ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH
Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, *www.iobe.gr*
11 Tsami Karatassou, 117 42 Athens, Greece, Tel.: +30 210-9211 200-10, Fax: +30210-9233 977

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην Ελληνική οικονομία

Περίληψη Μελέτης

Εισαγωγή

Ο όρος «ναυτιλία μικρών αποστάσεων» (ΝΜΑ) αναφέρεται σε θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες που δεν απαιτούν διάσχιση ενός ωκεανού. Στην Ευρώπη, η ΝΜΑ περιλαμβάνει τις μεταφορές φορτίων και επιβατών με όλους τους τύπους πλοίων μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική έκταση της Ευρώπης, καθώς και μεταξύ αυτών των λιμένων και των λιμένων που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες με ακτές στις μεσόγειες θάλασσες στα σύνορα της Ευρώπης.[1] Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται οι εσωτερικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και του Μεσογείου.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί βασικό πυλώνα της διατροπικότητας (intermodality), καθώς συνδέει αποτελεσματικά τις θαλάσσιες μεταφορές με τα χερσαία δίκτυα (σιδηρόδρομο, οδικό δίκτυο, εσωτερικές πλωτές οδούς).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναδείξει την ΝΜΑ ως έναν κλάδο υψηλής σημασίας. Αφενός εξασφαλίζει την μεταφορά εμπορευμάτων εντός και εκτός Ένωσης. Αφετέρου, αποτελεί μια αξιόπιστη επιλογή για την αντικατάσταση των οδικών μεταφορών και την επίτευξη των στόχων για τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών.

Η ΝΜΑ έχει καθοριστική συμβολή στην οικονομική και κοινωνική συνοχή των νησιωτικών και παράκτιων περιοχών της Χώρας. Με πλοία της ΝΜΑ μεταφέρονται οι απαραίτητες πρώτες ύλες αλλά και άλλα αγαθά αναγκαία για την ανάπτυξη των νησιών καθόλη την περίοδο του έτους και την υποστήριξη των κύριων οικονομικών δραστηριοτήτων τους, όπως ο τουρισμός. Παράλληλα, η δραστηριοποίηση και διαχείριση πλοίων ΝΜΑ από ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δημιουργεί οφέλη για τη χώρα, τα οποία πολλαπλασιάζονται όταν ληφθούν υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας.

Οι προοπτικές για τη διατήρηση και την ενίσχυση της συμβολής της ΝΜΑ στην ελληνική οικονομία έρχονται αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις. Στις κυριότερες από αυτές περιλαμβάνονται τα μέτρα που έχουν ληφθεί για απανθρακοποίηση των μεταφορών, η πολύ μεγάλη μέση ηλικία του στόλου της ελληνικής ΝΜΑ, ζητήματα πληρωμάτων και επάνδρωσης και

[1] COM (1999) 317 final

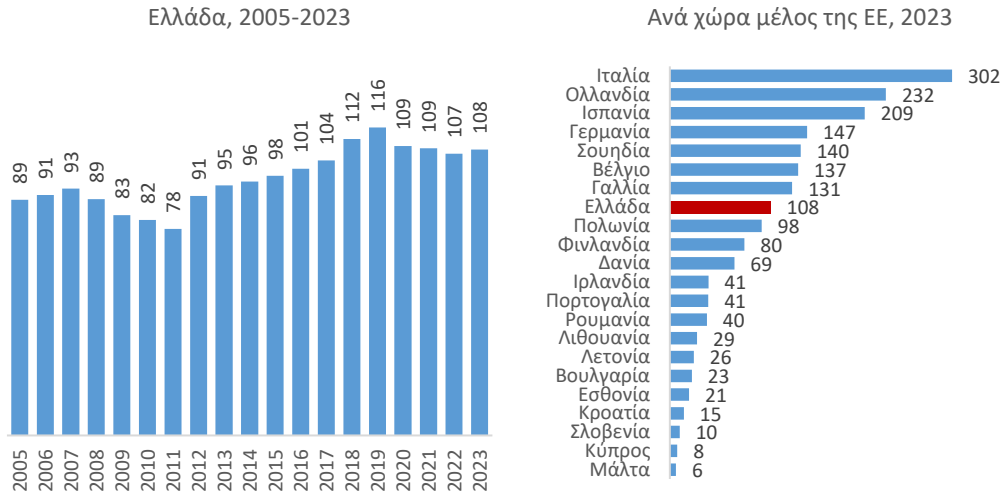
η ανεπάρκεια υποδομών που περιορίζει το επίπεδο πολυτροπικότητας στις μετακινήσεις φορτίων.

Σε αυτό το πλαίσιο, στόχος της παρούσας μελέτης είναι η ανάδειξη της συμβολής της ΝΜΑ στην ελληνική οικονομία και η καταγραφή των προκλήσεων και ευκαιριών που καλείται ο κλάδος να προσπεράσει με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στην Ελλάδα και στην ΕΕ27.

Βασικά μεγέθη και τάσεις της ΝΜΑ στην Ελλάδα

Η πανδημία διέκοψε μια ισχυρή τάση ανόδου στη μεταφορά φορτίων μέσω της ελληνικής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Ειδικότερα, ο συνολικός όγκος φορτίων ΝΜΑ που καταλογίζονται στην Ελλάδα ανήλθε σε 108 εκατ. τόνους το 2023, από 116 εκατ. το 2019 και 78 εκατ. το 2011 (Διάγραμμα 1). Ως αποτέλεσμα, με 6,7% του συνόλου της ΕΕ, η Ελλάδα βρίσκεται στην 8η θέση στην ΕΕ με βάση το ακαθάριστο βάρος των φορτίων που μεταφέρθηκαν με ναυτιλία μικρών αποστάσεων, αναδεικνύοντας την αξιοσημείωτη παρουσία της χώρας στη συγκεκριμένη Ευρωπαϊκή αγορά.

Διάγραμμα 1: Μεταφορά φορτίων μέσω ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, σε εκατ. τόνους



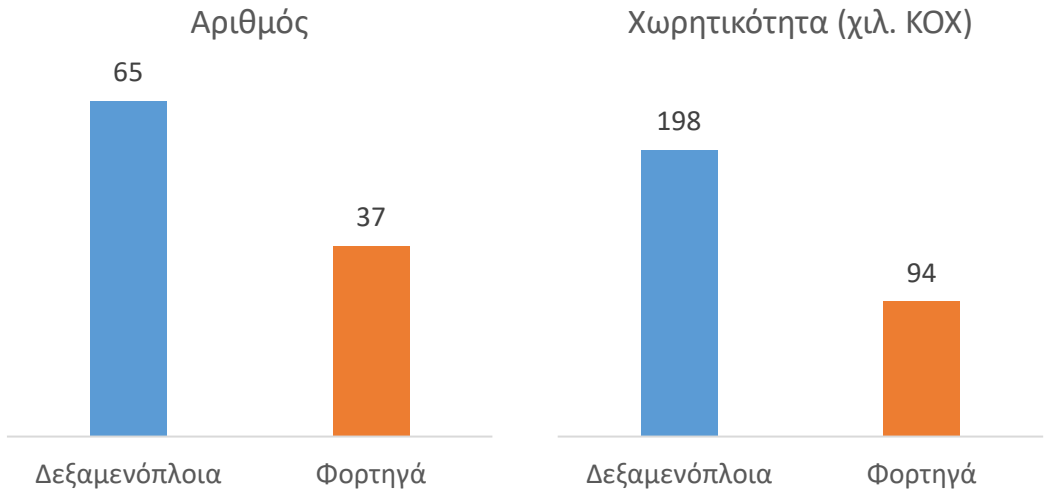
Πηγή: Eurostat [mar_sg_am_cw]

Σημαντικό ποσοστό της δραστηριότητας της Ελληνικής ΝΜΑ (το 79,2% το 2023) επικεντρώνεται στη Μεσόγειο, ενώ ακολουθεί η Μαύρη Θάλασσα (11,9%) και η Βόρεια Θάλασσα με 5,9%. Σχετικά με τα κυριότερα φορτία που μεταφέρει η ελληνική ΝΜΑ, προηγούνται τα καύσιμα (39,3%), ενώ ακολουθούν τα εμπορευματοκιβώτια (23,8%), τα Ro-Ro φορτηγά (18,5%) και τα πλοία χύδην φορτίου (15,7%).

Η ΝΜΑ εξυπηρετεί σχεδόν εξίσου τόσο τις ελληνικές εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές. Συγκεκριμένα, το ποσοστό εισερχόμενων στα συνολικά φορτία ΝΜΑ υπολογίζεται σε 51,2% το 2023 στην Ελλάδα (έναντι 58,0% στην ΕΕ), με το υπόλοιπο 48,8% να αντιστοιχεί σε εξερχόμενα φορτία ΝΜΑ.

Σχετικά με τον στόλο πλοίων που εξυπηρετούν την ελληνική ΝΜΑ, ο αριθμός των πλοίων ελληνικής σημαίας ακολουθεί πτωτική τάση διαχρονικά.[2] Ειδικότερα, τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας κατέγραψαν σημαντική υποχώρηση τα πρώτα χρόνια της εγχώριας οικονομικής κρίσης (2010-2015), με σημάδια σταθεροποίησης στη συνέχεια. Ο αριθμός φορτηγών πλοίων κάτω των 5 χιλ. ΚΟΧ[3] υποχώρησε κατά 31,3% την περίοδο 2004-2015, ενώ στα πλοία 5-20 χιλ. ΚΟΧ η πτώση τη συγκεκριμένη περίοδο υπολογίζεται σε 64,1%, με σχετικά μικρές διακυμάνσεις έκτοτε. Αντίθετα στα μικρά δεξαμενόπλοια η υποχώρηση συνεχίζεται (-42,0% συνολικά την περίοδο 2004-2025 για δεξαμενόπλοια έως 5 χιλ. ΚΟΧ και -27,8% για δεξαμενόπλοια 5-20 χιλ. ΚΟΧ). Υπολογίζεται ότι το 2024, ο στόλος δεξαμενόπλοιων και φορτηγών που εξυπηρετούν την εγχώρια ναυτιλία μικρών αποστάσεων ανήλθε σε 102 πλοία (37 φορτηγά και 65 δεξαμενόπλοια), με συνολική χωρητικότητα 292 χιλ. ΚΟΧ (Διάγραμμα 2). Αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση ηλικία του στόλου παραμένει ιδιαίτερα υψηλή, άνω των 30 ετών, γεγονός που επιδρά αρνητικά στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου και δημιουργεί πρόσθετες προκλήσεις για την πορεία προς τον πράσινο μετασχηματισμό.

Διάγραμμα 2: Ελληνικά δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, 2024



Πηγές: ΕΕΝΜΑ, Greek Shipping Publications. Σημείωση: Πλοία ελληνικής σημαίας.

Σε επίπεδο κλαδικών οικονομικών στοιχείων, σύμφωνα με τις Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων (SBS), στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων (ανεξαρτήτως απόστασης και της περιοχής), δραστηριοποιούνται πάνω από 500 επιχειρήσεις με έδρα την Ελλάδα, με πτωτική τάση την τριετία 2021-2023 (από 531 το 2021 σε 515 το 2023). Η απασχόληση σε αυτές τις επιχειρήσεις ξεπέρασε τα 4155 άτομα το 2023, σημειώνοντας ελαφριά τάση ανόδου από το 2021 (3985 άτομα). Αντίστοιχα, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αυτών των επιχειρήσεων διαμορφώθηκε στα €488 εκατ. το 2022.

[2] Τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας που εξυπηρετούν δρομολόγια ΝΜΑ κυρίως σε Ευρωπαϊκούς προορισμούς δεν περιλαμβάνονται στην ανάλυση λόγω έλλειψης σχετικών δεδομένων.

[3] Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος

Πέρα από τα μεγέθη που καταλογίζονται από τις στατιστικές υπηρεσίες ως προστιθέμενη αξία και απασχόληση του κλάδου (άμεσες επιδράσεις), η συνεισφορά της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων εκτείνεται και στη δραστηριότητα άλλων συνδεδεμένων κλάδων της οικονομίας. Πρόκειται για δραστηριότητες που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων (π.χ. λιμενικές υπηρεσίες, αποθήκευση, εφοδιασμό με καύσιμα κ.ά.), καθώς και δραστηριότητες που εξυπηρετούν τη ζήτηση για τελικά αγαθά που προκαλείται από την κατανάλωση των νοικοκυριών των εργαζομένων στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και στην αλυσίδα εφοδιασμού του κλάδου. Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις συνδέσεις, υπολογίζονται αντίστοιχα οι έμμεσες και οι προκαλούμενες επιδράσεις των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων στην Ελλάδα.

Με αυτό τον τρόπο, η συνολική συμβολή του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών φορτίων εκτιμάται σε €914 εκατ. στο ΑΕΠ ετησίως για το 2023. Προκύπτει ότι για κάθε €1 προστιθέμενη αξία που παράγεται από τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων, το ΑΕΠ της χώρας αυξάνεται κατά περίπου €1,4. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συμβολή του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών φορτίων εκτιμάται σε σχεδόν 8,3 χιλ. ισοδύναμες θέσεις πλήρους απασχόλησης το 2023. Η συνολική συνεισφορά του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών φορτίων στα δημόσια έσοδα το 2023 εκτιμάται σε €207 εκατ.

Εκτίμηση της επίδρασης της δέσμης Fit for 55

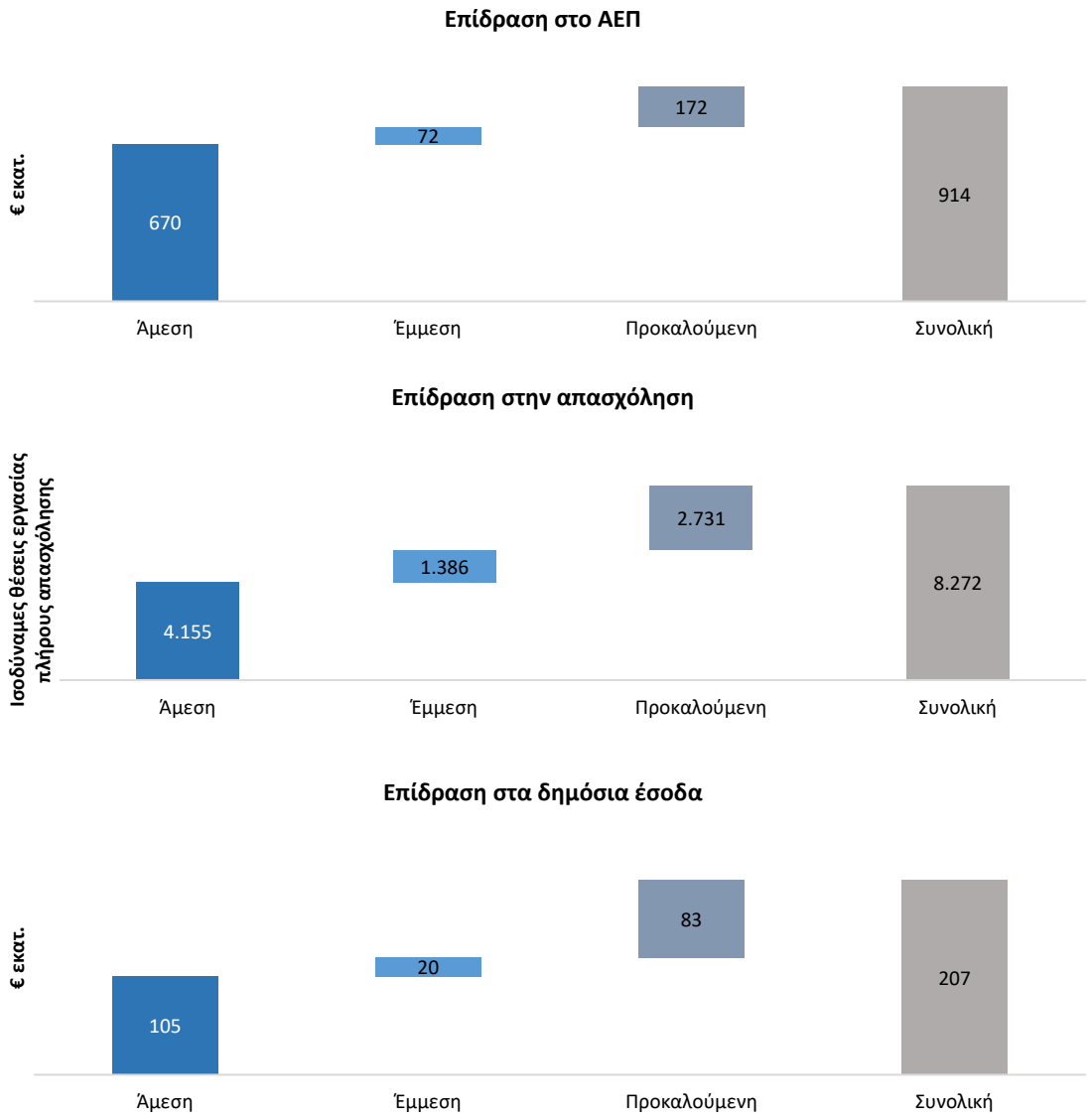
Η διατήρηση και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της συμβολής της ΝΜΑ στην ελληνική οικονομία έρχονται αντιμέτωπες με μια σειρά σοβαρών προκλήσεων, με κυριότερη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Νέες πολιτικές της ΕΕ στοχεύουν σε ταχύτερη μετάβαση της ευρωπαϊκής οικονομίας και κατά συνέπεια της ναυτιλίας σε πρότυπο χαμηλών εκπομπών.

Ειδικότερα, στη Δέσμη μέτρων “Fit for 55” για την αναθεώρηση του πλαισίου για το κλίμα, η οποία παρουσιάστηκε τον Ιούλιο 2021 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προτάθηκε η αναθεώρηση μιας σειράς από κοινοτικά νομοθετήματα που αφορούν και στη ναυτιλία. Σε αυτό το πλαίσιο, το 2023 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέκτεινε το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) στις θαλάσσιες μεταφορές, παράλληλα με τη σχετική δράση που συμφωνήθηκε εντός του ΙΜΟ.

Η επέκταση του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές εφαρμόζεται όσον αφορά στις εκπομπές από ενδοκοινοτικούς πλόες, το ήμισυ των εκπομπών από εξωκοινοτικούς πλόες, καθώς και σε εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες της ΕΕ. Ανάλογα με τα μέτρα που θα ληφθούν από τον ΙΜΟ προβλέπεται η προσαρμογή του ΣΕΔΕ στο σκέλος των θαλάσσιων μεταφορών το 2026.

Παράλληλα, το 2023 τροποποιήθηκε ο κανονισμός που αφορά στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές (EU Maritime MRV Regulation). Από το 2024, ο κανονισμός αφορά στα πλοία άνω των 5000 GT (άνω των 400 GT από το 2025) και στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO2), μεθανίου (CH4) και οξειδίου του αζώτου (N2O) που εκλύονται κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους από ή/και προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) για τη μεταφορά για εμπορικούς σκοπούς φορτίου ή επιβατών.

Διάγραμμα 3: Συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, 2023

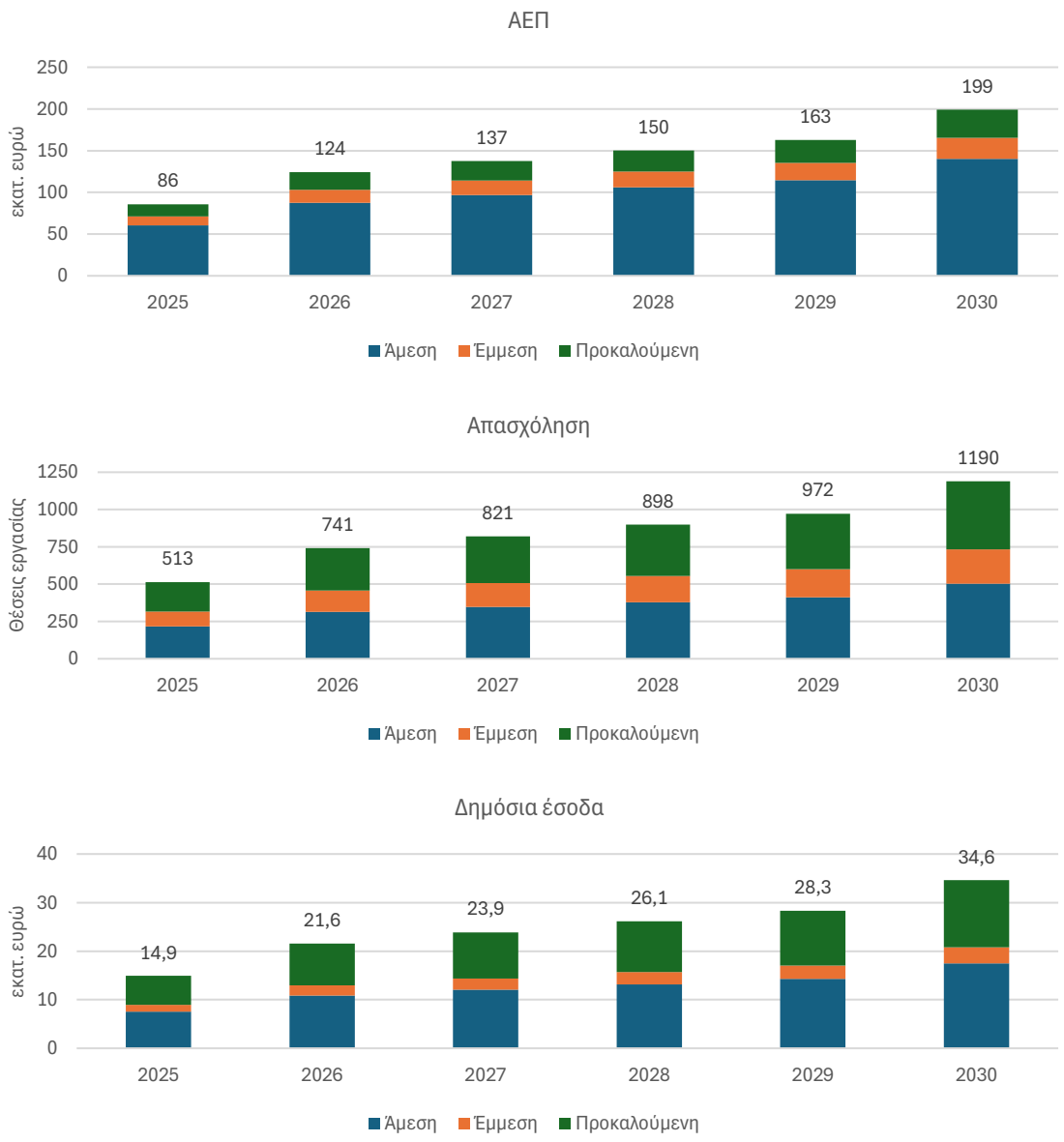


Πηγή: Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ. Σημείωση: Η εκτίμηση βασίστηκε στα στοιχεία της Eurostat (SBS) για τον κύκλο εργασιών του κλάδου «θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών εμπορευμάτων» (50.2 κατά ΣΤΑΚΟΔ).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν δικαιώματα (EUAs) και να τα παραδίδουν σταδιακά κατά την περίοδο 2024-2026. Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να αγοράζουν πιστοποιητικά και να τα παραδίδουν για το 40% το 2024, το 70% το 2025, και το 100% των εξακριβωμένων εκπομπών τους βάσει του κανονισμού MRV από το 2026 και μετά. Από την υποχρέωση αυτή μπορούν να εξαιρεθούν μέχρι το 2030 πλόες που αφορούν στη σύνδεση νησιών με πληθυσμό μικρότερο από 200 χιλιάδες μόνιμους κατοίκους με άλλα λιμάνια εντός της ίδιας χώρας που ανήκει το εν λόγω νησί. Οπότε, στην Ελλάδα η υποχρέωση προς το παρόν αφορά στους πλόες προς και από την Κρήτη, καθώς και σε πλόες προς και από λιμένες του εξωτερικού.

Άλλα σχετικά νομοθετήματα στα οποία προτάθηκαν αλλαγές στο πλαίσιο της δέσμης Fit for 55 περιλαμβάνουν την Πρωτοβουλία για καθαρά καύσιμα στη ναυτιλία (FuelEU Maritime Initiative), την Οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας (Energy Taxation Directive), την Οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Renewable Energy Directive II), την Οδηγία για την ενεργειακή απόδοση (Energy Efficiency Directive), καθώς και τον Κανονισμό Υποδομής Εναλλακτικών Καυσίμων (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Διάγραμμα 4: Εκτιμώμενες απώλειες σε οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας λόγω της εφαρμογής της δέσμης μέτρων Fit for 55 στην εγχώρια ΝΜΑ, υπό την υπόθεση μη λήψης πρόσθετων μέτρων



Πηγή: Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Χωρίς τις κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο πλοίων της ΝΜΑ, καθώς και στις σχετικές λιμενικές υποδομές, η ένταξη της ΝΜΑ στο ΣΕΔΕ και η πλήρης υλοποίηση των υπόλοιπων μέτρων της δέσμης Fit for 55 υπολογίζεται ότι θα έχει σοβαρές επιπτώσεις για την εγχώρια ΝΜΑ. Συγκεκριμένα, το συνολικό κόστος συμμόρφωσης με τα νέα μέτρα για τον εγχώριο κλάδο ναυτιλίας μικρών αποστάσεων υπολογίζεται σε €225 εκατ. το 2030. Το αυξημένο κόστος μεταφράζεται σε επιπλέον επιβάρυνση των ναύλων έως και κατά 38,6%, με το μεγαλύτερο μέρος να οφείλεται στην επέκταση του ΣΕΔΕ. Η απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων του κλάδου της ΝΜΑ από τη χαμηλότερη κίνηση, μετά την αφαίρεση των ποσών που αντιστοιχούν στις νέες επιβαρύνσεις, υπολογίζεται σε €140 εκατ. (-17,0% των συνολικών εσόδων) το 2030. Η εφαρμογή των μέτρων θα επιφέρει μείωση στη ζήτηση έως και 17% το 2030.

Σε όρους ΑΕΠ, λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις, οι απώλειες από τα επιβαλλόμενα μέτρα πλησιάζουν τα €200 εκατ. το 2030 (Διάγραμμα 4). Το μεγαλύτερο μέρος της επίδρασης (€140 εκατ. το 2030) αφορά στην άμεση επίδραση των μέτρων στον ίδιο τον κλάδο. Οι απώλειες σε θέσεις εργασίας στο σύνολο της οικονομίας πλησιάζουν τις 1,2 χιλ. το 2030, ενώ τα έσοδα για το Δημόσιο υπολογίζονται μειωμένα κατά €35 εκατ. το 2030.

Προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η ΝΜΑ

Η υλοποίηση της δέσμης μέτρων Fit for 55 καθιστά επιτακτική την ανάγκη για αντικατάσταση και εκσυγχρονισμό του στόλου της εγχώριας ΝΜΑ, ο οποίος είναι αρκετά γερασμένος. Ειδικότερα, πάνω από το 70% των πλοίων έχει ηλικία άνω των 30 ετών, έναντι 41,4% για το σύνολο των ελληνικών φορτηγών και δεξαμενόπλοιων, ενώ άνω των 45 ετών είναι το 40,9% του στόλου της ΝΜΑ (Διάγραμμα 5).

Νεότερα είναι τα δεξαμενόπλοια ΝΜΑ (σχεδόν 40% είναι μεταξύ 15-24 ετών), ενώ σχεδόν όλα τα πλοία γενικού φορτίου (εκτός από 1) έχουν ηλικία άνω των 30 ετών. Ο υψηλός ηλικιακός μέσος όρος δεν επιτρέπει σημαντικές τεχνολογικές αναβαθμίσεις στη ΝΜΑ και περιορίζει τη συμμόρφωση με νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις – απαραίτητη είναι η υιοθέτηση στρατηγικής ανανέωσης του στόλου, ειδικά στα πλοία γενικού φορτίου.

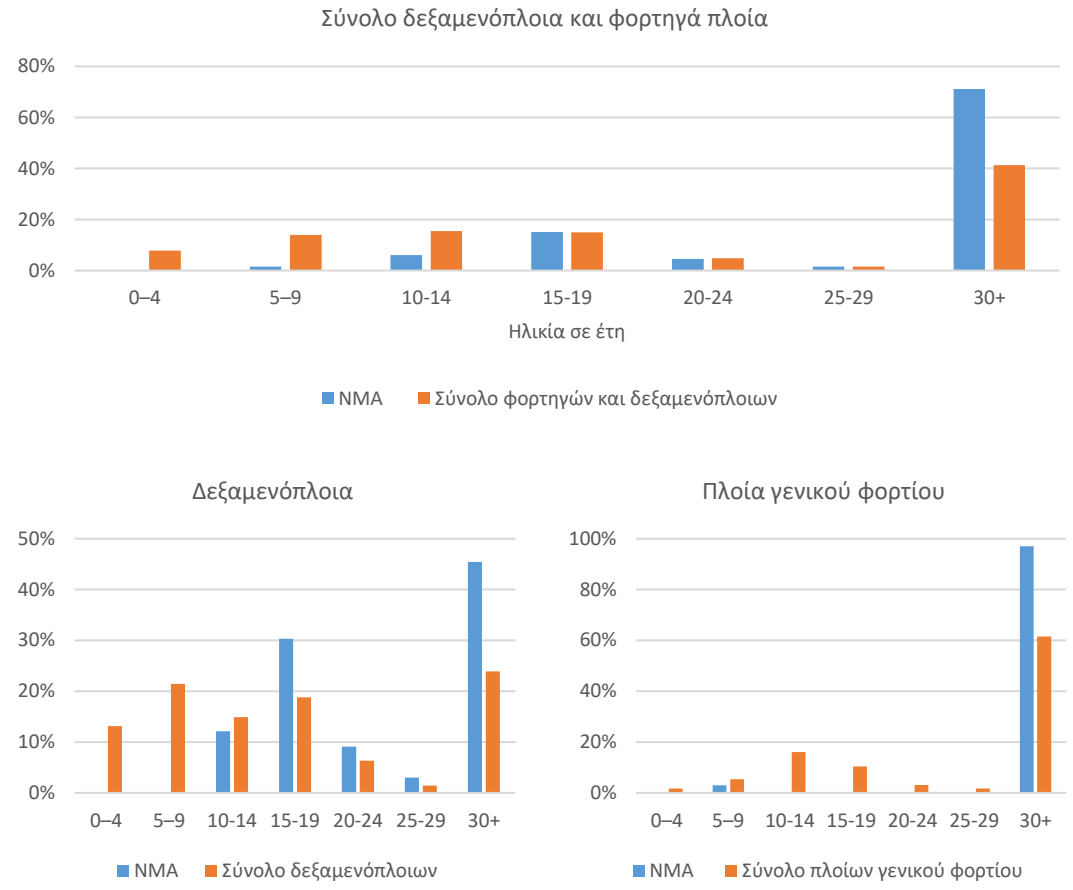
Η ανανέωση του στόλου με πλοία που φέρουν νεότερες τεχνολογίες πρόωσης χαμηλότερων ή μηδενικών εκπομπών (όπως βιομεθανόλη και άλλα βιοκαύσιμα) μπορεί να βελτιώσει σημαντικά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του στόλου της ΝΜΑ, περιορίζοντας τις συνέπειες από την επιβολή των νέων περιβαλλοντικών μέτρων. Αυτές οι τεχνολογίες αρχίζουν να χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία, ωστόσο η διείσδυσή τους επηρεάζεται από θέματα πιστοποίησης, τις ελλιπείς υποδομές παροχής εναλλακτικών καυσίμων και ηλεκτρισμού στα λιμάνια και τεχνολογικές αβεβαιότητες.

Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών αναδεικνύεται ως ζήτημα εξαιρετικής σημασίας για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας. Απαιτούνται επαρκείς υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία (cold ironing) και εναλλακτικά καύσιμα πρόωσης, σε συνδυασμό με συστήματα βελτίωσης της ανθεκτικότητας σε ακραίες καιρικές συνθήκες.

Επιπρόσθετα, οι ελλιπείς υποδομές περιορίζουν τις σημαντικές προοπτικές για την εγχώρια ΝΜΑ που προκύπτουν από τη ανάγκη για μείωση των εκπομπών μέσα από ανάπτυξη της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Συγκεκριμένα, η Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα της ΕΕ ορίζει ως στόχο την αύξηση των εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων

μεταφορών μικρών αποστάσεων κατά 25% έως το 2030 και κατά 50% έως το 2050. Ωστόσο, η Ελλάδα είναι μια από τις χώρες της ΕΕ με τη χαμηλότερη πυκνότητα διατροπικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, γεγονός που τονίζει περαιτέρω τη σημασία της ανάπτυξης των σχετικών υποδομών.

Διάγραμμα 5: Κατανομή του στόλου ΝΜΑ ανά ηλικία, σε σύγκριση με το συνολικό στόλο ελληνικών δεξαμενόπλοιων και φορτηγών πλοίων



Πηγές: ΕΕΝΜΑ, Greek Shipping Publications, ΕΛΣΤΑΤ. Σημείωση: Αφορά σε δείγμα 75 πλοίων (42 δεξαμενόπλοια και 33 πλοία γενικού φορτίου).

Στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η εγχώρια ΝΜΑ περιλαμβάνονται επίσης θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και επάνδρωσης των πλοίων. Το ποσοστό Ελλήνων ναυτικών είναι υψηλότερο στα εμπορικά πλοία που εκτελούν παράκτια (90,8% ανώτατο, 75,1% κατώτατο και 76,4% υγειονομικό προσωπικό) και μεσογειακά (68,9%, 16,9% και 20,0% αντίστοιχα) ταξίδια, σε σύγκριση με τα ποντοπόρα (71,5%, 3,2% και 4,9%). Παρατηρείται στα στοιχεία ότι ενώ ο αριθμός ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνικά και ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ εμπορικά πλοία μειώνεται διαχρονικά, το ποσοστό των ναυτικών ηλικίας κάτω των 30 ετών αυξάνεται διαχρονικά, από 24,8% το 2008 σε 30,5% το 2022. Μικτές τάσεις παρατηρούνται και στους εισακτέους και τους πτυχιούχους των ακαδημιών εμπορικών ναυτικών, σηματοδοτώντας μια ελαφριά ενίσχυση του ενδιαφέροντος των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η οποία όμως δεν έχει φανεί ακόμα ικανή να ανατρέψει τις αρνητικές μακροχρόνιες τάσεις.

Προτάσεις πολιτικής

Η πράσινη μετάβαση των μεταφορών δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις, αλλά και αξιοσημείωτες ευκαιρίες για την εγχώρια ΝΜΑ. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων και η έγκαιρη εκμετάλλευση των ευκαιριών απαιτούν σημαντικές επενδύσεις και άλλες πρωτοβουλίες για εκσυγχρονισμό του στόλου και των λιμενικών υποδομών.

Συγκεκριμένα, για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων σε πλοία και υποδομές, απαραίτητο είναι να δημιουργηθούν σχετικοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί, αλλά και μακροπρόθεσμες χρηματοδοτικές λύσεις, που θα απευθύνονται αποκλειστικά στην εξασφάλιση των απαιτούμενων επενδύσεων σε πλοία και υποδομές. Πόροι για αυτούς τους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς μπορεί να προέλθουν από τα επιπλέον δημόσια έσοδα που συλλέγονται από την ένταξη της ΝΜΑ στο ΣΕΔΕ.

Το κόστος συμμόρφωσης με τις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις μπορεί να μειωθεί και με επιπλέον πρωτοβουλίες (Πίνακας 1). Σε αυτές συγκαταλέγονται μέτρα για την ελαχιστοποίηση της διαφοράς τιμής των νέων τεχνολογιών και των συμβατικών καυσίμων, όπως η δυνατότητα για «συμβάσεις άνθρακα» (carbon contracts for differences), μέσω των οποίων εξασφαλίζεται μια κατώτατη τιμή στα νέα καύσιμα για τους παραγωγούς, μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο που αντιμετωπίζουν για την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών και προωθώντας την ανάπτυξη του σχετικού παραγωγικού δυναμικού. Μέσα από αυτές τις συμβάσεις επιτυγχάνεται γρηγορότερα η αποκλιμάκωση του κόστους παροχής των καυσίμων λόγω οικονομιών κλίμακας και ωρίμανσης των αγορών. Στην κατεύθυνση της στήριξης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ΝΜΕ κινούνται και οι προτάσεις για παράταση της ευνοϊκής φορολογικής διαχείρισης των καυσίμων ναυτιλίας (μηδενικός φόρος ETD) και η παροχή έκπτωσης στα λιμενικά τέλη.

Ο μηχανισμός pooling του FuelEU επίσης μπορεί να συνεισφέρει σε μείωση του κόστους συμμόρφωσης, παρέχοντας στους πλοιοκτήτες ορισμένη ευελιξία στην επίτευξη των στόχων. Ειδικότερα, μέσα από τον συγκεκριμένο μηχανισμό, οι εκπομπές μπορούν να συγκεντρωθούν μεταξύ δύο ή περισσότερων πλοίων που έχουν επαληθευτεί από τον ίδιο φορέα για την επίτευξη της συμμόρφωσής τους. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει πλοία που ελέγχονται από διαφορετικές εταιρείες.

Περιθώρια βελτίωσης υπάρχουν ως προς το διοικητικό βάρος των νέων μέτρων. Ειδικά για τα μικρότερα πλοία, αυτό το διοικητικό βάρος μπορεί να δημιουργεί ιδιαίτερα οδυνηρή επιβάρυνση. Παρατηρείται ολοένα και συχνότερα το φαινόμενο shipowners (1,2, ή και 3 πλοίων), προκειμένου ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα να γίνονται shareholders σε μεγαλύτερες εταιρείες-joint ventured σχήματα. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται να εξεταστεί η δυνατότητα απλοποίησης των διαδικασιών MRV, ETS και FuelEU για πλοία κάτω από ένα όριο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν μικρότερη ένταση εκπομπών σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς και για αυτό τον λόγο η πράσινη μετάβαση του τομέα συνδέεται με φιλόδοξους στόχους για την ανάπτυξη της ΝΜΑ και της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Απαιτούνται ωστόσο περαιτέρω δράσεις για καλύτερη διασύνδεση της ΝΜΑ με άλλους τρόπους μεταφοράς στην Ελλάδα (σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο), μέσα και από την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών πολυτροπικότητας.

Η ομαλή διείσδυση των νέων τεχνολογιών που απαιτούνται για την πράσινη μετάβαση της ΝΜΑ προϋποθέτει την ανάπτυξη σχετικών δεξιοτήτων. Το πρόγραμμα «Blue Skills» στους τομείς του υδρογόνου, της αμμωνίας και των μπαταριών μπορεί να προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες προς αυτή την κατεύθυνση. Ωφέλιμη για την ανάπτυξη των σχετικών δεξιοτήτων είναι και η συμμετοχή σε σχετικά ερευνητικά προγράμματα, όπως το πρόγραμμα Innovative energy storage systems on-board vessels του χρηματοδοτικού μηχανισμού Horizon Europe.

Τέλος, σημαντική είναι η ανάληψη της Προεδρίας του European Shortsea Network από το Shortsea Promotion Center (SPC) Greece για τη διετία 2025 – 2026. Επίσης, σημαντικός παραμένει ο ρόλος και του Ελληνικού Κέντρου Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ο οποίος μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω μέσα από τη στενότερη διασύνδεση και συνεργασία του SPC Greece με ελληνικούς θεσμικούς φορείς. Ενδεικτικά, η επικείμενη ανάληψη της προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από την Ελλάδα το δεύτερο μισό του 2027 δημιουργεί ευκαιρίες για ανάπτυξη πρωτοβουλιών ενίσχυσης της πράσινης μετάβασης της ΝΜΑ σε ευρωπαϊκό επίπεδο μέσα από τη στενή συνεργασία του SPC Greece και των σχετικών φορέων της επικείμενης προεδρίας.

Πίνακας 1: Σύνοψη των προτάσεων πολιτικής για την πράσινη μετάβαση της ΝΜΑ

Ανάπτυξη χρηματοδοτικών μηχανισμών για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

- Προώθηση σε πράσινες λιμενικές υποδομές και πλοία πόρων από τα επιπλέον έσοδα λόγω ένταξης της ΝΜΑ στο ΣΕΔΕ

Μείωση της διαφοράς τιμής πράσινων-συμβατικών καυσίμων

- Συμβάσεις άνθρακα
- Παράταση του μηδενικού φόρου ETD
- Έκπτωση λιμενικών τελών

Χρήση του μηχανισμού pooling του FuelEU

- Συμψηφισμός πλεονασμάτων και ελλείμματων συμβατικών πλοίων

Αντιστάθμιση διοικητικού βάρους

- Συγχώνευση προτύπων MRV, ETS και FuelEU για πλοία κάτω από ένα όριο

Σύνδεση περιφερειακών περιοχών

- Σύνδεση μεταφορών για μειωμένα συνολικά έξοδα (οδικές, σιδηροδρομικές)
- Ενίσχυση των υποδομών για πολυτροπικές μεταφορές

Εξασφάλιση δεξιοτήτων & Έρευνας-Ανάπτυξης

- «Blue Skills» για υδρογόνο, αμμωνία, μπαταρίες
- Horizon Europe: Innovative energy storage systems on-board vessels

Ενίσχυση του Ελληνικού Κέντρου Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Shortsea Promotion Center Greece)

- Διασύνδεση του SPC Greece με ελληνικούς θεσμικούς φορείς
- Προετοιμασία για την ελληνική Προεδρία του Συμβουλίου της ΕΕ το 2027