



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

Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Αθήνα, Νοέμβριος 2017

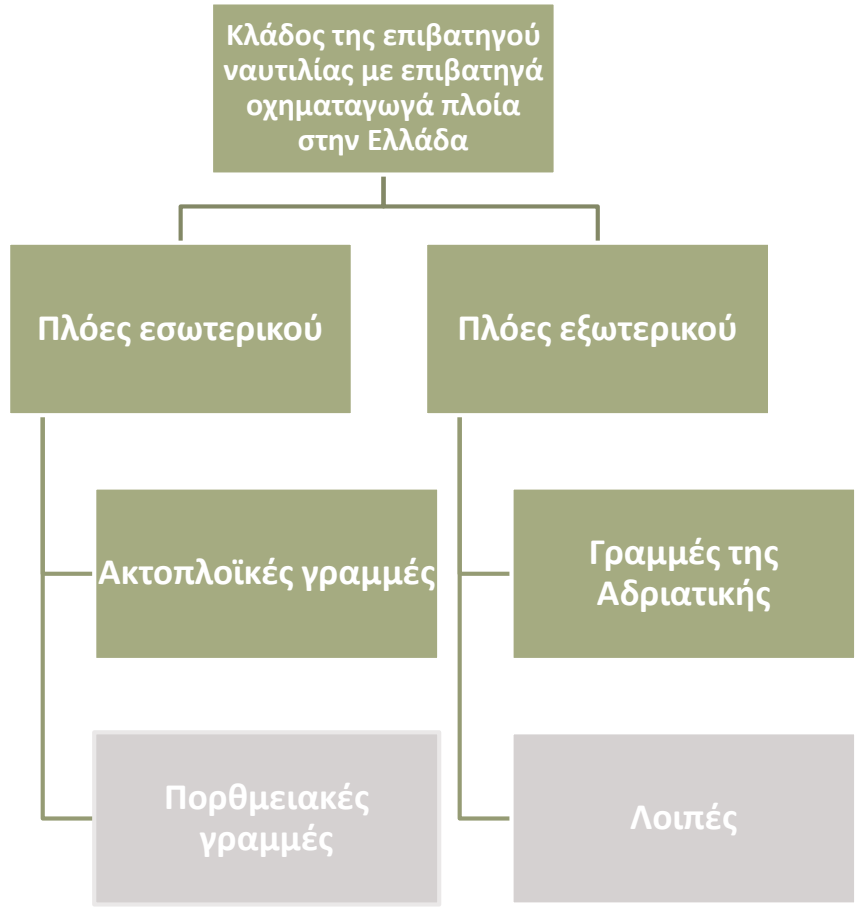
Σκοπός της μελέτης

Παρουσίαση και ανάλυση των πιο πρόσφατων δεδομένων και εξελίξεων που αφορούν στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας*

Ανάδειξη των προκλήσεων που εξακολουθεί να αντιμετωπίζει

Ανάδειξη της σημασίας και των δυνατοτήτων του

Αντικείμενο της μελέτης



(*) Η μελέτη εξετάζει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού, τις συνδέσεις Κυλλήνη-Ζάκυνθος και Κυλλήνη-Πόρος Κεφαλληνίας και τις γραμμές εξωτερικού στην αγορά της Αδριατικής. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι πορθμειακές γραμμές στις οποίες πραγματοποιούνται διαδρομές μικρών αποστάσεων και η κρουαζιέρα.

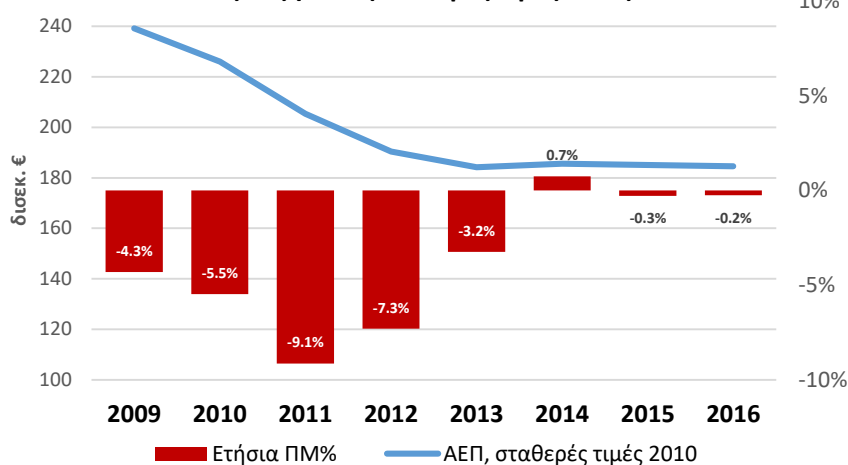
1. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα:
Υφιστάμενη κατάσταση
2. Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελληνική
οικονομία
3. Προκλήσεις και θεσμικά ζητήματα του κλάδου
4. Συμπεράσματα

1. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας:
Υφιστάμενη κατάσταση

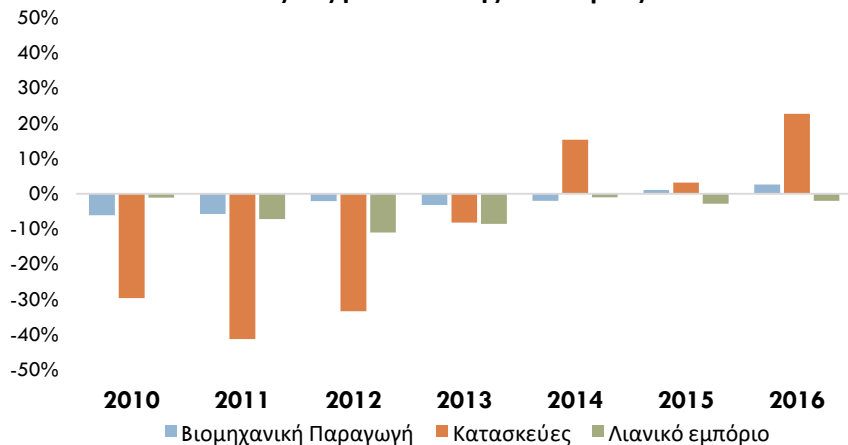
1.1 Μεταβολές στο οικονομικό περιβάλλον

Το ΑΕΠ παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητο μεταξύ 2014-2016

Εξέλιξη ΑΕΠ (σταθερές τιμές 2010)



Εξέλιξη δεικτών της οικονομίας



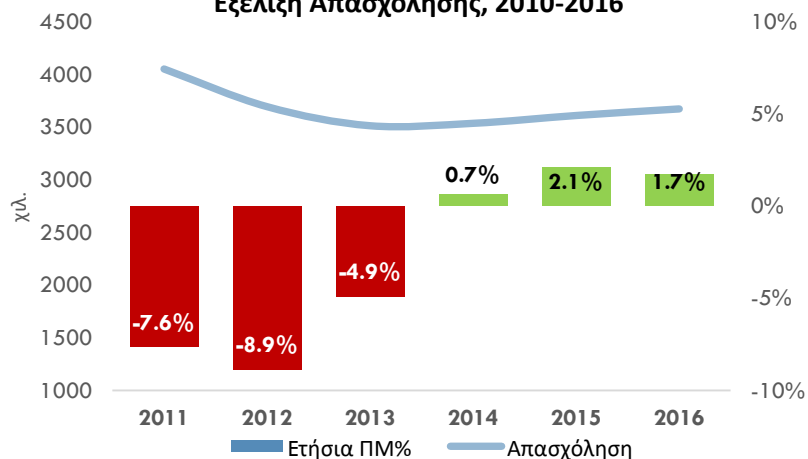
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Μετά τη βαθιά ύφεση που διαρκεί από το 2008, το ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας βρίσκεται σήμερα περίπου στο επίπεδο του 2003
 - ▣ Το 2016 το ΑΕΠ παρέμεινε στάσιμο έναντι ύφεσης 1,3% το 2015
- Επίτευξη πλεονάσματος γενικής κυβέρνησης €1,3 δισεκ. (0,7% του ΑΕΠ)
 - ▣ Για πρώτη φορά τουλάχιστον από το 1995
- Έπειτα από σχεδόν 4 χρόνια αποπληθωρισμού, ο ΓΔΤΚ αυξήθηκε κατά 1,4% το α' 5μηνο του 2017
- Οι εξαγωγές αγαθών διαμορφώθηκαν στα €25,1 δισεκ. το 2016 (-1,5% σε σχέση με το 2015)
- Η βιομηχανική παραγωγή ενισχύθηκε οριακά το 2016
- Ο κύκλος εργασιών στο λιανικό εμπόριο παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος
- Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές ενισχύθηκε κατά 23% (κυρίως λόγω των δημοσίων έργων)
 - ▣ Άνοδος σημαντικά υψηλότερη από εκείνη του 2015 (+3%).

Εξισορρόπηση στα δημόσια οικονομικά της χώρας

Αποκλιμάκωση της ανεργίας, η οποία όμως παραμένει η υψηλότερη μεταξύ των χωρών-μελών της ΕΕ

Εξέλιξη Απασχόλησης, 2010-2016



Άνεργοι με βάση τη διάρκεια χρόνου ανεργίας

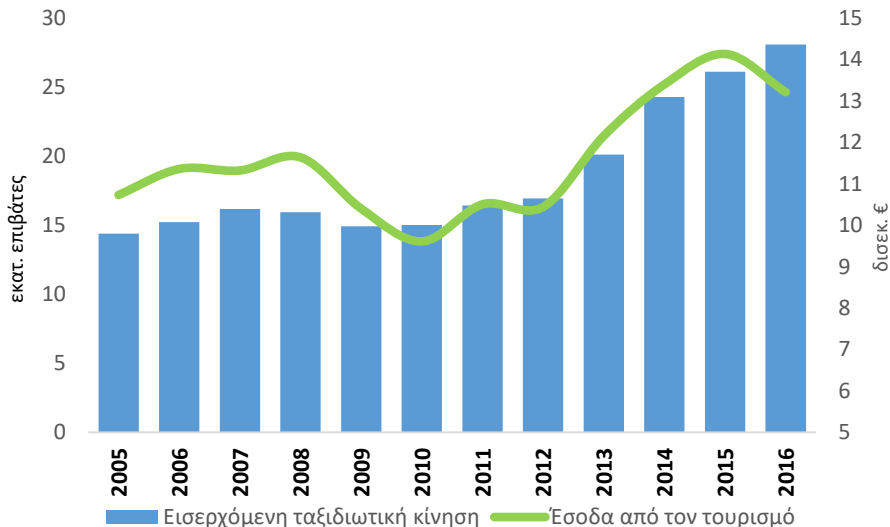


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

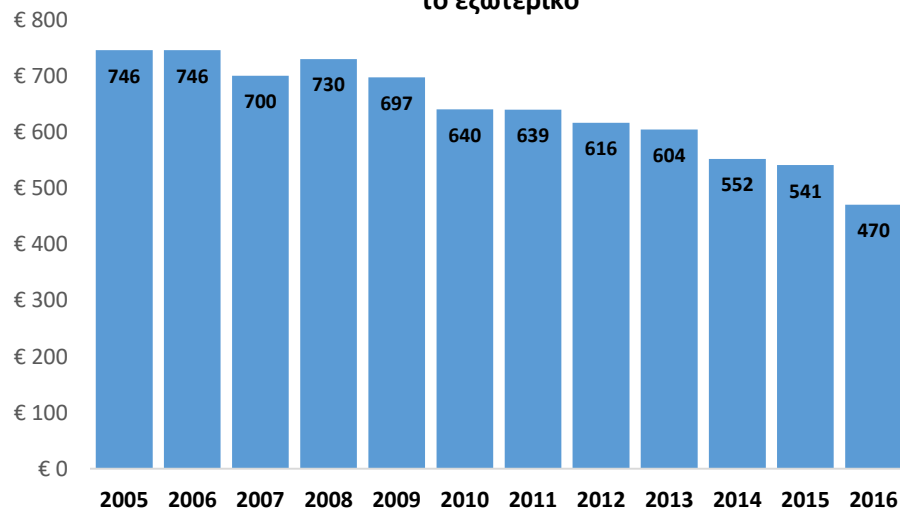
- Το 2016 ο αριθμός των απασχολούμενων στη χώρα ανήλθε περίπου στα 3,7 εκατ.
 - ▣ Άνοδος κατά 1,7% σε σχέση με το 2015
- Ο αριθμός των ανέργων υποχώρησε το 2016 στα 1,13 εκατ.
 - ▣ Πτώση κατά 6% συγκριτικά με το 2015
- Το ποσοστό ανεργίας διαμορφώθηκε στο 23,5% το 2016 έναντι 24,9% το 2015
 - ▣ Στην Ευρωζώνη το ποσοστό ανεργίας υποχώρησε στο 10% από 10,9%
- Η πλειονότητα των ανέργων στη χώρα (σχεδόν 3 στους 4) παραμένουν χωρίς εργασία για διάστημα μεγαλύτερο του έτους (μακροχρόνια άνεργοι)

Αύξηση των αφίξεων από το εξωτερικό, αλλά και πτώση των εισπράξεων το 2016

Ταξιδιωτικές εισπράξεις και αφίξεις από το εξωτερικό



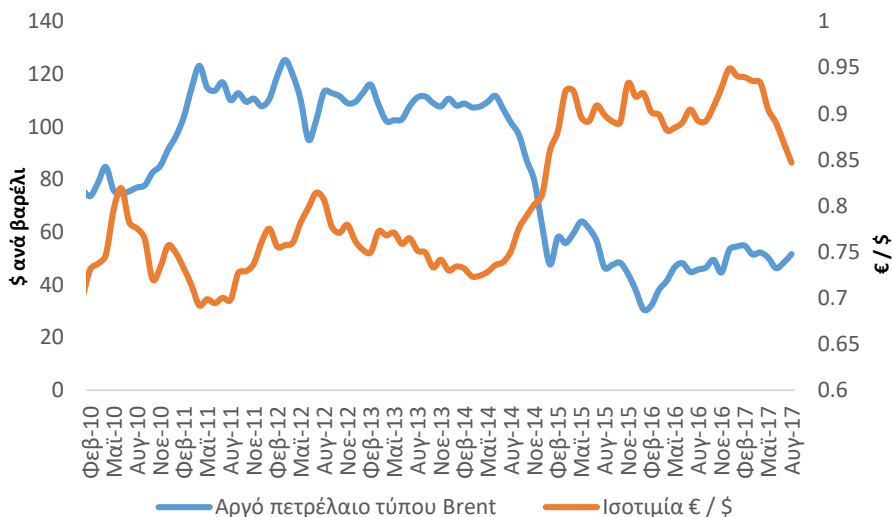
Μέση δαπάνη ανά ταξίδι στην Ελλάδα επισκεπτών από το εξωτερικό



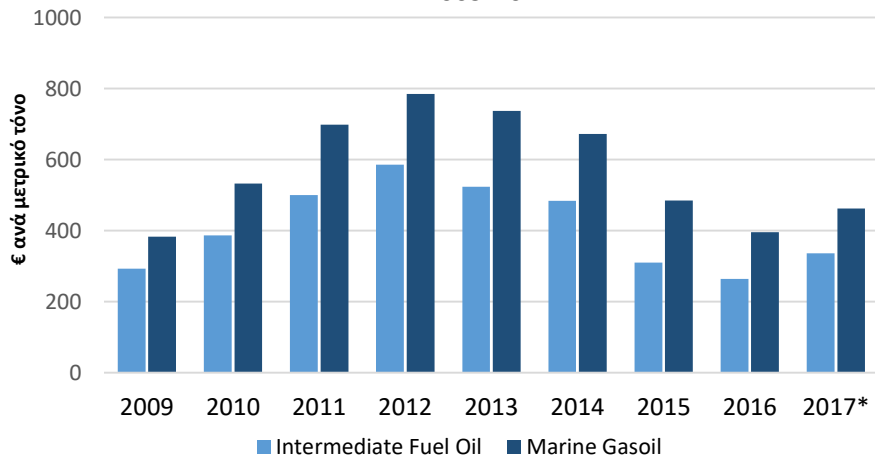
- Οι αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα το 2016 ανήλθαν σε 28,1 εκατ.
 - ▣ + 7,5% σε σχέση με το 2015
- Η άνοδος του τουριστικού ρεύματος δεν συνοδεύεται πάντα από αντίστοιχη αύξηση των εσόδων
 - ▣ Το 2016, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις μειώθηκαν στα €13,2 δισεκ.
 - ▣ Πτώση κατά 6,5% σε σχέση με το 2015
- Η εξέλιξη αυτή υποδηλώνει ότι περισσότεροι επισκέπτες έρχονται στην Ελλάδα, αλλά δαπανούν λιγότερα χρήματα
 - ▣ Η μέση δαπάνη ανά ταξίδι διαμορφώθηκε στα €470 το 2016
 - ▣ -13% σε σχέση με το 2015
 - ▣ Επίπεδο χαμηλότερο κατά €170 σε σχέση με το 2010

Η υποχώρηση της τιμής του πετρελαίου από τα μέσα του 2014 είχε θετική επίδραση – Προβληματισμός για το 2017

Εξέλιξη τιμής πετρελαίου και ισοτιμίας ευρώ έναντι δολαρίου



Τιμές καυσίμων που χρησιμοποιούνται στην ακτοπλοΐα, 2009-2017



(*) Ιανουάριος-Σεπτέμβριος

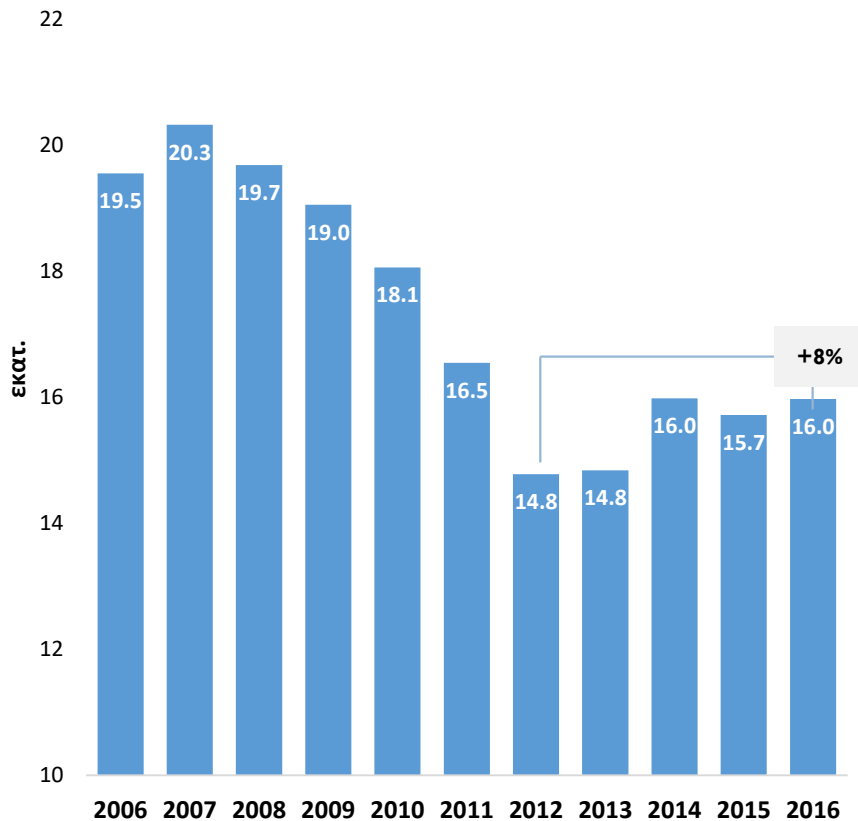
Πηγή: EIA, ECB

- Η τιμή του πετρελαίου διατηρήθηκε σε σχετικά χαμηλό επίπεδο, μετά τη σημαντική πτώση το β' εξάμηνο του 2014
 - ▣ Επαναφορά σε επίπεδα άνω των \$50 ανά βαρέλι από τον Δεκέμβριο του 2016
- Αντίστοιχα, το δολάριο διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα (έναντι του ευρώ), μετά τη ραγδαία άνοδο το β' εξάμηνο του 2014
 - ▣ Πτώση από τον Απρίλιο του 2017
- Το α' ενιάμηνο του 2017, ωστόσο, η μέση τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων στην Ελλάδα παρουσίασε αύξηση 38% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2016.

1.2 Βασικά μεγέθη στις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού

Την τριετία 2014-2016 η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα διαμορφώθηκε περίπου στους 16 εκατ. επιβάτες

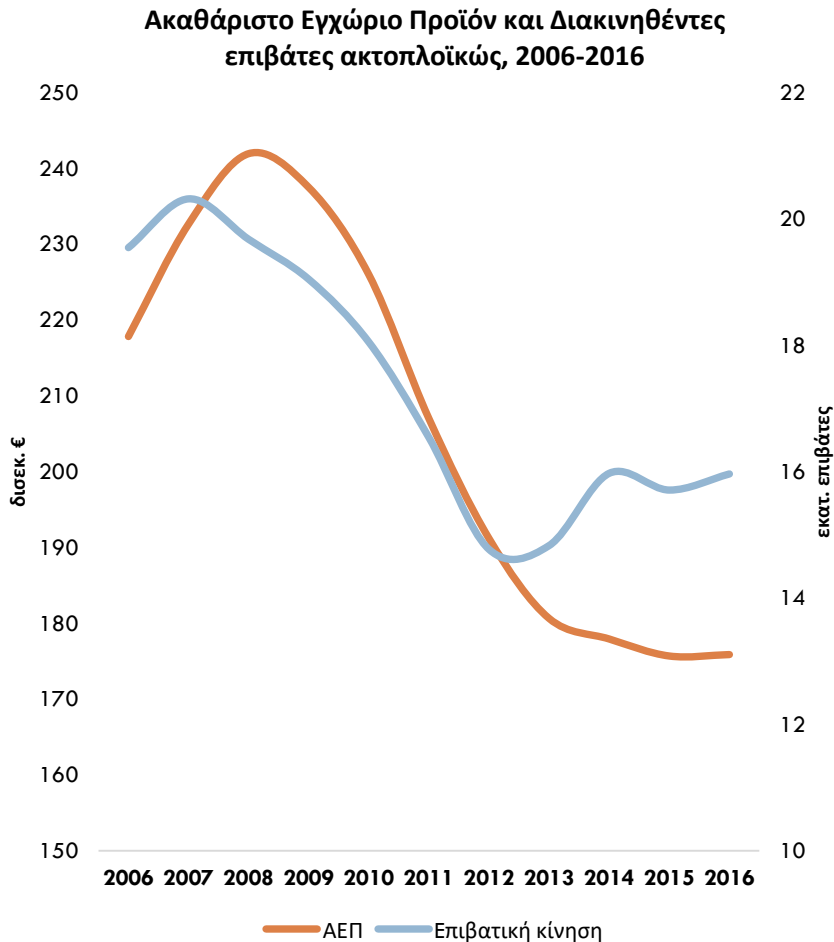
Διακινηθέντες επιβάτες στην ακτοπλοΐα, 2006-2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

- Η ακτοπλοϊκή κίνηση ανέκαμψε το 2014 (+7,7% σε σχέση με το 2013) έπειτα από την πτωτική πορεία την πενταετία 2008-2012
- Το 2015 παρατηρείται μικρή μείωση, παρά το γεγονός ότι σημαντικός αριθμός προσφύγων μετακινήθηκε ακτοπλοϊκώς από τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου προς τον Πειραιά
- Το 2016 καταγράφεται άνοδος κατά 1,6% (ή 255 χιλ. επιβάτες) σε σχέση με το προηγούμενο έτος
- Σημαντική πτώση σε σχέση με τα προκρίσιμα επίπεδα
 - Σε σχέση με το 2009 η επιβατική κίνηση υπολείπεται κατά 16,2% το 2016
 - Ως προς το 2007 η κάμψη ξεπερνά το 21%

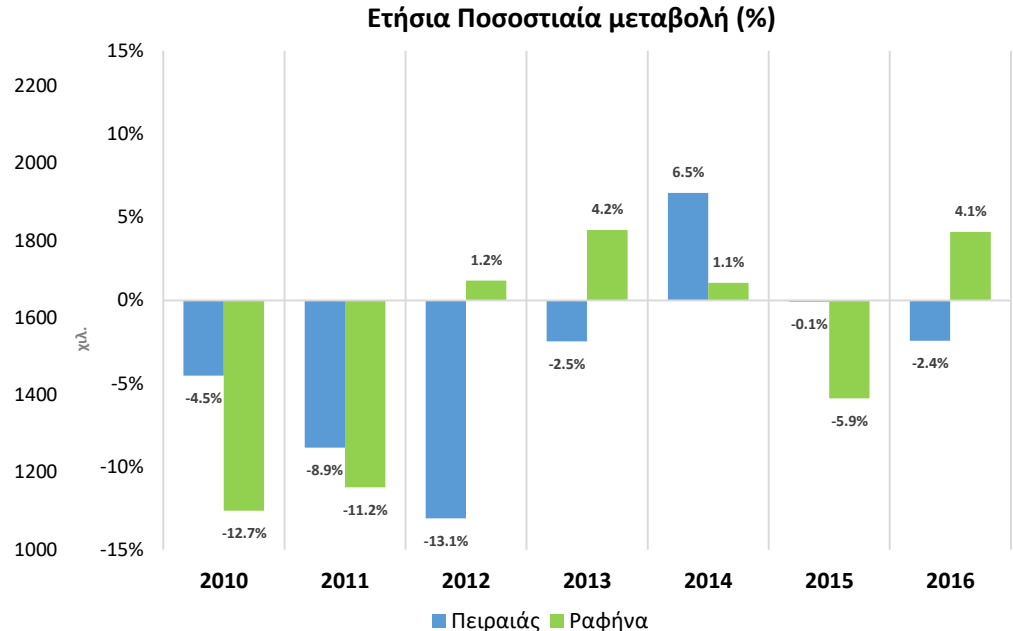
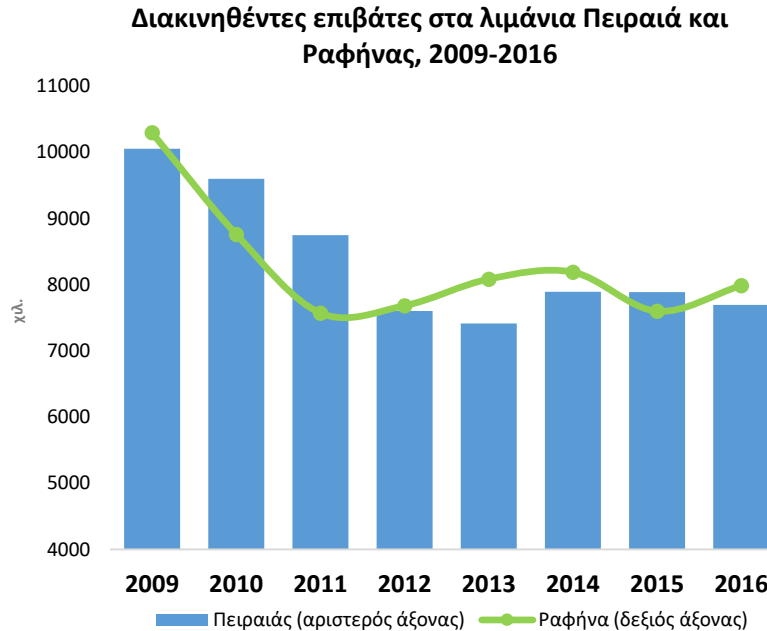
Η ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών στην Ελλάδα ακολουθεί την πορεία της ελληνικής οικονομίας



- Τη τετραετία 2009-2012 η πτώση της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης ήταν παραπλήσια με την κάμψη του ΑΕΠ
- Η ανοδική πορεία των διακινηθέντων επιβατών με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από το 2013 και έπειτα οφείλεται κυρίως στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό

Σημείωση: ΑΕΠ σε αγοραίες τιμές
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διαφοροποίηση των ετήσιων μεταβολών στα κυριότερα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας από το 2012 και μετά

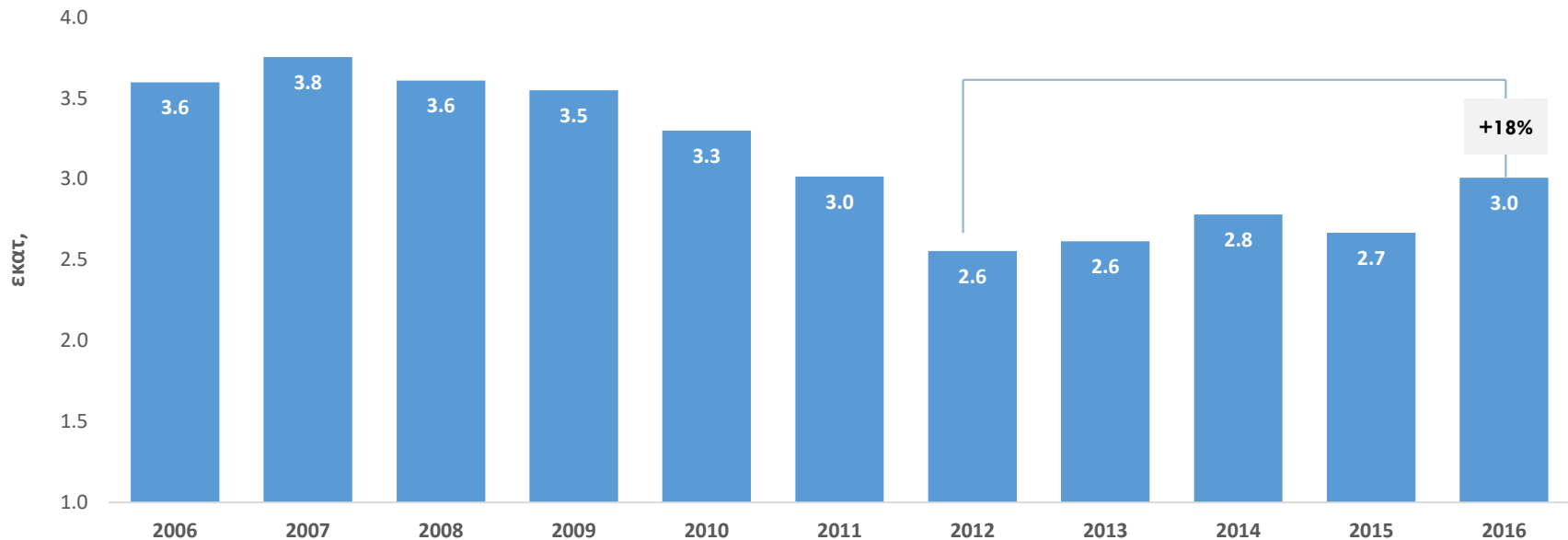


(*) Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Το 2014 η επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά σταθεροποιήθηκε έπειτα από την πτωτική πορεία των προηγούμενων ετών
 - Το 2016 καταγράφεται μικρή πτώση κατά 2,4% σε σχέση με το 2015, με το συνολικό αριθμό των διακινηθέντων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) να ανέρχεται σε 7,6 εκατ.
- Στο λιμάνι της Ραφήνας η επιβατική κίνηση υποχώρησε το 2015 κατά 6% σε σχέση με το 2014, ακυρώνοντας ουσιαστικά την ανάκαμψη που σημειώθηκε τα τρία προηγούμενα έτη
 - Το 2016 η κίνηση επιβατών στη Ραφήνα δείχνει σημάδια ανάκαμψης (+4,1%)

Η αύξηση στην κίνηση οχημάτων είναι πιο έντονη το 2016 συγκριτικά με της επιβατικής κίνησης

Κίνηση οχημάτων στην ακτοπλοΐα, 2006-2016



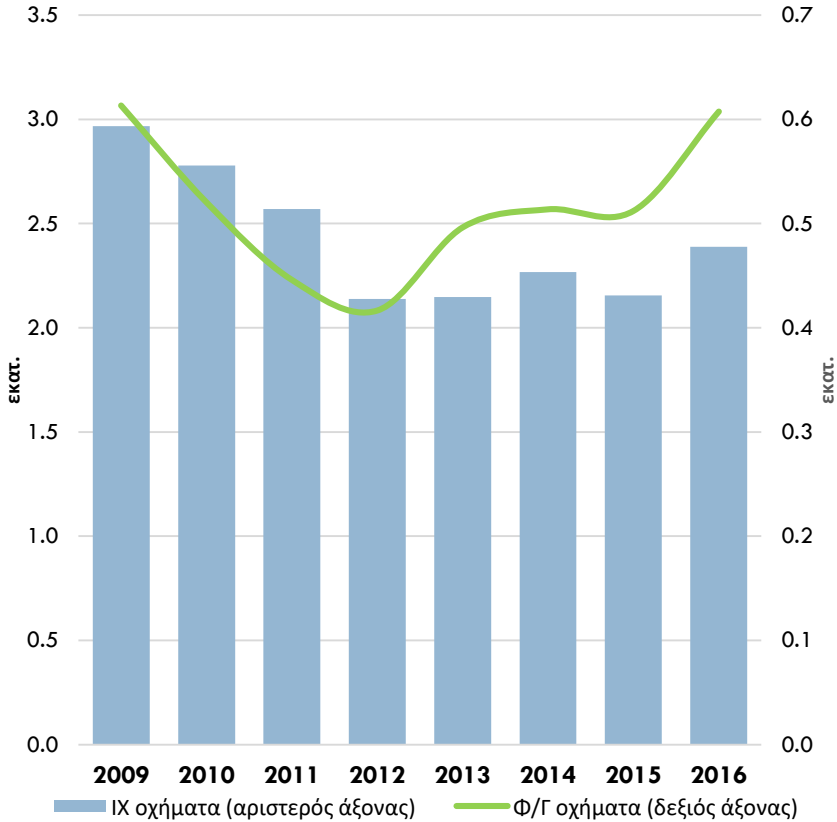
Σημείωση: Περιλαμβάνει παντός τύπου οχημάτων (ΙΧ, φορτηγά, κ.ά.)

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

- Το 2012 η κίνηση οχημάτων είχε μειωθεί κατά 32% (ή 1,2 εκατ. οχήματα) σε σχέση με το 2007
- Τη διετία 2013-2014 η τάση αυτή αντιστρέφεται με συνέπεια η ζήτηση να εμφανίζει μικρή άνοδο
- Το 2016 καταγράφεται σημαντική άνοδος κατά 13% (ή 341 χιλ. οχήματα) σε σχέση με το 2015 όταν και σημειώθηκε πτώση κατά 4%
 - Η αύξηση των ΙΧ αποδίδεται στις εκπτώσεις και στην εμπορική πολιτική που ακολούθησαν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις

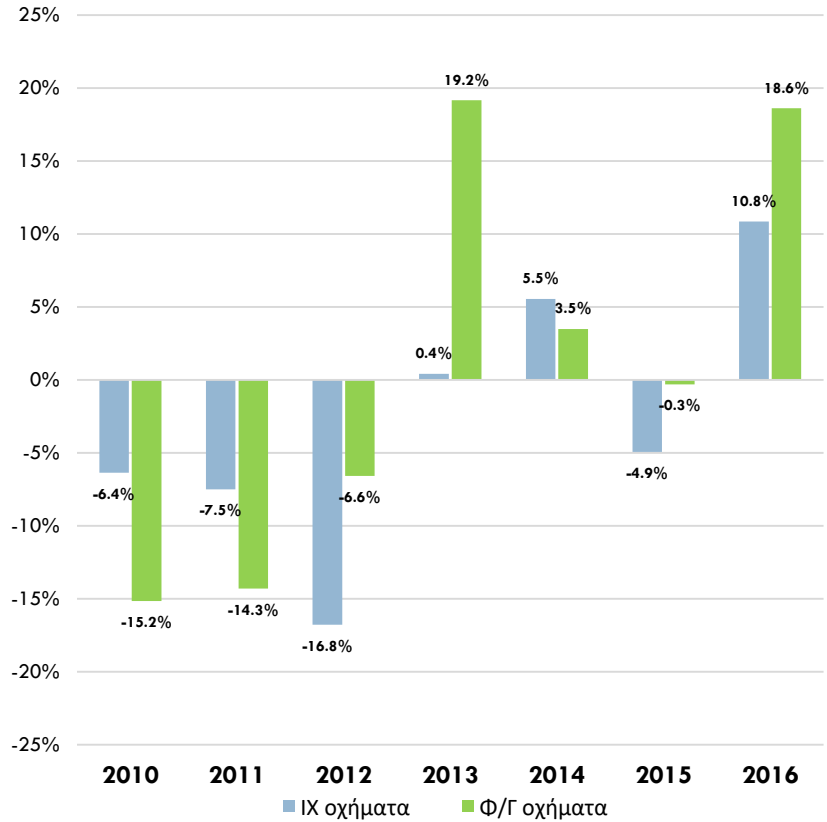
Ισχυρότερη άνοδος από το 2013 στα Φ/Γ οχήματα

Κίνηση οχημάτων στην ακτοπλοία κατά τύπο οχήματος, 2009-2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

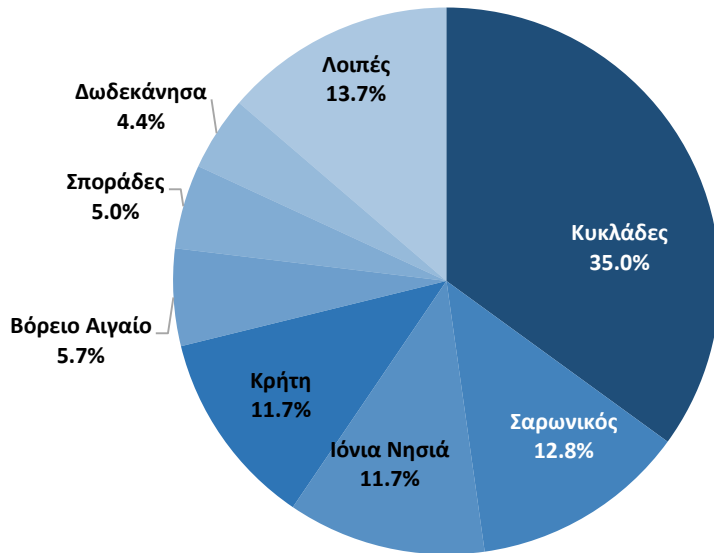
Κίνηση οχημάτων στην ακτοπλοία κατά τύπο οχήματος, Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή ΠΜ(%)



- Το 2016 η κίνηση Φ/Γ οχημάτων με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες κινήθηκε σε επίπεδο αντίστοιχο με εκείνο του 2009
 - Αντίθετα, η κίνηση στα IX οχήματα το 2016 κυμάνθηκε χαμηλότερα κατά 19,5% συγκριτικά με το 2009

Σε γεωγραφικούς όρους η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών εντοπίζεται στις ακτοπλοϊκές γραμμές για τις Κυκλάδες

Γεωγραφική κατανομή στην ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών, 2016

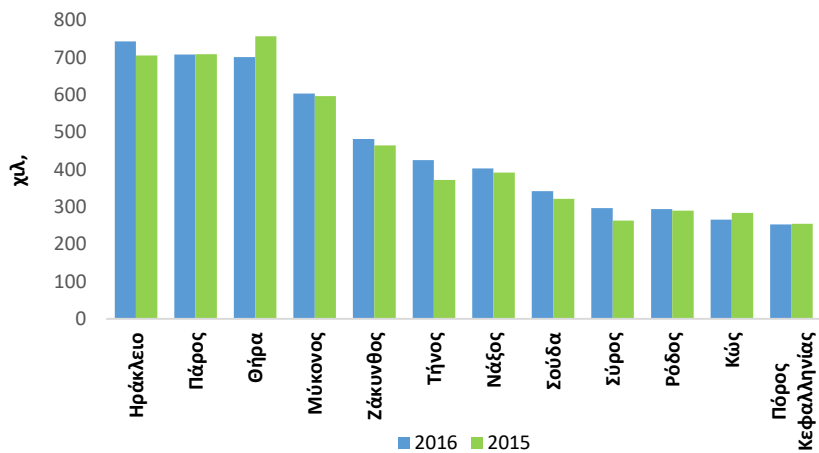


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

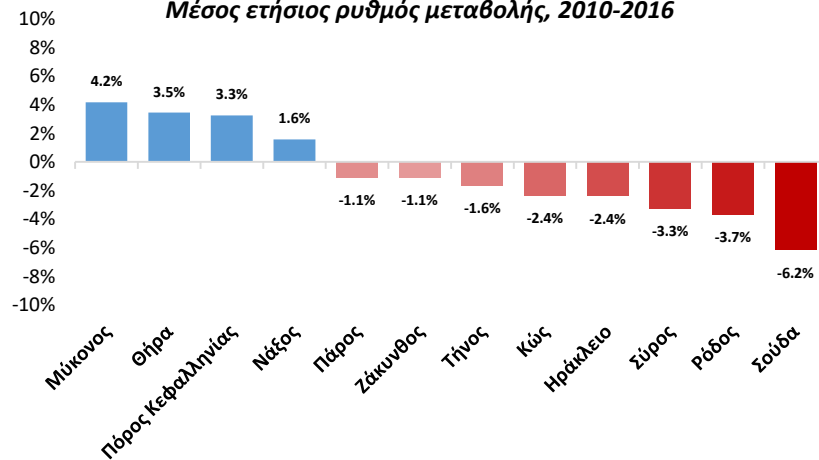
- Την επταετία 2010-2016 το 1/3 της επιβατικής κίνησης με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες καταγράφεται στις γραμμές των Κυκλάδων
- Στις γραμμές για την Κρήτη το μερίδιο υποχώρησε στο 11,7% το 2016 από 14,7% το 2010
 - Οι διακινηθέντες επιβάτες υποχώρησαν στα 1,86 εκατ. από 2,65 εκατ. (μείωση 29,7% ή 788,1 χιλ. επιβάτες)
- Αντίστοιχη τάση παρατηρείται στις γραμμές του Σαρωνικού (12,8% το 2016 έναντι 14,8% το 2010)
- Αντίθετα, αύξηση του μεριδίου σημειώνεται στις γραμμές από Κυλλήνη προς Ζάκυνθο και Κεφαλλονιά αντίστοιχα όπου το μερίδιο αυξήθηκε στο 11,7% το 2016 από 10% το 2010.

Οι δημοφιλέστεροι προορισμοί βρίσκονται στην πλειονότητά τους στις Κυκλάδες και στην Κρήτη

Λιμάνια της χώρας με το μεγαλύτερο αριθμό αποβιβασθέντων επιβατών με ακτοποϊκές συγκοινωνίες



Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής, 2010-2016

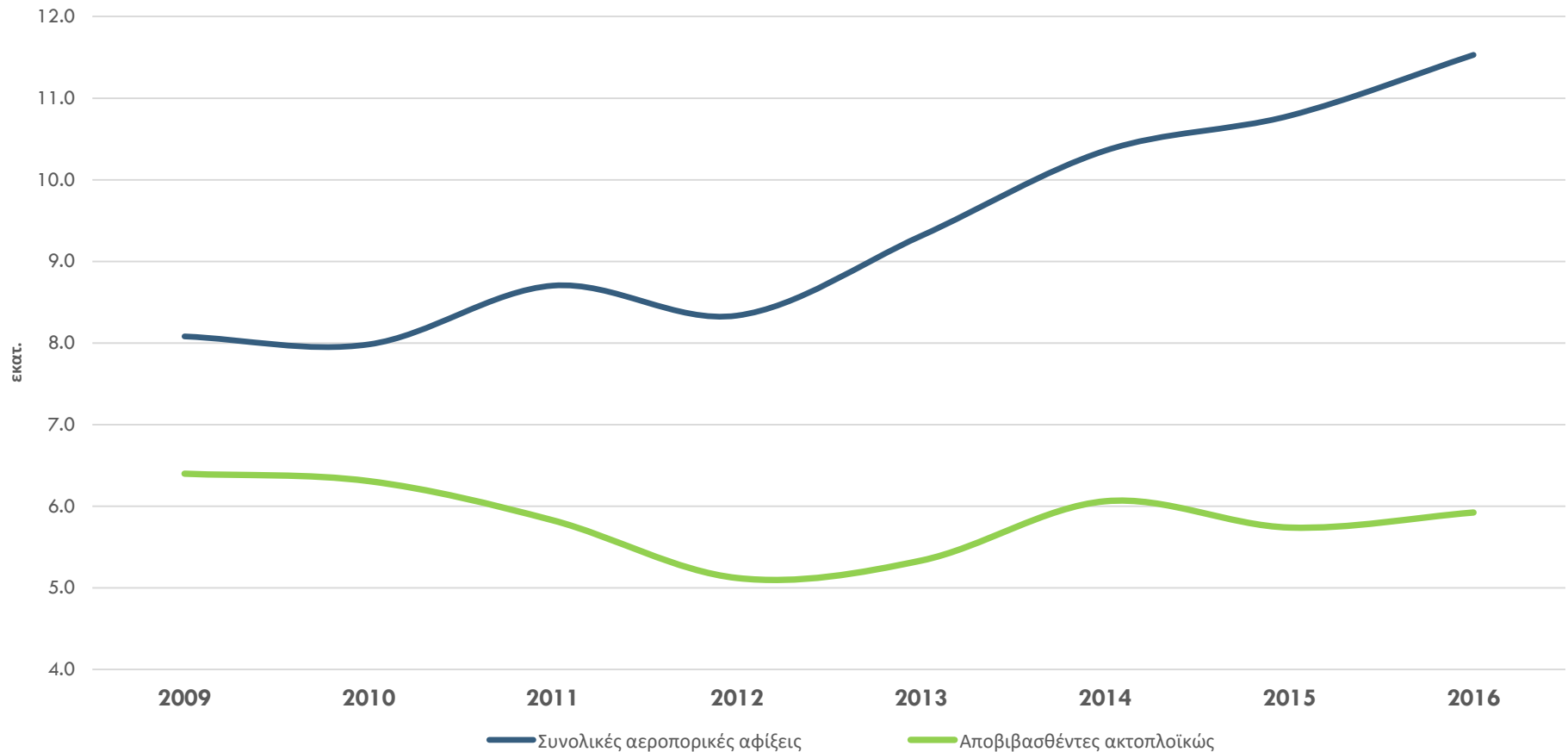


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Ο μεγαλύτερος αριθμός αποβιβασθέντων επιβατών το 2016 καταγράφεται στο Ηράκλειο (744 χιλ.) εμφανίζοντας άνοδο 5,3% σε σχέση με το 2015
- Στη Σαντορίνη, όπου σημειώθηκε η μεγαλύτερη άνοδος μεταξύ 2010 και 2015, οι αποβιβασθέντες επιβάτες το 2016 ανήλθαν σε 701,3 χιλ. (μείωση κατά 7,4% σε σχέση με το προηγούμενο έτος)
- Η κίνηση επιβατών στο λιμάνι της Μυκόνου εμφάνισε μέση ετήσια άνοδο 4,2% την περίοδο 2010-2016 με τον αριθμό (αποβιβασθέντων) επιβατών να έχει διαμορφωθεί σε 604 χιλ. το 2016 από 473 χιλ. το 2010
 - Ακολούθησαν η Σαντορίνη (+3,5%) και η Κεφαλλονιά (+3,3%)
- Αντίθετα, πτώση καταγράφεται στα λιμάνια της Σούδας Χανίων (-6,2%), της Ρόδου (-3,7%) και της Σύρου (-3,3%)

Στα νησιά με αεροδρόμιο, οι αεροπορικές αφίξεις αυξήθηκαν μετά το 2009, σε αντίθεση με την ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών

Επιβατική κίνηση στα νησιά της χώρας με αεροδρόμιο και ακτοπλοϊκή συγκοινωνία, 2009-2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Το 2016 οι αεροπορικές αφίξεις ήταν αυξημένες κατά 42,7% σε σχέση με το 2009 (+54,1% οι αφίξεις εξωτερικού & +15,3% οι αντίστοιχες εσωτερικού), όταν στους αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στους ίδιους προορισμούς καταγράφεται μείωση κατά 7,4%

Σημαντική ενίσχυση των αεροπορικών αφίξεων εσωτερικού σε δημοφιλείς για την ακτοπλοΐα προορισμούς

Επιβατική κίνηση εσωτερικού στα νησιά της χώρας με αεροπορική και ακτοπλοϊκή συγκοινωνία

	Αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού (χιλ.)			Αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες (χιλ.)		
	2009	2016	ΠΜ%*	2009	2016	ΠΜ%*
Ηράκλειο	553,7	503,0	-9,1%	862,0	743,9	-13,7%
Σαντορίνη	161,2	433,6	168,9%	534,3	701,3	31,3%
Μύκονος	116,1	190,0	63,6%	507,9	604,0	18,9%
Ζάκυνθος	16,9	32,6	92,6%	564,5	482,1	-14,6%
Πάρος	18,0	37,9	110,9%	561,6	452,5	-19,4%
Νάξος	10,2	16,5	62,4%	437,0	403,3	-7,7%
Χανιά	280,7	436,8	55,6%	452,5	342,0	-24,4%
Σύρος	2,8	7,7	170,7%	375,9	296,5	-21,1%
Ρόδος	408,0	421,3	3,3%	332,2	294,6	-11,3%
Κεφαλονιά	33,1	33,4	0,8%	238,1	253,3	6,4%
Σκιάθος	8,2	20,8	152,3%	244,0	188,7	-22,7%
Χίος	119,1	91,5	-23,2%	239,3	186,1	-22,2%
Μυτιλήνη	217,9	169,5	-22,2%	239,7	178,7	-25,4%
Κως	126,2	101,0	-19,9%	155,0	153,0	-1,3%
Μήλος	17,7	23,7	34,1%	133,7	141,2	5,6%
Λήμνος	57,4	32,4	-43,5%	73,1	98,0	34,1%
Ικαρία	14,1	19,3	37,0%	95,9	80,7	-15,9%
Σκύρος	4,6	6,5	39,9%	78,1	73,2	-6,3%
Λέρος	13,2	12,5	-4,8%	52,5	57,4	9,4%
Σάμος	104,4	74,3	-28,8%	75,5	56,1	-25,6%
Κάλυμνος	10,3	8,7	-15,1%	43,2	51,0	17,8%
Αστυπάλαια	7,2	5,8	-20,5%	38,3	25,6	-33,3%
Κύθηρα	12,8	14,2	11,4%	22,9	20,2	-11,7%
Κάρπαθος	32,3	28,7	-11,1%	21,0	17,4	-17,0%
Καστελόριζο	4,0	3,3	-15,9%	7,4	11,6	57,9%
Κάσος	3,5	1,8	-47,7%	7,6	5,8	-22,6%
Σητεία	18,9	9,6	-49,4%	5,2	4,4	-14,8%
Σύνολο	2372,5	2736,4	15,3%	6398,4	5922,6	-7,4%

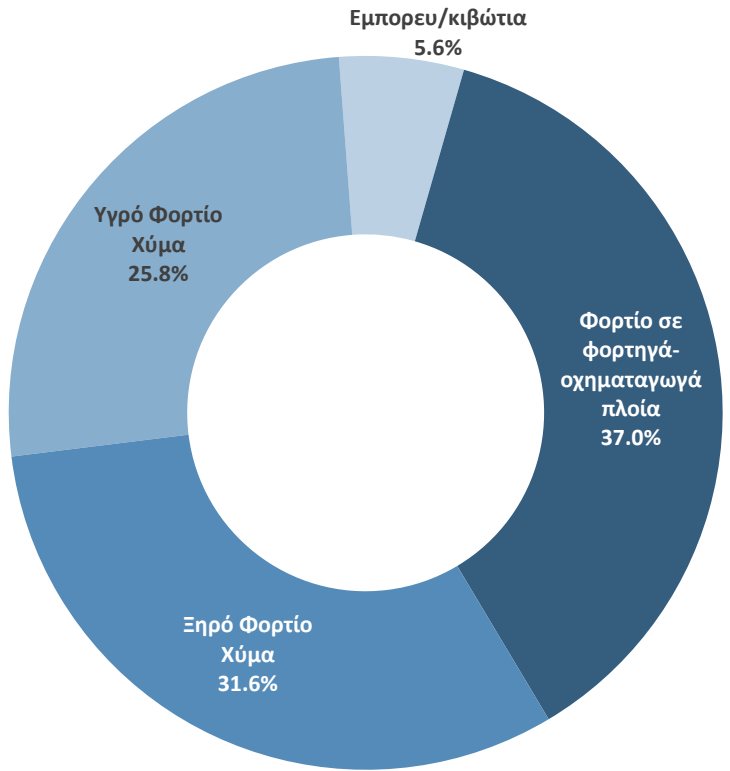
(*) Ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ 2016 και 2009

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

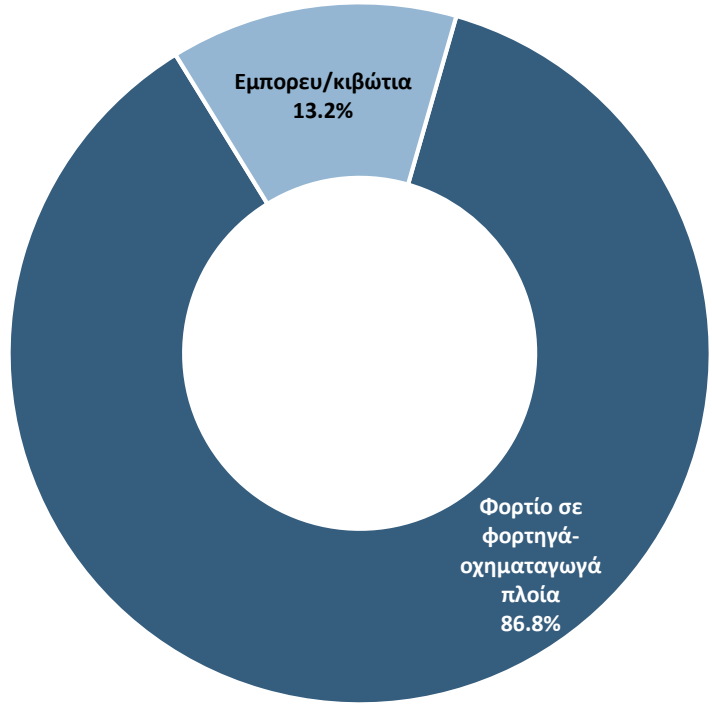
- Στη Σαντορίνη οι αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού υπερδιπλασιάστηκαν μεταξύ 2009 και 2016
 - Την ίδια περίοδο οι αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εμφανίζουν άνοδο κατά 31%
- Στη Μύκονο καταγράφεται άνοδος κατά 64%
 - Άνοδος και στους αποβιβασθέντες με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες κατά 19%
- Στα Χανιά οι αφίξεις εσωτερικού σημείωσαν άνοδο κατά 56% τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο
 - Οι αποβιβασθέντες στο λιμάνι της Σούδας μειώθηκαν κατά 24%
- Στα 19 από τα 27 νησιά της χώρας με αεροδρόμιο (και ακτοπλοϊκή σύνδεση) η κίνηση επιβατών με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχει υποχωρήσει το 2016 συγκριτικά με το 2009

Η μεταφορά προϊόντων από και προς τα νησιά βασίζεται κυρίως στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης στα νησιά ανά κατηγορία φορτίου, 2016



Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης στα νησιά ανά κατηγορία φορτίου, εξαιρώντας τα φορτία χύμα, 2016

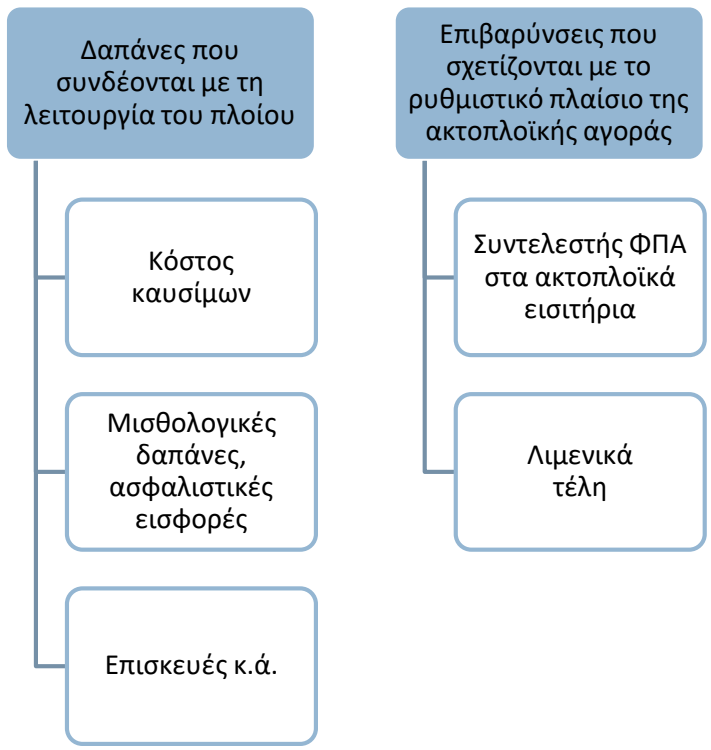


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

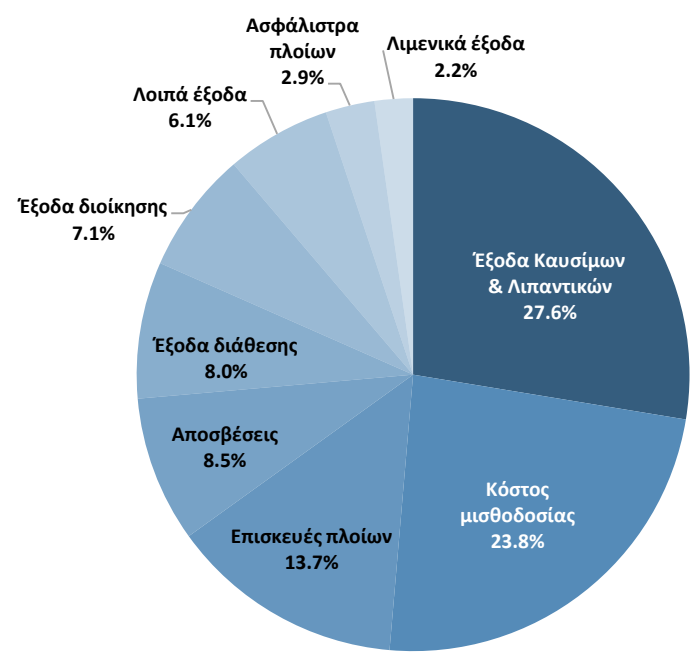
Εξαιρώντας καύσιμα και άλλα αγαθά που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην παραγωγική διαδικασία (υγρό και ξηρό φορτίο χύμα), το μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με φορτηγά στα νησιά (κυρίως ακτοπλοϊκώς) ανήλθε στο 87% το 2016.

Περισσότερο από το ήμισυ των δαπανών των εγχώριων ακτοπλοϊκών εταιριών κατευθύνεται σε καύσιμα και μισθούς

Κυριότεροι επιβαρύνσεις που επηρεάζουν τη λειτουργία της ακτοπλοΐας



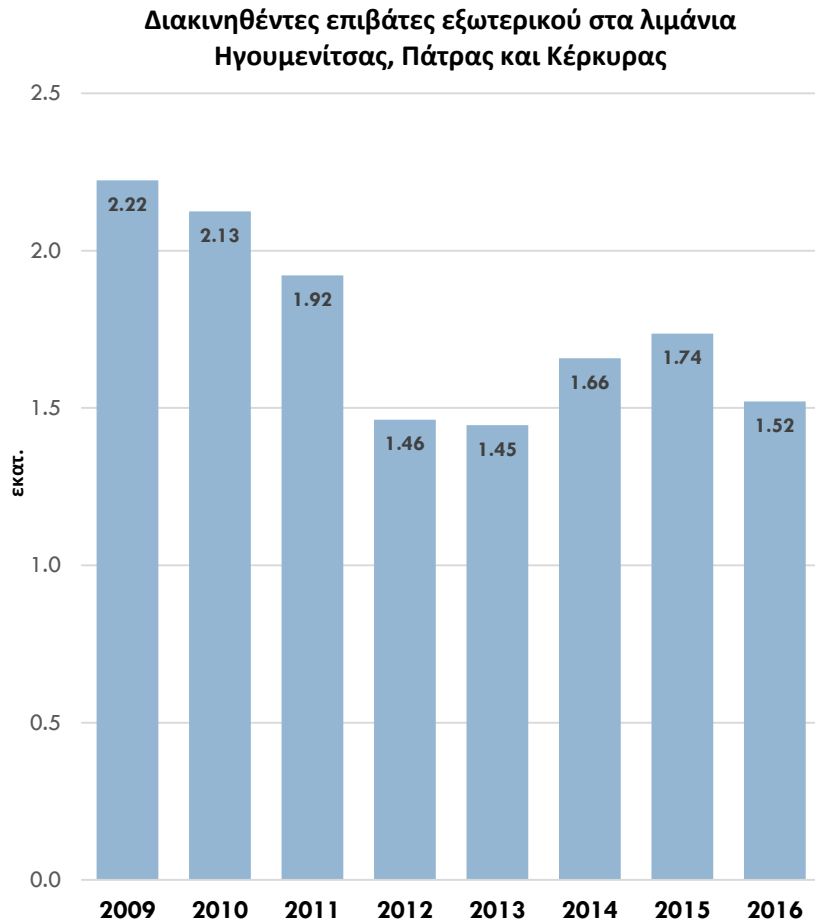
Κατανομή κόστους επί των εξόδων εγχώριων ακτοπλοϊκών εταιριών, 2016



Πηγή: Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις των Blue Star Ferries, ANEK και Hellenic Seaways

1.3 Βασικά μεγέθη στην αγορά της Αδριατικής

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις γραμμές εξωτερικού από τα ελληνικά λιμάνια έχει υποχωρήσει τα τελευταία χρόνια



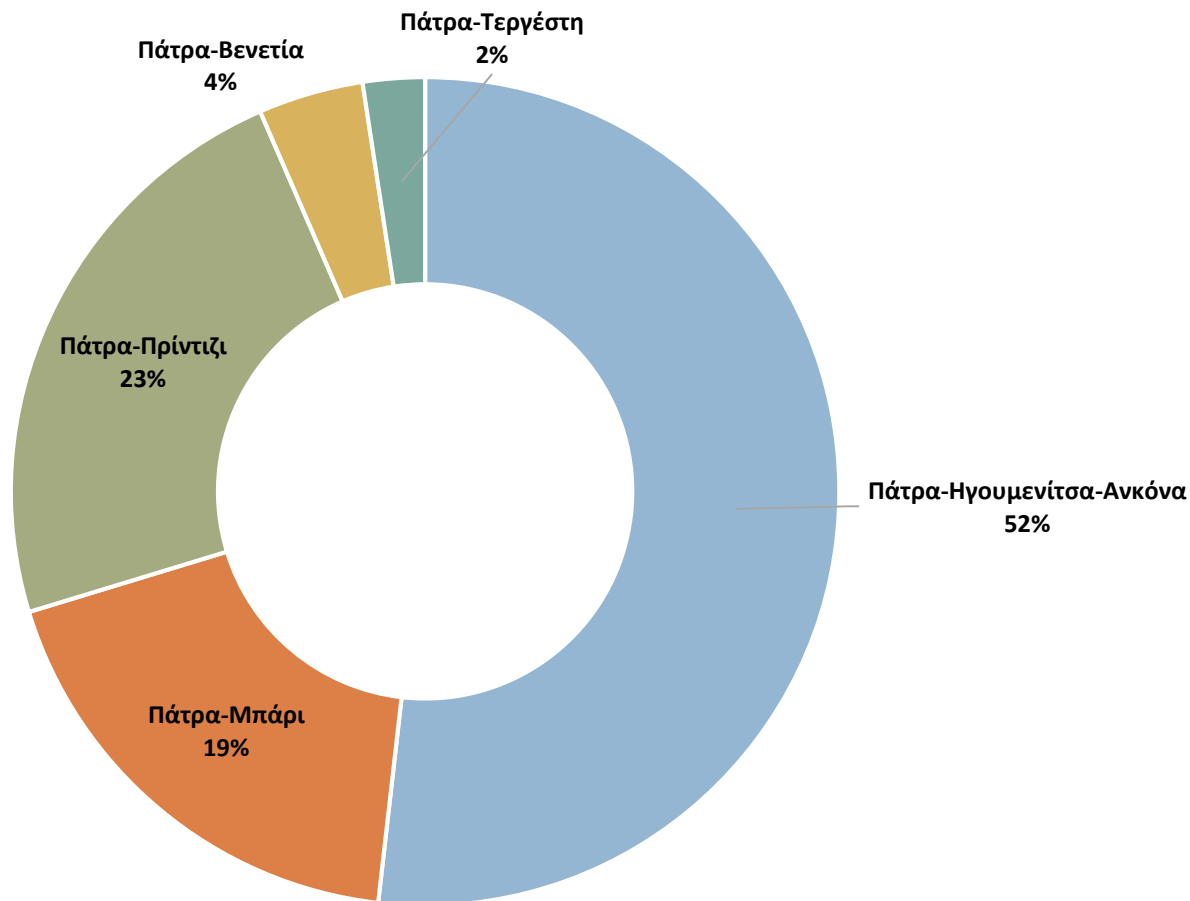
- Το 2016 οι διακινηθέντες επιβάτες από ελληνικά λιμάνια διαμορφώθηκαν σε 1,52 εκατ., επίπεδο ελαφρώς υψηλότερο από εκείνο του 2012
 - Σε σχέση με το 2015 σημειώνεται μείωση κατά 12,3% (ή 219,9 χιλ. επιβάτες)
- Σε σχέση με το 2009 η επιβατική κίνηση στην αγορά της Αδριατικής υποχώρησε κατά 33% (ή 742,3 χιλ. επιβάτες)

(*) Περιλαμβάνονται δρομολόγια εντός ΕΕ (Ελλάδα-Ιταλία) και εκτός ΕΕ (Ελλάδα-Αλβανία)

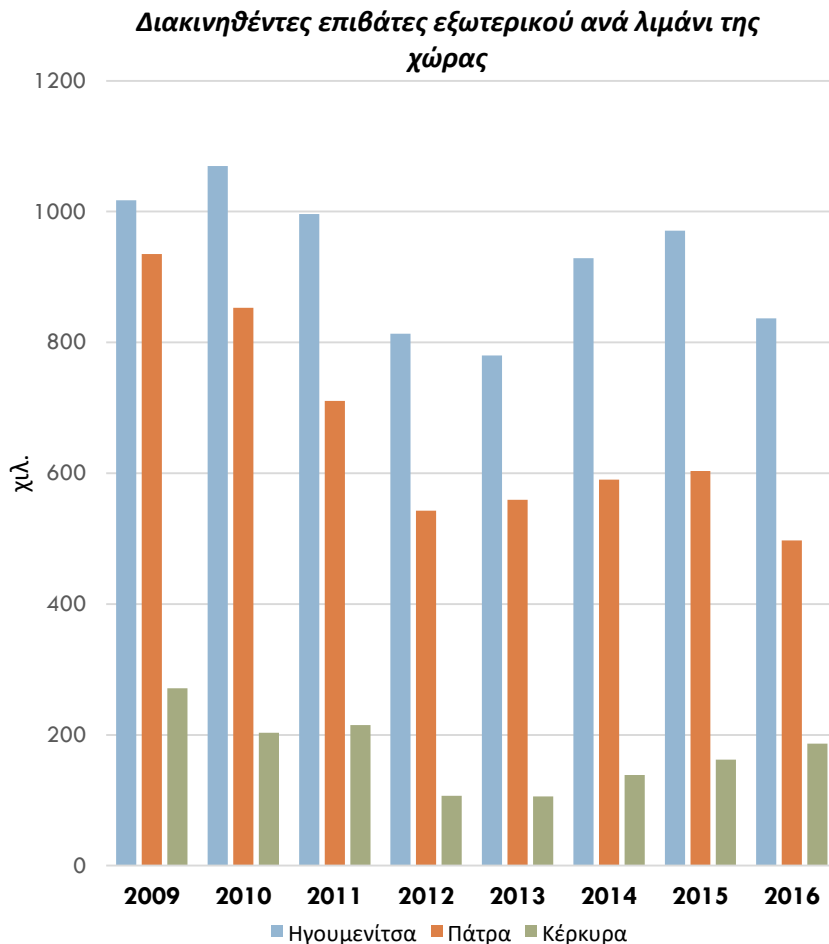
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Η μεγαλύτερη κίνηση στις γραμμές Ελλάδα – Ιταλία πραγματοποιείται μέσω Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Αγκόνα

Καταμερισμός διακινηθέντων επιβατών ανά γραμμή στην ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας, 2016



Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης στην αγορά της Αδριατικής

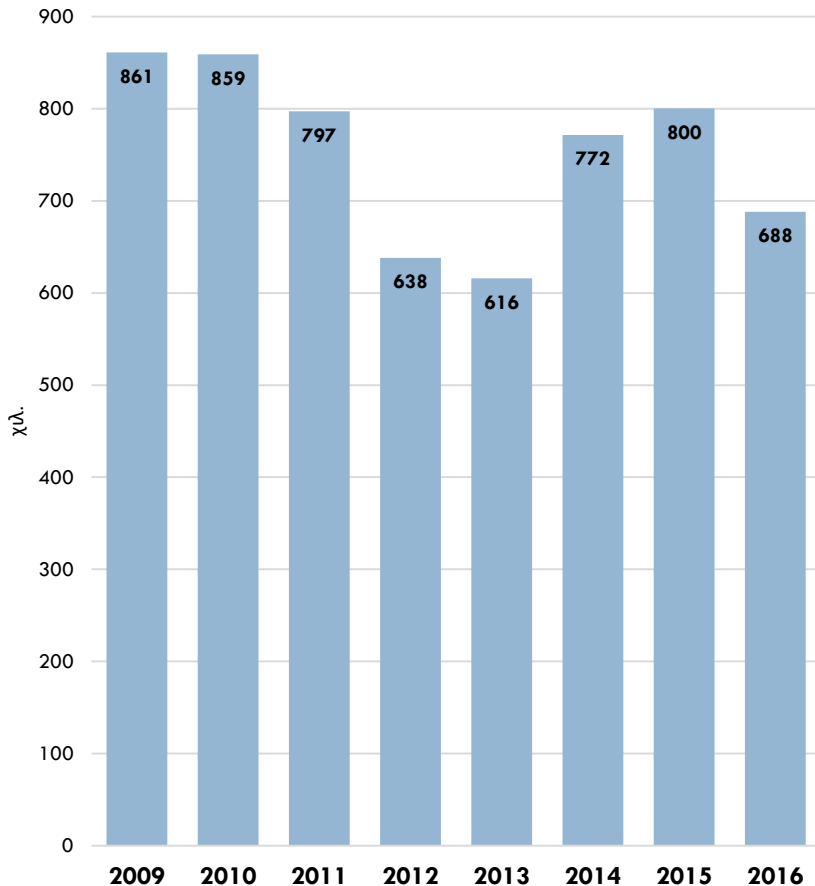


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

- Το 2016 οι διακινηθέντες επιβάτες εξωτερικού από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διαμορφώθηκε στα 836,6 χιλ. άτομα, επίπεδο χαμηλότερο κατά 18% σε σχέση με το 2009
- Ακολουθεί το λιμάνι της Πάτρας με 497,3 χιλ. διακινηθέντες επιβάτες έναντι 935,3 χιλ. το 2009 (-46,8%)
- Από το λιμάνι της Κέρκυρας διακινήθηκαν 186,6 χιλ. επιβάτες το 2016, η πλειονότητα των οποίων προς και από την Αλβανία (σχεδόν 2 στους 3 επιβάτες)

Το μεταφορικό έργο οχημάτων υποχώρησε το 2016 έπειτα από την ανοδική πορεία τη διετία 2014-2015

Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα οχήματα εξωτερικού στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας

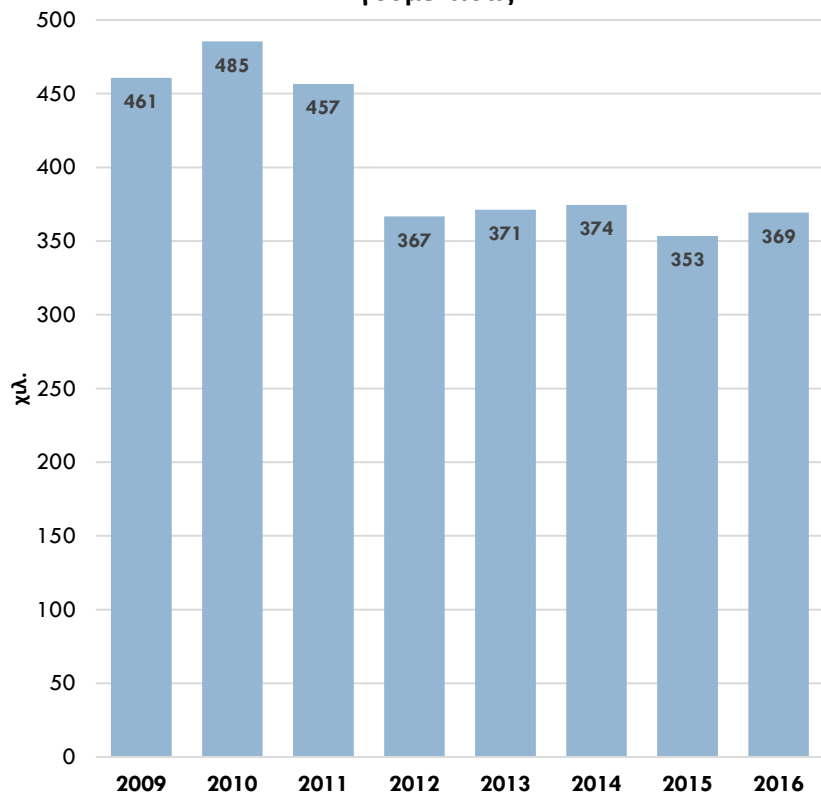


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

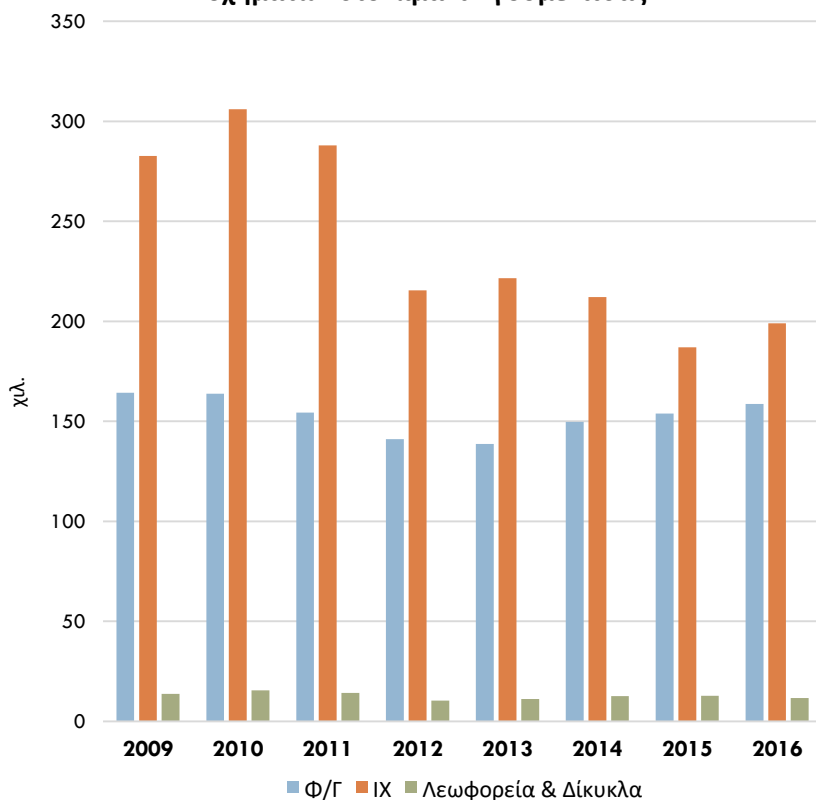
- Το 2016 η συνολική κίνηση οχημάτων (Φ/Γ, ΙΧ, δίκυκλα) διαμορφώθηκε στα 688 χιλ., μειωμένη κατά 14% (ή 112,4 χιλ. οχήματα) συγκριτικά με το προηγούμενο έτος
- Σε σχέση με το 2009 το μεταφορικό έργο οχημάτων στις γραμμές της Αδριατικής από τα ελληνικά λιμάνια έχει υποχωρήσει κατά 20% (ή 173,2 χιλ.)

Περισσότερο από το ήμισυ της κίνησης οχημάτων πραγματοποιείται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Συνολική κίνηση οχημάτων εξωτερικού στο λιμάνι Ηγουμενίτσας



Συνολική κίνηση εξωτερικού ανά κατηγορία οχημάτων στο λιμάνι Ηγουμενίτσας

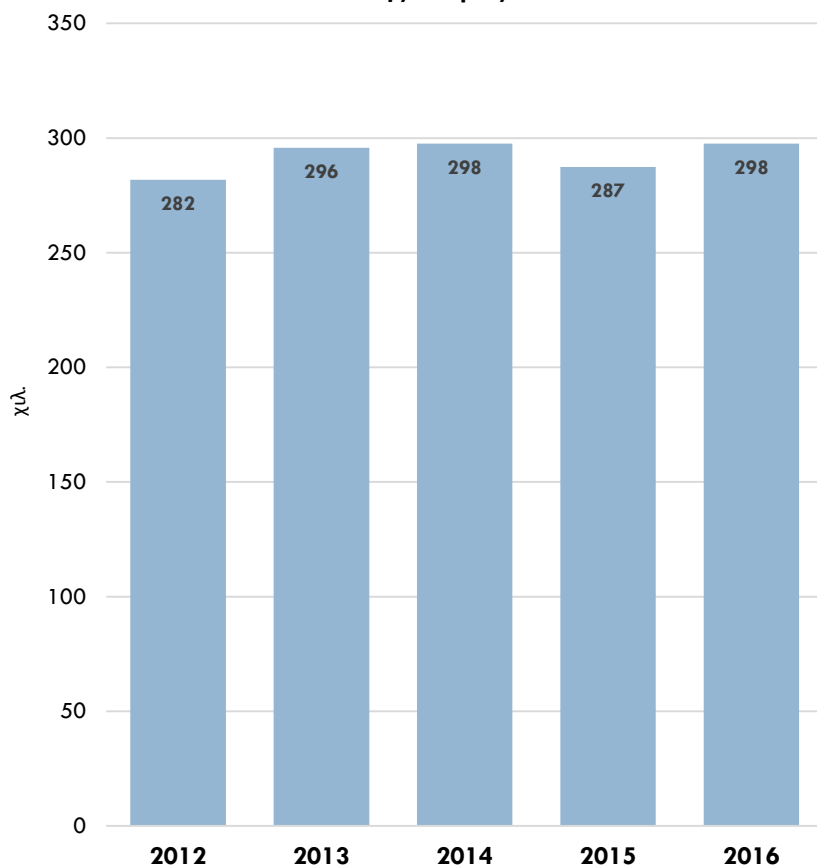


Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

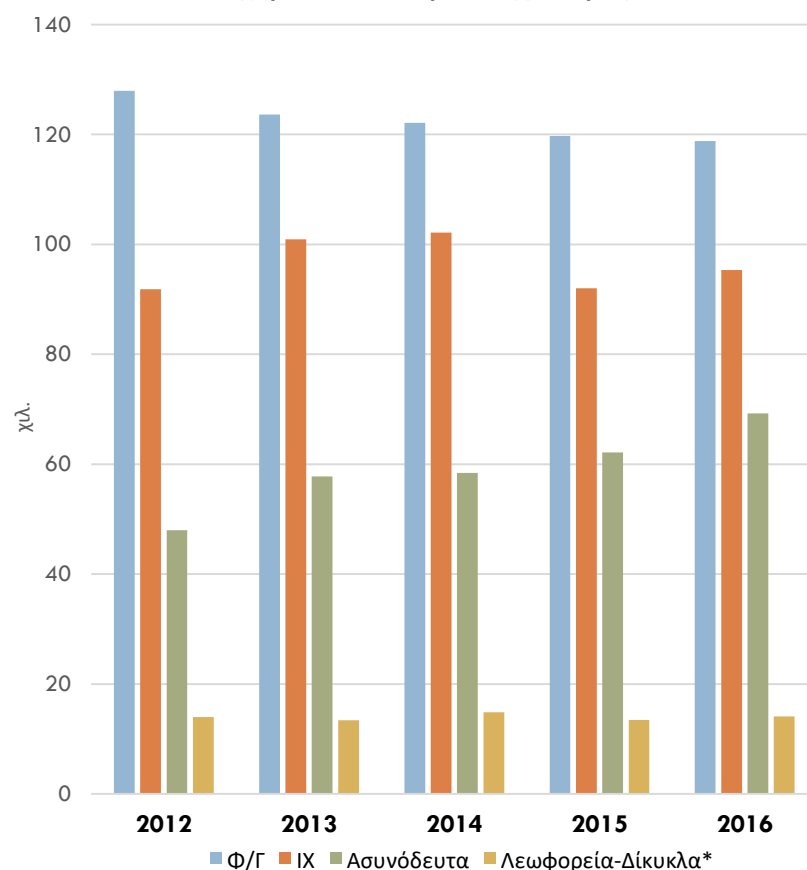
- Το 2016 αυξήθηκε κατά 4% σε σχέση με το 2015, ενώ συγκριτικά με το 2009 εμφανίζει πτώση κατά 20%
- Η κίνηση φορτηγών οχημάτων κινήθηκε ανοδικά την περίοδο 2013-2016 (5% κατά μέσο όρο κάθε χρόνο), εμφανίζοντας μικρότερη μεταβλητότητα σε σχέση με τη κίνηση ΙΧ οχημάτων

Στο λιμάνι Πατρών η κίνηση οχημάτων το 2016 κινήθηκε σε αντίστοιχο επίπεδο με εκείνο του 2014

Συνολική κίνηση οχημάτων εξωτερικού στο λιμάνι της Πάτρας



Συνολική κίνηση εξωτερικού ανά κατηγορία οχημάτων στο λιμάνι της Πάτρας

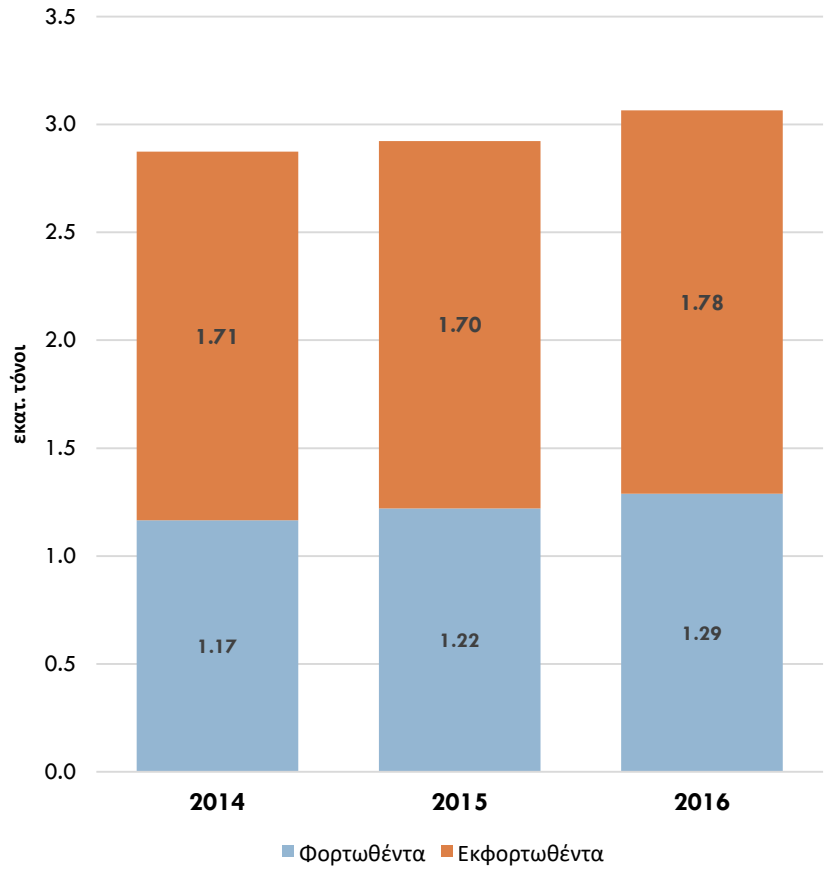


Σημείωση: Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία πριν το 2012 στο διαδικτυακό ιστότοπο του ΟΛΠΑ

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας

Η εμπορική κίνηση εξωτερικού κινήθηκε ανοδικά την τριετία 2014-2016 στα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας

Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού από το λιμάνι της Πάτρας



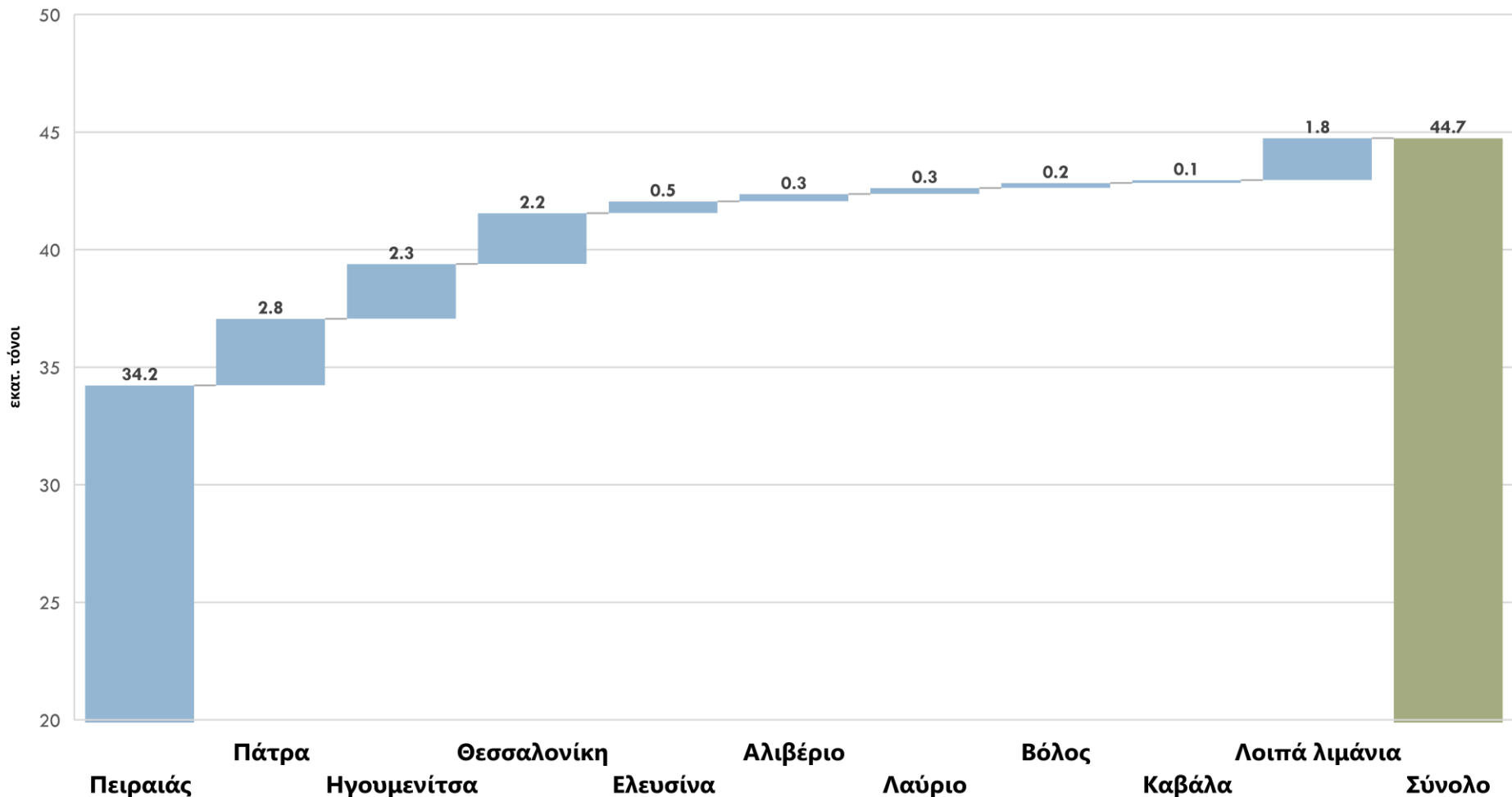
Φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Τα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας βρίσκονται στην 2^η και 3^η θέση βάσει της εμπορικής κίνησης εξωτερικού

Εμπορευματική κίνηση (φορτωθέντα και εκφορτωθέντα) εξωτερικού* από ελληνικούς λιμένες σε μικτό βάρος, 2016

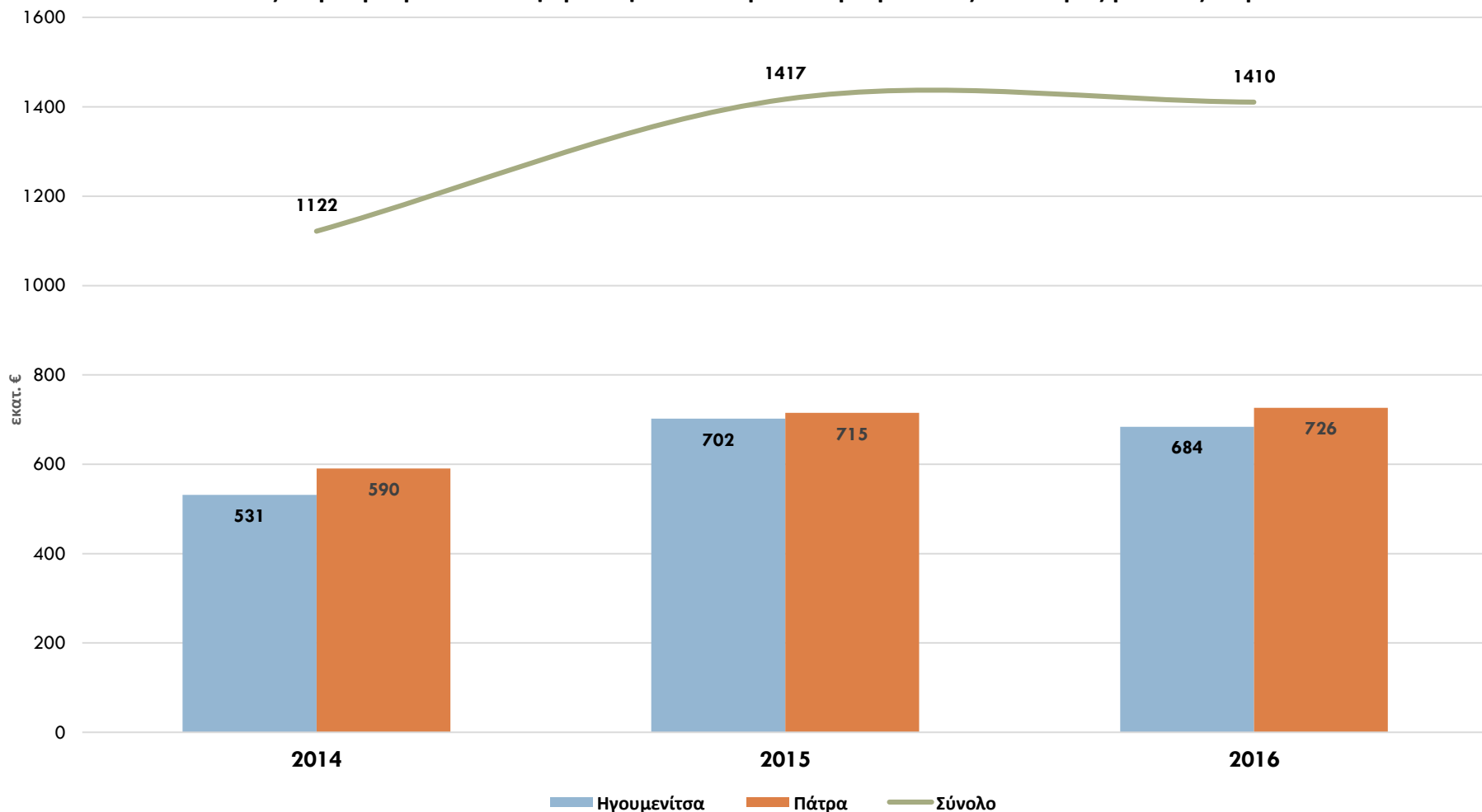


Σημείωση: Εξαιρουμένων των καυσίμων και του χύμα ξηρού φορτίου

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας ξεπερνά τα €1,4 δισ.

Αξία εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας για το εξωτερικό



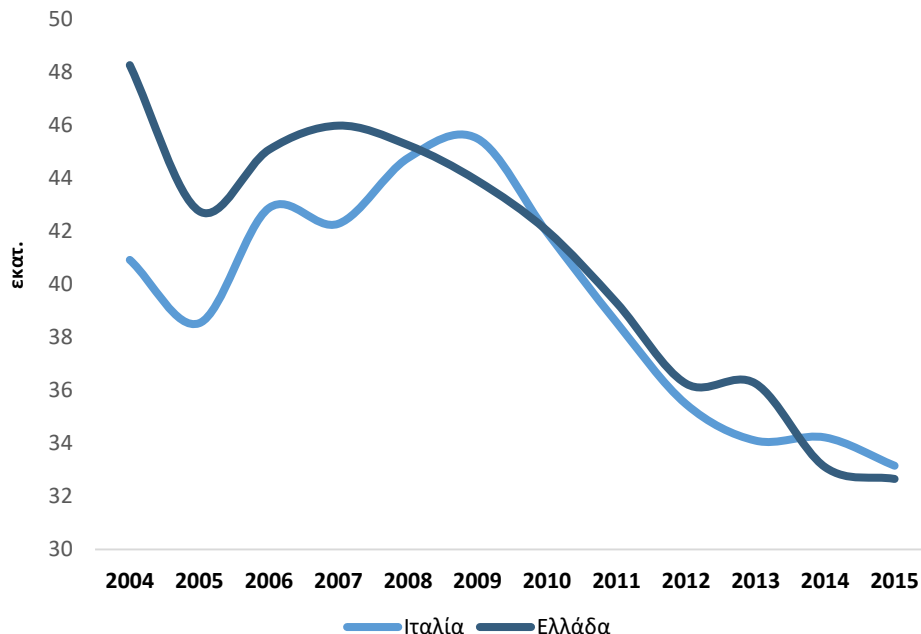
Σημείωση: Τα μεγέθη που παρουσιάζονται στο παραπάνω διάγραμμα αποτελούν εκτίμηση βάσει της συνολικής αξίας εξαγωγών της χώρας και των φορτωθέντων εμπορευμάτων (για τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Πατρών και συνολικά για τη χώρα) εξαιρουμένων των καυσίμων

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

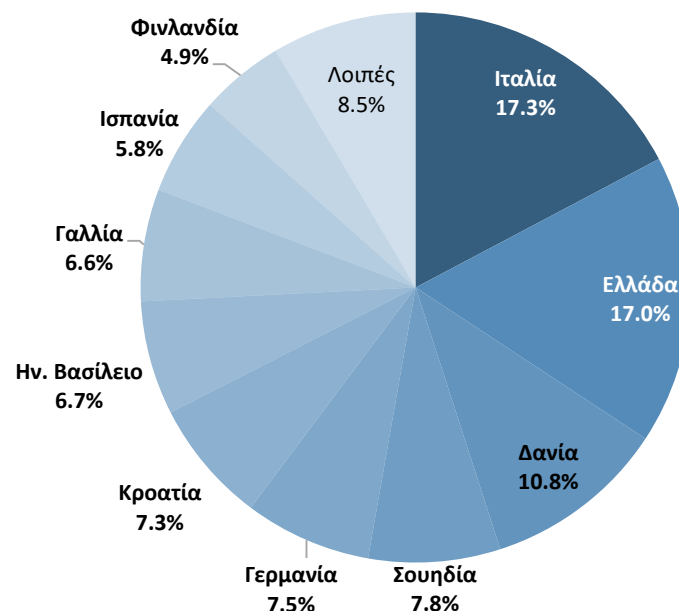
1.4 Διεθνείς συγκρίσεις

Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι οι χώρες-μέλη της ΕΕ με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω θαλάσσης

Αποβιβασθέντες επιβάτες μέσω θαλάσσης στην Ελλάδα και στην Ιταλία, 2004-2015



Ποσοστιαία κατανομή των αποβιβασθέντων επιβατών μέσω θαλάσσης στις χώρες μέλη της ΕΕ-28, 2015



Σημειώσεις: 1. Αφορά στο σύνολο των αποβιβασθέντων επιβατών (Passengers embarked and disembarked in all ports, inward direction) από ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές στα λιμάνια κάθε χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιέρας.

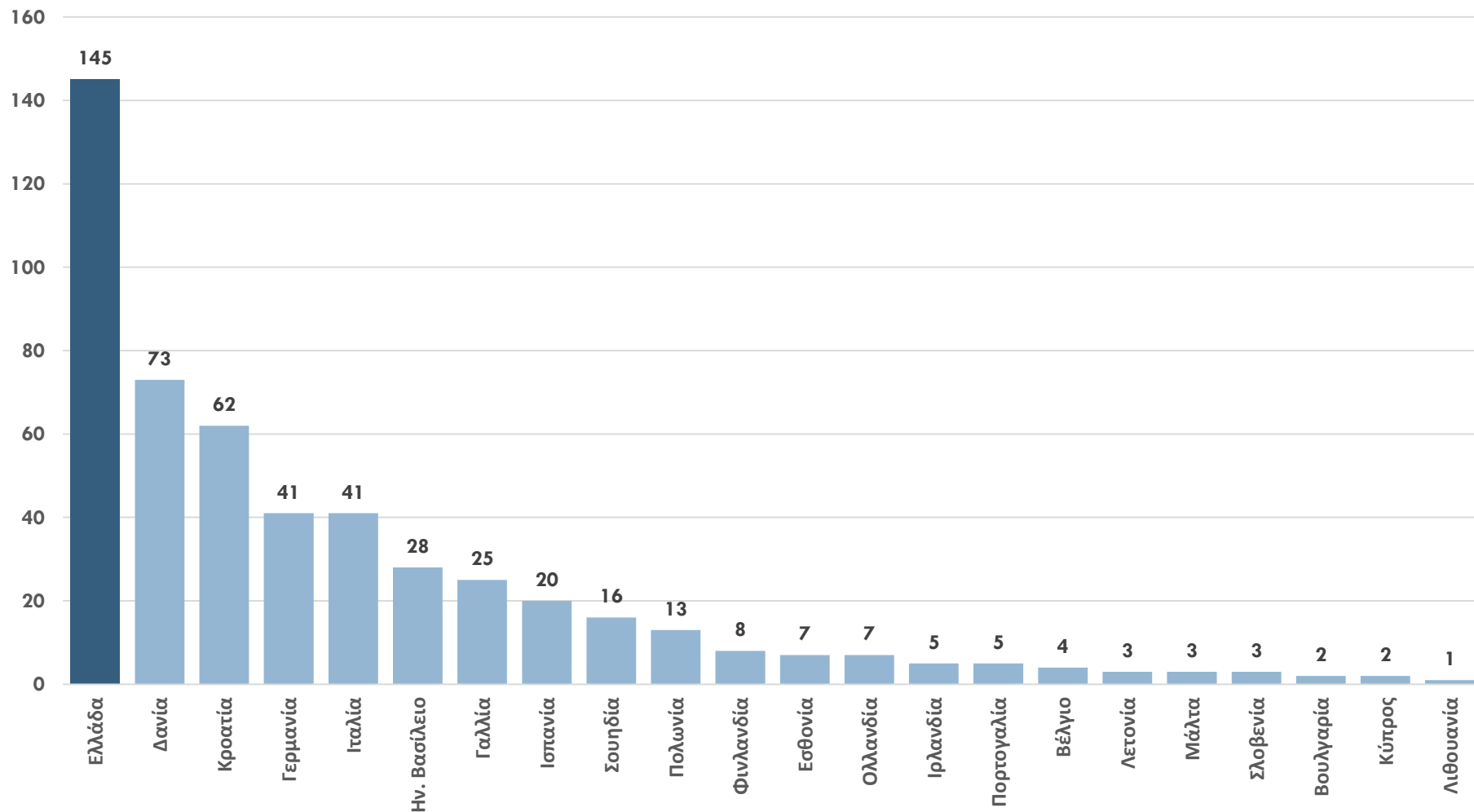
2. Η μεθοδολογία για τη συλλογή στοιχείων για τις γραμμές Ρίο-Αντίρριο και Πέραμα-Παλούκια Σαλαμίνας άλλαξε το 2014. Ως αποτέλεσμα προέκυψε σημαντική μείωση στον αριθμό επιβατών σε αυτά τα 4 λιμάνια, όπως και στο σύνολο της χώρας, σε σχέση με προγενέστερες εκτιμήσεις. Για τον ίδιο λόγο, τα στοιχεία πριν και μετά το 2014 για το σύνολο της Ελλάδας, αλλά και της ΕΕ-28 δεν είναι συγκρίσιμα.

Πηγή: Eurostat

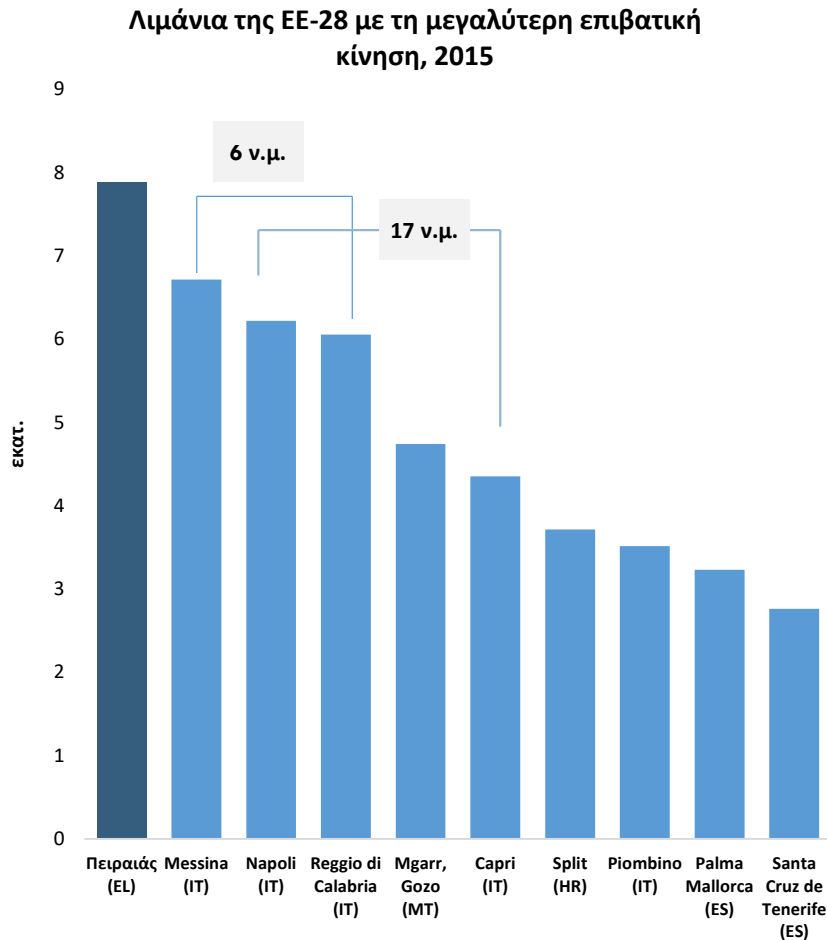
Ο ελληνικός στόλος εξυπηρετεί περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές σε σχέση με την Ιταλία

Στην Ελλάδα βρίσκεται ο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων στην ΕΕ με θαλάσσια μεταφορά επιβατών

Λιμάνια με θαλάσσια μεταφορά επιβατών σε χώρες-μέλη της ΕΕ, 2015



Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι σε επιβατική κίνηση μεταξύ των χωρών της ΕΕ-28

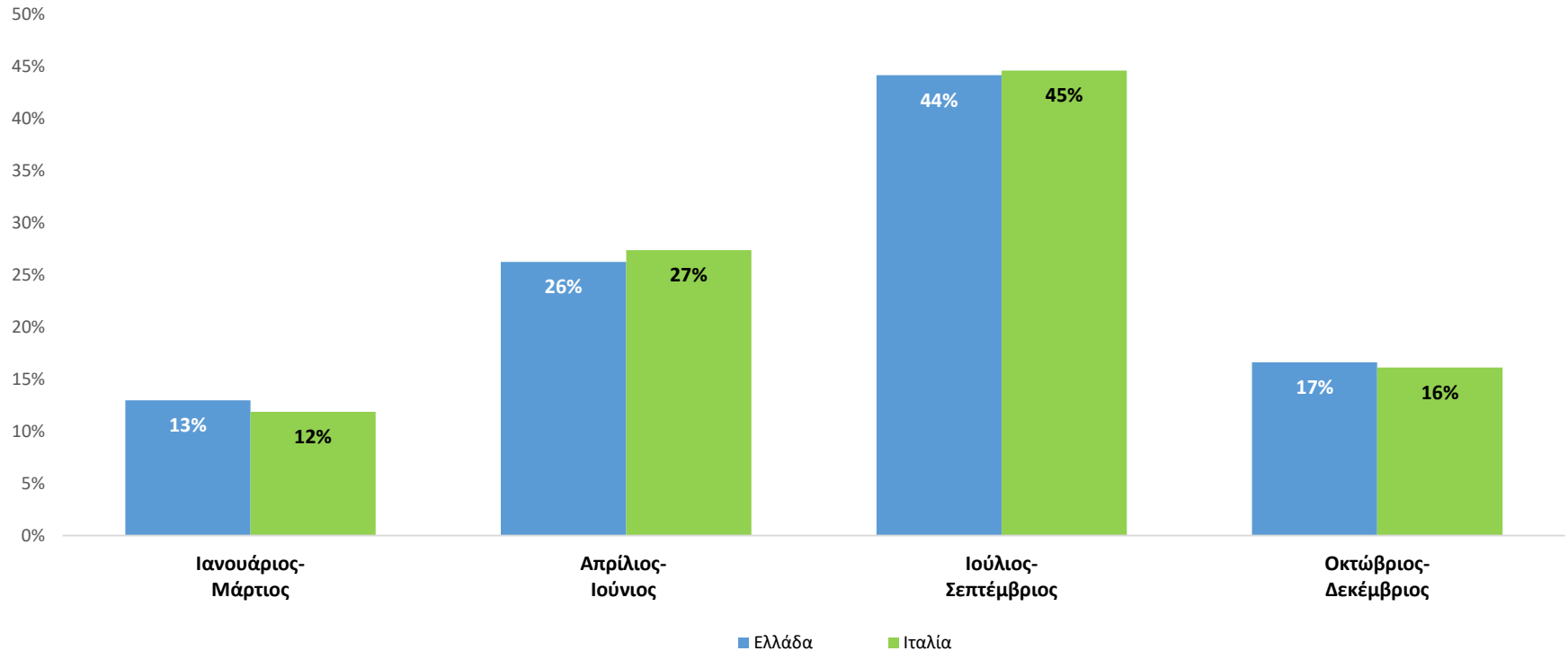


Πηγή: Eurostat

- Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ιταλία καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό μετακινήσεις επιβατών μεταξύ λιμένων σε κοντινή απόσταση
 - ▣ Το μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση λιμάνι της χώρας (Messina) απέχει μόλις 6 ναυτικά μίλια από το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι βάσει της επιβατικής κίνησης (Reggio di Calabria)
- Στην Ελλάδα από το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετούνται περισσότεροι από 100 προορισμοί όταν από το λιμάνι της Messina στην Ιταλία εξυπηρετούνται 9 προορισμοί

Η μετακίνηση επιβατών μέσω θαλάσσης στη διάρκεια του έτους εμφανίζει αντίστοιχο βαθμό εποχικότητας στις δύο χώρες

Εποχικότητα στη μετακίνηση επιβατών μέσω θαλάσσης στην Ελλάδα και στην Ιταλία, 2015



Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Η εποχικότητα στην κίνηση επιβατών (αλλά και οχημάτων) υποδεικνύει την άμεση σχέση του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος
 - Και στις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ-28 η κίνηση αυξάνεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες

Η σύγκριση ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών με ευρωπαϊκές αναδεικνύει σημαντικές διαφορές στο κόστος λειτουργίας



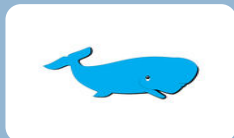
Blue Star Ferries (Ελλάδα)



Hellenic Seaways (Ελλάδα)



ANEK LINES (Ελλάδα)



Moby Lines (Ιταλία)

Δραστηριοποιείται στην Ιταλία, Από το 2015 θυγατρική της Moby είναι η εταιρία Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (οικονομικό έτος 2014) ανήλθε σε €284 εκατ.



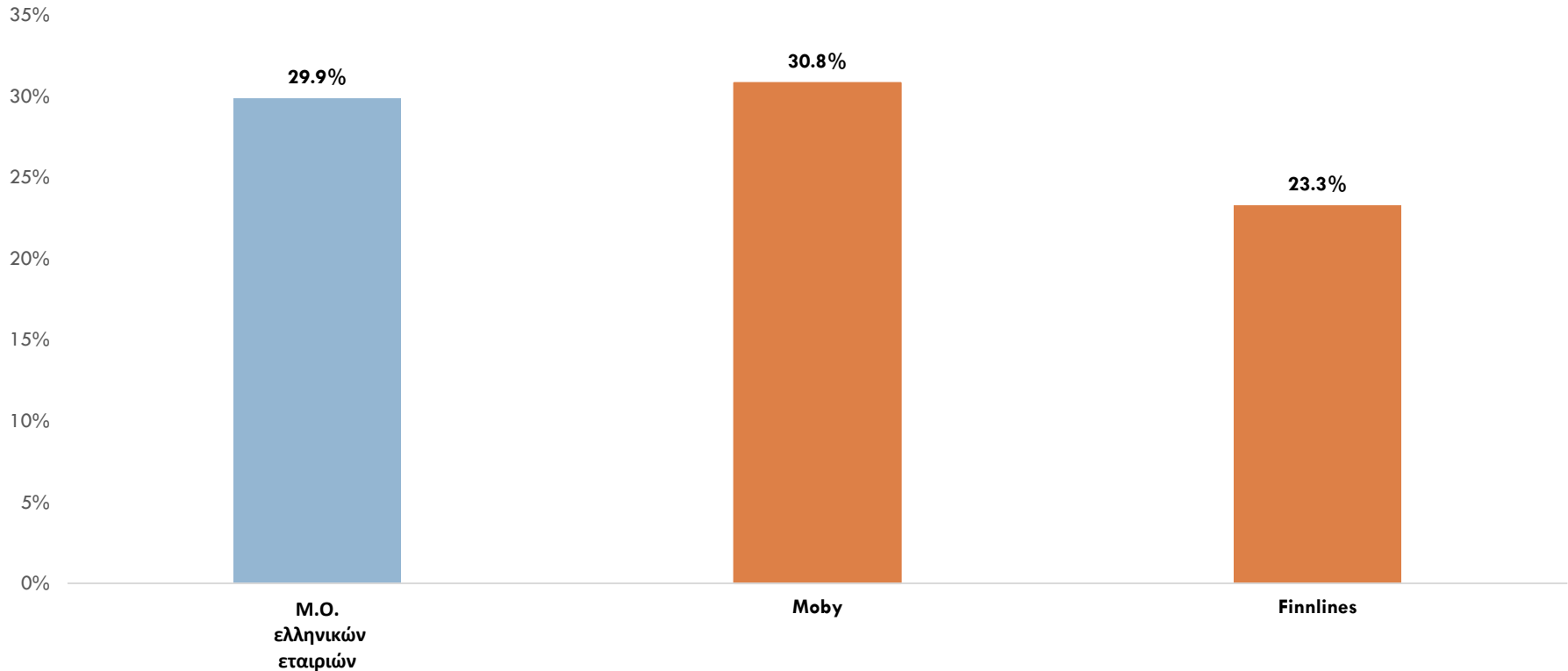
Finnlines (Φινλανδία)

Αποτελεί εταιρία της Grimaldi Group και προσφέρει μεταφορικό έργο σε γραμμές μεταξύ Φινλανδίας, Σουηδίας και Γερμανίας. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (οικονομικό έτος 2016) ανήλθε σε €473,7 εκατ.

Σημείωση: Η σύγκριση στοιχείων με ένα ευρύτερο πλήθος ευρωπαϊκών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της μεταφοράς επιβατών και οχημάτων μέσω θαλάσσης περιορίζεται από την έλλειψη ετήσιων οικονομικών εκθέσεων (π.χ., Grimaldi Lines, Corciferries, κ.α.) ή την ανάλυση εσόδων-εξόδων σε επίπεδο αντίστοιχο με των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών (π.χ. DFDS, κ.α.).

Το κόστος καυσίμων αποτελεί το βασικότερο λειτουργικό κόστος των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών

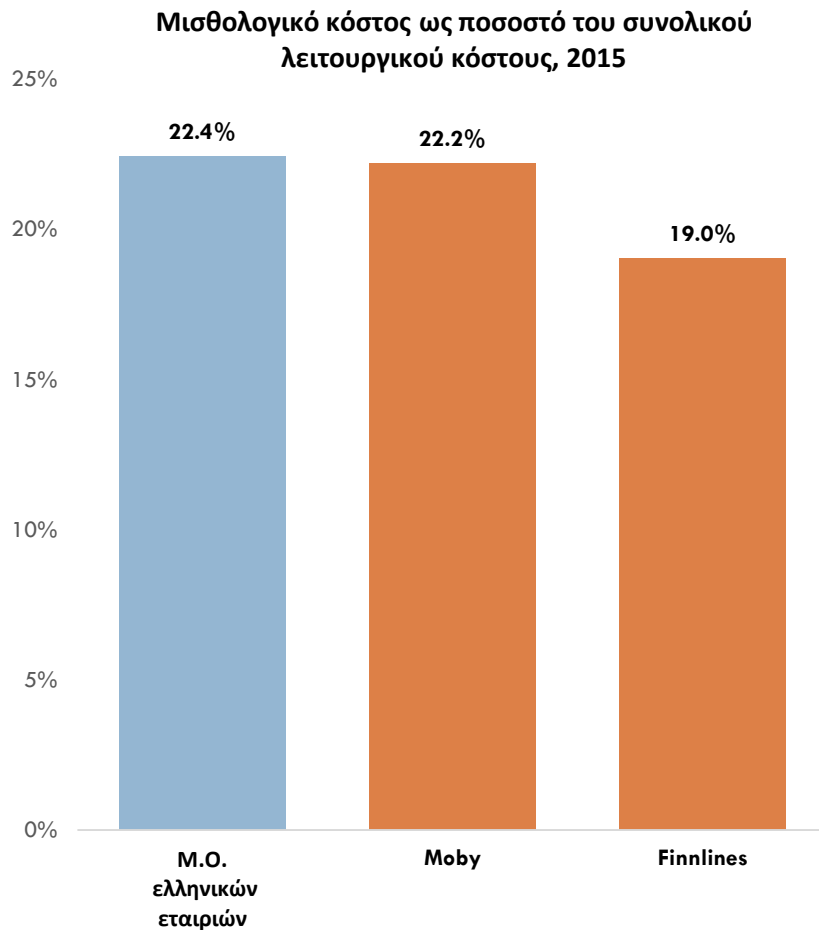
Κόστος καυσίμου και λιπαντικών ως ποσοστό του συνολικού λειτουργικού κόστους, 2015



Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Το κόστος καυσίμου για τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες (ως ποσοστό του συνολικού λειτουργικού κόστους) ήταν συγκρίσιμο με την Moby, αλλά σαφώς υψηλότερο σε σύγκριση με την Finnlines

Το μισθολογικό κόστος επίσης επηρεάζει σημαντικά το λειτουργικό κόστος των ακτοπλοϊκών εταιριών

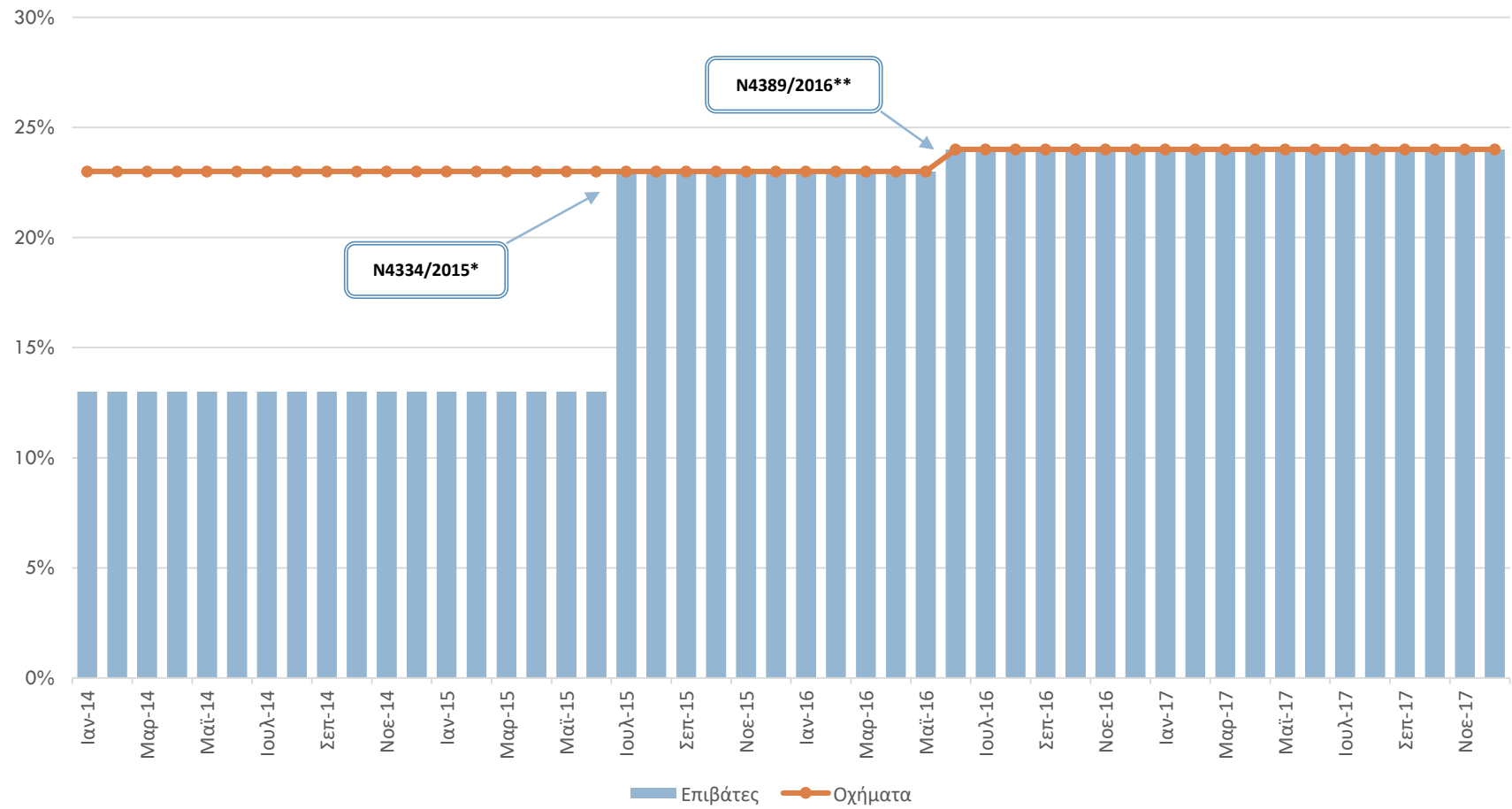


- Στην περιοχή του 20% του συνολικού λειτουργικού κόστους, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.
- Στην Φιλανδία το κράτος συμμετέχει στη χρηματοδότηση των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών, καταβάλλοντας μέρος των εισφορών για τα συνταξιοδοτικά ταμεία (Seafarers Pension Act)
 - Το 2017, το μερίδιο των εργαζομένων για την συνταξιοδοτική τους εισφορά (pension contribution) είναι:
 - 6,15% για εργαζόμενους κάτω των 53 και άνω των 63 ετών
 - 7,65% για εργαζόμενους μεταξύ 53 και 63 ετών.
 - Η εισφορά του εργοδότη ορίζεται στο 15,4%.

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις **Επεξεργασία στοιχείων: IOBE**

Τη διαιτία 2015-2016 ο ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για επιβάτες αυξήθηκε σωρευτικά κατά 11 ποσοστιαίες μονάδες

Εξέλιξη ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην εγχώρια αγορά



(*) Επείγουσες ρυθμίσεις για τη διαπραγμάτευση και σύναψη συμφωνίας με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας
 (**) Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις
Πηγή: ΥΠΟΙΚ

Η Ελλάδα κατέχει το 2^ο υψηλότερο ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην ΕΕ-28

ΦΠΑ στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μέσω θαλάσσης σε χώρες-μέλη της ΕΕ

Χώρα	ΦΠΑ (%)
Κροατία	25%
Ελλάδα	24%
Λιθουανία	21%
Βουλγαρία	20%
Εσθονία	20%
Γερμανία	19%
Ρουμανία	19%
Λετονία	12%
Ισπανία	10%
Γαλλία	10%
Ιταλία	10%
Φινλανδία	10%
Σλοβενία	9,5%
Κύπρος	9%
Πολωνία	8%
Βέλγιο	6%
Ολλανδία	6%
Πορτογαλία	6%
Σουηδία	6%
Μάλτα	0%
Ην. Βασίλειο	0%

14 ποσοστιαίες μονάδες

Σε χώρες με υψηλή ακτοπλοϊκή κίνηση, ο ΦΠΑ στα εισιτήρια των επιβατών κυμαίνεται μεταξύ 6% (στην Σουηδία) και 10% (στην Ιταλία)

Η επίδραση λειτουργικών δαπανών και ΦΠΑ στο ναύλο

Παραδείγματα από την αγορά της Ελλάδας και της Ιταλίας

Ακτοπλοϊκά δρομολόγια σε Ελλάδα και Ιταλία, βάσει γραμμών αντίστοιχης απόστασης (σε ναυτικά μίλια)

	Χώρα	Γραμμή	Απόσταση	Εταιρία
1	Ιταλία	Civitavecchia-Porto Torres	168 ν.μ.	Grimaldi Lines
	Ελλάδα	Πειραιάς-Χανιά	158 ν.μ.	ANEK Lines
2	Ιταλία	Palermo-Salina	75 ν.μ.	Liberty Lines
	Ελλάδα	Πειραιάς-Σύρος	79 ν.μ.	Hellenic Seaways

(*) Απλή διαδρομή, για ένα επιβάτη χωρίς καμπίνα, οικονομική θέση

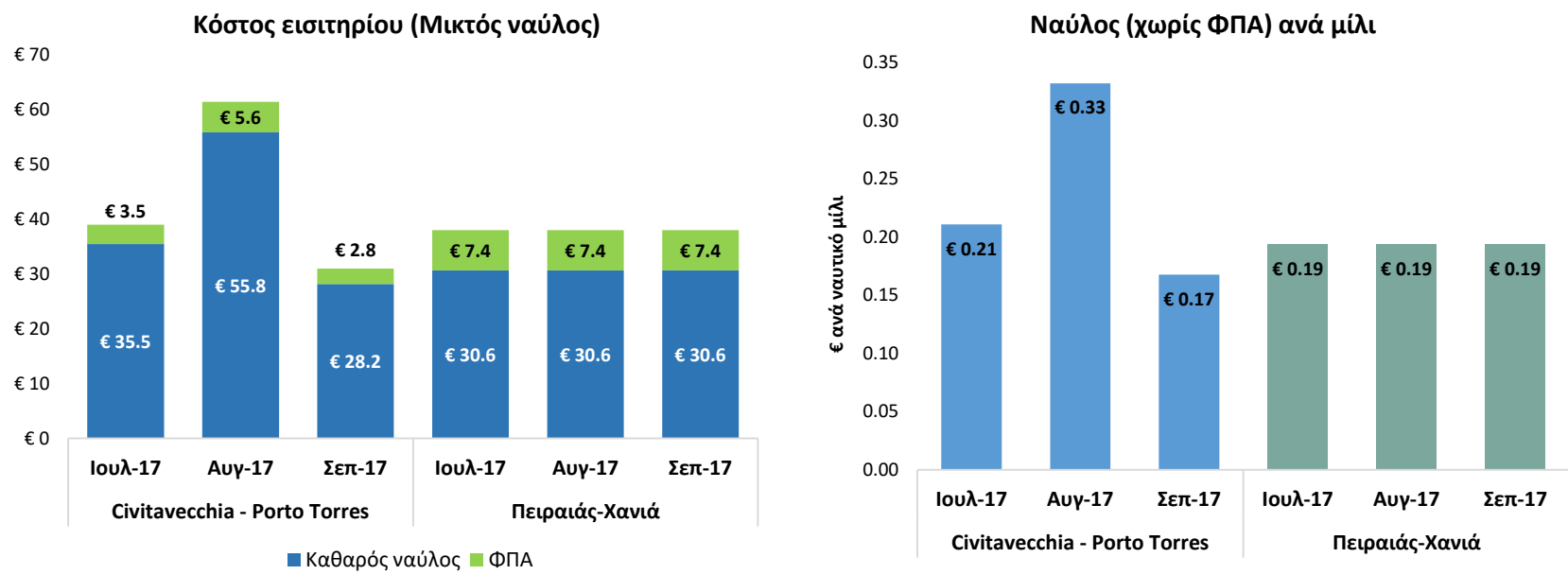
(**) Επιλογή δρομολογίου για τρεις ημερομηνίες: 10 Ιουλίου 2017, 10 Αυγούστου 2017 & 10 Σεπτεμβρίου 2017

(***) Οι τιμές προέκυψαν από αναζήτηση στο διαδίκτυο την ίδια ημέρα (25 Μαΐου 2017)

(***) Οι διαδρομές και οι αντίστοιχες αποστάσεις εντοπίστηκαν από το διαδικτυακό ιστότοπο sea-distances.org/

- Η σύγκριση ενδεικτικών εγχώριων ακτοπλοϊκών δρομολογίων αντίστοιχης απόστασης σε Ελλάδα και Ιταλία έχει στόχο να εντοπίσει πιθανές διαφορές στο κόστος μεταφοράς των επιβατών

Χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα η περιορισμένη διαφοροποίηση της τιμής με βάση τη ζήτηση

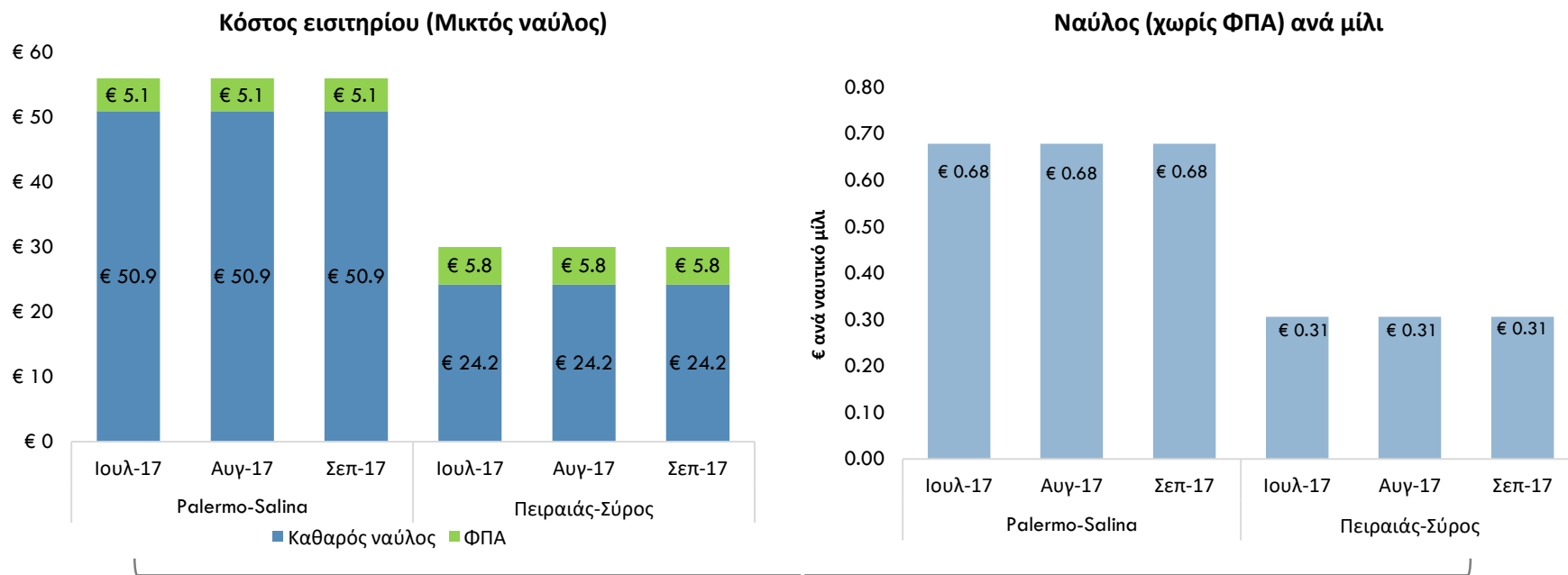


Σύγκριση καθαρού ναύλου			
Δρομολόγιο	10/7	10/8	10/9
Civitavecchia-Porto Torres	-10%	-42%	+12%
Πειραιάς-Χανιά			

Πηγή: affery.com, airtickets.com Επεξεργασία στοιχείων IOBE

- Στην Ελληνική αγορά δεν παρατηρείται διαφοροποίηση στην τιμή με βάση την έγκαιρη κράτηση των εισιτηρίων (early booking)
- Ο ναύλος ανά μίλι στη συγκεκριμένη διαδρομή είναι χαμηλότερος στην Ελλάδα

Σε μικρότερες αποστάσεις, το καθαρό ναύλο ανά μίλι φαίνεται να είναι μικρότερο στην Ελλάδα



Σύγκριση καθαρού ναύλου			
Δρομολόγιο	10/7	10/8	10/9
Palermo-Sallina	-54%	-54%	-54%
Πειραιάς-Σύρος	-54%	-54%	-54%

Πηγή: directferries.com, airtickets.com Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Δεδομένου του ύψους των λειτουργικών δαπανών της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα, ο υψηλός συντελεστής ΦΠΑ επηρεάζει αρνητικά την τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών

1.5 Προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης

Πιθανοί παράγοντες ζήτησης: διαθέσιμο εισόδημα, κόστος εισιτηρίων, αεροπορικές αφίξεις και εποχικότητα



Η άνοδος των αφίξεων σε νησιά με αεροδρόμιο συνοδεύτηκε από αύξηση της εμπορευματικής κίνησης μέσω ακτοπλοΐας

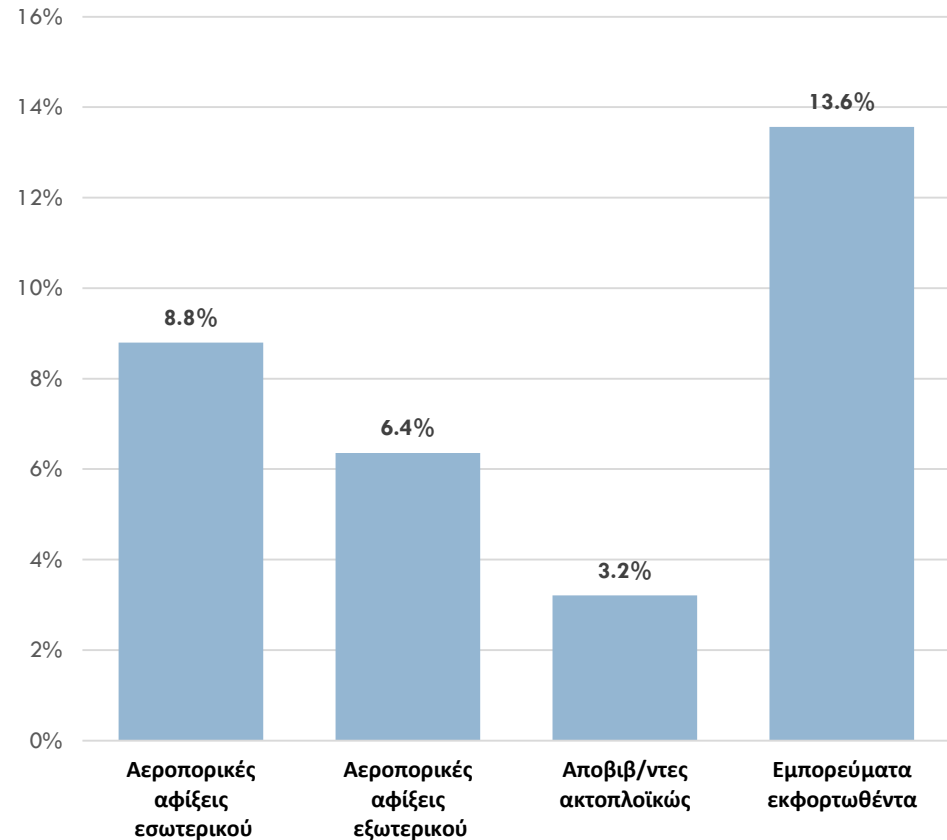
Επιβατική και εμπορευματική κίνηση σε νησιά με αεροδρόμιο, 2016

Νησί	Αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού (χιλ. άτομα)	Αεροπορικές αφίξεις εξωτερικού (χιλ. άτομα)	Αποβιβασθέντες Ακτοπλοϊκώς (χιλ. άτομα)	Εμπορεύματα (χιλ. τόνοι)
Αστυπάλαια	5,8	0	25,6	20,4
Ζάκυνθος	32,6	672,4	482,1	225,5
Ηράκλειο	503,0	2.859,9	743,9	921,1
Ικαρία	19,3	-	80,7	0,0
Κάλυμνος	8,7	-	51,0	45,1
Κάρπαθος	28,7	81,3	17,4	26,5
Κάσος	1,8	0,0	5,8	7,4
Καστελόριζο	3,3	0,0	11,6	3,6
Κεφαλονιά	33,4	234,1	253,3	112,5
Κύθηρα	14,2	3,8	20,2	5,5
Κως	101,0	848,7	153,0	126,3
Λέρος	12,5	0,0	57,4	23,2
Λήμνος	32,4	10,5	98,0	6,0
Μήλος	23,7	0,0	141,2	20,7
Μύκονος	190,0	301,8	604,0	156,1
Μυτιλήνη	169,5	31,5	178,7	165,9
Νάξος	16,5	-	403,3	101,5
Πάρος	37,9	-	452,5	108,9
Ρόδος	421,3	2.045,6	294,6	270,1
Σάμος	74,3	96,8	56,1	45,5
Σαντορίνη	433,6	389,8	701,3	151,5
Σητεία	9,6	0,6	4,4	4,1
Σκιάθος	20,8	175,9	188,7	85,5
Σκύρος	6,5	1,1	73,2	20,3
Σύρος	7,7	-	296,5	67,5
Χανιά	436,8	1.039,6	342,0	463,6
Χίος	91,5	2,3	186,1	117,6
Σύνολο	2.736,3	8.795,7	5.922,6	3.301,8

Σημείωση: Εμπορεύματα εκφορτωθέντα με φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Επιβατική και εμπορευματική κίνηση σε νησιά της χώρας με αεροδρόμιο - Ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ 2016 και 2015



Η άνοδος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν ακτοπλοϊκώς στα νησιά της χώρας με αεροδρόμιο ξεπέρασε την αντίστοιχη άνοδο στην επιβατική κίνηση το 2016 σε σχέση με το 2015

Ελέγξαμε την επίδραση των παραγόντων ζήτηση για εισιτήρια με οικονομετρικούς μεθόδους

Μεταβλητές του υποδείγματος

Pass_Tickets

- Μηνιαία στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των πωληθέντων ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβατών κατά την περίοδο 2002-2016.
- Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Income:

- Μηνιαίος δείκτης για την εξέλιξη του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών.
- Για την κατασκευή του δείκτη χρησιμοποιήθηκαν επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία σχετικά με το καθαρό εθνικό διαθέσιμο εισόδημα (ανά τρίμηνο), σε συνδυασμό με μηνιαία στοιχεία για τον δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΛΣΤΑΤ), τον αριθμό των απασχολούμενων (ΕΛΣΤΑΤ), τις ταξιδιωτικές εισπράξεις (ΤτΕ), την καταναλωτική πίστη (ΤτΕ) και τις μέσες μηνιαίες τακτικές αποδοχές (ΙΚΑ).

CPIboats:

- Δείκτης Τιμών Καταναλωτή για Μεταφορές με Πλοία (Κωδικός 0734)
- Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Arrivals_D:

- Αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού στα νησιά της χώρας
- Πηγή: ΥΠΑ

Arrivals_Int

- Αεροπορικές αφίξεις εξωτερικού
- Πηγή: ΥΠΑ

D_Jan – D_Dec:

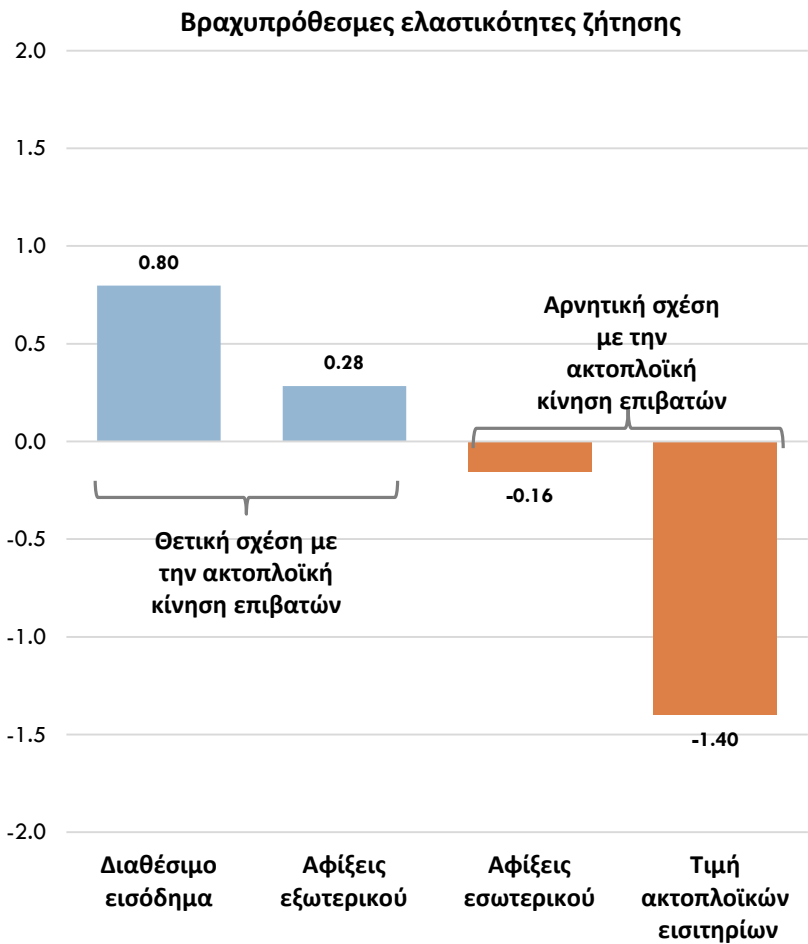
- Ψευδομεταβλητές εποχικότητας

D_2009-2013

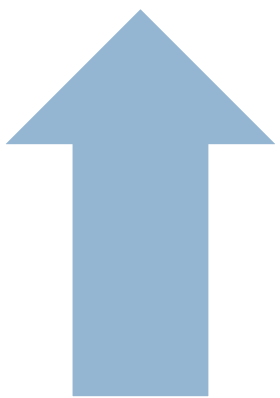
- Ψευδομεταβλητή περιόδου κρίσης

Σκοπός της παλινδρόμησης: η εκτίμηση της ελαστικότητας ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ως προς την τελική τιμή των εισιτηρίων αλλά και ως προς το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών.

Θετική συσχέτιση με το διαθέσιμο εισόδημα και τις αεροπορικές αφίξεις από το εξωτερικό



Ερμηνεία των αποτελεσμάτων του υποδείγματος (βραχυπρόθεσμες ελαστικότητες ζήτησης)



10% αύξηση στο διαθέσιμο εισόδημα οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για εισιτήρια κατά 8,0% βραχυπρόθεσμα

10% αύξηση των αεροπορικών αφίξεων από το εξωτερικό οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκά εισιτήρια κατά 2,8% βραχυπρόθεσμα



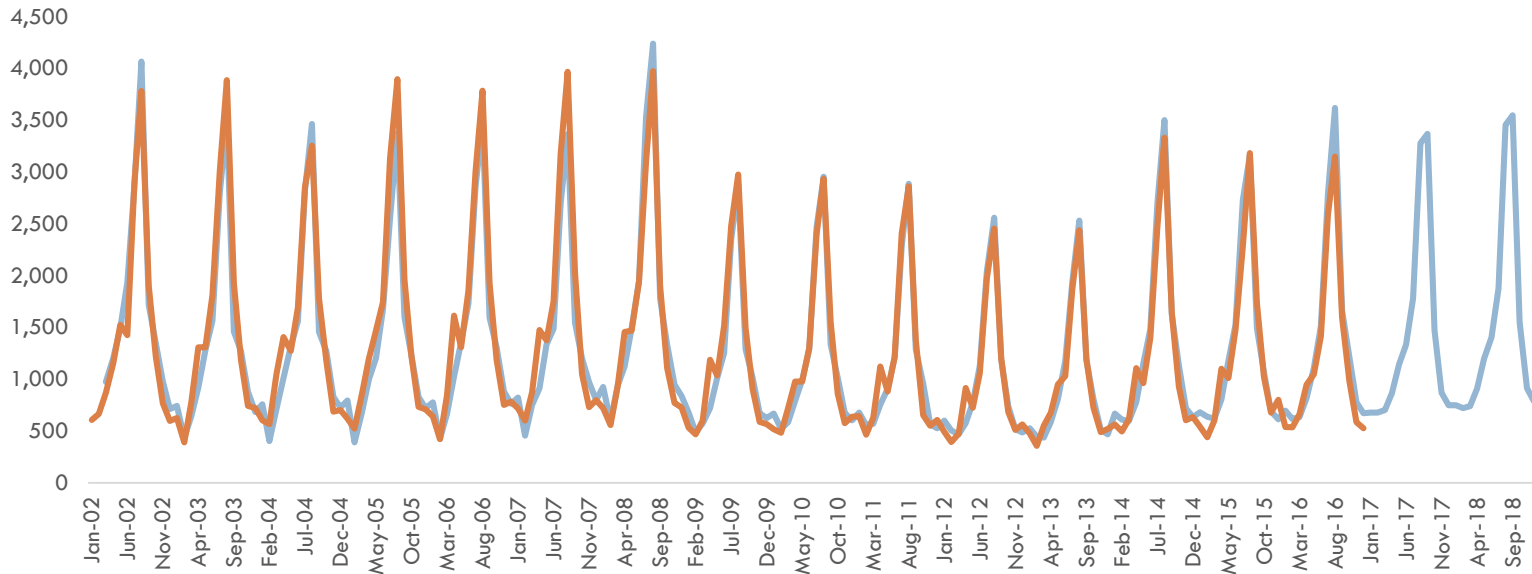
10% αύξηση της τιμής των εισιτηρίων οδηγεί σε πτώση της ζήτησης για εισιτήρια κατά 14%

10% αύξηση των αεροπορικών αφίξεων από το εσωτερικό οδηγεί σε πτώση της ζήτησης για ακτοπλοϊκά εισιτήρια κατά 1,6% βραχυπρόθεσμα

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Αρνητική συσχέτιση με τις τιμές των εισιτηρίων και τις αεροπορικές αφίξεις στις γραμμές του εσωτερικού

Σύγκριση ζήτησης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων βάσει οικονομετρικού υποδείγματος και πραγματικών δεδομένων για την περίοδο 2002-2016



Η συνάρτηση ζήτησης για τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, έτσι όπως διαμορφώνεται μετά την παλινδρόμηση των επιλεγμένων μεταβλητών είναι:

$$Y_t = 11,59 + 0,238 Y_{t-1} - 1,4 X_{1(t-1)} + 0,8 X_{2(t-1)} + 0,2 D_Jun + 0,6 D_Jul + 0,7 D_Aug - 0,3 D_2009-2013 - 0,2 Arrival_D + 0,3 Arrival_Int + u$$

Όπου,

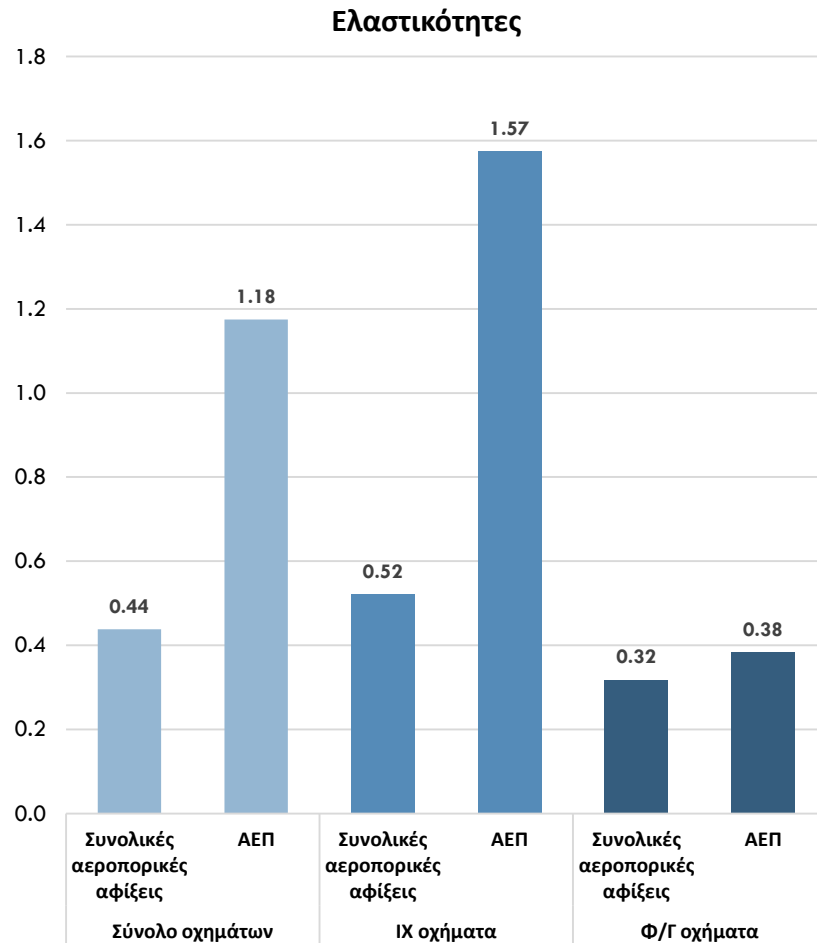
Y_t η τελική ζήτηση για ακτοπλοϊκά εισιτήρια (σε πλήθος εισιτηρίων) την χρονική στιγμή t ,

Y_{t-1} ζήτηση την χρονική στιγμή $t-1$

$X_{1(t-1)}$ η τιμή των εισιτηρίων την χρονική στιγμή $t-1$

$X_{2(t-1)}$ το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών την χρονική στιγμή $t-1$

Θετική συσχέτιση μεταξύ κίνησης οχημάτων με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και αεροπορικών αφίξεων



- Αύξηση στις συνολικές αεροπορικές αφίξεις στα νησιά της χώρας με αεροδρόμιο κατά 10% οδηγεί σε:
 - Αύξηση κατά 5,2% στα ΙΧ οχήματα που μεταφέρονται με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
 - Αύξηση κατά 3,2% στα Φ/Γ αυτοκίνητα
- Αύξηση του ΑΕΠ κατά 10% μεταφράζεται σε:
 - Αύξηση κατά 15,7% στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων
 - Αύξηση κατά 3,8% στη μεταφορά φορτηγών

1.6 Χρηματοοικονομική ανάλυση

- Στην παρούσα ενότητα αναλύεται η χρηματοοικονομική διάρθρωση και τα αποτελέσματα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ακτοπλοΐας
- Τα δεδομένα προέκυψαν από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς και καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεως για την περίοδο 2009-2016
- Η ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία από τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις των εξής εταιρειών:
 - ▣ Εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών:
 - Attica Group
 - ANEK Lines
 - MINOAN Lines
 - ▣ Hellenic Seaways
- Η χρηματοοικονομική ανάλυση πραγματοποιείται:
 - ▣ Συνολικά για τις ανωτέρω εταιρίες
 - ▣ Για τις γραμμές που εξυπηρετούν τα πλοία των συγκεκριμένων εταιριών στο
 - Εσωτερικό
 - Εξωτερικό (κυρίως Αδριατική)

Τη διετία 2015-2016 ο κλάδος επέστρεψε στην κερδοφορία

Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη του κλάδου της Ακτοπλοΐας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ΜΕΡΜ* (’16-’09)	ΠΜ** 2016/09
Καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης										
Κύκλος εργασιών	927	857	828	720	704	709	742	716	-3,6%	-22,8%
Κόστος Πωλήσεων	764	807	773	683	622	596	529	528	-5,1%	-30,9%
Καθαρά κέρδη προ φόρων	17	-201	-179	-201	-114	-32	56	51	-	-
Ισολογισμοί										
Σύνολο Ενεργητικού	2547	2360	2197	2065	1900	1818	1823	1793	-4,9%	-29,6%
Καθαρή Αξία Παγίων	2078	2013	1918	1825	1670	1585	1513	1470	-4,8%	-29,3%
Κυκλοφορούν	387	347	275	238	230	233	310	323	-2,5%	-16,5%
Ίδια Κεφάλαια	1223	1056	914	712	648	660	715	770	-6,4%	-37,0%
Βραχυχρόνιες Υποχρεώσεις	607	395	682	1274	936	643	485	487	-3,1%	-19,8%
Μακροχρόνιες Υποχρεώσεις	717	910	601	79	317	534	640	550	-3,7%	-23,3%
Υποχρεώσεις	1324	1305	1283	1354	1252	1177	1125	1037	-3,4%	-21,7%

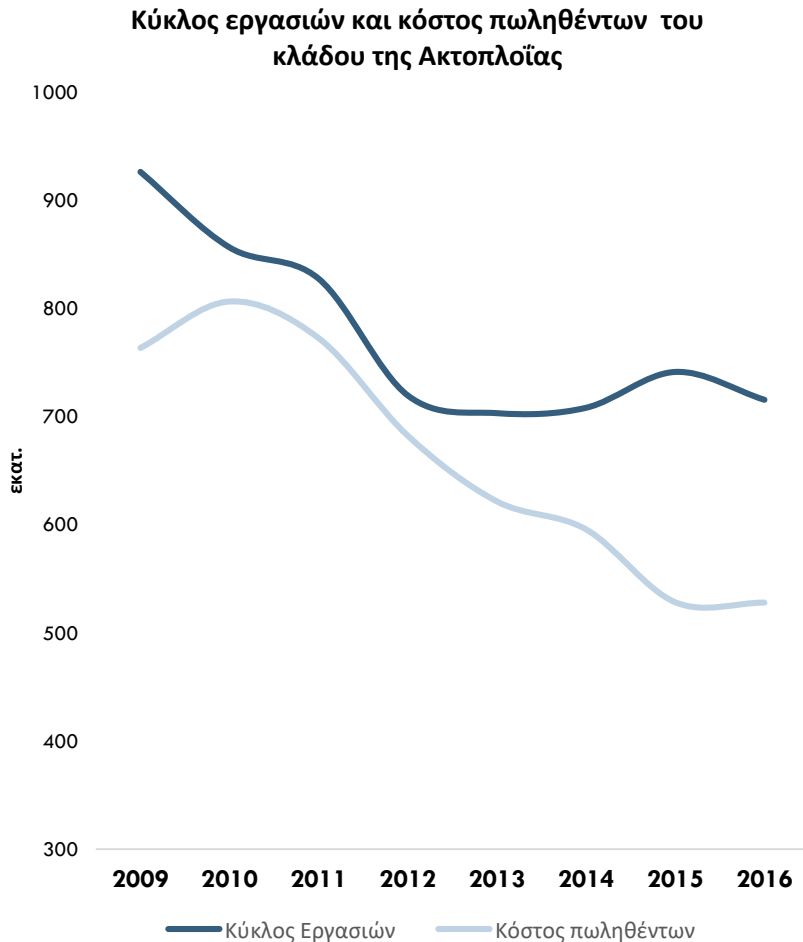
*ΜΕΡΜ: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής, **ΠΜ: Ποσοστιαία μεταβολή

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

- Το σύνολο του ενεργητικού των μεγαλύτερων επιχειρήσεων ακτοπλοΐας συρρικνώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 5% την περίοδο 2009-2016
- Η καθαρή αξία του παγίου ενεργητικού, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού ενεργητικού, παρουσιάζει αντίστοιχη μέση ετήσια μείωση
- Στο παθητικό, την περίοδο 2013-2016 καταγράφεται αναδιάρθρωση του δανεισμού υπέρ των μακροχρόνιων δανείων

Κάμψη του κύκλου εργασιών το 2016 σε σχέση με το 2015

Σταθεροποίηση του κόστους πωληθέντων



- Στα αποτελέσματα χρήσης, ο κύκλος εργασιών των εταιριών του κλάδου ανέκαμψε το 2013 και το 2014 έπειτα από την πτωτική πορεία των προηγούμενων ετών
 - ▣ Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής διαμορφώνεται στο -3,6% την περίοδο 2009-2016
- Το κόστος πωλήσεων υποχώρησε σημειώνοντας μέση ετήσια πτώση κατά 5,1% την οκταετία 2009-2016.
 - ▣ Η πτώση οφείλεται κυρίως στα μέτρα περιορισμού του κόστους καυσίμου (slow steaming, βελτιστοποίηση των δρομολογίων), αλλά και στη μικρή πτώση των τιμών των καυσίμων στις διεθνείς αγορές τη διετία 2015-2016.

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Στους περισσότερους αριθμοδείκτες καταγράφεται βελτίωση το 2015 και το 2016



Βασικοί αριθμοδείκτες κλάδου Ακτοπλοΐας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Αποδοτικότητα								
Καθαρό περιθώριο κέρδους	1,8%	-23,4%	-21,6%	-27,9%	-16,1%	-4,5%	7,6%	7,1%
Μικτό περιθώριο κέρδους	17,6%	5,9%	6,6%	5,2%	11,6%	15,9%	28,7%	26,2%
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	1,4%	-19,0%	-19,6%	-28,2%	-17,5%	-4,8%	7,9%	6,6%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	0,7%	-8,5%	-8,1%	-9,7%	-6,0%	-1,7%	3,1%	2,8%
Κεφαλαιακή διάρθρωση								
Κυκλοφορούν ενεργητικό / Σύνολο ενεργητικού	15,2%	14,7%	12,5%	11,5%	12,1%	12,8%	17,0%	18,0%
Δανειακή πίεση (Υποχρεώσεις / Παθητικό)	52,0%	55,3%	58,4%	65,5%	65,9%	64,7%	61,7%	57,9%
Ρευστότητα								
Γενική ρευστότητα	63,7%	87,8%	40,3%	18,7%	24,6%	36,2%	63,9%	66,2%
Άμεση ρευστότητα	59,8%	79,7%	36,1%	17,1%	22,0%	33,1%	62,0%	64,1%
Βραχ. Υποχρεώσεις προς πωλήσεις	65,5%	46,1%	82,3%	177,0%	133,0%	90,8%	65,4%	68,1%
Βραχ. Τραπεζικές υποχρεώσεις προς πωλήσεις	15,7%	20,2%	54,5%	109,3%	96,7%	63,8%	47,3%	46,9%
Φερεγγυότητα								
Τόκοι προς πωλήσεις	4,3%	3,9%	6,0%	4,8%	5,9%	5,2%	4,8%	4,3%
Κάλυψη χρημ/κών εξόδων	112,9%	-198,7%	-32,1%	-4,1%	104,1%	214,0%	476,5%	490,0%

- Η δανειακή εξάρτηση των εταιριών του κλάδου υποχώρησε τη διετία 2015-2016
- Η γενική ρευστότητα τη διετία 2015-2016 αυξήθηκε
 - ▣ Υποδεικνύει ότι τα κυκλοφοριακά στοιχεία των επιχειρήσεων βελτιώνονται σε σχέση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις
- Η αναλογία κεφαλαίων που έχουν διατεθεί σε κυκλοφορούν ενεργητικό αυξήθηκε διαχρονικά
 - ▣ Αντανακλάται η βελτίωση της ρευστότητας στην αγορά
- Το μικτό περιθώριο κέρδους ανέκαμψε σταδιακά από 5,2% το 2012 σε 26,2% το 2016
- Η αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων βελτιώθηκε το 2015 και το 2016, ως αποτέλεσμα της κερδοφορίας ενώ και τα ίδια κεφάλαια αυξήθηκαν τη διετία 2015-2016

Με βάση τα στοιχεία ενεργητικού, η εγχώρια αγορά αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα της δραστηριότητας

Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη ανά γεωγραφικό τομέα

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ΜΕΡΜ* (’16-’09)	ΠΜ** 2016/09
Γραμμές εσωτερικού										
Κύκλος εργασιών	537	472	455	412	389	400	441	418	-3,5%	-27,4%
Κόστος Πωλήσεων	431	449	426	395	363	349	340	335	-3,5%	-28,4%
Καθαρά κέρδη προ φόρων	27	-99	-84	-87	-62	-7	44	38	-	442,9%
Σύνολο Ενεργητικού	1234	1182	1179	1233	1083	1032	1035	1006	-2,9%	-29,7%
Γραμμές εξωτερικού										
Κύκλος εργασιών	258	358	354	290	289	280	270	271	0,7%	5,0%
Κόστος Πωλήσεων	227	336	325	262	279	263	206	209	-1,2%	-7,9%
Καθαρά κέρδη προ φόρων	-6	-86	-68	-68	-26	-14	24	22	-	-
Σύνολο Ενεργητικού	912	826	711	426	431	413	414	430	-10,2%	-52,9%
Μη κατανομημένα στοιχεία										
Κύκλος εργασιών	132	28	18	18	26	28	31	27	-20,3%	-79,5%
Κόστος Πωλήσεων	106	23	22	26	-20	-15	-17	-16	-176,3%	-115,1%
Καθαρά κέρδη προ φόρων	-5	-17	-28	-46	-25	-11	-12	-9	8,8%	80,0%
Σύνολο Ενεργητικού	401	353	256	354	340	331	323	298	-4,2%	-26,1%

*ΜΕΡΜ: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής, **ΠΜ: Ποσοστιαία μεταβολή

Σημείωση: Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων ανά γεωγραφικό τομέα δυσχεραίνεται από το γεγονός ότι οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις των επιχειρήσεων του κλάδου αφορούν μεγέθη για το σύνολο της δραστηριότητάς τους. Ο καταμερισμός μεγεθών ανά λειτουργικό τομέα αφορά σχετικά λίγα μεγέθη (κυρίως των αποτελεσμάτων χρήσης), τα οποία διαφέρουν μεταξύ των εταιριών.

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

- Οι γραμμές εσωτερικού είχαν το 70% των στοιχείων ενεργητικού του κλάδου το 2016
- Αντίστοιχη εικόνα παρατηρείται και σε όρους κύκλου εργασιών με το μερίδιο των γραμμών εσωτερικού να διαμορφώνεται στο 58% το 2016 από 60% το 2009

Στην κερδοφορία οι τάσεις στους δύο γεωγραφικούς τομείς είναι παρόμοιες

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας ανά γεωγραφικό τομέα

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Γραμμές εσωτερικού								
Καθαρό περιθώριο κέρδους	5,1%	-20,9%	-19,8%	-23,4%	-17,0%	-1,8%	10,0%	9,0%
Μικτό περιθώριο κέρδους	19,8%	4,8%	6,4%	4,1%	9,2%	12,8%	23,0%	19,8%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	2,2%	-8,3%	-7,6%	-7,8%	-6,1%	-0,7%	4,3%	3,7%
Γραμμές εξωτερικού								
Καθαρό περιθώριο κέρδους	-2,2%	-24,6%	-23,2%	-32,9%	-14,8%	-5,0%	9,0%	8,3%
Μικτό περιθώριο κέρδους	12,0%	5,6%	5,9%	6,3%	13,0%	6,3%	23,8%	22,9%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	-0,6%	-10,5%	-11,6%	-22,4%	-10,0%	-3,4%	5,9%	5,2%
Διαφορά								
Καθαρό περιθώριο κέρδους	7,3%	3,7%	3,4%	9,5%	-2,2%	3,2%	1,0%	0,7%
Μικτό περιθώριο κέρδους	7,8%	-0,8%	0,5%	-2,2%	-3,8%	-6,5%	0,8%	3,1%
Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων	2,8%	2,2%	4,0%	14,6%	3,9%	2,7%	-1,6%	-1,5%

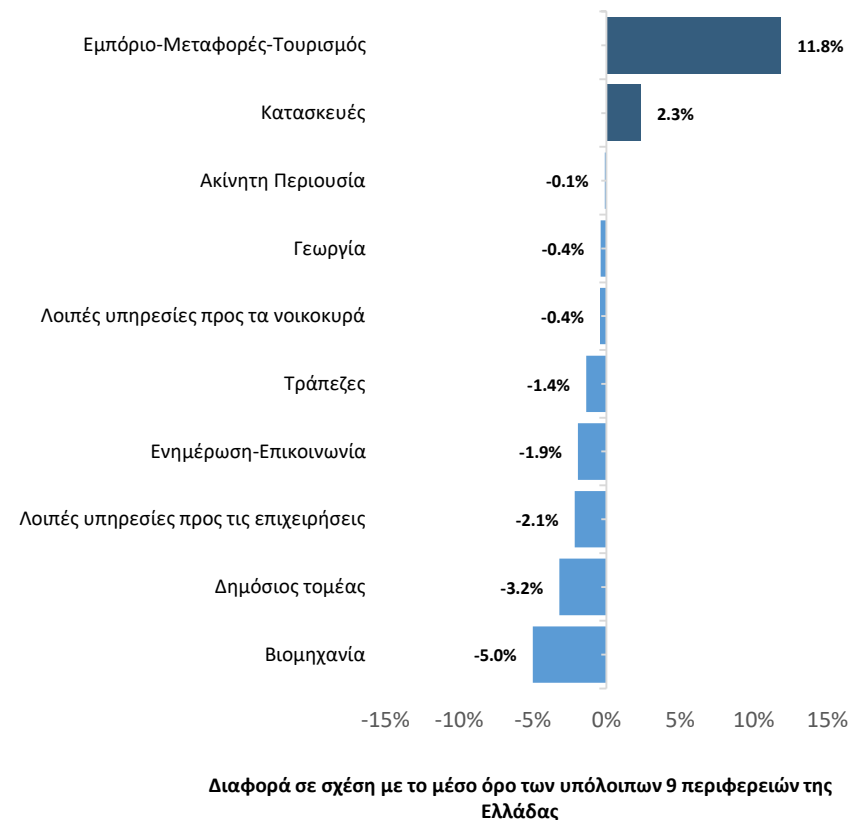
Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές καταστάσεις εταιριών Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

- Υψηλότερο καθαρό περιθώριο κέρδους το 2015 και 2016 στις γραμμές εσωτερικού
- Αντίθετα, οι γραμμές εξωτερικού υπερτερούν ελαφρώς σε όρους αποδοτικότητας ενεργητικού

2. Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

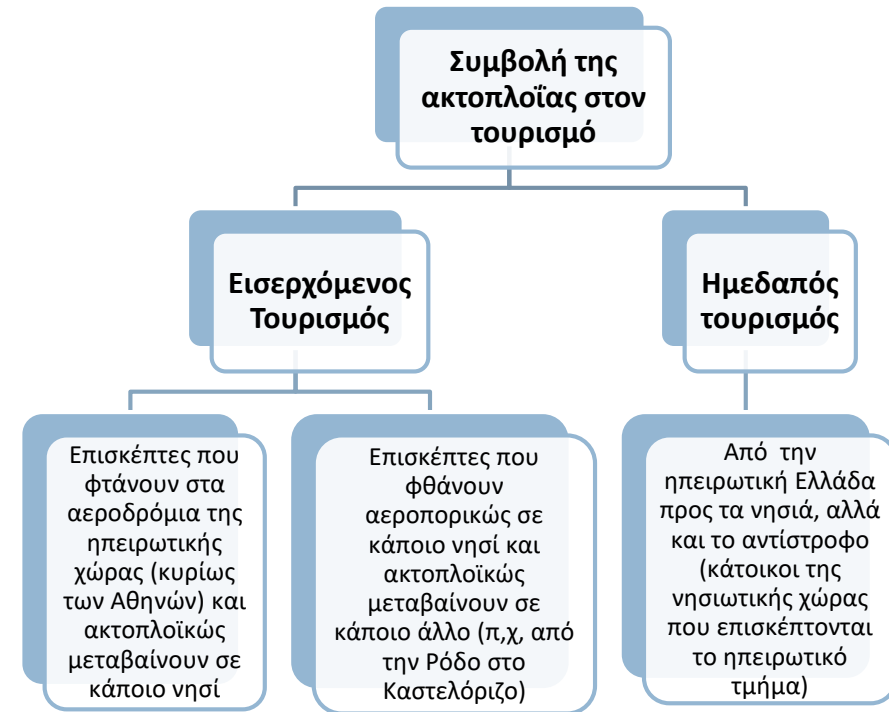
- Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας (Ιόνια Νησιά, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο και Κρήτη):
 - ▣ Κατοικεί περίπου το 12,3% του πληθυσμού της Ελλάδας
 - ▣ Δημιουργείται το 11,6% του ΑΕΠ της χώρας
 - ▣ Συντηρείται περισσότερο από το 13,4% των θέσεων εργασίας
- Τουρισμός, εμπόριο και γεωργία είναι οι κλάδοι με αυξημένη συνεισφορά στη διαμόρφωση των οικονομικών μεγεθών των νησιωτικών περιφερειών

Σύνθεση της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, 2016



Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας πραγματοποιείται σχεδόν το ήμισυ των αφίξεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα



Στις τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας λειτουργούν 26 αεροδρόμια, ενώ ο αριθμός των λιμανιών που συνδέονται με την ηπειρωτική Ελλάδα ξεπερνά τα 70.

Συνεισφορά του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία

Μεταφορική δραστηριότητα του κλάδου

Καταλύτης για την οικονομική δραστηριότητα στα νησιά

Ακτοπλοΐα
Εσωτερικού

Μεταφορά επιβατών
(τελική ζήτηση
νοικοκυριών)

Μεταφορά
εμπορευμάτων
(ενδιάμεση ζήτηση
επιχειρήσεων)

Τουριστική δαπάνη στα
νησιά

Μεταποίηση και
γεωργία στα νησιά

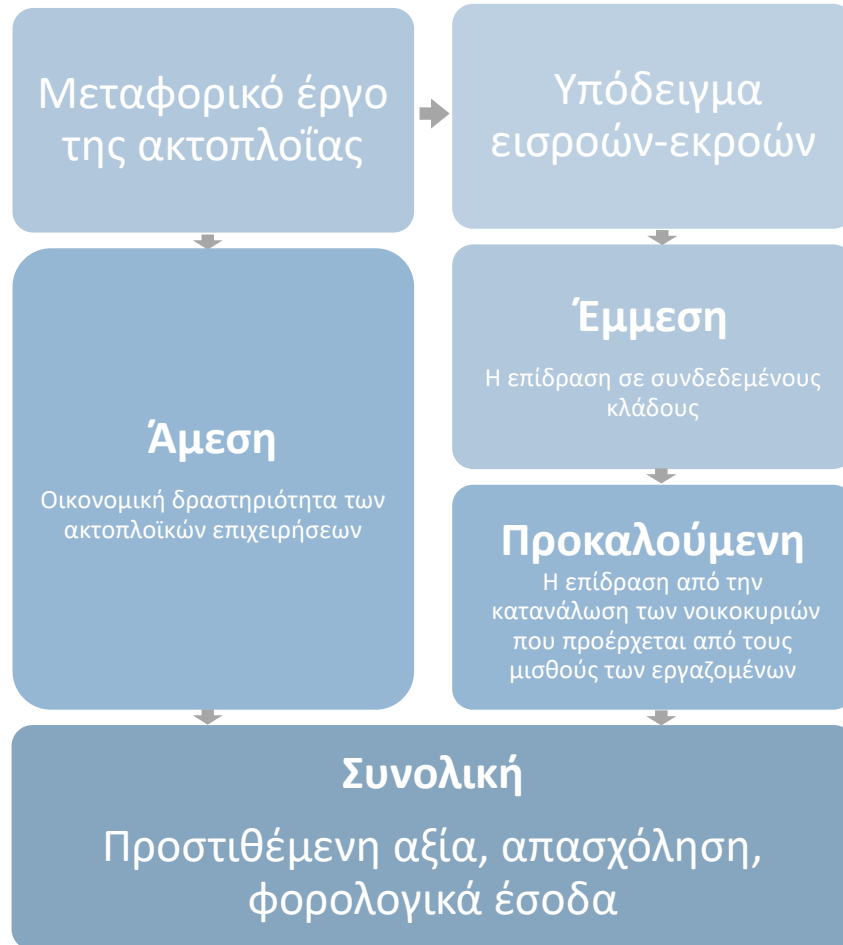
Αγορά
Αδριατικής

Μεταφορά επιβατών
(τελική ζήτηση
νοικοκυριών)

Μεταφορά
εμπορευμάτων
(ενδιάμεση ζήτηση
επιχειρήσεων)

Εξαγωγικό εμπόριο

Η εκτίμηση της συνολική συνεισφορά μιας δραστηριότητας λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις σε μια οικονομία



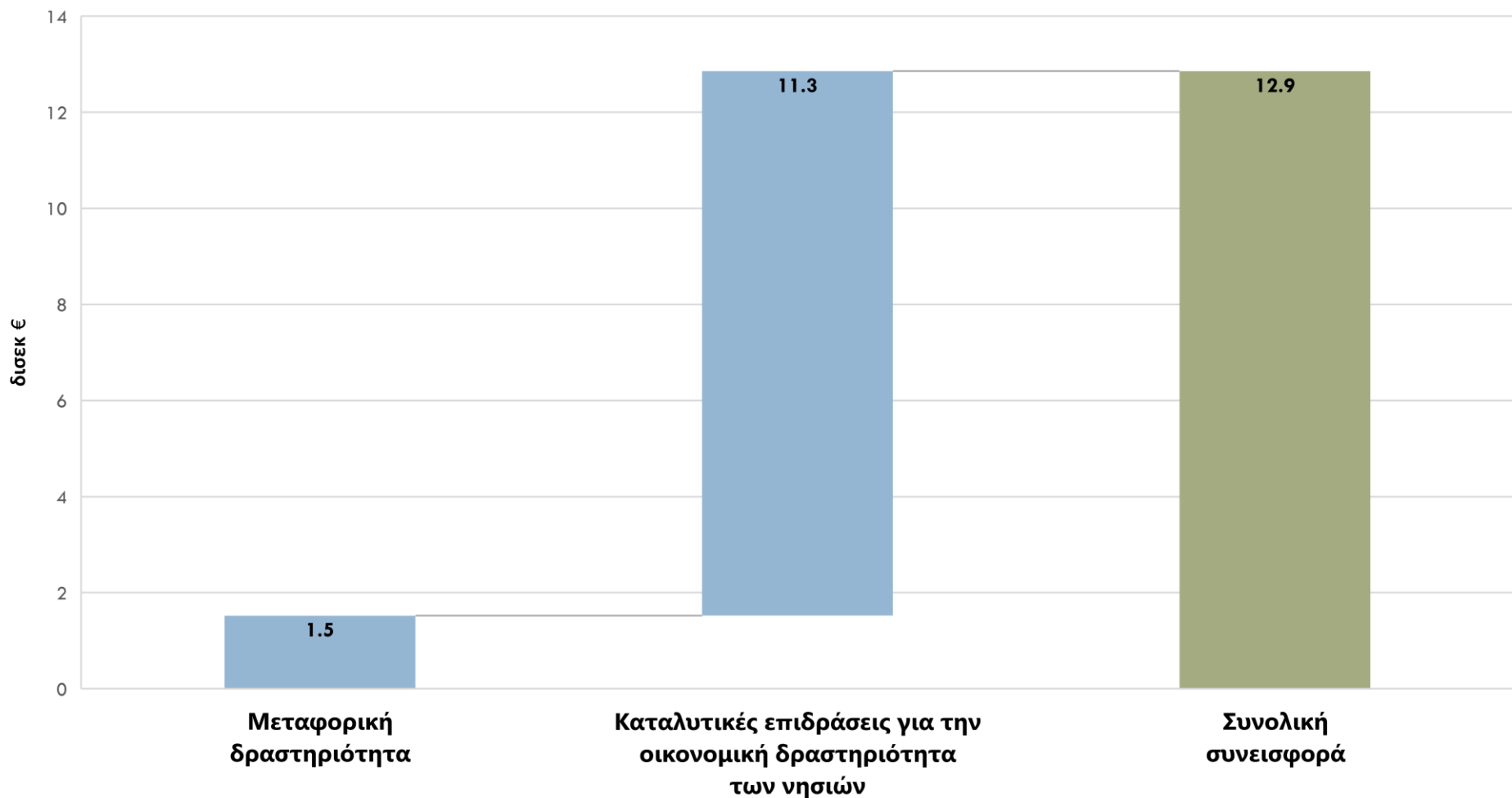
Βασικές παραδοχές του υποδείγματος εισροών-εκροών

- Σταθερή τεχνολογία παραγωγής
 - ▣ Η παραγωγή του τελικού προϊόντος κάθε κλάδου απαιτεί εισροές και εργασία σε σταθερές αναλογίες
- Σταθερές τιμές
- Σταθερές καταναλωτικές προτιμήσεις
- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην παραγωγική δυνατότητα των κλάδων

Οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις υπολογίζονται με υποδείγματα εισροών-εκροών, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας.

Η συνολική συμβολή της εγχώριας ακτοπλοΐας εκτιμάται σε 7,3% του ΑΕΠ το 2016 (€12,9 δισεκ.)

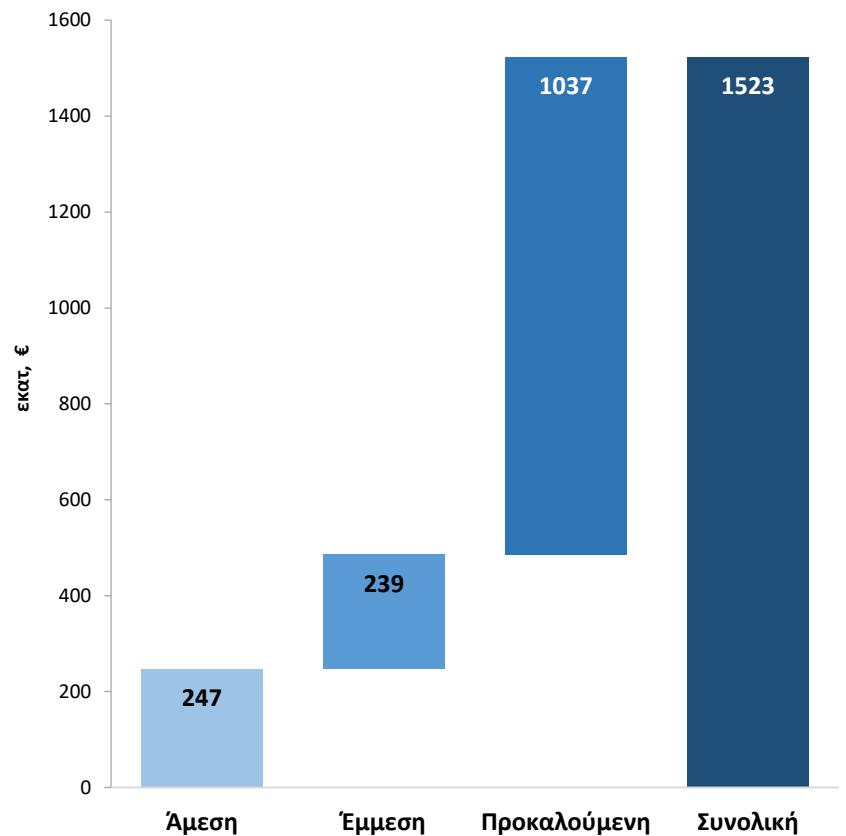
Συνεισφορά της εγχώριας ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ, 2016



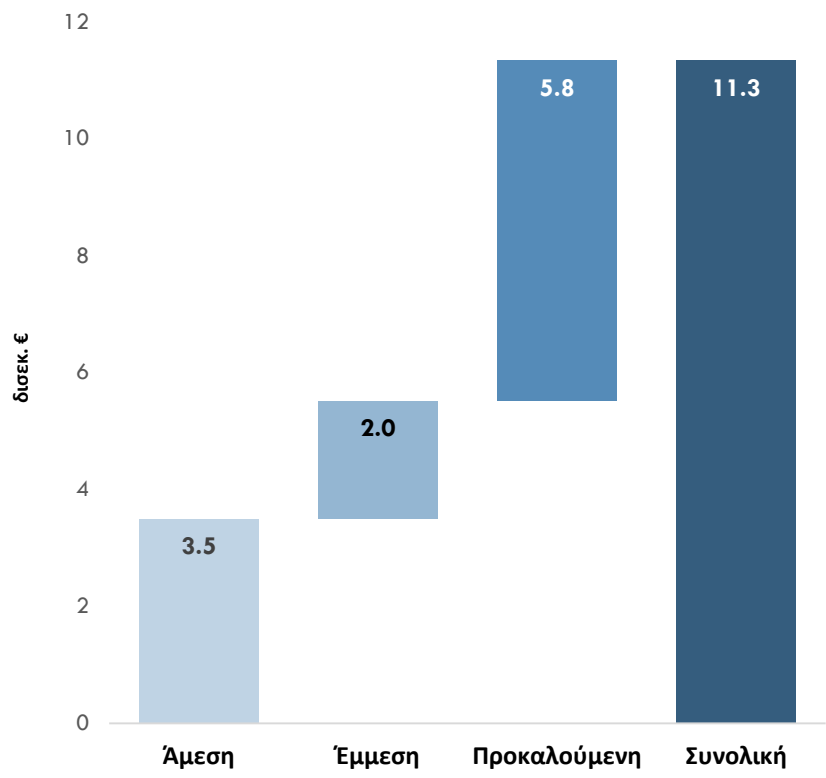
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η μεταφορική δραστηριότητα των γραμμών εσωτερικού συμβάλλει κατά €1,5 δισεκ. στο ΑΕΠ (0,9% του ΑΕΠ το 2016)

Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στο ΑΕΠ, 2016



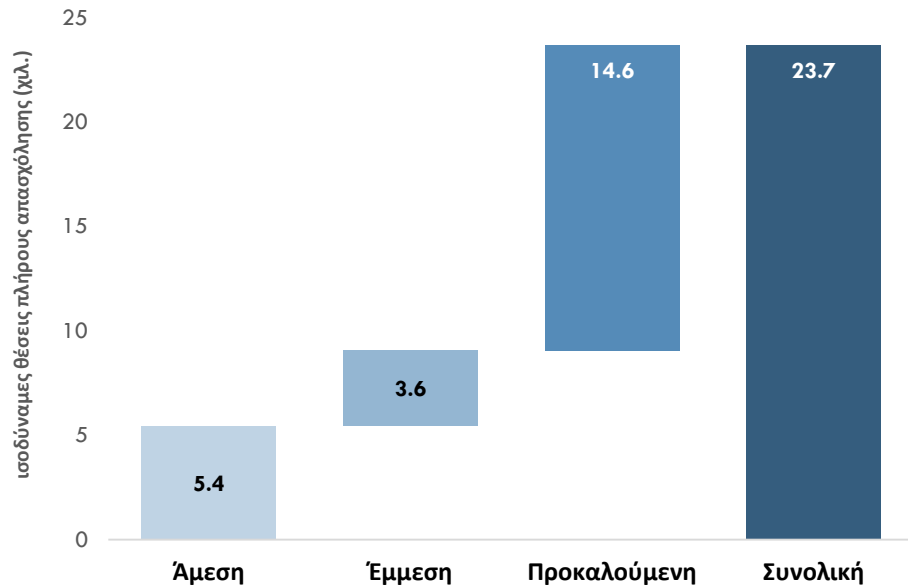
Καταλυτικές επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας, 2016



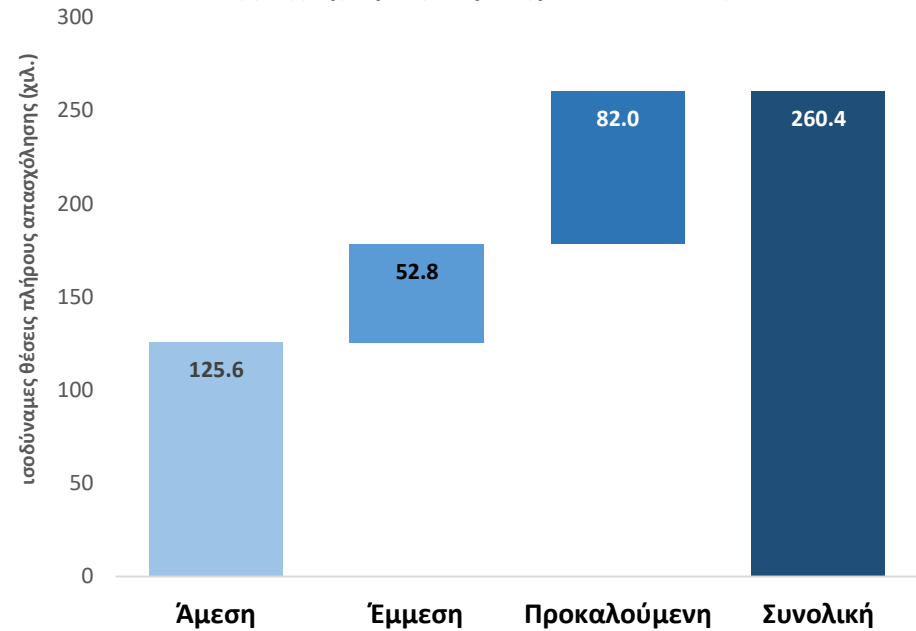
Η συνεισφορά της ακτοπλοΐας λόγω των καταλυτικών επιδράσεων στα νησιά της χώρας εκτιμάται σε €11,3 δισεκ. (6,5% του ΑΕΠ το 2016)

Η συνολική συνεισφορά της εγχώριας ακτοπλοΐας, σε όρους απασχόλησης, εκτιμάται σε 284 χιλ. θέσεις εργασίας

Συνεισφορά της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας στην απασχόληση, 2016



Καταλυτικές επιδράσεις στην απασχόληση από την ανάπτυξη της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας, 2016

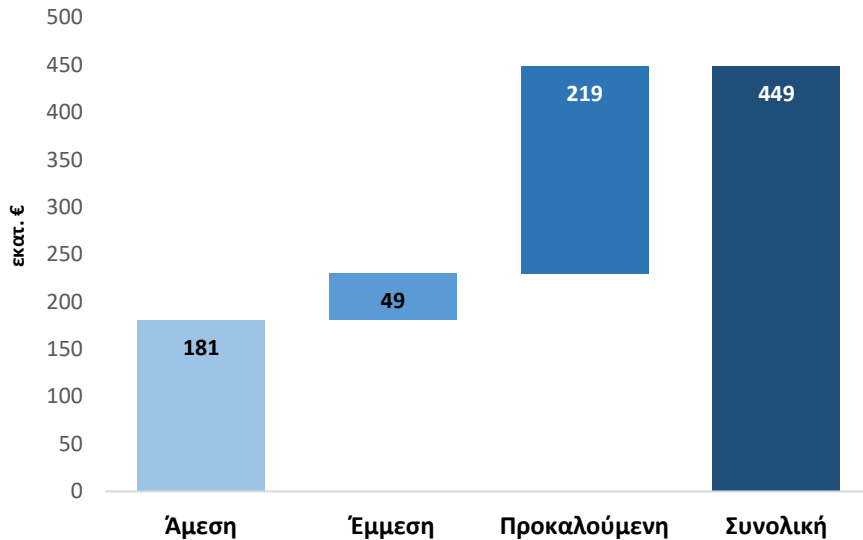


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

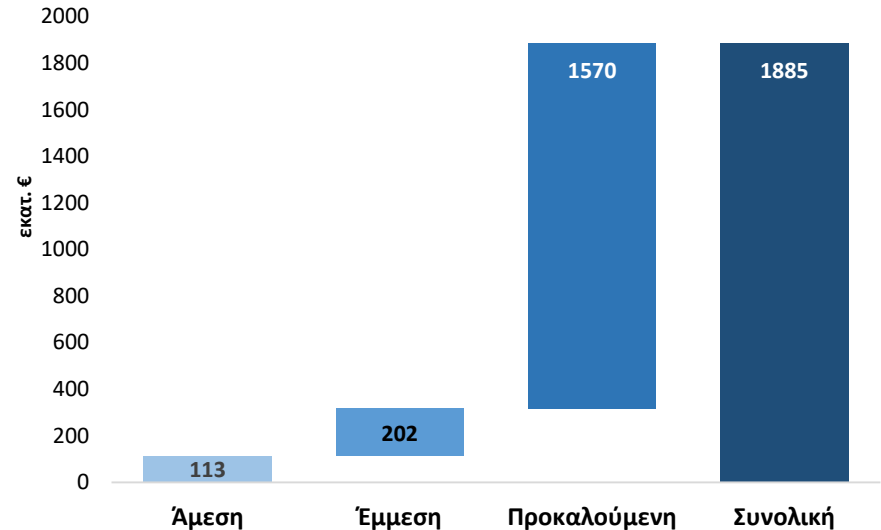
- Η συνολική συμβολή της ακτοπλοΐας ανέρχεται στο 7,9% της συνολικής απασχόλησης
- Αντιστοιχεί στο 53% της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες,
- Η άμεση επίδραση στην απασχόληση εκτιμάται σε περίπου 5,4 χιλ. θέσεις εργασίας

Η συνολική συνεισφορά της εγχώριας ακτοπλοΐας στα φορολογικά έσοδα εκτιμάται σε €2,3 δισεκ.

Συνεισφορά της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας στα φορολογικά έσοδα, 2016



Καταλυτικές επιδράσεις στα φορολογικά έσοδα από την ανάπτυξη της εγχώριας επιβατηγού ακτοπλοΐας, 2016

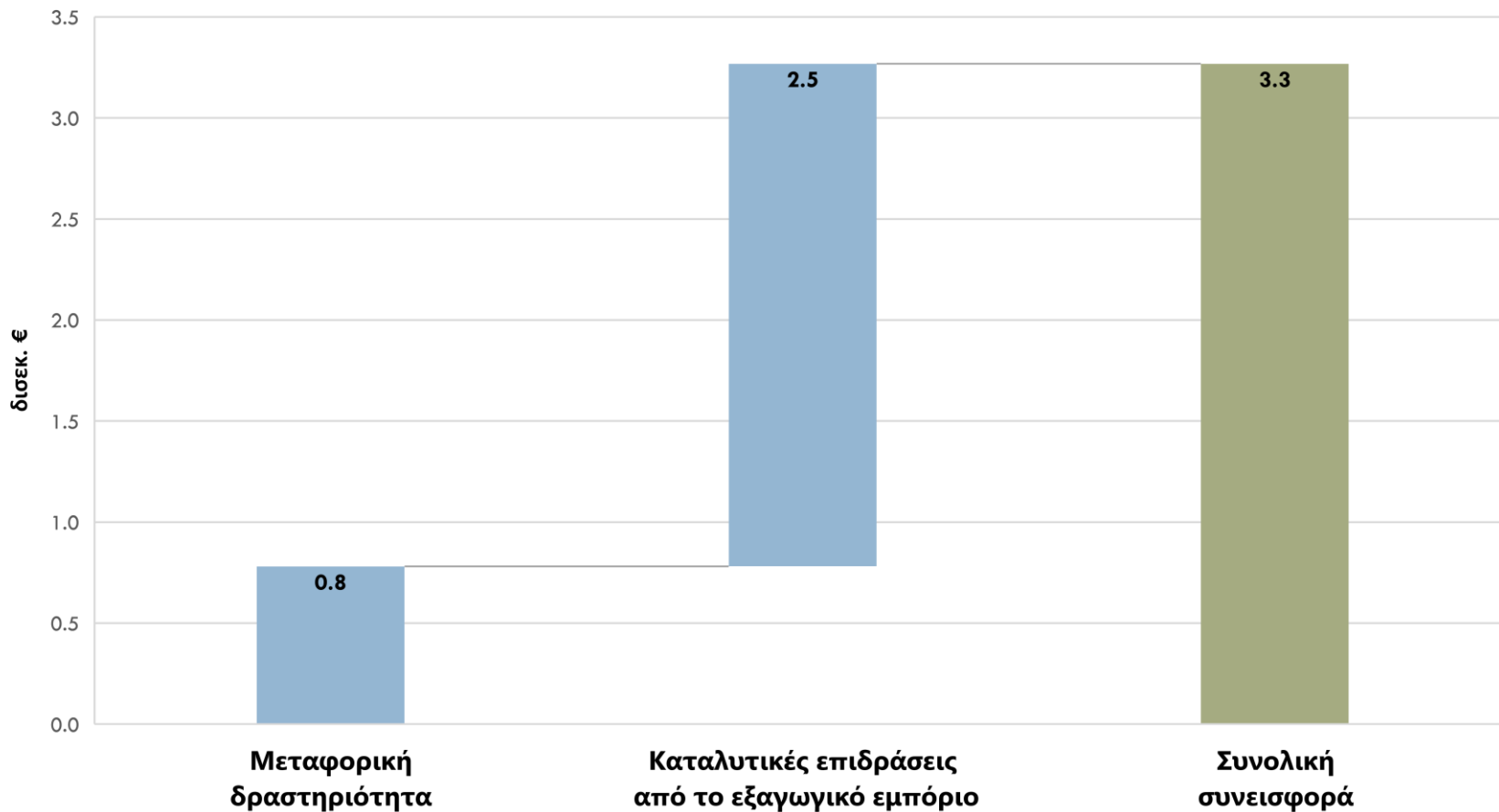


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

- Τα έσοδα από τον ΦΠΑ επί των ναύλων εκτιμώνται σε €133 εκατ., ενώ οι εργοδοτικές εισφορές που κατέβαλλαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες εκτιμώνται σε €45,3 εκατ.
- Τα 3/4 (περίπου €1,8 δισ. ευρώ) της συνολικής επίδρασης στα φορολογικά έσοδα αποτελούν την προκαλούμενη επίδραση
- Οι υψηλοί πολλαπλασιαστές σε όρους προστιθέμενης αξίας και φορολογικών εσόδων προκύπτουν κυρίως από τη χαμηλή προστιθέμενη αξία και φορολογική επιβάρυνση στον αγροτικό τομέα.
 - Αντίστοιχα, οι χαμηλοί πολλαπλασιαστές σε όρους απασχόλησης προέρχονται από τη μεγάλη ένταση εργασίας που παρατηρείται στη Γεωργία.

Η συνολική συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας από την Αδριατική εκτιμάται σε €3,3 δισεκ. (1,9% του ΑΕΠ)

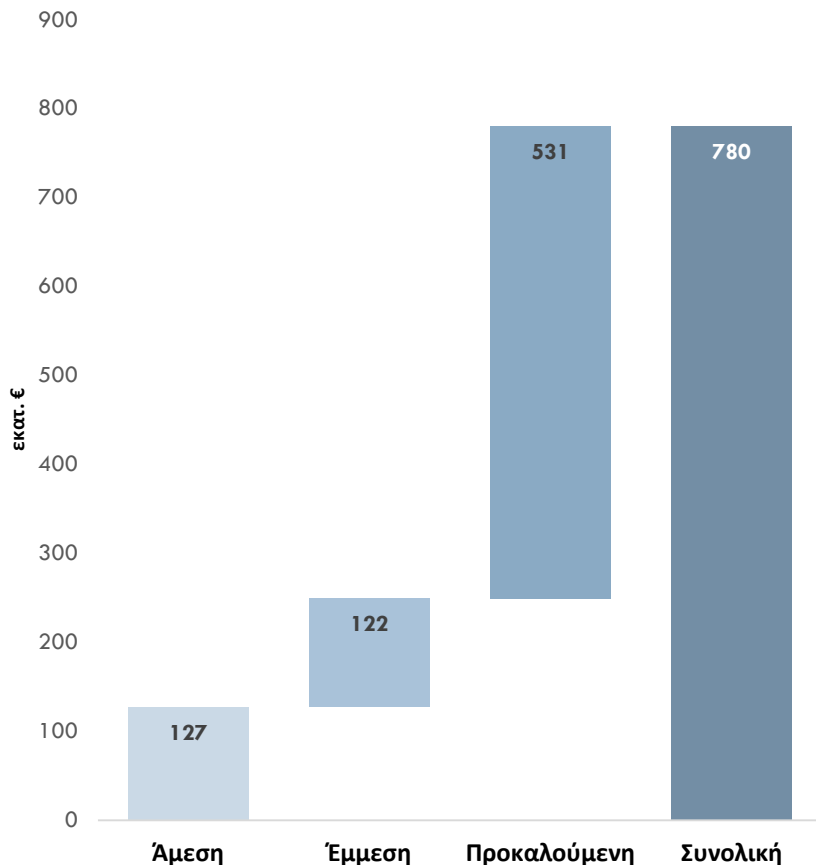
Η συνεισφορά στο ΑΕΠ της επιβατηγού ναυτιλίας από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2016



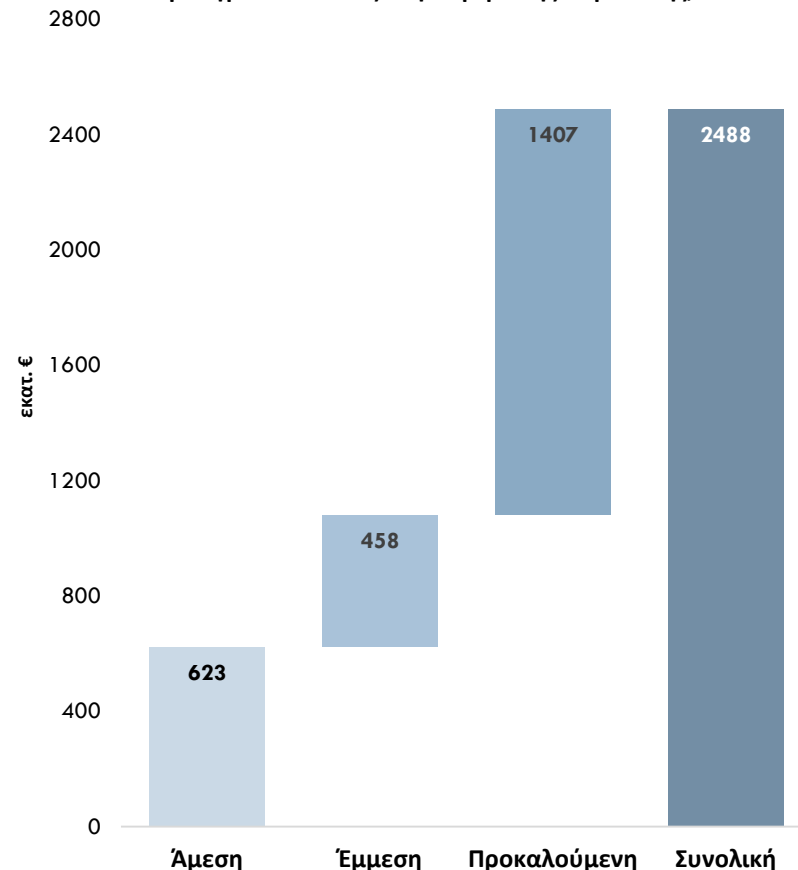
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η μεταφορική δραστηριότητα στη γραμμή Ελλάδα-Ιταλία συμβάλλει κατά €780 εκατ. στο ΑΕΠ (0,4% του ΑΕΠ το 2016)

Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στο ΑΕΠ από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2016



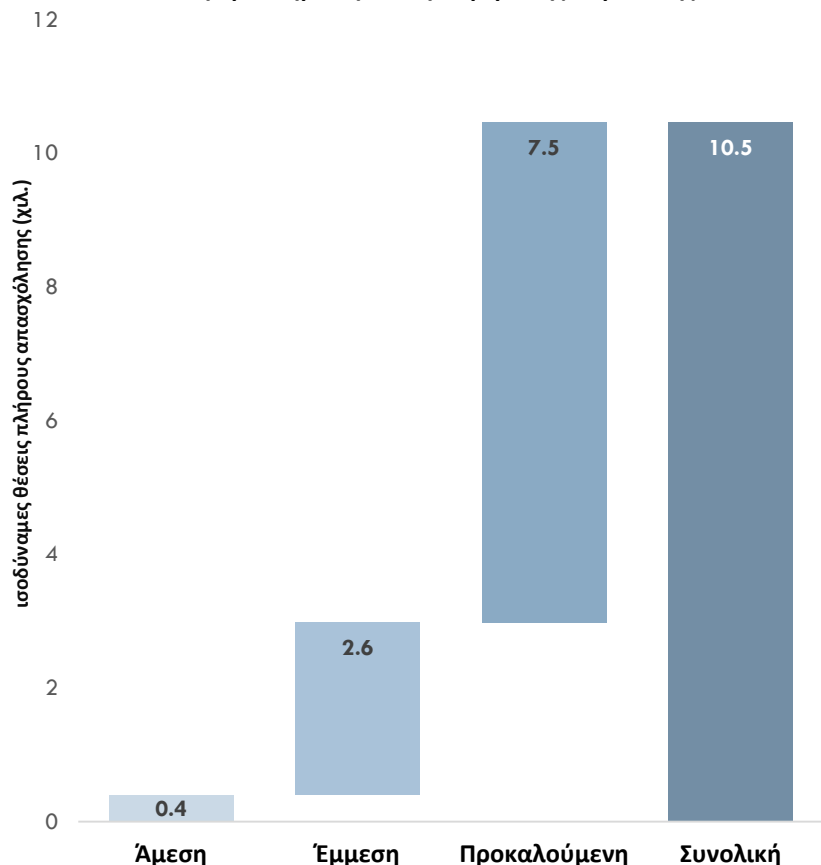
Καταλυτικές επιδράσεις στο ΑΕΠ από την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας στην αγορά της Αδριατικής, 2016



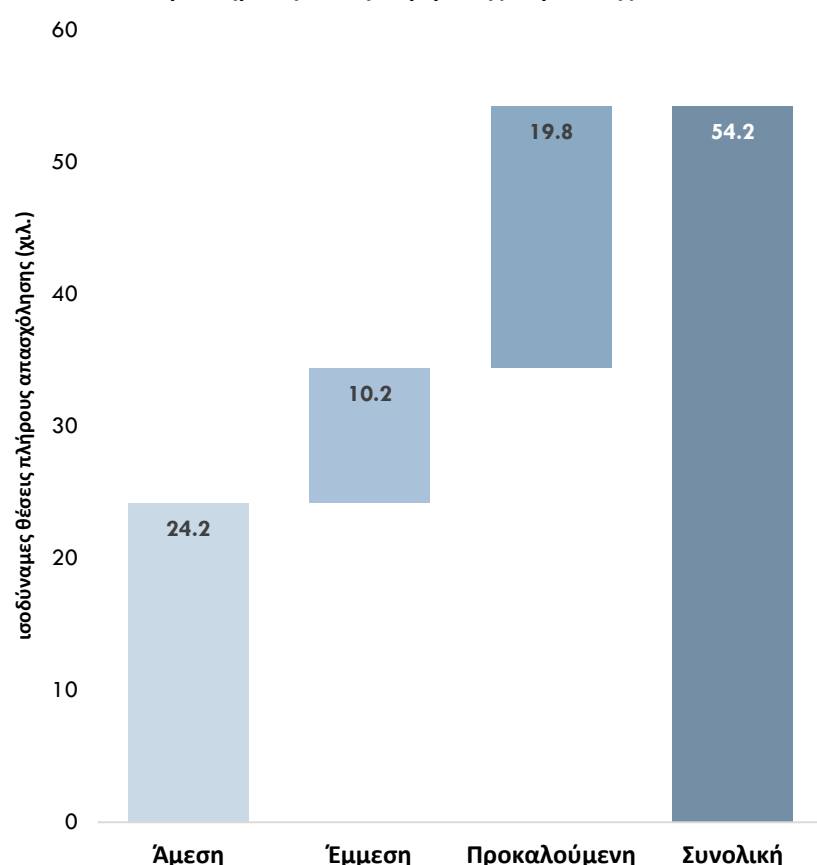
Η συνεισφορά από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής λόγω των καταλυτικών επιδράσεων εκτιμάται σε €2,5 δισεκ. (1,4% του ΑΕΠ το 2016)

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά από την αγορά της Αδριατικής εκτιμάται σε περίπου 65 χιλ. θέσεις εργασίας

Συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην απασχόληση από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2016



Καταλυτικές επιδράσεις στην απασχόληση από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, 2016



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Αντιστοιχεί στο 1,8% της συνολικής απασχόλησης στην εγχώρια αγορά εργασίας

Η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία εκτιμάται σε €16,1 δισεκ. (9,2% του ΑΕΠ)

Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ναυτιλίας στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, 2016

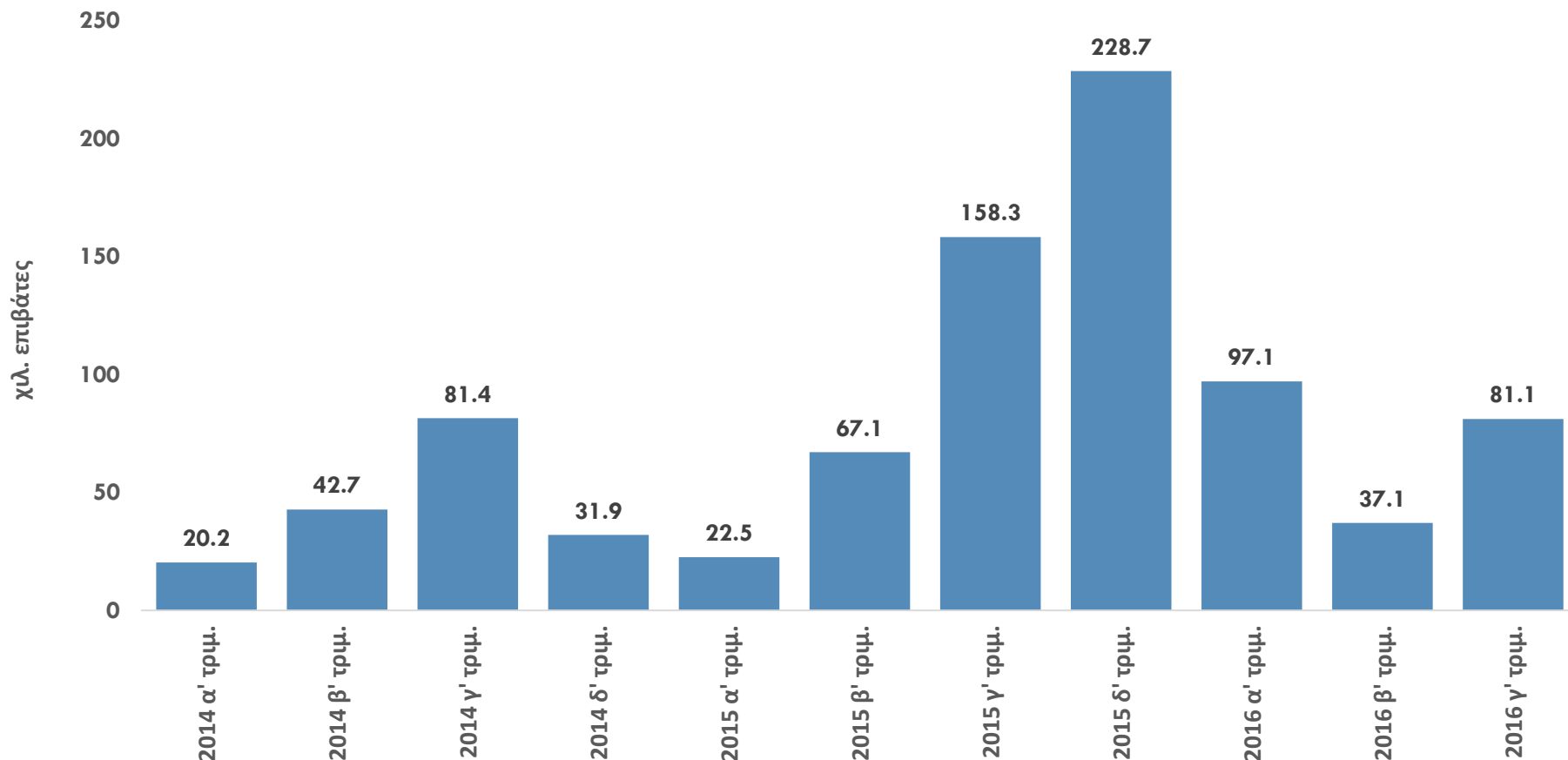
	Επίδραση από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
Ακτοπλοΐα			
ΑΕΠ (δισ. €)	1,5	11,3	12,9
Απασχόληση (χιλ.)	24	260	284
Αδριατική αγορά (γραμμή Ελλάδα – Ιταλίας)			
ΑΕΠ (δισ. €)	0,8	2,5	3,3
Απασχόληση (χιλ.)	11	54	65
Επιβατηγός ναυτιλία – Σύνολο κλάδου*			
ΑΕΠ (δισ. €)	2,3	13,8	16,1
Απασχόληση (χιλ.)	34	315	349

*Δεν λαμβάνονται υπόψη οι πορθμειακές γραμμές και η κρουαζιέρα.

Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 9,7% των συνολικών θέσεων εργασίας το 2016 (349 χιλ. θέσεις εργασίας).

Σημαντική η συμβολή της ακτοπλοΐας στην αποσυμφόρηση των νησιών λόγω των προσφυγικών ροών από την Τουρκία

Επιβασθέντες στο λιμάνι της Μυτιλήνης, 2014-2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Περίπου 700 χιλ. πρόσφυγες μεταφέρθηκαν ακτοπλοϊκώς από τα νησιά του Αιγαίου στην ηπειρωτική χώρα από το 2015 έως το Μάρτιο του 2016

3. Προκλήσεις και θεσμικά ζητήματα του κλάδου

3.1 Προβλεπόμενες μεταβολές στο επιχειρηματικό περιβάλλον

Η ελληνική οικονομία δείχνει σημάδια ανάκαμψης αν και με μικρότερο ρυθμό από τον επιθυμητό

Εκτιμήσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελληνική Οικονομία

Ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές	2017	2018
ΑΕΠ	2,1	2,5
Ιδιωτική Κατανάλωση	1,4	1,4
Εξαγωγές αγαθών-υπηρεσιών	3,8	4,2
Εισαγωγές αγαθών-υπηρεσιών	3,0	3,8
Πληθωρισμός (%)	1,8	1,7
Απασχόληση	1,4	1,7
Ανεργία (%)	22,8	21,6

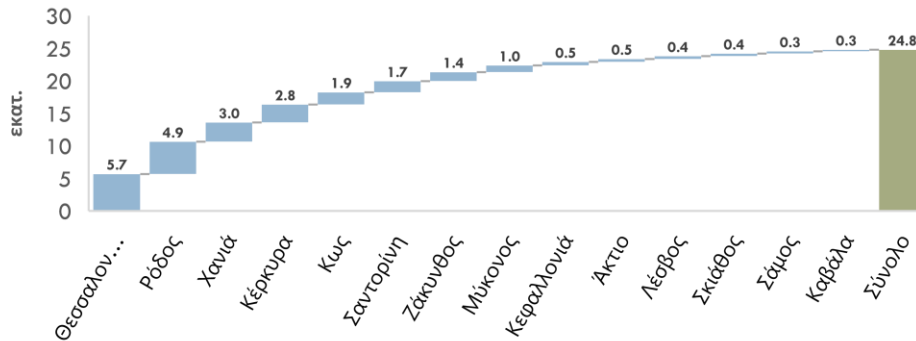
Πηγή: European Commission (European Economic Forecast, Spring 2017)

- Οι εκτιμήσεις για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας για το 2017 συγκλίνουν ότι θα διαμορφωθεί στην περιοχή του 1,5-2,1%
- Η κατανάλωση των νοικοκυριών (ιδιωτική κατανάλωση) αναμένεται να αυξηθεί κατά 1,4% το 2017 και το 2018
- Ο πληθωρισμός αναμένεται να επιταχυνθεί κατά 1,8% το 2017 και 1,7% και το 2018
- Οι εξαγωγές αναμένεται να αυξηθούν κυρίως λόγω της ανόδου στις εξαγωγές υπηρεσιών
- Οι εισπράξεις από τον τουρισμό ενδέχεται να εμφανίσουν ήπια διεύρυνση εντός του 2017
- Στην αγορά εργασίας αναμένεται αύξηση της απασχόλησης κατά 1,4% το 2017 και 1,7% το 2018
 - Το ποσοστό ανεργίας προβλέπεται να υποχωρήσει στην περιοχή του 21% στα τέλη του 2018

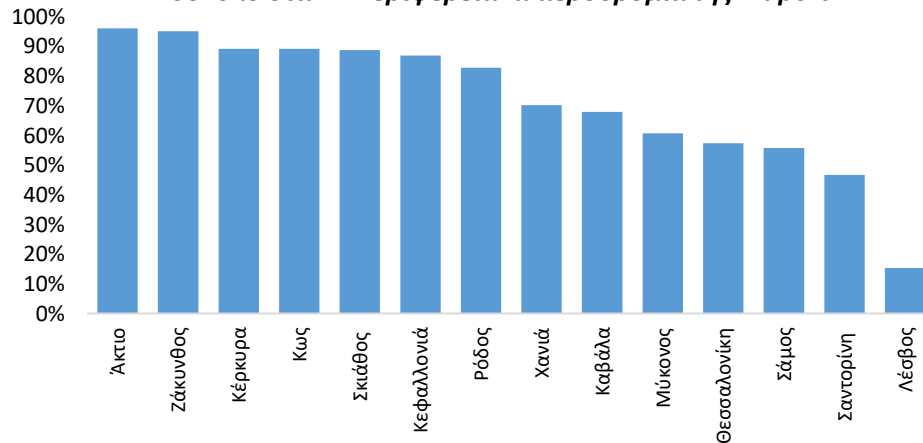
- Σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ οι τουριστικές αφίξεις το 2021 αναμένεται να φτάσουν τα 35 εκατ.
 - «Ήλιος & Θάλασσα», οδικός τουρισμός και τουρισμός πόλεων αναμένεται να είναι οι κυριότεροι παράγοντες της αύξησης αυτής
- Η ευρύτερη χρήση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου αναμένεται να συνεισφέρει στην εξοικονόμηση εξόδων, σε εκσυγχρονισμό της τιμολογιακής πολιτικής των επιχειρήσεων και σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου
- Ωστόσο, η τιμή του πετρελαίου κινείται ανοδικά γεγονός που επιδρά αρνητικά στη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας
 - Ήδη το πρώτο ενιάμηνο του 2017 παρατηρείται σημαντική αύξηση στις τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων κατά 38%
 - Σύμφωνα με τις εαρινές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι τιμές Brent αναμένεται να φτάσουν στα \$55,5 το βαρέλι το 2017 και \$55,9 το βαρέλι το 2018
 - Υψηλότερα κατά 3,9% και 4,7% αντίστοιχα σε σχέση με το 2016 (\$53,4 το βαρέλι)

Η αξιοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά την κίνηση επιβατών στην ακτοπλοΐα

Αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια της Fraport



Κίνηση επιβατών από και προς το εξωτερικό ως προς το σύνολο στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια της Fraport



Πηγή: ΥΠΑ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

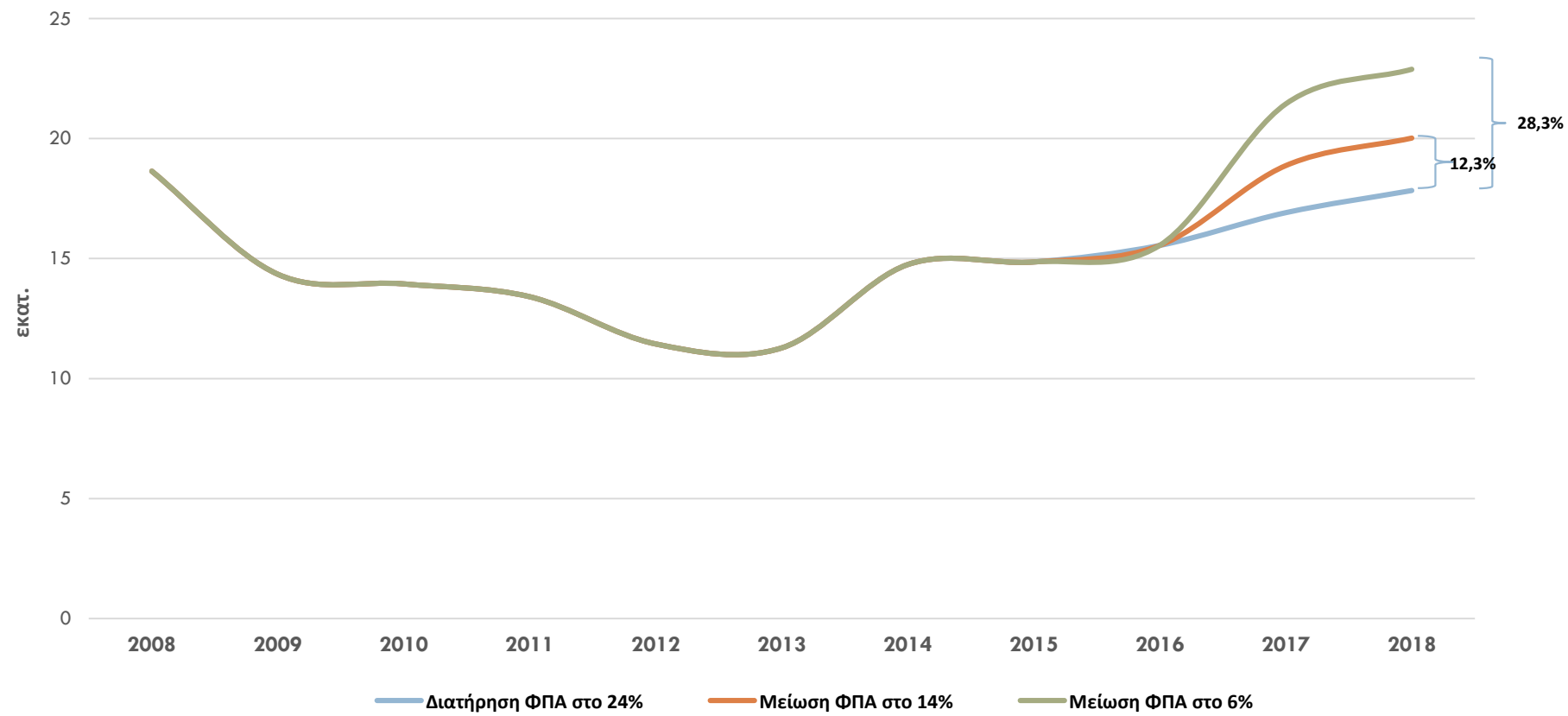
Ωστόσο, η επίδραση στη μετακίνηση φορτίων μέσα από τις ακτοπλοϊκές γραμμές ενδέχεται να είναι θετική

- Η Fraport AG έχει την ευθύνη λειτουργίας ενός από τους πιο σημαντικούς κόμβους του παγκοσμίου δικτύου αερομεταφορών, του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης.
- Η πλειονότητα των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας τα οποία διαχειρίζεται η κοινοπραξία εξυπηρετούν κατά βάση τουριστική κίνηση
- Μόνο 3 από τα 14 αεροδρόμια (Θεσσαλονίκη, Άκτιο, Καβάλα) βρίσκονται στην ηπειρωτική Ελλάδα
- Το 2016 ο συνολικός αριθμός επιβατών (αφίξεις και αναχωρήσεις) που μετακινήθηκαν από τα συγκεκριμένα αεροδρόμια ανήλθε σε 24,8 εκατ. (ή 47% του συνόλου των αεροδρομίων της χώρας)
 - Η κίνηση επιβατών από και προς το εξωτερικό αντιστοιχεί στο 73% του συνόλου

3.2 Επιπτώσεις από το ΦΠΑ

Η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ εκτιμάται πως θα οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης με οφέλη για τις νησιωτικές οικονομίες

Διακινηθέντες επιβάτες ακτοπλοϊκώς



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στο 14%, με πλήρη μετακύληση στις τιμές των εισιτηρίων, αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση των διακινηθέντων επιβατών κατά 12% το 2018, ενώ μείωση του ΦΠΑ στο 6% θα μπορούσε να οδηγήσει σε άνοδο κατά 28%

Η αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αυξάνει τα συνολικά ποσά που δαπανώνται στις νησιωτικές οικονομίες

Εκτιμήσεις εσόδων από ενδεχόμενη μείωση του ΦΠΑ στο 14% και 6%, 2017-18

Σενάριο	Επιπλέον επιβάτες (εκατ.)	Επιπλέον έσοδα για ακτοπλοϊκές εταιρίες (€ εκατ.)	Επιπλέον τουριστική δαπάνη (€ εκατ.)	Επιπλέον ΑΕΠ στις νησιωτικές οικονομίες (€ εκατ.)	Επιπλέον ανθρωποέτη εργασίας σε νησιωτικές οικονομίες (χιλ.)	Διαφορά στα έσοδα ΦΠΑ από πωλήσεις εισιτηρίων (€ εκατ.)	Επιπλέον έσοδα ΦΠΑ από δαπάνες επισκεπτών (€ εκατ.)
ΦΠΑ 14%	2,0	€95	€778	€1.070	17,9	-€72,4	€123
ΦΠΑ 6%	4,8	€220	€1.797	€2.472	41,5	-€53,4	€284

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

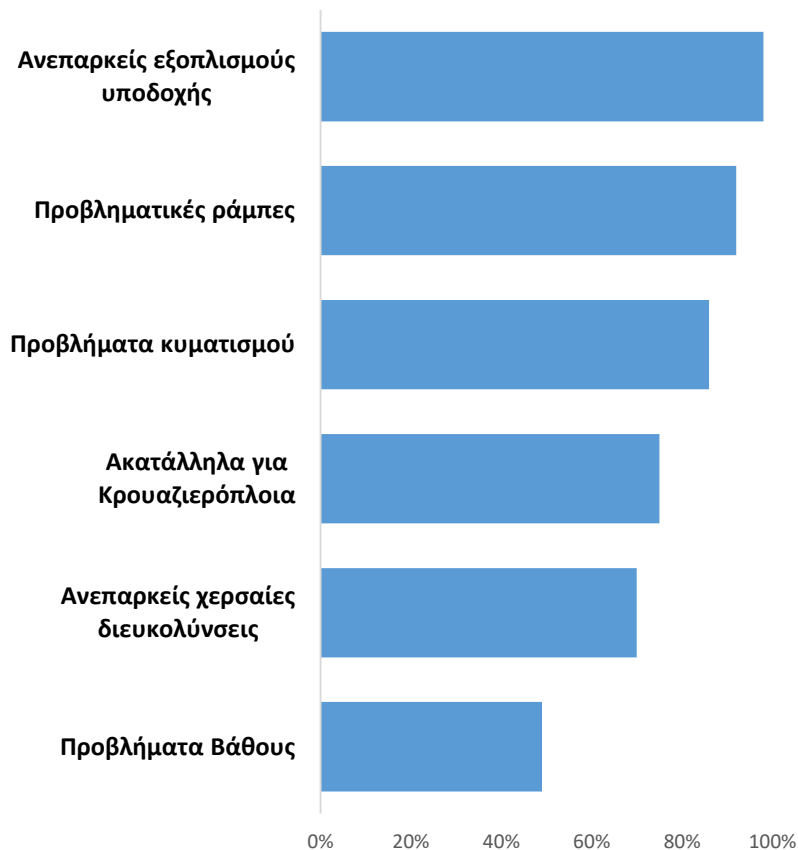
- Τα επιπλέον έσοδα για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες από την εφαρμογή ΦΠΑ στο 14% ανέρχονται σε περίπου €95 εκατ. τη διετία 2017-18
 - ▣ Υπερδιπλασιάζονται στην περίπτωση υιοθέτησης ΦΠΑ 6%
- Η τουριστική δαπάνη των επιπλέον επισκεπτών στις νησιωτικές οικονομίες αυξάνεται κατά €778 εκατ. με ΦΠΑ 14% στην ακτοπλοϊκή κίνηση και κατά €1,8 δισεκ. για ΦΠΑ 6%
- Λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας, το επιπλέον ΑΕΠ στις νησιωτικές οικονομίες τη διετία ξεπερνά τα €1 δισεκ. και €2,5 δισεκ. αντίστοιχα
- Η μείωση του ΦΠΑ τονώνει σημαντικά και την αγορά εργασίας, καθώς εκτιμάται ότι μπορούν να δημιουργηθούν επιπλέον 18 έως 42 χιλ. θέσεις απασχόλησης
- Τα έσοδα ΦΠΑ από πωλήσεις εισιτηρίων και την επιπλέον τουριστική δαπάνη ξεπερνούν τις απώλειες από το συνολικό ΦΠΑ των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων*

(*) Υπό την προϋπόθεση ότι οι πρόσθετες δαπάνες δεν προέρχονται από υποκατάσταση δαπάνης σε άλλους εγχώριους προορισμούς και η έκταση της φοροδιαφυγής στις νησιωτικές περιοχές δεν ξεπερνάει το 60% των δυνατικών εσόδων από το ΦΠΑ στις επιπλέον τουριστικές δαπάνες των επισκεπτών

3.3 Λοιπά δομικά και θεσμικά ζητήματα

Παραμένουν σημαντικά τα ζητήματα των υποδομών των λιμένων στα νησιά

Κατάσταση ελληνικών λιμένων

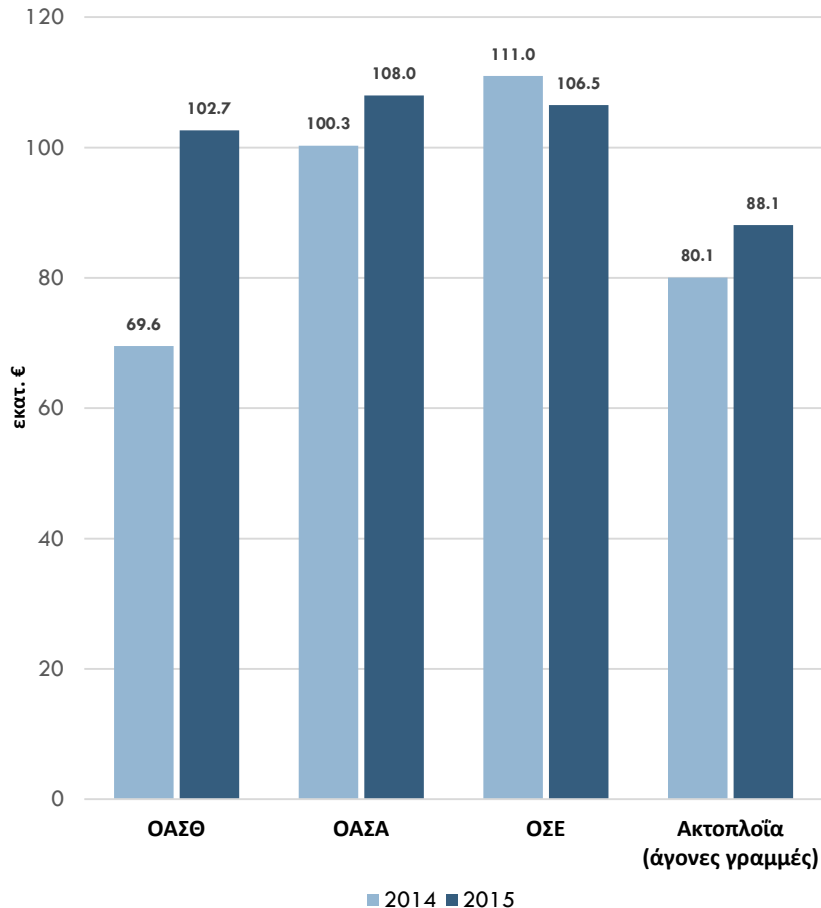


Πηγή: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ

- Σημαντικό πρόβλημα για τον κλάδο αποτελούν οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις είναι υποβαθμισμένες
- Η πλειονότητα των ελληνικών λιμανιών διαθέτει ανεπαρκείς εξοπλισμούς υποδοχής, ενώ εννέα στα δέκα λιμάνια διαθέτουν προβληματικές ράμπες
- Σχεδόν τα μισά λιμάνια σήμερα αντιμετωπίζουν προβλήματα βάθους, δυσχεραίνοντας την προσέγγιση από νέα σύγχρονα ακτοπλοϊκά πλοία
- Ενώ οι υφιστάμενες υποδομές είναι υποβαθμισμένες, εισπράττονται σημαντικά ποσά ως λιμενικά τέλη και άλλες επιβαρύνσεις από επιβάτες και οχήματα
 - Περίπου €31,2 εκατ. στο σύνολο των ελληνικών λιμένων το 2016

Η κρατική επιχορήγηση της ακτοπλοΐας είναι χαμηλότερη συγκριτικά με άλλους συγκοινωνιακούς φορείς

Κρατική επιχορήγηση σε συγκοινωνιακά μέσα, 2015-2016



- Σύμφωνα με τον απολογισμό των εξόδων της Κεντρικής Διοίκησης, η κρατική επιχορήγηση για τους οργανισμούς ΟΑΣΘ, ΟΑΣΑ και ΟΣΕ διαμορφώθηκε στα 281,8 εκατ. ευρώ το 2014
 - ▣ Αυξήθηκε στα 317,2 εκατ. ευρώ το 2015 (+12,5%)
- Η επιχορήγηση των άγονων γραμμών από το Υπουργείο Ναυτιλίας διαμορφώθηκε στα 80,1 εκατ. ευρώ το 2014 και 88,1 εκατ. ευρώ το 2015
 - ▣ Περίπου το 1/4 της συνολικής επιχορήγησης για τους συγκοινωνιακούς φορείς



- Υποχρέωση προσαρμογής στη χρήση **νέου τύπου καυσίμων** (2020) λόγω των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών
 - ▣ Θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων, λόγω του αυξημένου κόστους του νέου καυσίμου ή εναλλακτικά του κόστους των αναγκαίων μετασκευών
 - ▣ Οι νέοι κανονισμοί θα επηρεάσουν σημαντικά και το κόστος ναυπήγησης των πλοίων

4. Συμπεράσματα

- Οι μεταβολές στο εξωτερικό περιβάλλον την τελευταία διετία ευνόησαν τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας
 - ▣ Ουσιαστικά αμετάβλητο ΑΕΠ την περίοδο 2014-2016, μετά από βαθιά ύφεση
 - ▣ Σταδιακή αποκλιμάκωση της ανεργίας
 - ▣ Αύξηση των αφίξεων από το εξωτερικό
 - ▣ Διατήρηση των τιμών πετρελαίου σε σχετικά χαμηλό επίπεδο
- Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ανακάμπτει σταδιακά έπειτα από την υποχώρηση που σημειώθηκε τα προηγούμενα χρόνια
 - ▣ Το 2016 καταγράφεται άνοδος κατά 1,6% (ή 255 χιλ.) στους επιβάτες στις γραμμές εσωτερικού σε σχέση με το προηγούμενο έτος
 - ▣ Η αύξηση είναι πολύ υψηλότερη στα οχήματα (13%)
- Η δραστηριότητα στην ακτοπλοΐα συσχετίζεται θετικά με το διαθέσιμο εισόδημα και τις αεροπορικές αφίξεις από το εξωτερικό
 - ▣ Αρνητική συσχέτιση με τις τιμές των εισιτηρίων και τις αεροπορικές αφίξεις στις γραμμές του εσωτερικού
 - ▣ Σε πολλούς προορισμούς η ανοδική πορεία αφίξεων στα αεροδρόμια συνοδεύτηκε από αύξηση των εμπορευμάτων

- Η ελληνική ακτοπλοΐα επιτελεί σημαντικό έργο στη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα
 - Αποτελεί το κύριο μέσο εγχώριας συγκοινωνίας με τα νησιά, ακόμη και σε προορισμούς με αεροδρόμιο
 - Η μεταφορά προϊόντων από και προς τα νησιά βασίζεται κυρίως στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
- Η ακτοπλοΐα έχει σημαντική συνεισφορά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, με καταλυτική σημασία για την οικονομία των νησιών
 - Συνεισφέρει με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, ενώ λειτουργεί και υποστηρικτικά στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας
 - Σε όρους ΑΕΠ, η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού το 2016 εκτιμάται σε €1,5 δισ.
 - Λαμβάνοντας υπόψη και τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική συμβολή της εγχώριας ακτοπλοΐας εκτιμάται σε 7,3% του ΑΕΠ το 2016 (€12,9 δισεκ.)
- Συνολικά η συμβολή του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη και τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής, εκτιμάται στο 9,2% του ΑΕΠ το 2016

- Το υψηλό κόστος καυσίμου και οι υψηλοί συντελεστές του ΦΠΑ που εφαρμόζονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επηρεάζουν αρνητικά τη διαμόρφωση του μεταφορικού κόστους επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα
 - Αύξηση του συντελεστή ΦΠΑ σωρευτικά κατά 11 ποσοστιαίες μονάδες τη διετία 2015-2016
 - Η Ελλάδα κατέχει το 2^ο υψηλότερο συντελεστή ΦΠΑ στις μετακινήσεις επιβατών και οχημάτων μεταξύ των χωρών-μελών της ΕΕ
 - Στην Ιταλία, ο συντελεστής ΦΠΑ βρίσκεται στο 10%
 - Χαμηλός είναι ο αντίστοιχος συντελεστής ΦΠΑ και σε άλλες χώρες της ΕΕ με ανεπτυγμένες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες (π.χ. 6% στην Σουηδία)
 - Το κόστος καυσίμου ως ποσοστό του συνολικού κόστους λειτουργίας τείνει να είναι υψηλότερο για τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες
 - Αύξηση της τιμής του ναυτιλιακού καυσίμου, όπως καταγράφεται το 2017 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, μπορεί να οδηγήσει σε ζημιολύστες χρήσεις
 - Μείωση του ΦΠΑ σε επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά τη ζήτηση, με σημαντικές προεκτάσεις για την οικονομία
 - Αύξηση κατά 12,3% της ζήτησης σε περίπτωση μείωσης στον χαμηλό συντελεστή (14%)
 - Τόνωση της νησιωτικής οικονομίας κατά €1,0 δισεκ. σε όρους ΑΕΠ και κατά 18 χιλ. θέσεις εργασίας
 - Με μείωση του ΦΠΑ στο 6%, αύξηση της ζήτησης κατά 28,3%
 - Υψηλότερο ΑΕΠ κατά €2,5 δισεκ. και 42 χιλ. περισσότερες θέσεις εργασίας
 - Προϋπόθεση: πλήρης μετακύλιση στις τιμές της μείωσης του ΦΠΑ

Παράρτημα

Επιβάτες

Εξαρτημένη Μεταβλητή	Εκτιμητής
Τιμή ακτοπλοϊκών εισιτηρίων	-1,401*** (0,226)
Ζήτηση εισιτηρίων με μία περίοδο υστέρησης	0,238*** (0,037)
Διαθέσιμο εισόδημα	0,798*** (0,132)
Σταθερά	11,59*** (1,153)
D_2009-2013	-0,278*** (0,037)
D_Mar	
D_Apr	
D_May	
D_Jun	0,195*** (0,058)
D_Jul	0,648*** (0,057)
D_Aug	0,676*** (0,059)
D_Nov	
D_Dec	
Αφίξεις εσωτερικού	-0,156*** (0,042)
Αφίξεις εξωτερικού	0,283*** (0,034)
R ²	0,917
Mean VIF	2,98

Σημείωση: Το τυπικό σφάλμα παρατίθεται στην παρένθεση. ***Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 1%. **Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 5%. *Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας άνω του 10%.

Οχήματα

Εξαρτημένη Μεταβλητή	Υπόδειγμα Α' (Σύνολο οχημάτων)	Υπόδειγμα Β' (ΙΧ οχήματα)	Υπόδειγμα Γ' (Φ/Γ οχήματα)
Συνολικές αεροπορικές αφίξεις	0,438*** (0,087)	0,521*** (0,102)	0,317*** (0,088)
Τιμή ακτοπλοϊκών εισιτηρίων	-0,125 (0,492)	0,092 (0,578)	-
ΑΕΠ	1,175*** (0,117)	1,574*** (0,138)	0,383 *** (0,112)
Σταθερά	-5,036 (3,335)	-11,868*** (3,914)	3,416 (2,231)
R ²	0,81	0,85	0,36

Σημείωση: (α) Το τυπικό σφάλμα παρατίθεται στην παρένθεση. ***Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 1%. **Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας 5%. *Η υπόθεση ότι ο συντελεστής ισούται μηδέν απορρίπτεται με επίπεδο σημαντικότητας άνω του 10%. (β) Στη μεταβλητή αεροπορικές αφίξεις στα νησιά της χώρας με αεροδρόμια δεν συμπεριλαμβάνονται εκείνες της Κέρκυρας