

Το ισχυρό χαρτί και η αχίλλειος πτέρνα



Την ειδική θέση του ναυτιλιακού πλέγματος στη χώρα, τις προοπτικές και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει καταγράφει μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών με την υποστήριξη του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη. Ισχυρές επιδόσεις, «ανθρωπογενείς» κίνδυνοι, τεχνολογικά στοιχήματα και χρηματοδοτικές ειδικές διαδρομές προς τη βιωσιμότητα του κλάδου

Τη συνολική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία αποτυπώνει έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών που συντάχθηκε με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής και την υποστήριξη του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ

Σε μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος αναδεικνύεται η χαμηλή συμμετοχή Ελλήνων στο ναυτιλιακό επάγγελμα, παρά την αύξηση που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια· σχετίζεται, μάλιστα, με την ελκυστικότητα και τις βασικές προοπτικές της ελληνικής σημαίας, θέτοντας σε κίνδυνο τη συνέχεια της παράδοσης της ελληνικής ναυτοσύνης. Συνοπτικά, τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας είναι: Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί τον κινητήριο μοχλό του παγκόσμιου εμπορίου. Ο ευρωπαϊκός στόλος αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο σε όρους πλοίων και χωρητικότητας και υποστηρίζει σημαντικά την ευρωπαϊκή οικονομία. Η ελληνόκτητη ναυτιλία κρατά την ηγετική της θέση παγκοσμίως, κατέχοντας τη μεγαλύτερη χωρητικότητα dwt. Ωστόσο, το ελληνικό νηολόγιο προτιμάται ολοένα και λιγότερο εξαιτίας

και της περιοριζόμενης προσφοράς ναυτικών από την Ελλάδα, όπως επιβεβαιώνεται και από τον μειωμένο αριθμό εισακτέων σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Η ανάγκη ενίσχυσης του ναυτιλιακού επαγγέλματος στην Ελλάδα είναι επιτακτική τόσο για τη διατήρηση της ελληνικής ναυτιλιακής παράδοσης όσο και επειδή οι μισθοί των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος είναι κατά κύριο λόγο υψηλότεροι σε σχέση με επαγγελματικές κατηγορίες στην ξηρά.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ

Τα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας ενισχύονται σημαντικά από τη ναυτιλία, η οποία έχει με διαφορά το μεγαλύτερο μερίδιο στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της ελληνικής οικονομίας σε σύγκριση με άλλα κράτη μέλη, ενώ οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές στο εξωτερικό την τελευταία δεκαετία αντιστοιχούν σε περισσότερο από το 1/3 του ακαθάριστου χρέους της γενικής κυβέρνησης. Η ακτοπλοία στηρίζει τον τουρισμό και την παραγωγή στις νησιωτικές οικονομίες, ενώ και η κρουαζιέρα καταγράφει σημαντικό δυναμικό σ' ένα πλαίσιο διαρκώς αυξανόμενων προσεγγίσεων πλοίων, το οποίο μπορεί να τονωθεί περαιτέρω με την ανάπτυξη του homeporting. Ενισχυμένες εμφανίζονται και οι λιμενικές υπηρεσίες την τελευταία δεκαετία, κυρίως σε

Πειραιά και Θεσσαλονίκη, λόγω αλλαγών στο επιχειρηματικό υπόδειγμα μετά την ιδιωτικοποίησή τους.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ 1,9 ΔΙΣ. ΕΥΡΩ

Στα λοιπά μέρη του ναυτιλιακού πλέγματος, η ναυπηγική δραστηριότητα συρρικνώθηκε σημαντικά τη δεκαετία της κρίσης, ωστόσο η επισκευή φαίνεται να ανακάμπτει, ενώ οι προοπτικές παραμένουν θετικές λόγω της αναγέννησης των τριών μεγάλων ναυπηγείων (Νεώριο, Σκαρμαγκάς και Ελευσίνα). Τέλος, η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ελλάδα ενισχύει τη διασύνδεση με διεθνείς κρίκους της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας. Η συνολική επίδραση της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανοντας τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις από τη διασύνδεσή της με την ελληνική οικονομία ευρύτερα, εκτιμήθηκε σε 14,1 δισ. ευρώ ετησίως (μέσος όρος περιόδου 2018-2021), που αντιστοιχεί στο 7,9% του ΑΕΠ, σε 86.300 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης και σε περίπου 1,9 δισ. ευρώ δημόσια έσοδα. Στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που καταγράφουν ικανή ενίσχυση της προστιθέμενης αξίας και της απασχόλησης λόγω της ναυτιλίας συμπεριλαμβάνονται οι χερσαίες μεταφορές, η διαχείριση ακίνητης περιουσίας, οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, αλλά και κλάδοι ενέργειας και κατασκευών. ➤