



Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές

Περίληψη

Εισαγωγή

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής Ελλάδας και της ηπειρωτικής χώρας, συνδέοντας τα περίπου 115 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα, αλλά και μεταξύ τους. Αν και η δραστηριότητά του κλάδου είναι κατά βάση εγχώρια, εντάσσεται στο οικοσύστημα των κλάδων που υποστηρίζουν τις τουριστικές υπηρεσίες και, υπό αυτή την έννοια, συνεισφέρει σημαντικά στην εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας. Εξυπηρετώντας τη μεταφορά αγαθών από και προς την υπόλοιπη Ελλάδα, διευκολύνει τον αγροτικό τομέα, τη μεταποίηση, το εμπόριο και την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, καθώς η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης στο εσωτερικό της χώρας πραγματοποιείται, στην πλειονότητα της, από επιβατηγά πλοία. Με αυτό τον τρόπο, η επιβατηγός ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της Ελλάδας.

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση των πιο πρόσφατων εξελίξεων στα βασικά μεγέθη του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας¹ και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει, καθώς και η ανάδειξη της σημασίας του για την ελληνική οικονομία σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Η επίδραση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία εξετάζεται από την πλευρά του μεταφορικού έργου (ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εσωτερικού και Αδριατική θάλασσα), αλλά και μέσα από τις ευρύτερες επιδράσεις που δημιουργούνται σε άλλους τομείς (όπως τουρισμός, μεταποίηση, αγροτικός τομέας και εξωτερικό εμπόριο) με τη μετακίνηση αγαθών και επισκεπτών μέσα από τις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις.

Συμβολή του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Η συνολική συνεισφορά² της επιβατηγού ναυτιλίας, σε όρους ΑΕΠ, εκτιμάται σε €13,6 δισεκ. ή 7,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2019. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου ανέρχεται σε 332 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 8,5% της συνολικής απασχόλησης). Επιπλέον,

¹ 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.

² Περιλαμβάνει: α) την άμεση επίδραση από τη δραστηριότητα του κλάδου, β) την έμμεση επίδραση από τις παραγωγικές διασυνδέσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού της επιβατηγού ναυτιλίας και γ) την προκαλούμενη επίδραση από την μεταβολή της καταναλωτικής δαπάνης των εργαζομένων που συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην παραγωγική διαδικασία του κλάδου.

η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε περίπου €3 δισεκ., ενώ σε περίπου €1,8 δισεκ. υπολογίζονται τα εισοδήματα από μισθούς των εργαζομένων λόγω της ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα (Πίνακας 1).

Πίνακας 1: Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

	Μεταφορικό έργο	Ευρύτερες επιδράσεις από τουρισμό και παραγωγή στα νησιά	Ευρύτερες επιδράσεις από το εξαγωγικό εμπόριο	Σύνολο
ΑΕΠ (δισεκ. €)	2,0	10,1	1,5	13,6
Απασχόληση (χιλ.)	33,5	256,8	41,3	331,6
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	728	1.887	343	2.957

Πηγή: IOBE

Η συνολική επίδραση από την εξυπηρέτηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές (χωρίς τις ευρύτερες επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό, την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας και το εξαγωγικό εμπόριο) εκτιμάται σε περίπου 2 δισεκ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας. Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση της μεταφορικής δραστηριότητας ανέρχεται σε 33,5 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία.

Ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών

Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία και την κοινωνία των νησιών της χώρας. Η συνεισφορά της ακτοπλοΐας λόγω των ευρύτερων επιδράσεων από την παραγωγή και τον τουρισμό στα νησιά εκτιμάται σε €10,1 δισεκ.³ (5,5% του ΑΕΠ το 2019). Σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε περίπου 257 χιλ., στηρίζοντας σχεδόν το ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες. Η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ καταγράφεται στις περιφέρειες Κρήτης και Νοτίου Αιγαίου, όπου εντοπίζονται περισσότερο από τα 4/5 της συνολικής επίδρασης στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών.

Ειδικότερα, στην Κρήτη η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε €3,5 δισεκ. το 2019, επίδραση που αντιστοιχεί στο 37% του ακαθάριστου προϊόντος στο σύνολο των 4 νομών του νησιού. Εκτός από τη μεγάλη κίνηση επιβατών, η ακτοπλοϊκή σύνδεση Πειραιά-Κρήτης συμβάλλει στην μεταφορά προϊόντων προς την ηπειρωτική χώρα, αλλά και σε αγορές του εξωτερικού. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην απασχόληση, καθώς η ανάπτυξη του κλάδου υποστηρίζει 103 χιλ. θέσεις εργασίας, μέγεθος το οποίο αντιστοιχεί στο 41% της απασχόλησης του νησιού.

³ Εκ των οποίων €8,5 δισεκ. αφορούν στην τουριστική ζήτηση, τον πρωτογενή τομέα και την μεταποίηση στις νησιωτικές περιοχές και €1,6 δισεκ. στην επίδραση από τη ζήτηση για προϊόντα από τους επισκέπτες κατά την παραμονή τους σε κάποιο νησί της χώρας που προέρχονται από την ηπειρωτική χώρα.

Στο Νότιο Αιγαίο η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε €3,1 δισεκ. το 2019 και περισσότερες από 63 χιλ. θέσεις απασχόλησης. Η επίδραση είναι ισχυρή στα νησιά των Κυκλάδων, καθώς εκτιμάται σε περίπου €2,2 δισεκ., αντιπροσωπεύοντας περισσότερο από τα ¾ της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή σε όρους ΑΕΠ. Στα 18 από τα 24 κατοικημένα νησιά των Κυκλάδων, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες αποτελούν το μοναδικό μέσο σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και μεταξύ τους, ενώ και στα νησιά που διαθέτουν αεροδρόμιο η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση είναι κατά πολύ υψηλότερη των αφιχθέντων επιβατών με πτήσεις από το εσωτερικό της χώρας. Αντίστοιχα, στα Δωδεκάνησα, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου €866 εκατ., αντιπροσωπεύοντας το 24% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής.

Πίνακας 2: Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών

	Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ (εκατ. €)	Επίδραση στο ακαθάριστο προϊόν της περιοχής	Συνολική επίδραση στην απασχόληση (χιλ.)	Επίδραση στην απασχόληση της περιοχής
Κρήτη	3.516	37%	103,0	41%
Νότιο Αιγαίο	3.099	48%	63,7	48%
Βόρειο Αιγαίο	912	35%	24,4	33%
Ζάκυνθος	531	70%	15,5	73%
Κεφαλονιά	176	29%	4,3	41%
Λοιπά νησιά	273		6,0	
Σύνολο	8.507	41%	216,9	44%

Πηγή: IOBE

Στα νησιά του Βορείου Αιγαίου η επίδραση αντιστοιχεί στο 35% του ακαθάριστου προϊόντος. Η ποσοστιαία επίδραση είναι μεγαλύτερη στα νησιά της Σάμου και της Ικαρίας (40% του ΑΕΠ), ενώ στη Χίο ανέρχεται στο 30% του ΑΕΠ του νησιού. Αυτή η συμβολή είναι ιδιαίτερα σημαντική εάν λάβουμε υπόψη ότι η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό ανεργίας (18% το 2019 έναντι 17% στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας), ενώ κατέχει το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των δεκατριών περιφερειών της χώρας (€11,8 χιλ. έναντι €17,2 στο σύνολο της χώρας).

Σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία και κοινωνία προκύπτουν επίσης από την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω Κυλλήνης. Η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ της Ζακύνθου αντιστοιχεί στο 70% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής. Σημαντική είναι και η επίδραση στην απασχόληση, καθώς μαζί με τις Κυκλάδες εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συνεισφορά στην απασχόληση λόγω του υποστηρικτικού ρόλου της επιβατηγού ναυτιλίας. Αντίστοιχα, η συνολική επίδραση στην Κεφαλονιά εκτιμάται σε €176 εκατ. ή 29% του ακαθάριστου προϊόντος του νησιού.

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες συνέβαλλαν κατά περίπου €198 εκατ. σε όρους ΑΕΠ το 2019 στην οικονομία των Σποράδων και κατά €76 εκατ. στην οικονομία των νησιών του Αργοσαρωνικού. Τα μεγέθη αυτά αντιπροσωπεύουν το σύνολο, σχεδόν, του ακαθάριστου προϊόντος σε αυτές τις

νησιωτικές περιοχές, οι οποίες ως κατά βάση τουριστικοί προορισμοί, βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα για την εξυπηρέτησή τους.

Ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία από το εξαγωγικό εμπόριο

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας, μέσα από το μεταφορικό έργο στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας. Εκτιμάται ότι η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίσσας ξεπέρασε τα €1,7 δισ. το 2019. Αυτά τα δύο λιμάνια κατατάσσονται στην 2^η και 3^η θέση αντίστοιχα στην Ελλάδα, μετά το λιμάνι του Πειραιά, σε όρους όγκου εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού (εξαιρουμένων των καυσίμων και του ξηρού φορτίου). Η συνεισφορά από τη δραστηριότητα στην αγορά της Αδριατικής εκτιμάται σε €1,5 δισεκ. (0,8% του ΑΕΠ το 2019). Σε όρους απασχόλησης, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου 41 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ σε €343 εκατ. ανέρχεται η συνολική συνεισφορά στα δημόσια έσοδα.

Κύριες εξελίξεις

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ακολούθησε σταθερά ανοδική πορεία την τετραετία 2016-2019. Η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση το 2019 διαμορφώθηκε σχεδόν στα 19 εκατ., εξέλιξη που είχε ως αποτέλεσμα να επανέλθει στο επίπεδο του 2009. Στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας οι διακινηθέντες επιβάτες από ελληνικά λιμάνια διαμορφώθηκαν σε 1,5 εκατ. το 2019.

Την περίοδο 2015-2019 η άνοδος της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης ήταν πιο έντονη σε σχέση με την αύξηση 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.

Στα μεγάλα λιμάνια, η επιβατική κίνηση στον Πειραιά ανήλθε περίπου στα 8,9 εκατ. επιβάτες το 2019, αυξημένη κατά 2,4% σε σχέση με το 2018 (ή 209 χιλ. επιβάτες), ενώ σε σχέση με το 2016 καταγράφεται σημαντική άνοδος, κατά 15,3%, με το συνολικό αριθμό των διακινηθέντων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) να έχει αυξηθεί κατά 1,2 εκατ. Αντίστοιχη πορεία παρατηρείται και στο λιμάνι της Ραφήνας όπου η επιβατική κίνηση το 2019 διαμορφώθηκε στα 2 εκατ. επιβάτες (+1,3% σε σχέση με το προηγούμενο έτος), με ισχυρή ανάκαμψη, καθώς σε σχέση με το 2016 καταγράφεται άνοδος κατά 19,1%.

Ο υποστηρικτικός ρόλος της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία διαφαίνεται επίσης στη μεταφορά συσκευασμένων προϊόντων από και προς τα νησιά. Εξαιρώντας καύσιμα και άλλα αγαθά που χρησιμοποιούνται ως εισροές στην παραγωγική διαδικασία (υγρό και ξηρό φορτίο χύμα), το μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με φορτηγά στα νησιά (κυρίως ακτοπλοϊκώς) ανήλθε στο 82% το 2019.

Αντίστοιχα, η ανάπτυξη της γραμμής Ελλάδας – Ιταλίας προσφέρει σημαντικά οφέλη στις εξαγωγές ελληνικών προϊόντων. Στην Αδριατική θάλασσα, το μεταφορικό έργο οχημάτων ανήλθε το 2019 στο υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας τετραετίας. Η συνολική κίνηση οχημάτων (Φ/Γ, ΙΧ, δίκυκλα) διαμορφώθηκε στις 691 χιλ., αυξημένη κατά 4,0% (ή 26,7 χιλ. οχήματα) συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, ενώ σε σχέση με το 2016 έχει αυξηθεί κατά 7,5% (ή 48,1 χιλ. οχήματα).

Επίδραση της πανδημίας COVID-19

Τα δεδομένα για τη λειτουργία και τις προοπτικές του κλάδου έχουν μεταβληθεί λόγω της πανδημίας COVID-19. Τα υγειονομικά μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσής του νέου κορονοϊού έχουν έντονα αρνητικές συνέπειες στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας. Ιδιαίτερα αρνητική είναι η επίπτωση σε κλάδους που εξυπηρετούν τη μετακίνηση επιβατών και οχημάτων, όπως η επιβατηγός ναυτιλία. Στην ακτοπλοΐα επιβλήθηκε περιορισμός μετακίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου από τα τέλη Μαρτίου 2020 έως τα μέσα Μαΐου 2020 (με εξαίρεση τους μόνιμους κατοίκους των νησιών για έκτακτη ανάγκη) και ακολούθησε το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών στα πλοία μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων. Αντίστοιχα, στην Αδριατική θάλασσα τα μέτρα περιλάμβαναν την απαγόρευση διακίνησης επιβατών και οχημάτων από τα μέσα Μαρτίου έως τα τέλη Ιουνίου του 2020.

Πίνακας 3: Εκτίμηση της επίδρασης της πανδημίας COVID-19 στην κίνηση επιβατών και οχημάτων

	2019	2020*	Ετήσια ΠΜ(%)
Γραμμές εσωτερικού (εκατ.)			
Επιβάτες	19,00	8,55	-55%
ΙΧ οχήματα	2,43	1,46	-40%
Φ/Γ οχήματα	0,54	0,43	-20%
Αδριατική θάλασσα (εκατ.)			
Επιβάτες	1,50	0,47	-69%
ΙΧ οχήματα	0,32	0,13	-58%
Φ/Γ οχήματα	0,37	0,34	-8%

Πηγή: ΣΕΕΝ. Σημείωση: * Εκτίμηση

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη πτώση του τουρισμού το γ' τρίμηνο του έτους, αλλά και τα νέα περιοριστικά μέτρα λόγω της έξαρσης της πανδημίας το τελευταίο δίμηνο του έτους, η επιβατική κίνηση στις γραμμές εσωτερικού αναμένεται το 2020 να είναι μειωμένη κατά 55% σε σχέση με το 2019, ενώ στα οχήματα (ΙΧ και φορτηγά) αναμένεται μείωση κατά 36%. Αντίστοιχα στην αγορά της Αδριατικής, η αρνητική επίδραση είναι πιο έντονη στην επιβατική κίνηση, καθώς εκτιμάται ότι θα είναι χαμηλότερη κατά 69%, σε αντίθεση με την κίνηση φορτηγών οχημάτων που αναμένεται να περιοριστεί κατά 8% (Πίνακας 3). Η κάμψη στην κίνηση επιβατών και οχημάτων επηρεάζει τον κύκλο εργασιών όπου εκτιμάται μείωση κατά 45% στις γραμμές εσωτερικού και κατά 30% στην Αδριατική θάλασσα. Ως αποτέλεσμα, η απώλεια εσόδων και τα ζημιογόνα αποτελέσματα αναμένεται να ξεπεράσουν τα 300 εκατ. και τα 120 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.

Προκλήσεις για τον κλάδο

Η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσής του κορονοϊού έχουν έντονα αρνητικές συνέπειες στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Η αβεβαιότητα για την εξέλιξη της πανδημίας στο άμεσο μέλλον και τον βαθμό που θα επηρεάσει την τουριστική κίνηση μεσοπρόθεσμα αποτελούν τους κυριότερους κινδύνους στους οποίους καλείται να ανταπεξέλθει ο κλάδος.

Μεσοπρόθεσμα, οι προοπτικές του κλάδου επηρεάζονται αρνητικά από τις υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές, καθώς στα περισσότερα λιμάνια της χώρας ο εξοπλισμός υποδοχής παραμένει ανεπαρκής, γεγονός που συμβάλλει στην ύπαρξη καθυστερήσεων στην εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων. Επιπλέον, η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η υιοθέτηση μέτρων που απορρέουν από την εθνική πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα την δεκαετία 2020-2030 επηρεάζει τη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας. Η υποχρεωτική από τις αρχές του 2020 συμμόρφωση με τη νέα διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία για εφοδιασμό όλων των πλοίων με καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο (max 0,5%), οδηγεί σε αύξηση του κόστους καυσίμου. Κατά συνέπεια, ασκείται αρνητική επίδραση στο λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων, γεγονός που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Η συμμόρφωση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που έχουν τεθεί δημιουργεί την ανάγκη για επίσπευση της ανανέωσης του στόλου. Σχεδόν τα μισά πλοία που δρομολογούνται από τις κυριότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι ηλικίας από 20 έως 29 έτη, ενώ 2 στα 5 πλοία του στόλου χρησιμοποιούνται για περισσότερα από 30 χρόνια (Πίνακας 4). Το γεγονός ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί το μοναδικό δίκτυο συγκοινωνιακής σύνδεσης για μεγάλο αριθμό νησιωτικών περιοχών σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα διατήρησης της καλύτερης δυνατής προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποδεικνύει την αναγκαιότητα σταδιακής απόσυρσης των παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασης τους με νεότευκτα.

Πίνακας 4: Μέση ηλικία στόλου

	2020		2030	
	Ακτοπλοΐα	Ε/Γ-Ο/Γ Διεθνών γραμμών	Ακτοπλοΐα	Ε/Γ-Ο/Γ Διεθνών γραμμών
0 έως 9 έτη	2	-	-	-
10 έως 19 έτη	13	4	2	-
20 έως 29 έτη	43	3	13	4
30 έως 39 έτη	23	1	43	3
40 έως 44 έτη	9	1	19	1
45 έως 49 έτη	7	-	4	-
50 έτη και άνω	0	-	16	1
<i>Σύνολο</i>	<i>97</i>	<i>9</i>	<i>97</i>	<i>9</i>
<i>Ηλικιακός μέσος όρος</i>	<i>28,1</i>	<i>22,6</i>	<i>38,1</i>	<i>32,6</i>

Πηγή: ΣΕΕΝ

Τέλος, οι υψηλοί συντελεστές του ΦΠΑ που εφαρμόζονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επηρεάζουν αρνητικά τη διαμόρφωση του μεταφορικού κόστους επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα. Ο ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για επιβάτες μειώθηκε στο 13% στο πλαίσιο της στήριξης της

οικονομίας λόγω της πανδημίας, με την ισχύ του μέτρου να έχει επεκταθεί έως τις 30 Απριλίου 2021. Η επαναφορά του ΦΠΑ στο 24% θα έχει ως αποτέλεσμα την επιστροφή της χώρας στη 2^η υψηλότερη θέση μεταξύ των χωρών-μελών της ΕΕ με βάση το ύψος του συντελεστή ΦΠΑ στις μετακινήσεις επιβατών και οχημάτων. Είναι ενδεικτικό ότι στην Ιταλία – χώρα με συγκρίσιμο όγκο επιβατικής κίνησης μέσω θαλάσσης στην ΕΕ – ο αντίστοιχος συντελεστής διαμορφώνεται στο 10%.