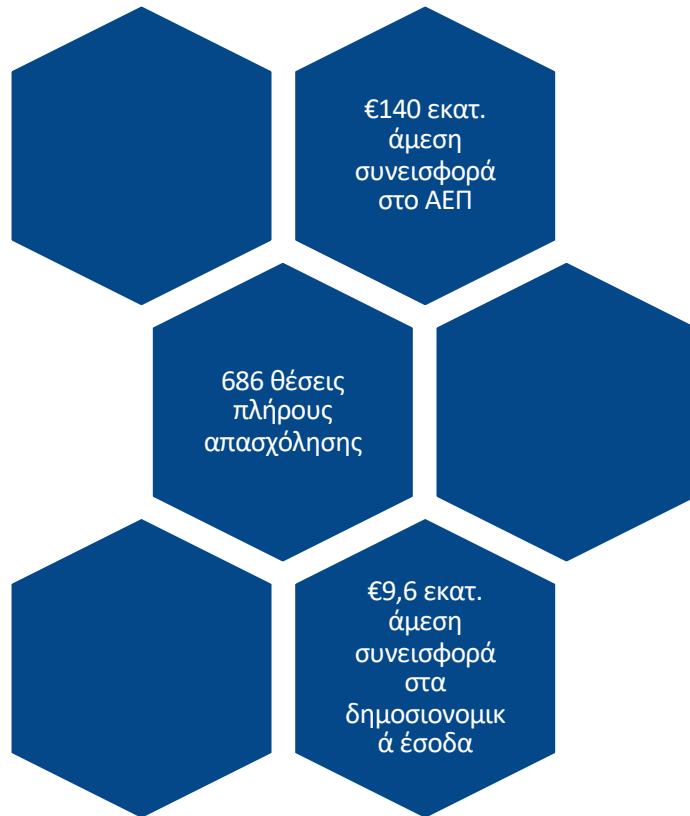


Πηγή: Eurostat, Στατιστικές διάρθρωσης επιχειρήσεων. * Στοιχεία για το 2019. ** Στοιχεία για το 2018. *** Στοιχεία για το 2014.

Βελτίωση προοπτικών ναυπηγοεπισκευής σύμφωνα με τις πρόσφατες επιχειρηματικές εξελίξεις στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας (Ελευσίνα, Σκαραμαγκάς, Σύρος)

Ανερχόμενη και υψηλής εξωστρέφειας η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ελλάδα

Κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού, βασικά μεγέθη στην Ελλάδα



Πηγή: IOBE (2020), Κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού: Τάσεις, προοπτικές και συνεισφορά στην οικονομία της Ελλάδας

Τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διεθνή αγορά

Συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το ναυτιλιακό πλέγμα στην Ελλάδα

Κύριες προκλήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Πρόκληση η προσαρμογή και η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας στο διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον

Διεθνείς και
ευρωπαϊκές
πολιτικές για την
κλιματική αλλαγή
και την
περιβαλλοντική
προστασία

Τεχνολογικές
εξελίξεις

Πρόσβαση σε
σύγχρονα
χρηματοπιστωτικά
εργαλεία

Ενίσχυση
ναυτιλιακού
επαγγέλματος
στην Ελλάδα

Φορολογικό
πλαίσιο

Η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους στόχους του διεθνούς και ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου

Αναθεώρηση στόχων απανθρακοποίησης (IMO 2023 – Ιούλιος 2023)

- Μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας, με μείωση των εκπομπών CO₂ ανά μεταφορικό έργο, κατά **τουλάχιστον 40%** έως το 2030
- Μείωση των συνολικών ετήσιων εκπομπών ΑτΘ από τη διεθνή ναυτιλία κατά τουλάχιστον 70%, επιδιώκοντας το 80%, έως το 2040, σε σύγκριση με το 2008.
- **Ανθρακικά ουδέτερη ναυτιλία** έως το **2050**, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές εθνικές συνθήκες.

Ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας ρύπων (EU ETS)

- Πλοία άνω των 5 χιλ. ΚΟΧ
- Εκτίμηση δικαιωμάτων για:
 - 100% εκπομπών πλοίων που ταξιδεύουν μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων
 - 100% των εκπομπών πλοίου που βρίσκεται εντός ευρωπαϊκού λιμένα
 - 50% των εκπομπών πλοίου που ταξιδεύει από ή προς ευρωπαϊκό λιμένα, από άλλον διεθνή λιμένα

Βασικό εργαλείο η χρήση καυσίμων μειωμένου ή μηδενικού ανθρακικού αποτυπώματος σε συνδυασμό με ψηφιακές εφαρμογές

Καύσιμα μετάβασης

- Ορυκτά καύσιμα με χαμηλότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου σε σύγκριση με μαζούτ και ντίζελ

«Γαλάζια» καύσιμα

- Παραγωγή υδρογόνου και αμμωνίας από φυσικό αέριο με τεχνολογία δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (Carbon Capture and Storage - CCS)

Βιοκαύσιμα

- Βιοαέριο
- Βιοντίζελ

Ηλεκτρική ενέργεια

- Ενέργεια που έχει παραχθεί από ΑΠΕ ή τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών

Πυρηνική ενέργεια

- Υπό συζήτηση η χρήση πυρηνικής ενέργειας για την πρόωση εμπορικών πλοίων λόγω κινδύνων από ατυχήματα

Η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας εφαρμόζεται ήδη σε πλοία μικρών αποστάσεων - πρόκληση η αποθήκευση της ενέργειας αλλά και η κατασκευή υποδομών στους λιμένες (υψηλό επενδυτικό κόστος)

Πρόκληση η πρόσβαση σε σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία – κομβικής σημασίας οι περιβαλλοντικές επιδόσεις

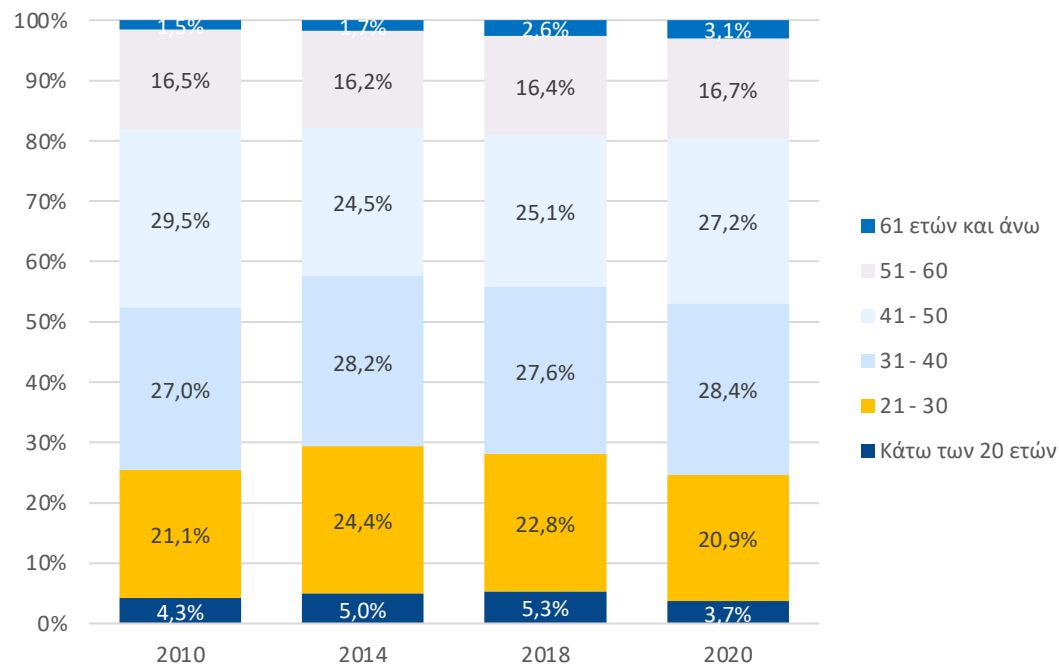
- Πράσινα ομόλογα και δάνεια/ομόλογα με ρήτρες αειφορίας
- Άντληση πόρων από την αγορά κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση πράσινων επιχειρηματικών σχεδίων και αποδοτικότερων πλοίων
- Το επίπεδο βιωσιμότητας της εταιρείας διαμορφώνει τα χαρακτηριστικά της χρηματοδότησης
- Υποχρεωτική η **υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας** και για τις εισηγμένες μικρομεσαίες επιχειρήσεις από το 2026



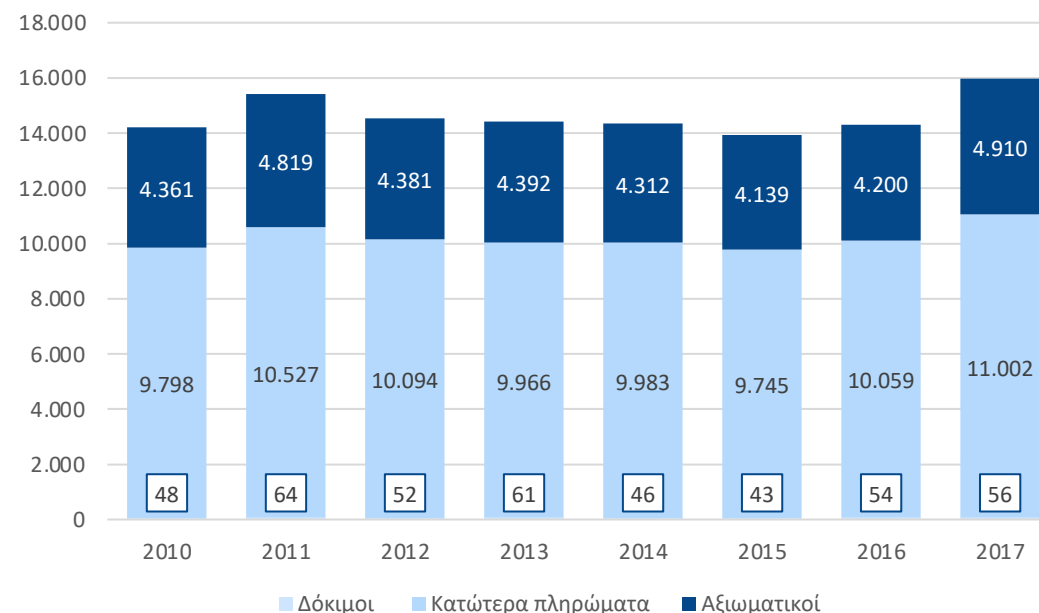
Παραμένει πρόκληση η ανάπτυξη ολοκληρωμένου πλαισίου παρακολούθησης περιβαλλοντικών και κοινωνικών κριτηρίων για τις μικρότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Μείωση τα τελευταία χρόνια στο μερίδιο νέων Ελλήνων ναυτικών, παρά την αύξηση των εισακτέων στις ΑΕΝ την περίοδο 2021-2023

Έλληνες ναυτικοί σε πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, ηλικιακή σύνθεση



Κατηγορίες απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών σε εμπορικά πλοία με ελληνική και ξένη σημαία, άνω των 100 ΚΟΧ



Ιδιαίτερα ανταγωνιστικές οι αμοιβές ναυτικών (αξιωματικών και κατώτερο πλήρωμα) σε σχέση με ορισμένες επαγγελματικές κατηγορίες στην ξηρά. Απαραίτητη η ενίσχυση του ναυτιλιακού επαγγέλματος για τη διατήρηση όχι μόνο της ελληνικής ναυτοσύνης στη θάλασσα αλλά για τη βιωσιμότητα των ναυτιλιακών γραφείων.

Χωρίς την έκτακτη εισφορά/οικειοθελής παροχή, ο φόρος χωρητικότητας στην Ελλάδα είναι υψηλότερος από τα περισσότερα ανταγωνιστικά νηολόγια

Κατάταξη φόρου χωρητικότητας για πλοία ηλικίας 4 ετών					
	Bulker	Tanker	Containership	LNG	VLCC
Παναμάς	1	2	1	2	2
Λιβερία	3	3	3	3	3
Νησιά Μάρσαλ	4	5	4	5	5
Μάλτα	2	1	2	1	1
Κύπρος	5	4	5	4	4
Ην. Βασίλειο	6	6	6	6	7
Ολλανδία	7	7	8	7	6
Γερμανία	8	8	9	8	9
Ελλάδα	9	9	7	9	8

Κατάταξη φόρου χωρητικότητας για πλοία ηλικίας 15 ετών					
	Bulker	Tanker	Containership	LNG	VLCC
Παναμάς	1	1	1	1	2
Λιβερία	2	2	2	2	3
Νησιά Μάρσαλ	3	5	3	5	5
Μάλτα	5	3	5	3	1
Κύπρος	4	4	4	4	4
Ην. Βασίλειο	6	6	6	6	7
Ολλανδία	7	7	7	7	6
Γερμανία	8	8	9	8	8
Ελλάδα	9	9	8	9	9

Πηγή: Panagiotou Stelios and Thanopoulou Helen (2019). Tonnage Tax revisited: The case of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period. Bank of Greece. Working Paper No 266.

Σημείωση: 1=μικρότερο φορολογικό βάρος, 9=υψηλότερο

Σύνοψη – συμπεράσματα

Κυρίαρχη η ελληνόκτητη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο σε όρους χωρητικότητας του στόλου, ωστόσο ολοένα και λιγότερο προτιμητέα η ελληνική σημαία.

Σημαντική η συμμετοχή της ναυτιλίας στα βασικά οικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

Στο 7,9% η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ, ενώ στις 86,3 χιλ. εκτιμήθηκαν οι θέσεις εργασίας που υποστηρίζονται άμεσα και έμμεσα από τη ναυτιλία.

Μικτή εικόνα στο υπόλοιπο ναυτιλιακό πλέγμα, με θετικές προοπτικές για τις επισκευές πλοίων, την κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού και την κρουαζιέρα, υπό προϋποθέσεις.

Έντονες οι κοινωνικές επιδράσεις μέσω των κοινωφελών ιδρυμάτων που βασίζονται σε ναυτιλιακά κεφάλαια.

Σύνοψη – συμπεράσματα

Σημαντικές αλλαγές για τη ναυτιλία με στόχο την επίτευξη της ανθρακικής ουδετερότητας κοντά στο 2050, τόσο σε παγκόσμιο (IMO) όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Νέα γενιά καυσίμων – κρίσιμη η επιλογή των κατάλληλων για ανταγωνιστική αλλά και ανθρακικά ουδέτερη ναυτιλία.

Συγκριτικό φορολογικό μειονέκτημα των ελληνικών ναυτιλιακών έναντι άλλων που είναι εγκατεστημένες σε άλλα καθεστώτα φόρου χωρητικότητας (εντός ή εκτός ΕΕ).

Νέα χρηματοπιστωτικά εργαλεία που συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις της ναυτιλίας αναδεικνύοντας την ανάγκη για συστηματική παρακολούθηση και καταγραφή των ESG επιδόσεών τους.

Ομάδα έργου

Νίκος Βέττας - Γενικός Διευθυντής IOBE και Καθηγητής, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Κώστας Βαλάσκας – Ερευνητικός Συνεργάτης

Γιώργος Μανιάτης – Υπεύθυνος Έρευνας Κλαδικών Μελετών

Ηλίας Ντεμιάν – Επικεφαλής Μονάδας Περιβαλλοντικών Οικονομικών

Νίκος Παρατσιώκας – Ερευνητικός Συνεργάτης

Svetoslav Danchev – Υπεύθυνος Τμήματος Μικροοικονομικής Ανάλυσης και Πολιτικής

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας

Η μελέτη είναι διαθέσιμη στο www.iobe.gr