



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

**Κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού
Τάσεις, προοπτικές και συνεισφορά στην
οικονομία της Ελλάδας**

Ιούνιος 2020

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανακλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του ΙΟΒΕ.

Η μελέτη εκπονήθηκε από τους Αλέξανδρο Μουστάκα, Ηλία Ντεμιάν και Υακίνθη Πουντουράκη υπό τον συντονισμό του Γενικού Διευθυντή του ΙΟΒΕ, Καθηγητή Νίκου Βέττα. Κάθε λάθος ή παράλειψη βαρύνει αποκλειστικά τους συγγραφείς.

Με την ευγενική χορηγία



Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) είναι ιδιωτικός, μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής, ερευνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1975 με δύο σκοπούς: αφενός να προωθεί την επιστημονική έρευνα για τα τρέχοντα και αναδυόμενα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου να παρέχει αντικειμενική πληροφόρηση και να διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες είναι χρήσιμες στη διαμόρφωση πολιτικής.

Copyright © 2020 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιοδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

Τηλ.: 210 9211200-10, Fax: 210 9228130 & 210 9233977

E-mail: iobe@iobe.gr - URL: <http://www.iobe.gr>

Περιεχόμενα

Περίληψη	5
1. Σκοπός της μελέτης	9
2. Βασικά μεγέθη των εταιρειών της ΗΜΕΧΡΟ	11
2.1 <i>Εισαγωγή</i>	11
2.2 <i>Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη και σχετικοί αριθμοδείκτες</i>	15
3. Ο οικονομικός αντίκτυπος των εταιρειών της ΗΜΕΧΡΟ	22
3.1 <i>Εισαγωγή</i>	22
3.1 <i>Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από τις πωλήσεις στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών</i>	23
3.2 <i>Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από το σύνολο της δραστηριότητας</i>	27
4. Η Γαλάζια Οικονομία και ο τομέας ναυπήγησης και επισκευής στην Ευρώπη ...	31
4.1 <i>Γαλάζια Οικονομία</i>	31
4.2 <i>Γαλάζια Ανάπτυξη και Γαλάζια Οικονομία στην ΕΕ</i>	33
4.2.1 <i>Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική</i>	33
4.2.2 <i>Η Γαλάζια Ανάπτυξη στην Ευρώπη</i>	35
4.2.3 <i>Πρωτοβουλίες LeaderSHIP 2015 και LeaderSHIP 2020</i>	36
4.3 <i>Η ναυπήγηση και επισκευή στην Ευρώπη</i>	37
5. Προκλήσεις και προτάσεις	41
5.1 <i>Προκλήσεις της βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού</i>	41
5.2 <i>Προτάσεις για την περαιτέρω ενίσχυση της θέσης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ</i>	45
6. Βιβλιογραφία	48

Κατάλογος διαγραμμμάτων

Διάγραμμα 2.1 Δραστηριοποίηση στους κλάδους της ελληνικής οικονομίας των εταιρειών μελών της HEMEXPO	11
Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών επιχειρήσεων HEMEXPO	12
Διάγραμμα 2.3 Πλήθος εταιρειών - % κύκλου εργασιών στη ναυτιλία	13
Διάγραμμα 2.4 Εξαγωγές επιχειρήσεων της HEMEXPO.....	13
Διάγραμμα 2.5 Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων.....	14
Διάγραμμα 2.6 Απασχόληση στις επιχειρήσεις της HEMEXPO.....	15
Διάγραμμα 2.7 Σύνολο ενεργητικού επιχειρήσεων της HEMEXPO, 2013-2018	16
Διάγραμμα 2.8 Καθαρή θέση επιχειρήσεων της HEMEXPO	17
Διάγραμμα 2.9 Σύνολο των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων των επιχειρήσεων της HEMEXPO	17
Διάγραμμα 2.10 Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης, Σύγκριση επιχειρήσεων HEMEXPO με τη Μεταποίηση	18
Διάγραμμα 2.11 Συνολικές επενδύσεις των επιχειρήσεων της HEMEXPO.....	18
Διάγραμμα 2.12 Δείκτης επενδύσεων ανά απασχολούμενο HEMEXPO και σύγκριση με τη μεταποίηση στην Ελλάδα και στην ΕΕ27	19
Διάγραμμα 2.13 Δείκτης Γενικής Ρευστότητας, επιχειρήσεις HEMEXPO και Μεταποίηση.....	20
Διάγραμμα 2.14: Περιθώριο μικτού κέρδους, επιχειρήσεις της HEMEXPO και Μεταποίηση, 2013-2018	20
Διάγραμμα 2.15 Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων, σύγκριση μεταξύ επιχειρήσεων HEMEXPO και Μεταποίησης	21
Διάγραμμα 3.1 Η μεθοδολογία της εκτίμησης της οικονομικής επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO	22
Διάγραμμα 3.2 Μεθοδολογία εκτίμησης της επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία	23
Διάγραμμα 3.3 Η συνεισφορά της HEMEXPO στο ΑΕΠ, 2018.....	24
Διάγραμμα 3.4 Η συνεισφορά της HEMEXPO στην απασχόληση, 2018.....	25
Διάγραμμα 3.5 Η συνεισφορά της HEMEXPO στα έσοδα δημοσίου, 2018.....	25
Διάγραμμα 3.6 Η συνεισφορά της HEMEXPO στα φορολογικά έσοδα και στις εισφορές εργοδοτών, 2018.....	26
Διάγραμμα 3.7 Η συνεισφορά της HEMEXPO στο ΑΕΠ, 2018.....	28
Διάγραμμα 3.8 Η συνεισφορά της HEMEXPO στην απασχόληση, 2018.....	28
Διάγραμμα 3.9 Η συνεισφορά της HEMEXPO στα έσοδα δημοσίου, 2018.....	29
Διάγραμμα 3.10 Η συνεισφορά της HEMEXPO στα φορολογικά έσοδα και στις εισφορές εργοδοτών, 2018.....	29
Διάγραμμα 4.1 Παγιωμένοι και αναδυόμενοι τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας	32
Διάγραμμα 4.2 Βασικοί τομείς της στρατηγικής για τη Γαλάζια Ανάπτυξη	36
Διάγραμμα 4.3 Απασχόληση της ναυπήγησης και επισκευής και των σχετικών υποκλάδων το 2017 και ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το 2009.	39
Διάγραμμα 4.4 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της ναυπήγησης και επισκευής και των σχετικών υποκλάδων το 2017 και ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το 2009	39

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.2 Σύνοψη βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων της HEMEXPO.....	16
Πίνακας 3.1 Συνεισφορά HEMEXPO από πωλήσεις Υδάτινων Μεταφορών στην ελληνική οικονομία	27
Πίνακας 3.2 Συνεισφορά HEMEXPO στην ελληνική οικονομία	30

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το νέο αναπτυξιακό πρότυπο της ελληνικής οικονομίας οφείλει να στηριχθεί σε δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας με εξωστρέφεια, καινοτομία, ένταση γνώσης και ένταση τεχνολογίας. Τέτοιες δραστηριότητες είναι απαραίτητες για τη δημιουργία νέων συνθηκών στην ελληνική οικονομία, που θα υποστηρίξουν διατηρήσιμους ρυθμούς ανάπτυξης, παροχή θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης και εν τέλει εισαγωγή της οικονομίας σε δυναμικά αναπτυξιακή τροχιά.

Οι επιχειρήσεις μέλη της ΗΜΕΧΡΟ δραστηριοποιούνται σε ποικιλία κλάδων της μεταποίησης, του εμπορίου και των υπηρεσιών. Ενδεικτικά, στις δραστηριότητες της ΗΜΕΧΡΟ περιλαμβάνονται η παραγωγή εξειδικευμένου μηχανολογικού εξοπλισμού, οι υπηρεσίες εγκατάστασης και συντήρησης σε πλοία καθώς και πάσης φύσης υπηρεσίες σχετικές με τη ναυπήγηση, τη μετατροπή και τη συντήρηση πλοίων και ναυτιλιακών δομών (π.χ. λιμάνια). Αυτές παράγουν καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες με ένταση τεχνολογίας και γνώσης, σε τιμές και ποιότητα που τους επιτρέπει να είναι διεθνώς ανταγωνιστικές. Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού συγκαταλέγεται και ο πρωτεύων ρόλος της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις διεθνείς Υδάτινες Μεταφορές, καθώς και η αναπτυγμένη ακτοπλοΐα που διαθέτει η χώρα λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα.¹

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία αλλά και με ειδική έρευνα του ΙΟΒΕ που διεξήχθη σε 20 μέλη της ΗΜΕΧΡΟ, σημειώνεται σημαντική βελτίωση σχεδόν όλων των επιμέρους χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων την περίοδο 2013-2018, η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις είναι ταχύτερη σε σχέση με τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης.

Η εκτίμηση της επίδρασης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στην ελληνική οικονομία προσεγγίζεται μέσω του υποδείγματος εισροών-εκροών που εκτιμά τη συνολική επίδραση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων και των διασυνδεδεμένων κλάδων στο ΑΕΠ, στην απασχόληση και στη συμβολή στα φορολογικά έσοδα. Καθώς τα μέλη της ΗΜΕΧΡΟ δραστηριοποιούνται καλύπτοντας τη ζήτηση τόσο των Υδάτινων Μεταφορών (κυρίως ποντοπόρος ναυτιλία και ακτοπλοΐα) όσο και άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η εκτίμηση του οικονομικού αποτυπώματος γίνεται σε δύο διαστάσεις.

Συνοπλογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ από τις πωλήσεις στις Υδάτινες Μεταφορές στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €232 εκατ. εγχώρια προστιθέμενη αξία. Η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση διαμορφώθηκε στις 2,6 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ τα έσοδα του δημοσίου βελτιώνονται κατά €39 εκατ. Εξ αυτών, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που άλλωστε αποτελούν και τη συντριπτική πλειοψηφία της Ένωσης, δημιουργούν περίπου €171 εκατ. στο ΑΕΠ, 1,7 χιλ. θέσεις εργασίας και συνεισφέρουν €27 εκατ. στα δημοσιονομικά έσοδα.

¹ Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές: <https://goo.gl/RZxuk5>

Όταν ληφθεί υπόψη το σύνολο της δραστηριότητας των μελών της HEMEXPO, η συνολική συνεισφορά στο ελληνικό ΑΕΠ ξεπερνά τα €1,4 δισεκ., ενώ η αντίστοιχη συνεισφορά στην απασχόληση διαμορφώνεται σε περίπου 20,2 χιλ. θέσεων εργασίας. Ως εκ τούτου, τα έσοδα του δημοσίου βελτιώνονται κατά περίπου €283 εκατ. Από τα παραπάνω, περίπου €249 εκατ. συνεισφοράς στο ΑΕΠ, 2,7 χιλιάδες εργασίας και €41,4 εκατ. δημοσιονομικών εσόδων προέρχονται από τη συνολική δραστηριότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της HEMEXPO.

Ένα από τα σημαντικά ευρήματα της ανάλυσης είναι το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις της HEMEXPO παράγουν πολύ περισσότερη προστιθέμενη αξία ανά μονάδα κύκλου εργασιών, σε σχέση με την μέση μεταποιητική επιχείρηση.

Συνοπτικός πίνακας επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία από τη δραστηριότητα για τον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών και για το σύνολο της δραστηριότητάς τους.

Μεγέθη	Δραστηριότητα από τις Υδάτινες Μεταφορές		Συνολική δραστηριότητα	
	Επίδραση	Πολλαπλασιαστής	Επίδραση	Πολλαπλασιαστής
ΑΕΠ (εκατ. €)	232,3	1,7	1.428,3	2,3
Απασχόληση (θέσεις εργασίας)	2.6	3,9	20.242	6,5
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ. €)	39,4	3,0	282,7	4,7

Πηγή: HEMEXPO, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Ο τομέας της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού ανήκει στους κλάδους της Γαλάζιας Οικονομίας, της οποίας ο συνολικός κύκλος εργασιών παγκοσμίως ξεπέρασε το €1,3 τρισεκ. το 2017, ενώ αναμένεται να διπλασιασθεί ως το 2030 (OECD, 2017). Ο κύκλος εργασιών των ευρωπαϊκών παγιωμένων τομέων της Γαλάζιας Οικονομίας, δηλαδή εκείνων με παραδοσιακά σημαντική παρουσία τα τελευταία χρόνια στην ευρωπαϊκή οικονομία, εκτιμήθηκε στα €750 δισεκ. το 2018 έχοντας αυξηθεί κατά 11% σε σχέση με το 2009.

Η ναυπήγηση και επισκευή στην Ευρώπη αποτελεί ένα δυναμικό και στρατηγικό τομέα με υψηλή συμβολή στην ευρωπαϊκή οικονομία, καθώς δημιουργεί περίπου το 8% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (ΑΠΑ) του συνόλου των τομέων της Γαλάζιας Οικονομίας.² Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ικανοποιούν περίπου το 6% της παγκόσμιας ζήτησης σε νέα πλοία σε όρους χωρητικότητας και το 19% της ζήτησης σε όρους αξίας. Αντίστοιχα, ο τομέας κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού εξυπηρετεί περίπου τη μισή παγκόσμια ζήτηση σε όρους αξίας (European Commission, 2013).

Παρά το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, καθώς και όλη η σχετική αλυσίδα εφοδιασμού, διαθέτει σειρά χαρακτηριστικών που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά της διεθνώς, καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προκλήσεων και κινδύνους που περιορίζουν τη διεξόδυσή της σε μη ευρωπαϊκές αγορές με ισχυρή δραστηριοποίηση στη ναυτιλία μεσοπρόθεσμα.

² https://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding_en

Οι νέες συνθήκες για την παγκόσμια και την ελληνική οικονομία εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19 που εξαπλώθηκε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα από την Κίνα κυρίως στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, επηρεάζουν το σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας σε όλες τις αλυσίδες αξίας. Το γενικευμένο κλείσιμο των οικονομιών δημιουργεί ραγδαίες εξελίξεις και οδηγεί τις οικονομίες σε συρρίκνωση. Η δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, που διακινεί ένα σημαντικό τμήμα του παγκόσμιου εμπορίου, περιορίζεται στο πρώτο εξάμηνο του 2020.

Ο ανταγωνισμός από ασιατικές χώρες και οι υφιστάμενες συνθήκες ισχυρού προστατευτισμού δημιουργούν σημαντικά εμπόδια στη διείσδυση ευρωπαϊκών και ελληνικών επιχειρήσεων σε αγορές με ισχυρή παρουσία της ναυτιλίας, ενώ αντίθετα η διείσδυση των παραπάνω χωρών στις αντίστοιχες ευρωπαϊκές αγορές είναι σημαντική. Το παραπάνω πρόβλημα επιδεινώνεται και από την υφιστάμενη πολιτική υποστήριξη από τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, η οποία χαρακτηρίζεται από τους εκπροσώπους του κλάδου ως ανεπαρκής. Σε συνδυασμό με την περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, το μη ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο που ισχύει τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, καθώς και τους λοιπούς περιορισμούς από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες εξαγωγών, δυσχεραίνεται σημαντικά η ανάληψη μεγάλων έργων από τις ευρωπαϊκές και ελληνικές επιχειρήσεις, με άμεσο αντίκτυπο στην κερδοφορία αλλά και στο μελλοντικό επίπεδο τεχνογνωσίας. Τέλος, σημαντική πρόκληση αποτελεί η περιορισμένη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού (μηχανικοί, εργατοτεχνίτες) τόσο στις ελληνικές όσο και στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Για την ενίσχυση του τομέα της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ελλάδα καθώς και των άλλων τομέων που σχετίζονται με τις Υδάτινες Μεταφορές κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής που θα αναγνωρίζει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει τόσο η βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού όσο και οι υπόλοιποι τομείς που ανήκουν στη Γαλάζια Οικονομία. Καθώς η ναυτιλία, αλλά και γενικότερα η Γαλάζια Οικονομία, κινείται προς τον στόχο του περιορισμού των εκπομπών του θερμοκηπίου κατά 50% ως το 2050, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη καινοτόμων παραγωγικών διαδικασιών που θα περιορίζουν τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των προϊόντων και υπηρεσιών, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητά τους. Η εκμετάλλευση νέων χρηματοπιστωτικών προϊόντων που συνδέουν την περιβαλλοντική επίδοση των παραγόμενων προϊόντων με το επιτόκιο εξυπηρέτησης δανείων αλλά και ευρωπαϊκών συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων που περιορίζουν τον επενδυτικό κίνδυνο από την ανάπτυξη και εφαρμογή νέων λύσεων αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Η υλοποίηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης των επιχειρήσεων πρέπει να στηρίζεται επιπλέον και στην ανάπτυξη των ικανοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο σήμερα δεν επαρκεί. Η διασύνδεση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων από διάφορες βαθμίδες με τις επιχειρήσεις με διάφορους τρόπους (μαθητεία, συμμετοχή σε ομάδες έργων, έρευνα και ανάπτυξη) είναι απαραίτητη για την υποστήριξη όλων των σταδίων παραγωγής του τομέα.

Τέλος, η διεύρυνση της πελατειακής βάσης των επιχειρήσεων και σε άλλους κλάδους της Γαλάζιας Οικονομίας (κατασκευή εξοπλισμού και συστημάτων παραγωγής ενέργειας σε

υπεράκτιες μονάδες, εφαρμογές θαλάσσιας βιοτεχνολογίας, εξόρυξη πρώτων υλών από τον πυθμένα) αναμένεται να βελτιώσει τα χαρακτηριστικά ανθεκτικότητάς τους με σχετικά περιορισμένο επενδυτικό κόστος, εφόσον δεν είναι απαραίτητη η σημαντική διαφοροποίηση της παραγωγικής τους διαδικασίας.

1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το νέο αναπτυξιακό πρότυπο της ελληνικής οικονομίας οφείλει να στηριχθεί σε δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας με εξωστρέφεια, καινοτομία, ένταση γνώσης και ένταση τεχνολογίας. Τέτοιες δραστηριότητες είναι απαραίτητες για τη δημιουργία νέων συνθηκών στην ελληνική οικονομία, που θα υποστηρίξουν βιώσιμους ρυθμούς ανάπτυξης, παροχή θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης και εν τέλει εισαγωγή της οικονομίας σε δυναμικά αναπτυξιακή τροχιά.

Σε αυτό το πλαίσιο, το IOBE μελετά διαχρονικά τόσο τη διαμόρφωση των ευρύτερων συνθηκών της ελληνικής επιχειρηματικότητας, όσο και την πορεία σημαντικών κλάδων που θέτουν τις βάσεις για την ανάπτυξη της οικονομίας ευρύτερα (π.χ. κλάδος Μεταποίησης, τομέας Ενέργειας και λοιπά).³ Ο κλάδος των Υδάτινων Μεταφορών, τη ζήτηση του οποίου καλείται να εξυπηρετήσει η βιομηχανία κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, ανήκει στους κλάδους που το IOBE έχει αναδείξει και παλαιότερα σε μελέτη για το νέο αναπτυξιακό υπόδειγμα της περιόδου 2014-2020. Ωστόσο, δεν έχει μελετηθεί η αλυσίδα αξίας που τροφοδοτεί με προϊόντα και υπηρεσίες τις Υδάτινες Μεταφορές, τόσο στην Ελλάδα όσο και παγκόσμια.

Οι εταιρείες που είναι μέλη της Ένωσης Ελλήνων Κατασκευαστών Ναυτιλιακού Εξοπλισμού (HEMEXPO) παράγουν καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες με ένταση τεχνολογίας και γνώσης, σε τιμές και ποιότητα που τους επιτρέπει να είναι διεθνώς ανταγωνιστικές. Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού συγκαταλέγεται και ο πρωτεύων ρόλος της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις διεθνείς Υδάτινες Μεταφορές, καθώς και η αναπτυγμένη ακτοπλοΐα που διαθέτει η χώρα λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα.⁴

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η αποτίμηση των τάσεων και της οικονομικής σημασίας των ελληνικών επιχειρήσεων παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού στην ελληνική οικονομία, καθώς και η διατύπωση προτάσεων για περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και του δυναμικού τους στην ελληνική και παγκόσμια αγορά.

Στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης εξετάζονται οι χρηματοοικονομικές επιδόσεις των επιχειρήσεων της HEMEXPO την περίοδο 2013-2019 (κύκλος εργασιών, εξαγωγές, δαπάνες για έρευνα & ανάπτυξη και απασχόληση), με βάση συγκεκριμένους αριθμοδείκτες οι οποίοι συγκρίνονται με την υπόλοιπη εγχώρια μεταποίηση.

Στο τρίτο κεφάλαιο προσδιορίζεται ο οικονομικός αντίκτυπος των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία. Η εκτίμηση γίνεται με τη βοήθεια του υποδείγματος εισροών/εκροών που έχει αναπτυχθεί για την ελληνική οικονομία από το IOBE και ποσοτικοποιεί τη συμβολή των επιχειρήσεων σε όρους αξίας παραγωγής, ΑΕΠ, θέσεων εργασίας, συμβολής στα δημοσιονομικά έσοδα, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε συνδεδεμένους κλάδους και στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Καθώς οι επιχειρήσεις της HEMEXPO παρέχουν εξοπλισμό και υπηρεσίες τόσο στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών όσο και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, η εκτίμηση του

³ Ετήσια έκθεση επιχειρηματικότητας: <https://goo.gl/GiQU46>,

Προκλήσεις και προοπτικές του τομέα μεταποίησης: <https://goo.gl/GLW1dJ>

⁴ Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές: <https://goo.gl/RZxuk5>

οικονομικού αντίκτυπου γίνεται σε δύο διαστάσεις: εκτιμάται ο αντίκτυπος από τις πωλήσεις στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών αλλά και ο αντίκτυπος από το σύνολο της δραστηριότητάς τους.

Η βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού ανήκει στον ευρύτερο κύκλο της Γαλάζιας Οικονομίας και της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται το πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής, ενώ καταγράφονται ευρωπαϊκές θεσμικές πρωτοβουλίες των τελευταίων δεκαετιών, που στοχεύουν στην υποστήριξη της ανάπτυξης της βιομηχανίας κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Τέλος, η μελέτη ολοκληρώνεται με το πέμπτο κεφάλαιο, όπου καταγράφονται οι προκλήσεις της βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα, καθώς και ενδεικτικές προτάσεις για την ενίσχυσή της, μεσοπρόθεσμα.

Η ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης συνέπεσε με το ξέσπασμα της πανδημίας του COVID-19. Οι εκτιμήσεις που έχουν γίνει δεν περιλαμβάνουν στοιχεία για την επίδραση της πανδημίας στην ελληνική και την παγκόσμια οικονομία.

2. ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ ΗΜΕΧΡΟ

2.1 Εισαγωγή

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα χρηματοοικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ για την περίοδο από το 2013 ως και το 2018, τελευταία χρονιά που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Τα σχετικά χρηματοοικονομικά μεγέθη και οι αριθμοδείκτες συντέθηκαν χρησιμοποιώντας τη βάση δεδομένων της ICAP, DataPrisma. Η συγκεκριμένη βάση περιλαμβάνει δημοσιευμένους ισολογισμούς των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ για την υπό εξέταση περίοδο. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας μελέτης, σχεδιάσθηκε και υλοποιήθηκε έρευνα με ερωτηματολόγιο στο οποίο συμμετείχαν τα 20 από τα 23 μέλη της ΗΜΕΧΡΟ. Σημειώνεται πως 18 από τα 23 μέλη είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ).⁵

Οι επιχειρήσεις μέλη της ΗΜΕΧΡΟ δραστηριοποιούνται σε ποικιλία κλάδων της μεταποίησης, του εμπορίου και των υπηρεσιών. Ενδεικτικά, στις δραστηριότητες της ΗΜΕΧΡΟ περιλαμβάνεται η παραγωγή εξειδικευμένου μηχανολογικού εξοπλισμού, οι υπηρεσίες εγκατάστασης και συντήρησης σε πλοία καθώς και πάσης φύσης υπηρεσίες σχετικές με τη ναυπήγηση, τη μετατροπή και τη συντήρηση πλοίων και ναυτιλιακών δομών (π.χ. λιμάνια).

Διάγραμμα 2.1 Δραστηριοποίηση στους κλάδους της ελληνικής οικονομίας των εταιρειών μελών της ΗΜΕΧΡΟ



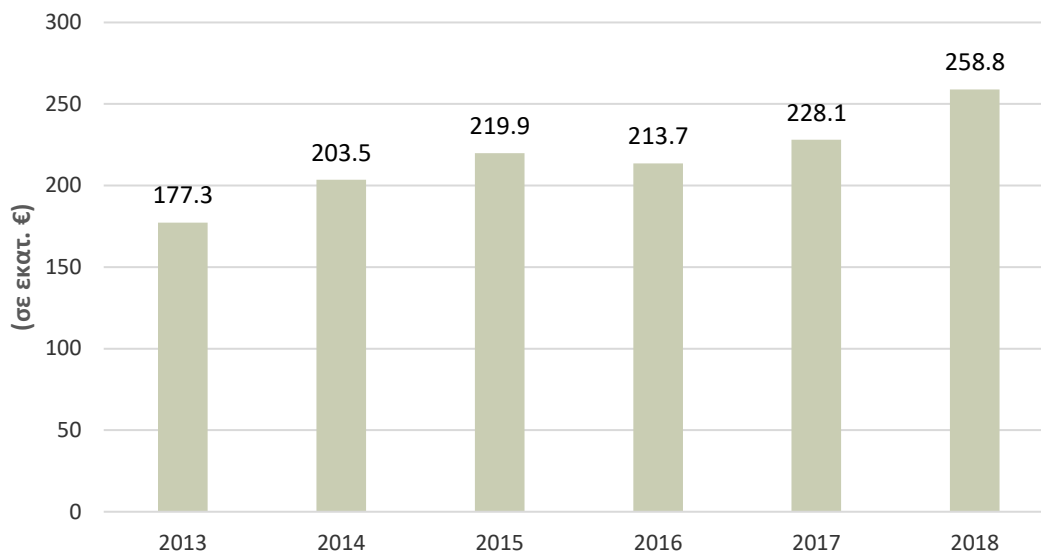
Πηγή: Έρευνα IOBE

Το 2018, ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ ξεπέρασε τα €258 εκατ. έχοντας σημειώσει αύξηση κατά 46% σε σχέση με το 2013. Την ίδια περίοδο, ο μέσος

⁵ Ως ΜΜΕ ορίζονται οι επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών που δεν ξεπερνά τα €50 εκατ. και απασχόληση ως 250 άτομα. Σημειώνεται πως η ΕΕ βρίσκεται σε διαδικασία αναθεώρησης του ορισμού των ΜΜΕ. <https://bit.ly/38G5wPA>

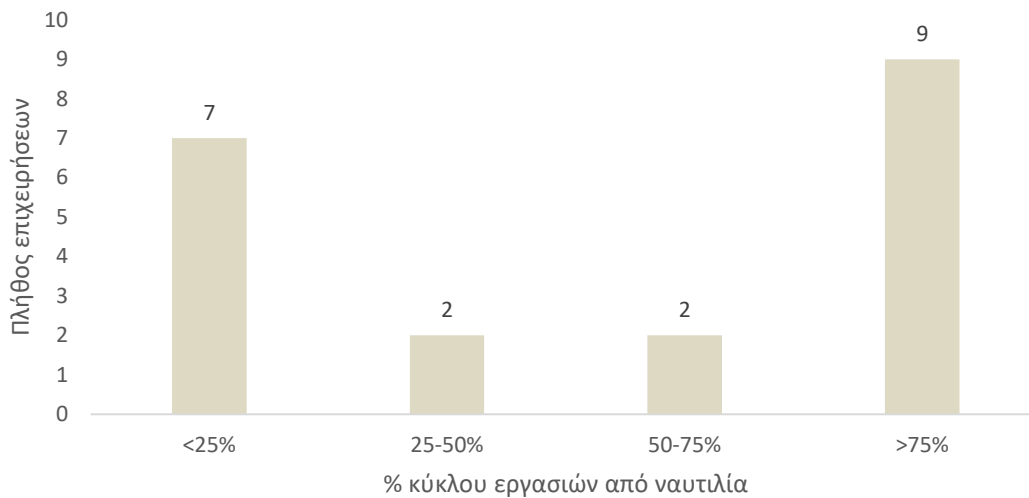
όρος αύξησης του κύκλου εργασιών του συνόλου της μεταποίησης στην Ελλάδα δεν ξεπέρασε το 8,0%. Σημειώνεται πως από τις παρακάτω εκτιμήσεις εξαιρέθηκε μέλος της HEMEXPO με συνολικό κύκλο εργασιών υπερδιπλάσιο των υπολοίπων μελών.

Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών επιχειρήσεων HEMEXPO

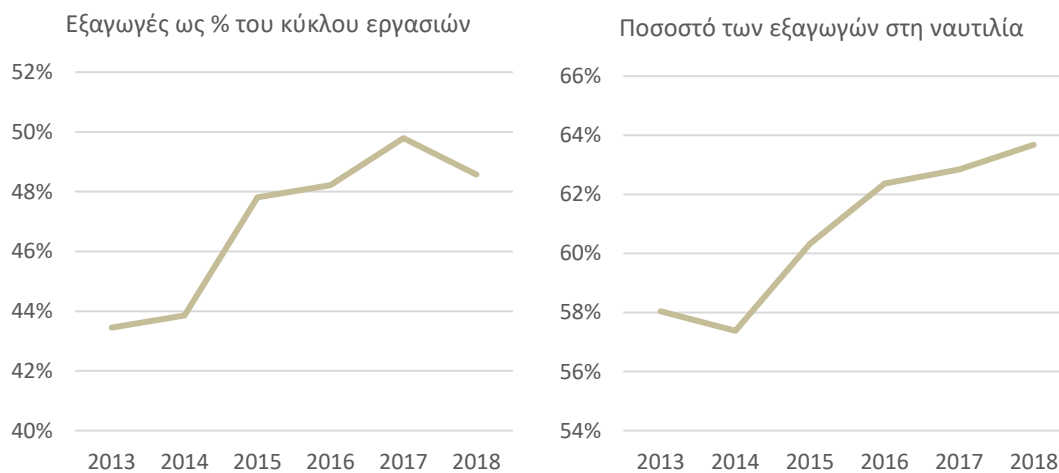


Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Παρά το γεγονός ότι η δραστηριότητα ναυπήγησης και επισκευής πλοίων στην Ελλάδα έχει συρρικνωθεί σημαντικά, το 2018 πάνω από το 55% του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων της HEMEXPO εξακολουθεί να προέρχεται από πωλήσεις στον ευρύτερο κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών και κυρίως από την ακτοπλοΐα, την ποντοπόρο ναυτιλία καθώς και την υποστήριξη της λειτουργίας σχετικών υποδομών, όπως είναι οι λιμένες. Αν, ωστόσο, η ανάλυση περιοριστεί μόνο στις ΜΜΕ της HEMEXPO, δηλαδή σε επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών έως €50 εκατ., τότε οι Υδάτινες Μεταφορές αναγνωρίζονται ως κύριος και, σε αρκετές περιπτώσεις, αποκλειστικός πελάτης τους καθώς δημιουργούν το 74,2% της ζήτησης. Η ναυτιλία αποτελεί σχεδόν αποκλειστικό πελάτη για τις μισές περίπου επιχειρήσεις, ενώ αντίθετα μόλις 2 από τις 20 επιχειρήσεις δήλωσαν ότι οι πωλήσεις στη ναυτιλία βρίσκονται κάτω από το 50% του κύκλου εργασιών τους.

Διάγραμμα 2.3 Πλήθος εταιρειών - % κύκλου εργασιών στη ναυτιλία

Πηγή: έρευνα IOBE

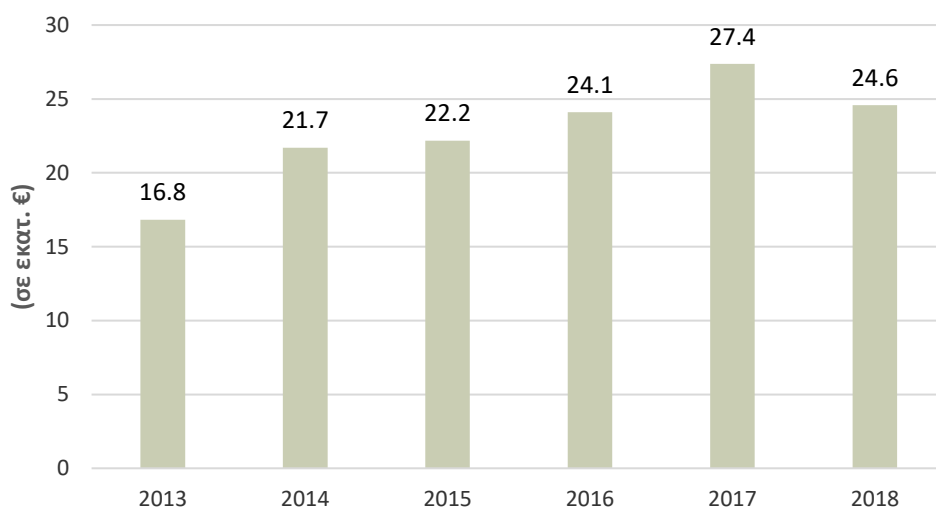
Διάγραμμα 2.4 Εξαγωγές επιχειρήσεων της HEMEXPO

Πηγή: έρευνα IOBE

Οι εξαγωγές των επιχειρήσεων της HEMEXPO αυξάνονται την περίοδο 2013-2018, ενώ την τελευταία χρονιά της έρευνας ο μισός περίπου κύκλος εργασιών του συνόλου των επιχειρήσεων (48,6%) προέρχεται από πωλήσεις εκτός Ελλάδας και αφορά στην κάλυψη της ζήτησης διαφόρων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Οι παραγγελίες από το εξωτερικό για ναυτιλιακά προϊόντα και υπηρεσίες, που άλλωστε αποτελούν και τον τομέα εξειδίκευσης των περισσότερων μελών της HEMEXPO, βελτιώθηκαν κατά 10% περίπου (μέσος όρος συνόλου) με αποτέλεσμα το 63,7% των εξαγωγών το 2018 να οδηγούνται στη ναυτιλία. Επιπλέον, σχεδόν οι μισές επιχειρήσεις της HEMEXPO δήλωσαν ότι οι εξαγωγές τους αφορούν αποκλειστικά την κάλυψη της ζήτησης από τη ναυτιλία.

Τα συνολικά καθαρά αποτελέσματα προ φόρων διαμορφώθηκαν στα €24,6 εκατ. το 2018, από €16,8 εκατ. το 2013. Ωστόσο, η καλύτερη χρονιά της εξαετίας ήταν το 2017 με τα καθαρά αποτελέσματα να ανέρχονται στα €27,4 εκατ. Το 2018 σημειώθηκε κάμψη στα καθαρά αποτελέσματα καθώς όμως την ίδια χρονιά ο κύκλος εργασιών συνέχισε να αυξάνεται, η παραπάνω κάμψη σχετίζεται με αποσβέσεις παγίων ή και με την υλοποίηση νέων επενδύσεων.

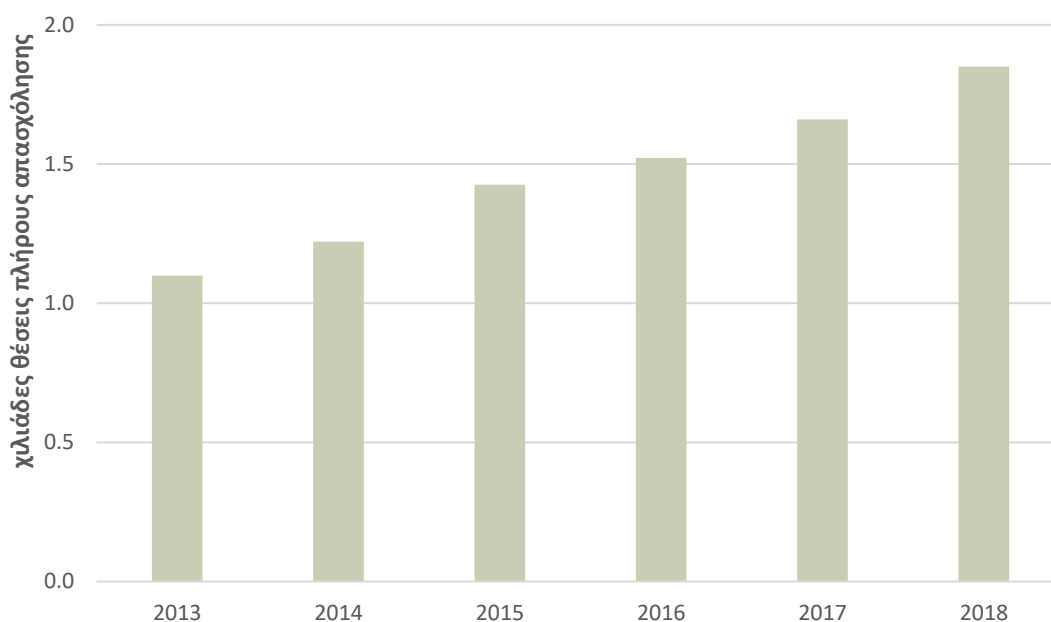
Διάγραμμα 2.5 Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Σημαντική βελτίωση της τάξης του 70% καταγράφεται και στην απασχόληση των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, η οποία το 2018 ανήλθε στους 1,8 χιλ. εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης. Κατά την περίοδο μελέτης, η απασχόληση αυξάνεται χωρίς διακοπή, ενώ σύμφωνα με ποιοτικά στοιχεία που αντλήθηκαν από την έρευνα πεδίου του IOBE, η πλειονότητα των επιχειρήσεων θα προβούν σε περαιτέρω προσλήψεις τεχνικού αλλά και διοικητικού προσωπικού την επόμενη τριετία (2019-2022), προεξοφλώντας εν μέρει την αύξηση της ζήτησης από τις Υδάτινες Μεταφορές την επόμενη περίοδο. Ωστόσο, οι νέες συνθήκες που φαίνεται να επικρατούν το επόμενο χρονικό διάστημα λόγω της εξάπλωσης του COVID-19 αναμένεται να επιβραδύνουν την παγκόσμια οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο. Αυτό αναμένεται να έχει άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στους κλάδους που σχετίζονται με τη μετακίνηση αγαθών και κατά συνέπεια και στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ.

Διάγραμμα 2.6 Απασχόληση στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ



Πηγή: έρευνα πεδίου IOBE

2.2 Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη και σχετικοί αριθμοδείκτες

Ο Πίνακας 2.1 συνοψίζει την εικόνα των βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ. Την εξαετία 2013-2018 καταγράφεται σαφής βελτίωση στο σύνολο των οικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων.

Την ίδια περίοδο, η καθαρή αξία του ενεργητικού των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ αυξάνεται κατά 37,7% και διαμορφώνεται στα €326,4 εκατ. Η μεταβολή στο ενεργητικό οφείλεται περισσότερο στα πάγια περιουσιακά στοιχεία, τα οποία αυξήθηκαν κατά 25,8% και λιγότερο σε μεταβολές στα αποθέματα, τα οποία περιορίστηκαν κατά 10,7%. Την ίδια περίοδο το σύνολο του ενεργητικού του συνόλου της Μεταποίησης στην Ελλάδα περιορίστηκε κατά 0,1%.

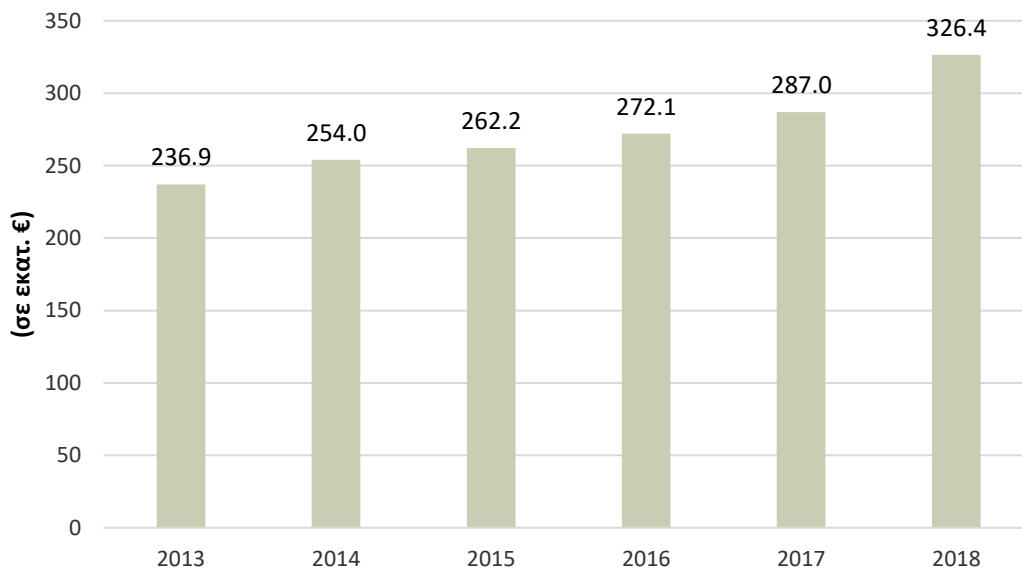
Αντίστοιχα, ο δείκτης καθαρής θέσης που αποτυπώνει τη σχέση μεταξύ του κυκλοφορούντος ενεργητικού και του συνόλου των υποχρεώσεων (μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων) είναι θετικός και βελτιώνεται συνεχώς από το 2013 αντικατοπτρίζοντας και την περιορισμένη έκθεση των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ σε δανεισμό. Ο αντίστοιχος δείκτης καθαρής θέσης της Μεταποίησης λαμβάνει αρνητικές τιμές για όλη την περίοδο μελέτης, με ρυθμό ωστόσο που δείχνει να φθίνει αποτυπώνοντας σχετική αδυναμία του συνολικού ενεργητικού να καλύψει το σύνολο των σχετικών υποχρεώσεων.

Πίνακας 2.1 Σύνοψη βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Κύκλος εργασιών	177.275.979	203.517.869	219.902.226	213.670.324	228.109.249	258.834.013
Καθαρή αξία Παγίων	75.557.463	79.310.982	84.360.361	90.136.829	93.269.169	95.072.842
Ενεργητικό	236.924.882	253.960.716	262.208.506	272.131.627	286.997.699	326.436.933
Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	16.831.113	21.705.493	22.182.222	24.099.943	27.375.716	24.572.442
Ίδια κεφάλαια	147.917.488	151.547.929	160.967.085	176.636.844	174.570.209	191.670.962
Κόστος πωληθέντων	124.246.672	143.948.319	155.014.239	148.848.790	155.951.109	184.626.563
ΕΒΙΤΔΑ	22.251.226	24.467.316	28.531.010	28.724.123	32.028.204	29.683.814
Απασχόληση (άτομα)	1.099	1.221	1.426	1.522	1.661	1.851
Επενδύσεις (εκατ.)	2	3	3	2	5	5

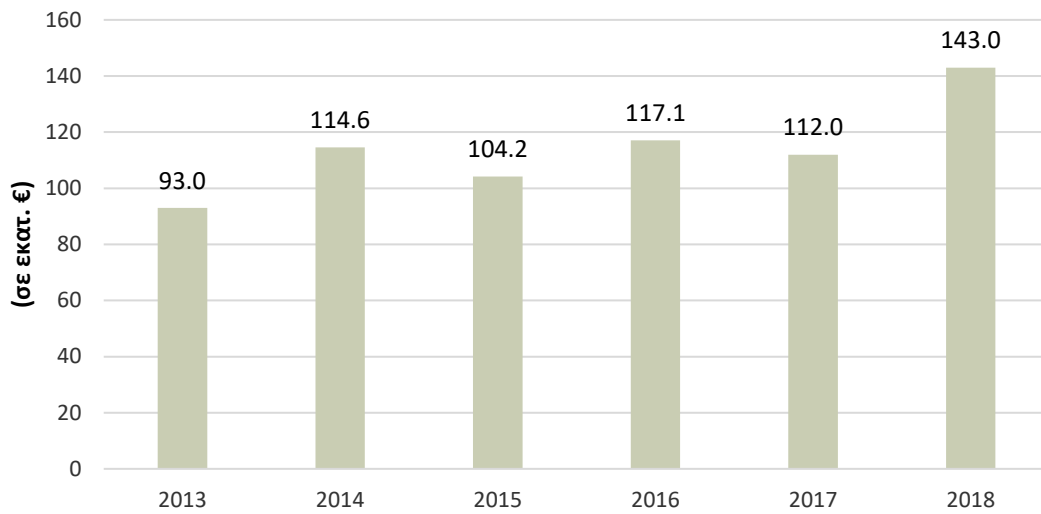
Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Διάγραμμα 2.7 Σύνολο ενεργητικού επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, 2013-2018



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

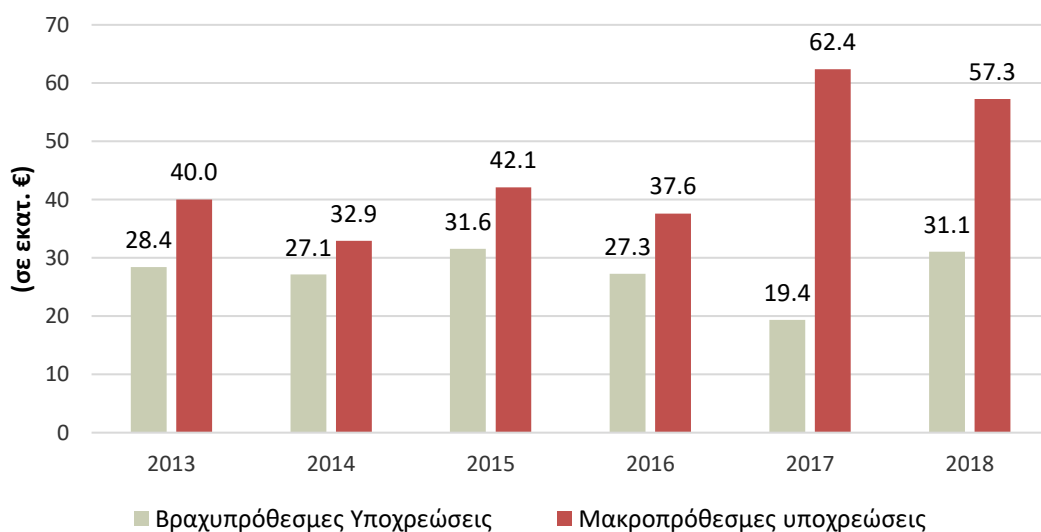
Διάγραμμα 2.8 Καθαρή θέση επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Στο σύνολο της περιόδου, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ αυξάνονται κατά 9,4%. Η παραπάνω μεταβολή οδηγείται κυρίως από την αύξηση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων που αναμένεται να πληρωθούν στο επόμενο οικονομικό έτος. Αυτές συνήθως αφορούν περισσότερο στην αποπληρωμή δανείων για αγορά παγίων και λιγότερο στην αύξηση των τραπεζικών οφειλών για την κάλυψη άλλων αναγκών. Το παραπάνω επιβεβαιώνεται και από τον δείκτη δανειακής επιβάρυνσης των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ που σχετίζει τον τραπεζικό δανεισμό με το σύνολο του παθητικού κεφαλαίου. Ο σχετικός δείκτης παραμένει ως και τέσσερις φορές χαμηλότερος σε σχέση με τον αντίστοιχο της Μεταποίησης (Διάγραμμα 2.10).

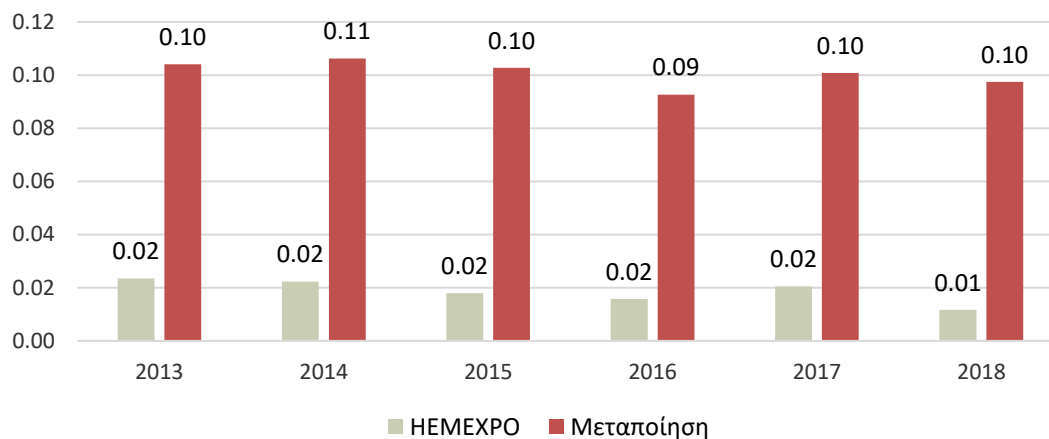
Διάγραμμα 2.9 Σύνολο των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξήθηκαν κατά 43,1% την περίοδο μελέτης, με το μεγαλύτερο μέρος της μεταβολής να αποδίδεται στην αύξηση των ομολογιακών δανείων (40,7%), και των λοιπών μεσομακροπρόθεσμων υποχρεώσεων (43,1%).

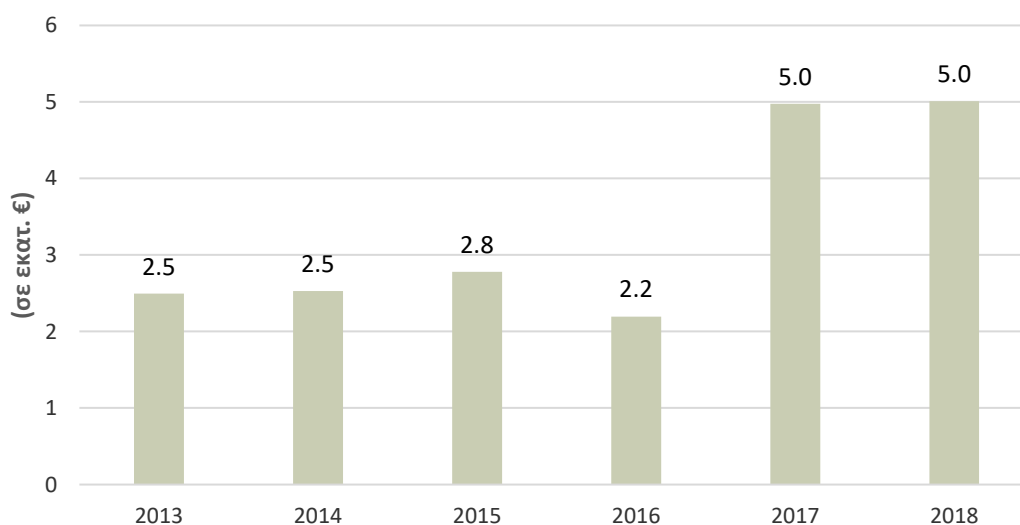
Διάγραμμα 2.10 Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης, Σύγκριση επιχειρήσεων ΗΜΕΧΡΟ με τη Μεταποίηση



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Η αύξηση στη δραστηριότητα την περίοδο μελέτης, καθώς και η ανάγκη για βελτίωση της καινοτομίας και της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ για να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες ζήτησης εντός και εκτός ελληνικής οικονομίας, οδήγησαν στον διπλασιασμό των επενδύσεων κυρίως κατά τα τελευταία δύο έτη της υπό εξέταση περιόδου (2016-2018), οι οποίες διαμορφώθηκαν στα €5 εκατ. το 2018 (Διάγραμμα 2.11). Η διαφορά μεταξύ των επενδύσεων και της συνολικής αξίας των παγίων ενδεχομένως να καταδεικνύει περιορισμένες επενδύσεις σε ανθρώπινο κεφάλαιο (π.χ. δαπάνες για εκπαίδευση σε τεχνολογίες διείσδυσης και καινοτομίας, καλλιέργεια και εκπαίδευση ήπιων ικανοτήτων, αναγνώριση νέων ταλέντων, και λοιπά).

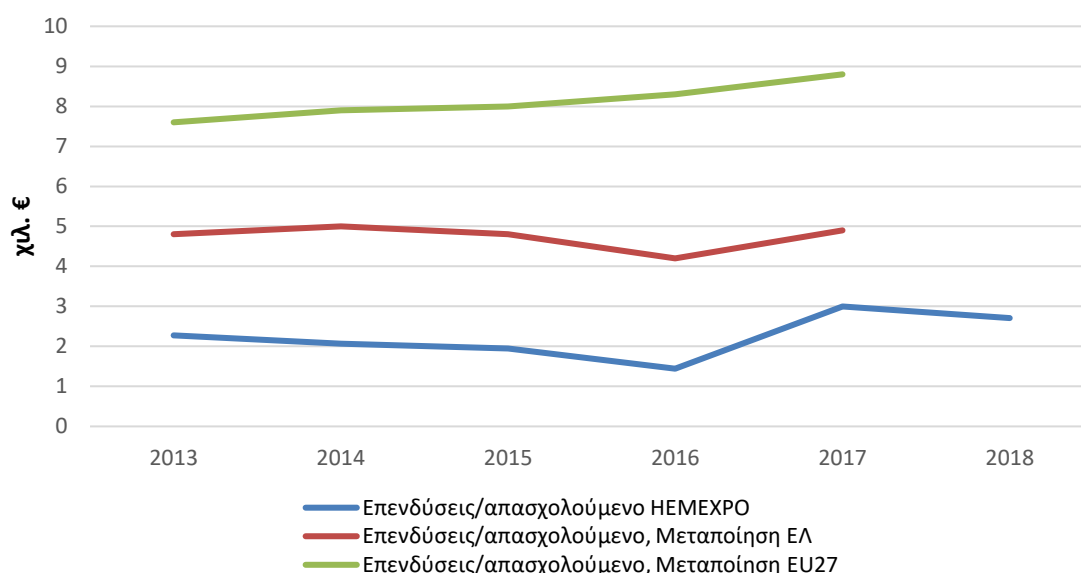
Διάγραμμα 2.11 Συνολικές επενδύσεις των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ



Πηγή: Hellastat και έρευνα πεδίου IOBE

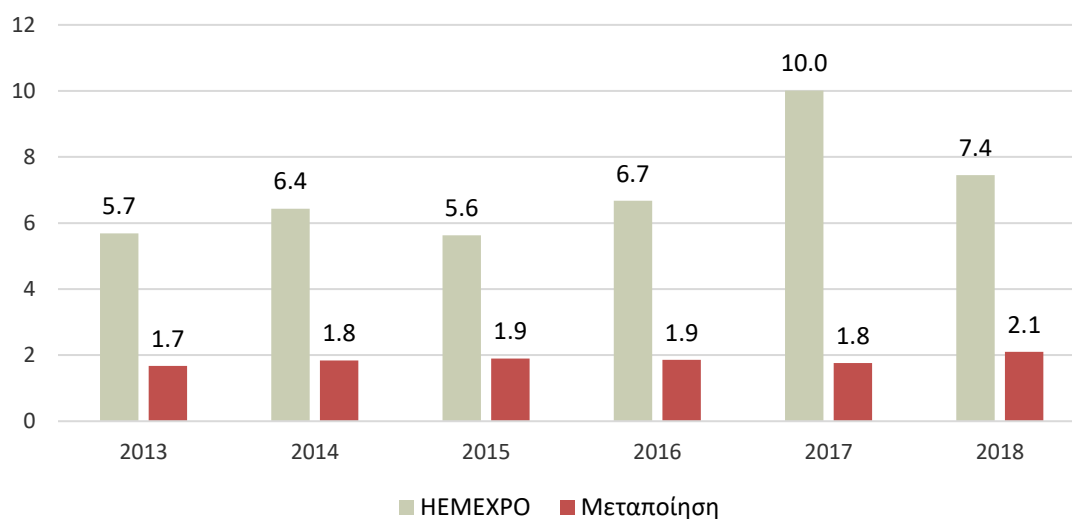
Παρά την αξιοσημείωτη βελτίωση των επενδύσεων, μεγάλο τμήμα των οποίων έλαβε χώρα περισσότερο με ιδίους πόρους και λιγότερο με τραπεζική χρηματοδότηση, ο δείκτης επενδύσεων ανά απασχολούμενο εξακολουθεί να παραμένει χαμηλότερος τόσο από την ελληνική όσο και από την ευρωπαϊκή μεταποίηση. Αναλυτικότερα, οι εταιρείες της ΗΕΜΕΧΡΟ επενδύουν περίπου €3,0 χιλ. ανά απασχολούμενο (2017), όταν την ίδια χρονιά ο μέσος όρος της ελληνικής μεταποίησης βρίσκεται στις €4,9 χιλ., ενώ στην ΕΕ27 ο δείκτης διαμορφώνεται στα €8,8 χιλ. ανά απασχολούμενο. Αυτό σημαίνει ότι η μέση ευρωπαϊκή μεταποιητική επιχείρηση επενδύει περίπου €5,8 χιλ. ανά απασχολούμενο περισσότερο από τις επιχειρήσεις της ΗΕΜΕΧΡΟ. Κατ' επέκταση, οι παραπάνω δείκτες καταδεικνύουν σημαντική υστέρηση των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ στις επενδύσεις και ειδικότερα σε τομείς που σχετίζονται με την έρευνα και την ανάπτυξη για την παραγωγή καινοτομίας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους διεθνώς.

Διάγραμμα 2.12 Δείκτης επενδύσεων ανά απασχολούμενο ΗΕΜΕΧΡΟ και σύγκριση με τη μεταποίηση στην Ελλάδα και στην ΕΕ27



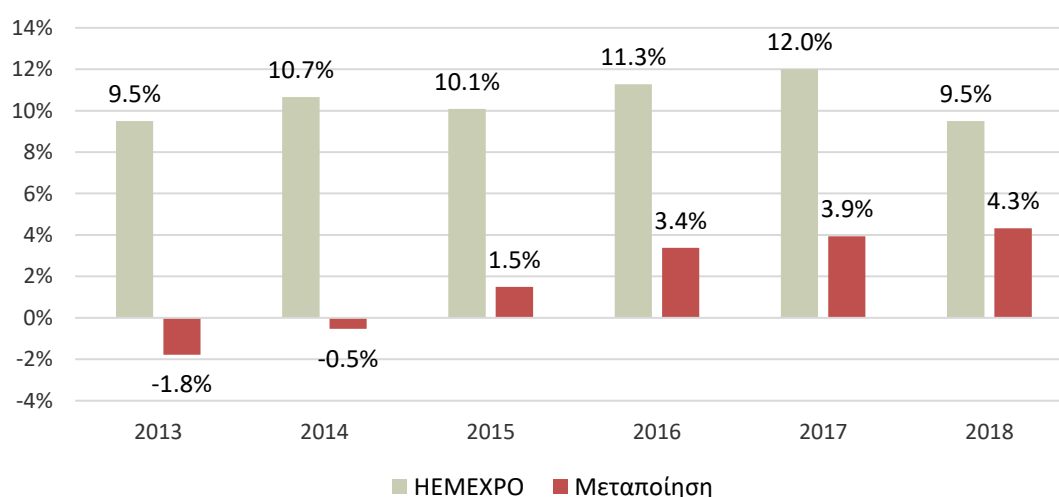
Πηγή: Hellastat, έρευνα πεδίου IOBE, Eurostat

Για την εκτίμηση της ρευστότητας των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης γενικής ρευστότητας (κυκλοφορούν ενεργητικό/ βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις). Ο δείκτης εκτιμά την ικανότητα των επιχειρήσεων να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους, ρευστοποιώντας τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού. Ο σχετικός δείκτης για τις εταιρείες της ΗΕΜΕΧΡΟ αυξήθηκε κατά 31,0% την περίοδο μελέτης, παρά την ελαφρά κάμψη που σημειώθηκε το τελευταίο έτος (2018) και διαμορφώθηκε στις 7,4 μονάδες (Διάγραμμα 2.13). Την ίδια περίοδο, ο αντίστοιχος δείκτης για την ελληνική μεταποίηση αυξήθηκε κατά 27,2%, παραμένοντας ωστόσο στο ¼ του επιπέδου των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ (2,1 μονάδες).

Διάγραμμα 2.13 Δείκτης Γενικής Ρευστότητας, επιχειρήσεις HEMEXPO και Μεταποίηση

Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Προχωρώντας στην ανάλυση της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων της HEMEXPO εκτιμήθηκε το περιθώριο μικτού κέρδους, που εκτιμάται ως ο λόγος ιδίων κεφαλαίων προς τα καθαρά αποτελέσματα προ φόρων. Ο σχετικός δείκτης καταδεικνύει την ανθεκτικότητα των επιχειρήσεων σε αλλαγές του κόστους των πωλούμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Το μικτό περιθώριο κέρδους των επιχειρήσεων της HEMEXPO αυξήθηκε τα πρώτα χρόνια της περιόδου μελέτης, ενώ στη συνέχεια περιορίστηκε και διαμορφώθηκε στα επίπεδα του 2013 (9,5%). Παρά την κάμψη του 2018, το μικτό περιθώριο κέρδους των επιχειρήσεων της HEMEXPO εξακολουθεί να παραμένει σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο της ελληνικής μεταποίησης.

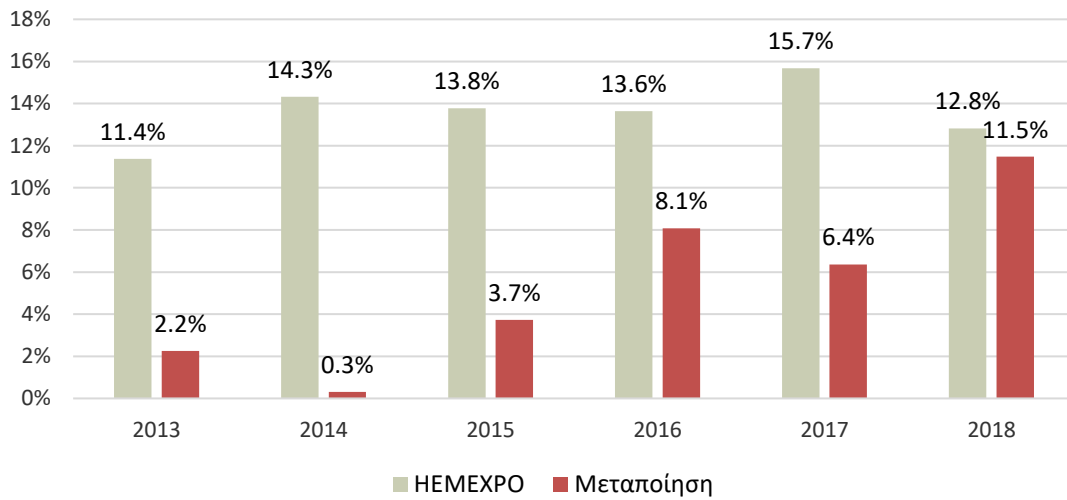
Διάγραμμα 2.14: Περιθώριο μικτού κέρδους, επιχειρήσεις της HEMEXPO και Μεταποίηση, 2013-2018

Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Ένας επιπλέον δείκτης που σχετίζεται με την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και αποτελεί ένδειξη πραγματοποίησης ικανοποιητικού αποτελέσματος από τη χρήση του

μετοχικού κεφαλαίου είναι η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων. Ο σχετικός δείκτης διαμορφώθηκε στο 12,8% το 2018 από 11,4% το 2013 παραμένοντας υψηλότερα από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης. Η σύγκλιση που παρατηρείται το 2018 οφείλεται εν μέρει στην κάμψη του δείκτη στις επιχειρήσεις της ΗΕΜΕΧΡΟ αλλά και στη βελτίωση του δείκτη που αφορά στην ελληνική μεταποίηση.

Διάγραμμα 2.15 Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων, σύγκριση μεταξύ επιχειρήσεων ΗΕΜΕΧΡΟ και Μεταποίησης



Πηγή: ICAP DataPrisma, Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

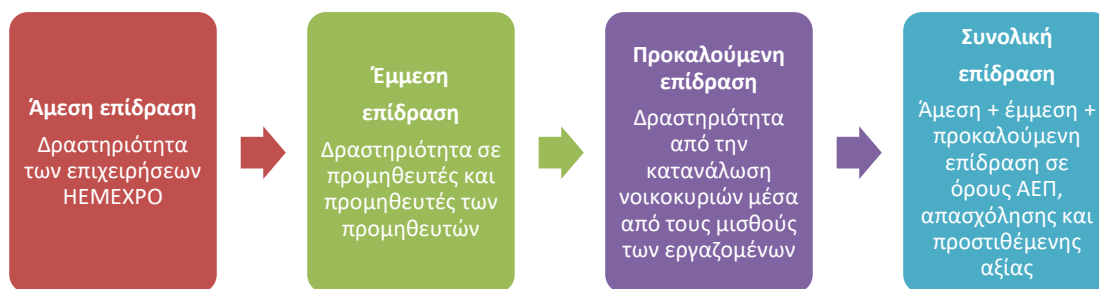
3. Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ ΗΜΕΧΡΟ

3.1 Εισαγωγή

Η επίδραση της οικονομικής δραστηριότητας ενός κλάδου ή μιας ομάδας επιχειρήσεων αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την εξέταση της ευρύτερης συνεισφοράς στην ελληνική οικονομία.

Η συνεισφορά στην οικονομία μελετάται ως προς τα πιο σημαντικά οικονομικά σημαντικά μεγέθη, όπως ΑΕΠ, προστιθέμενη αξία, θέσεις εργασίας, έσοδα δημοσίου κλπ. Τα εν λόγω μεγέθη εξετάζονται σε τρεις διαστάσεις οικονομικής επίδρασης, την άμεση, την έμμεση και την προκαλούμενη. Άμεση επίδραση ορίζεται εκείνη που εμπλέκεται άμεσα με την οικονομική δραστηριότητα του κλάδου/της επιχειρηματικής μονάδας. Έμμεση επίδραση δημιουργείται από τις οικονομικές συναλλαγές με τους προμηθευτές, ενώ η προκαλούμενη προκύπτει ως αποτέλεσμα της δαπάνης των εισοδημάτων των νοικοκυριών που δημιουργείται άμεσα και έμμεσα από τη δραστηριότητα του κλάδου. Τέλος, η συνολική επίδραση είναι το άθροισμα της άμεσης, έμμεσης και προκαλούμενης επίδρασης.

Διάγραμμα 3.1 Η μεθοδολογία της εκτίμησης της οικονομικής επίδρασης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ



Πηγή: Υπόδειγμα εισροών/εκροών, IOBE

Στην περίπτωση της ΗΜΕΧΡΟ, ο αντίκτυπος στην ελληνική οικονομία λαμβάνει υπόψη την δραστηριότητα των επιχειρήσεων-μελών, καθώς και τις λειτουργικές και επενδυτικές τους δαπάνες για εγχώρια αγαθά για το έτος 2018, ενώ μελετάται πώς τα παραπάνω επηρεάζουν το σύνολο της οικονομίας. Εκτιμώνται οι απώλειες των οικονομικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας σε περίπτωση που οι εταιρίες της ΗΜΕΧΡΟ έπαυαν τη δραστηριότητά τους. Οι άμεσες και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις (έμμεσες και προκαλούμενες) υπολογίζονται με το υπόδειγμα εισροών-εκροών που έχει αναπτύξει το IOBE για την ελληνική οικονομία, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων της οικονομίας που προκύπτουν από τη λειτουργία των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ. Μπορεί μεν το μεγαλύτερο μέρος του παραγόμενου προϊόντος να απευθύνεται στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών, ωστόσο οι περισσότερες επιχειρήσεις προμηθεύουν αγαθά και υπηρεσίες και σε άλλους κλάδους. Για αυτόν τον λόγο, κρίθηκε σκόπιμο να εκτιμηθεί η ανάλυση της επίδρασης από την εξυπηρέτηση των Υδάτινων Μεταφορών, που στην Ελλάδα αφορά κυρίως την ποντοπόρο ναυτιλία και την ακτοπλοΐα, καθώς και η επίδραση στην οποία λαμβάνεται υπόψη η συνολική δραστηριότητα των εν λόγω επιχειρήσεων (Διάγραμμα 3.2 Μεθοδολογία εκτίμησης της επίδρασης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στην ελληνική οικονομία).

Διάγραμμα 3.2 Μεθοδολογία εκτίμησης της επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία



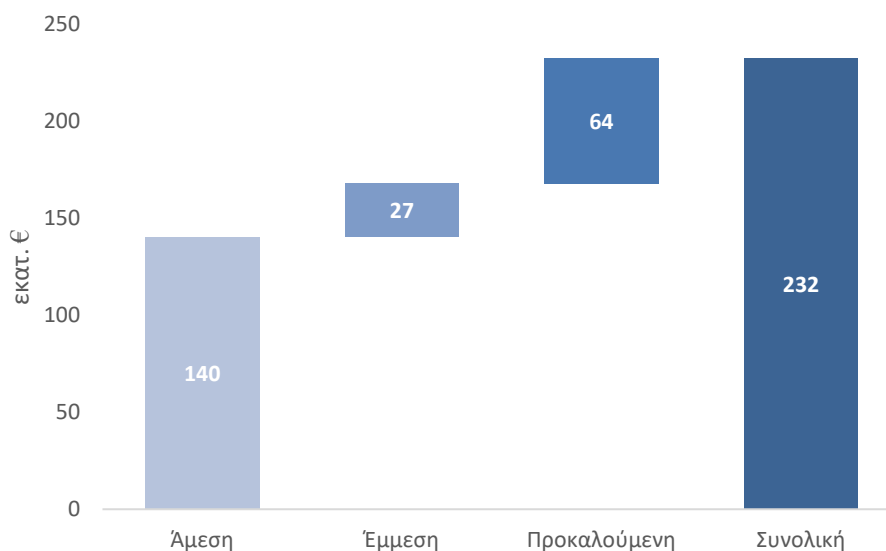
Για αυτόν τον σκοπό, διεξήχθη έρευνα συλλογής ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων μεταξύ 20 εκ. των επιχειρήσεων της HEMEXPO. Στόχος της έρευνας ήταν η συλλογή στοιχείων για την αναγνώριση των σχέσεων της κάθε επιχείρησης με τους λοιπούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της ελληνικής οικονομίας (προμηθευτές). Η ανάλυση χρησιμοποιεί τα οικονομικά μεγέθη του 2018 χρησιμοποιώντας τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat για το έτος 2017. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται η υπόθεση ότι η οικονομία δεν έχει υποστεί κάποια σοβαρή μεταβολή από το 2017 στο 2018.

3.1 Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από τις πωλήσεις στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών

Για τις περισσότερες από τις επιχειρήσεις της HEMEXPO, η ναυτιλία αποτελεί κύριο ή και μοναδικό πελάτη. Σε αυτό συμβάλλει η κυρίαρχη θέση της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας διεθνώς, καθώς και το γεγονός ότι ένα σημαντικό τμήμα της δραστηριότητας του ελληνόκτητου στόλου διαχειρίζεται στην Ελλάδα (IOBE, 2013). Στη συνέχεια της παρούσας ενότητας, εκτιμάται η συνεισφορά της δραστηριότητας όλων των επιχειρήσεων της HEMEXPO αλλά και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην ελληνική οικονομία από τη δραστηριότητα στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών. Σε όρους ΑΕΠ και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η δραστηριότητα όλων των επιχειρήσεων της HEMEXPO από πωλήσεις στις Υδάτινες Μεταφορές δημιούργησαν ΑΕΠ €140 εκατ. (άμεση συνεισφορά), ενώ η εξυπηρέτηση της ζήτησής τους από προμηθευτές δημιούργησε επιπλέον €27 εκατ. (έμμεση συνεισφορά). Η προκαλούμενη επίδραση που δημιουργείται εξαιτίας της δαπάνης των νοικοκυριών εκτιμήθηκε στα €64 εκατ. Η δραστηριότητα των επιχειρήσεων της HEMEXPO στις Υδάτινες Μεταφορές συνέβαλε περίπου €232 εκατ. στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της ελληνικής οικονομίας, ποσό που αντιστοιχεί περίπου στο 0,13% του ΑΕΠ για το 2018. Επικεντρώνοντας την ανάλυση αποκλειστικά στις ΜΜΕ, που άλλωστε αποτελούν και

τη συντριπτική πλειονότητα της ΗΜΕΧΡΟ, η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ εκτιμάται σε €171 εκατ.

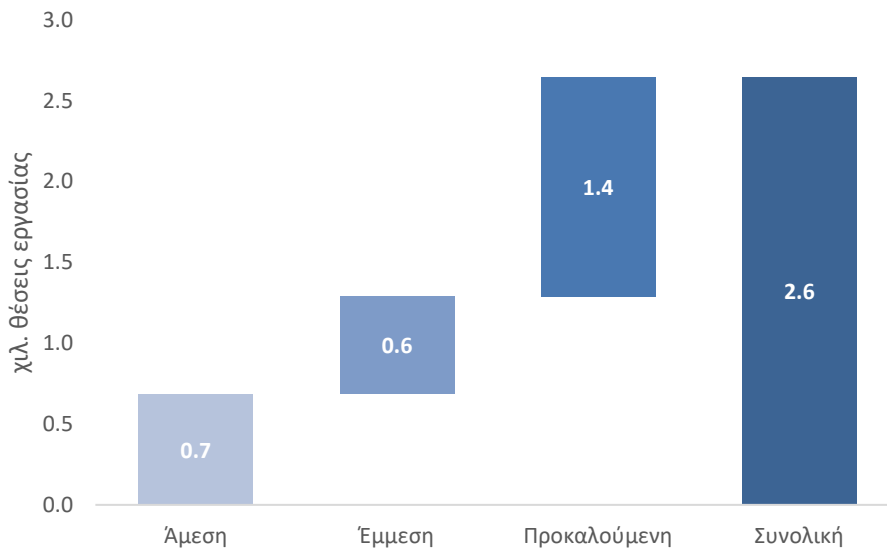
Διάγραμμα 3.3 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στο ΑΕΠ, 2018



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

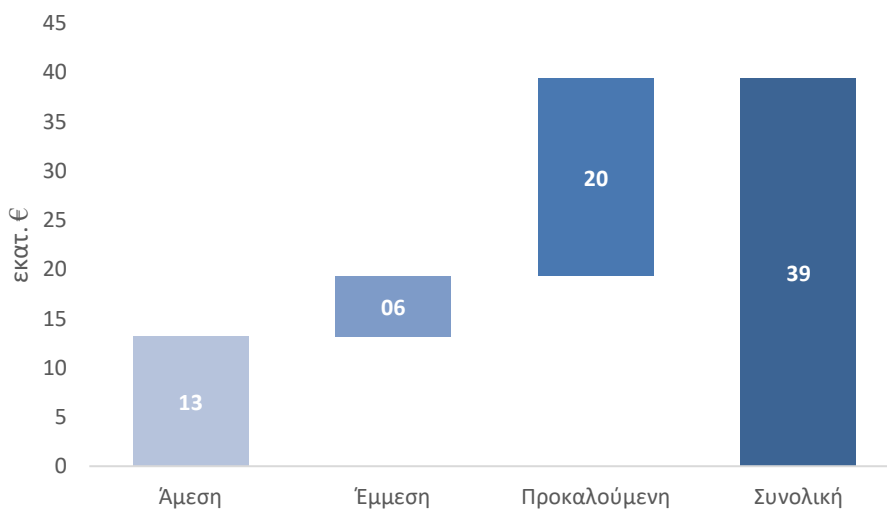
Σε όρους απασχόλησης, η δραστηριότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στις Υδάτινες Μεταφορές εκτιμάται ότι δημιούργησε άμεσα 686 θέσεις εργασίας,⁶ ενώ η εξυπηρέτηση της ζήτησής τους δημιουργεί περίπου 602 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης στους προμηθευτές υπηρεσιών και αγαθών (έμμεση επίδραση). Επιπλέον, δημιουργούνται ως και 1,3 χιλ. θέσεις εργασίας από την εξυπηρέτηση της ζήτησης των νοικοκυριών. Αθροιστικά, η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση από τη δραστηριότητα στις Υδάτινες Μεταφορές διαμορφώνεται στις 2,6 χιλ. θέσεις εργασίας. Εξ αυτών, οι 1,7 χιλ. θέσεις εργασίας προέρχονται από τη δραστηριότητα των ΜΜΕ της ΗΜΕΧΡΟ.

⁶ Η άμεση απασχόληση στη ναυτιλία για κάθε επιχείρηση προκύπτει από το σύνολο των απασχολούμενων επί του ποσοστού του κύκλου εργασιών που προέρχεται από τις πωλήσεις στις Υδάτινες Μεταφορές.

Διάγραμμα 3.4 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στην απασχόληση, 2018

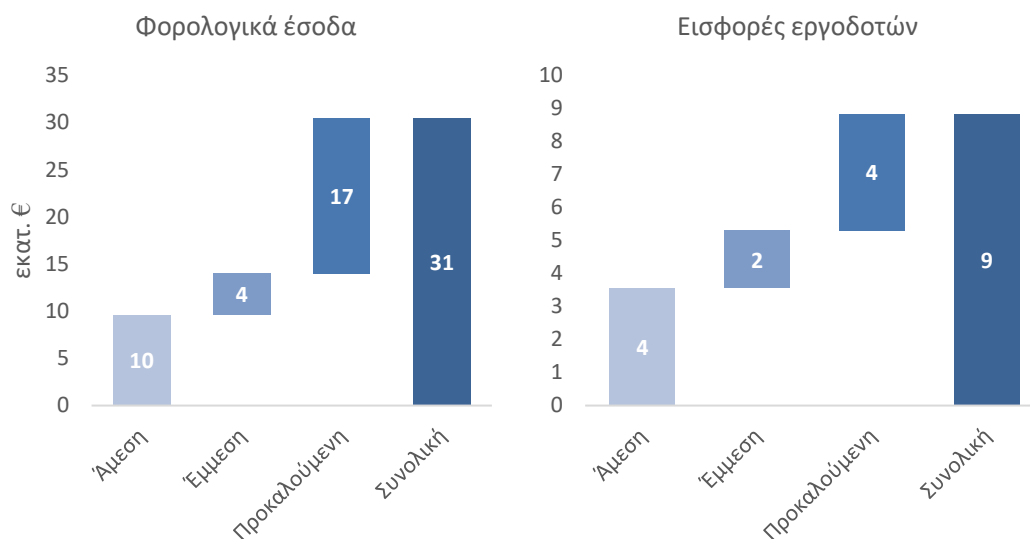
Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Η λειτουργία των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ συνεισφέρει στα έσοδα του δημοσίου μέσα από φόρους και εισφορές εργοδοτών. Η συνεισφορά τους εκτιμήθηκε στα €13 εκατ., ενώ οι προμηθευτές της ΗΜΕΧΡΟ συνεισφέρουν ως και €6 εκατ. ως αποτέλεσμα της κάλυψης της ζήτησης που δημιουργείται από τη ΗΜΕΧΡΟ. Αντίστοιχα, η δαπάνη των νοικοκυριών συνεισφέρει στα δημόσια έσοδα περίπου €20 εκατ. Κατ' επέκταση, η συνολική συνεισφορά των επιχειρήσεων στα δημόσια έσοδα ανέρχεται στα €39 εκατ. Εξ αυτών, το μεγαλύτερο τμήμα αφορά συνεισφορά στους φόρους (€30,5 εκατ.), ενώ η συνολική επίδραση από τις εργοδοτικές εισφορές ανέρχεται στα €8,8 εκατ. Οι ΜΜΕ συνεισφέρουν στα δημόσια έσοδα περίπου €27 εκατ.

Διάγραμμα 3.5 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στα έσοδα δημοσίου, 2018

Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Διάγραμμα 3.6 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στα φορολογικά έσοδα και στις εισφορές εργοδοτών, 2018



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Συνοψίζοντας, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ συνεισφέρουν περίπου €232 εκατ. στην ελληνική οικονομία, 2,6 χιλ. θέσεις εργασίας ενώ συνεισφέρουν ως και €39 εκατ. στα έσοδα του δημοσίου. Κάθε ένα ευρώ άμεσης συνεισφοράς των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ δημιουργεί 1,7 ευρώ στο ελληνικό ΑΕΠ. Αντίστοιχα, κάθε μια θέση εργασίας πλήρους απασχόλησης στη ΗΜΕΧΡΟ υποστηρίζει περίπου 3,9 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Ο πολλαπλασιαστής ΑΕΠ για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, και συγκεκριμένα για το μέρος των δραστηριοτήτων τους που αφορά την Ναυτιλία, είναι χαμηλός σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μέσο πολλαπλασιαστή για το σύνολο της μεταποίησης στην ελληνική οικονομία (βλ. π.χ. μελέτη του IOBE «Προκλήσεις και προοπτικές του τομέα μεταποίησης στην Ελλάδα: Στρατηγικές παρεμβάσεις για ανάπτυξη», Δεκέμβριος 2018, Πίνακας 4.1). Για το έτος 2017, ο πολλαπλασιαστής ΑΕΠ για το σύνολο της ελληνικής μεταποίησης, συμπεριλαμβανομένων των εξορυκτικών δραστηριοτήτων, ήταν 2,8. Η χαμηλή τιμή του πολλαπλασιαστή ΑΕΠ για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ οφείλεται στο γεγονός ότι οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ παράγουν πολύ περισσότερη προστιθέμενη αξία ανά μονάδα κύκλου εργασιών, σε σύγκριση με την μέση μεταποιητική επιχείρηση. Η υψηλή αυτή παραγωγή προστιθέμενης αξίας σχετίζεται με την υψηλή κερδοφορία των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, σε σύγκριση με την μέση μεταποιητική επιχείρηση. Για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, το 73% της αξίας παραγωγής είναι προστιθέμενη αξία, ενώ για την μέση ελληνική μεταποιητική επιχείρηση ο αντίστοιχος λόγος προστιθέμενης αξίας προς κύκλο εργασιών είναι 30%. Η υψηλή προστιθέμενη αξία που παράγεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ ισοδυναμεί με μεγάλη άμεση συνεισφορά στο ΑΕΠ ανά μονάδα κύκλου εργασιών. Η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανά μονάδα κύκλου εργασιών για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ είναι παρεμφερής με την αντίστοιχη συνολική συνεισφορά της μέσης μεταποιητικής επιχείρησης (€1 συνολικής συνεισφοράς στο ΑΕΠ ανά ευρώ κύκλου εργασιών για την ΗΜΕΧΡΟ, έναντι €1,2 αντίστοιχης συνεισφοράς στο ΑΕΠ για την μέση μεταποιητική επιχείρηση). Κατά συνέπεια, ο πολλαπλασιαστής ΑΕΠ για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ έχει ιδιαίτερα υψηλό

παρονομαστή, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο πολλαπλασιαστή για την μεταποίηση συνολικά (ο πολλαπλασιαστής ΑΕΠ είναι ο λόγος της συνολικής επίδρασης στο ΑΕΠ προς την άμεση επίδραση στο ΑΕΠ), και έτσι προκύπτει αισθητά χαμηλότερη τιμή του πολλαπλασιαστή ΑΕΠ για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ.

Εντούτοις, το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ παράγουν πολύ περισσότερη προστιθέμενη αξία ανά μονάδα κύκλου εργασιών, σε σχέση με τη μέση μεταποιητική επιχείρηση, είναι αφ' εαυτού ένα σημαντικό προσόν για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ. Η υψηλή ένταση παραγωγής προστιθέμενης αξίας σχετίζεται εν μέρει με το γεγονός ότι οι παραγωγικές διεργασίες των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ είναι εντάσεως κεφαλαίου, σε μεγαλύτερο βαθμό από τη μέση ελληνική μεταποιητική επιχείρηση. Εντούτοις, η υψηλή ένταση παραγωγής προστιθέμενης αξίας καταδεικνύει επίσης ότι οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ είναι πιο προηγμένες τεχνολογικά από τη μέση μεταποιητική επιχείρηση και παράγουν πιο σύνθετα προϊόντα, τα οποία ενσωματώνουν περισσότερη τεχνογνωσία, σε σύγκριση με τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης.

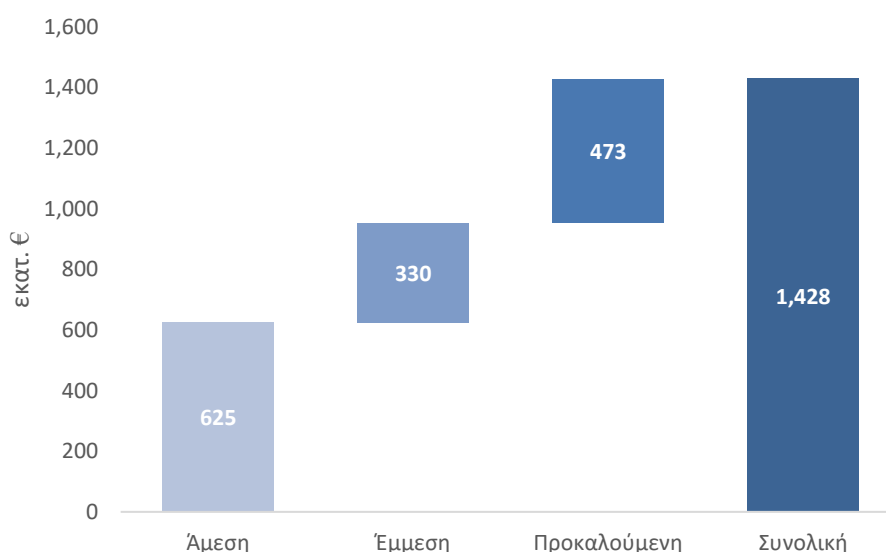
Πίνακας 3.1 Συνεισφορά ΗΜΕΧΡΟ από πωλήσεις Υδάτινων Μεταφορών στην ελληνική οικονομία

Μέγεθος	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Πολλαπλασιαστές
ΑΕΠ (εκατ. €)	140,4	27,5	64,4	232,3	1,7
Απασχόληση (θέσεις πλήρους απασχόλησης)	685,9	602,4	1.357,4	2.646,8	3,9
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ. €)	13,2	6,1	20,1	39,4	3,0
Σύνολο φόρων (εκατ. €)	9,6	4,4	16,5	30,5	3,2
Εισφορές εργοδοτών (εκατ. €)	3,6	1,7	3,5	8,8	2,5

Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

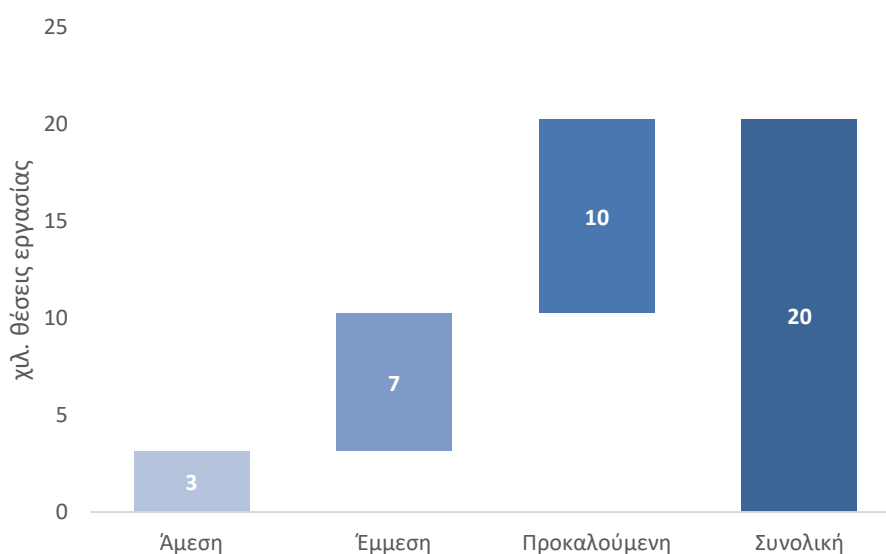
3.2 Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από το σύνολο της δραστηριότητας

Η άμεση επίδραση των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στο ΑΕΠ εξαιτίας του συνόλου της δραστηριότητάς τους εκτιμήθηκε στα €625 εκατ., ενώ περίπου €330 εκατ. δημιουργούνται ως αποτέλεσμα κάλυψης της ζήτησής τους από προμηθευτές. Η επίδραση από τη δαπάνη μισθών των νοικοκυριών ανέρχεται στα €473 εκατ. (προκαλούμενη επίδραση). Κατ' επέκταση, η συνολική επίδραση ανέρχεται στα €1,4 δισεκ. ή περίπου 0,35% του ελληνικού ΑΕΠ για το 2018 (Διάγραμμα 3.7). Εξ αυτών, τα €249 εκατ. αποτελούν την επίδραση των ΜΜΕ της ΗΜΕΧΡΟ, που άλλωστε αποτελούν και τη συντριπτική πλειοψηφία της Ένωσης.

Διάγραμμα 3.7 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στο ΑΕΠ, 2018

Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

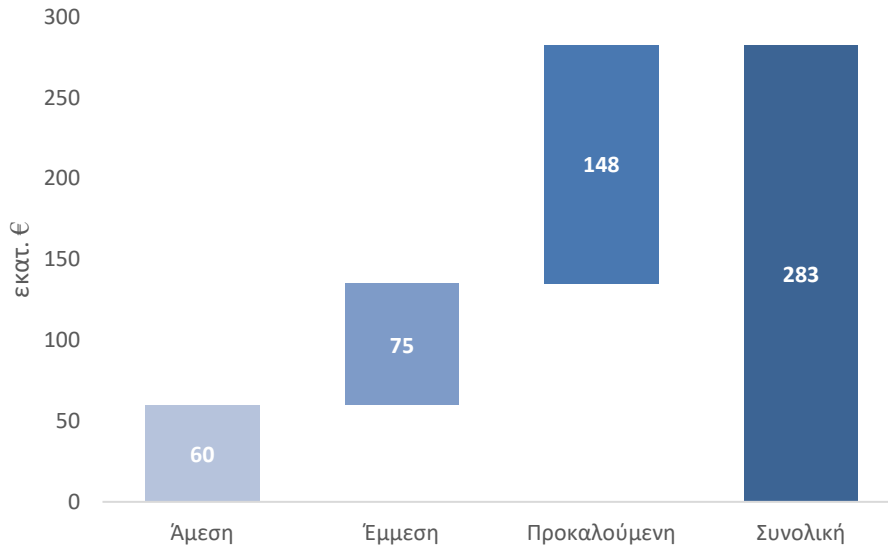
Σε όρους απασχόλησης (Διάγραμμα 3.8) το σύνολο της δραστηριότητας της ΗΜΕΧΡΟ δημιουργεί περίπου 3 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης (άμεση επίδραση), ενώ για την κάλυψη της ζήτησης σε πρώτες ύλες και υπηρεσίες δημιουργούνται περίπου 7 χιλ. θέσεις εργασίας (έμμεση επίδραση). Τέλος, η εξυπηρέτηση της ζήτησης από τα νοικοκυριά δημιουργεί επιπλέον 10 χιλ. θέσεις εργασίας (προκαλούμενη επίδραση). Η συνολική επίδραση ξεπερνά τις 20 χιλ. θέσεις εργασίας ή περίπου το 0,5% της απασχόλησης της χώρας. Περίπου 2,7 χιλ. θέσεις εργασίας προέρχονται από τη δραστηριότητα των ΜΜΕ της ΗΜΕΧΡΟ.

Διάγραμμα 3.8 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στην απασχόληση, 2018

Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

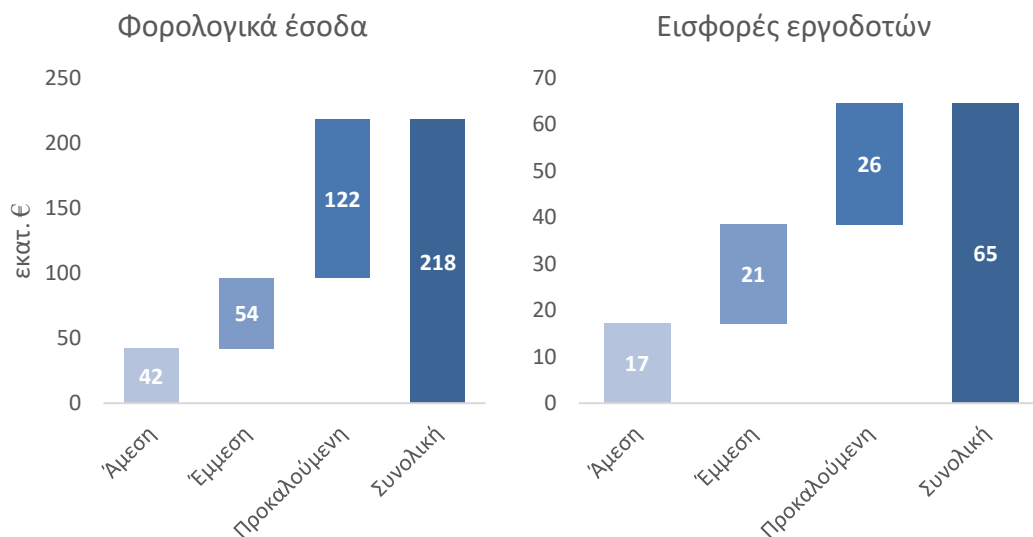
Η συνολική συνεισφορά των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στα φορολογικά έσοδα εκτιμήθηκε στα €283 εκατ., εκ των οποίων €60 εκατ. αφορούν την άμεση επίδραση, €75 εκατ. την έμμεση και €148 εκατ. την προκαλούμενη. Περίπου €218 εκατ. από αυτά προέρχονται από φόρους, ενώ οι εργοδοτικές εισφορές διαμορφώνονται σε €65 εκατ. Η συνολική συνεισφορά στα φορολογικά έσοδα από τις ΜΜΕ της ΗΜΕΧΡΟ διαμορφώθηκε στα €41,4 εκατ.

Διάγραμμα 3.9 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στα έσοδα δημοσίου, 2018



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Διάγραμμα 3.10 Η συνεισφορά της ΗΜΕΧΡΟ στα φορολογικά έσοδα και στις εισφορές εργοδοτών, 2018



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις IOBE

Συνοψίζοντας, οι συνολικές επιδράσεις της ΗΜΕΧΡΟ στην ελληνική οικονομία αποτυπώνονται σε €1,4 δισεκ. σε όρους ΑΕΠ, 20 χιλ. θέσεις εργασίας σε όρους απασχόλησης και €218 εκατ. σε έσοδα δημοσίου. Εναλλακτικά, για κάθε ένα ευρώ άμεσης συνεισφοράς των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ δημιουργούνται περίπου 2,3 ευρώ στην ελληνική οικονομία. Αντίστοιχα για την απασχόληση, κάθε θέση εργασίας πλήρους απασχόλησης στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ υποστηρίζει περίπου 6,5 θέσεις εργασίας στη χώρα (Πίνακας 3.2).

Πίνακας 3.2 Συνεισφορά ΗΜΕΧΡΟ στην ελληνική οικονομία (σύνολο δραστηριότητας)

Μέγεθος	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Πολλαπλασιαστές
ΑΕΠ (εκατ. €)	624,7	330,2	473,4	1.428,3	2,3
Απασχόληση (θέσεις εργασίας)	3.132	7.121	9.989	20.242	6,5
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ. €)	59,6	75,5	147,6	282,7	4,7
Σύνολο φόρων (εκατ. €)	42,4	54,1	121,6	218,0	5,1
Εισφορές εργοδοτών (εκατ. €)	17,2	21,4	26,0	64,6	3,7

Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

4. Η ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Ο ΤΟΜΕΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο τομέας της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού ανήκει στη Γαλάζια Οικονομία. Στη συνέχεια του κεφαλαίου, παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της Γαλάζιας Οικονομίας και του ευρύτερου πλαισίου ευρωπαϊκής πολιτικής καθώς και οι τάσεις και προοπτικές της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού.

4.1 Γαλάζια Οικονομία

Η Γαλάζια Οικονομία περιλαμβάνει τις οικονομικές δραστηριότητες σε διάφορους κλάδους και τομείς που δραστηριοποιούνται σε ωκεανούς, θάλασσες και ακτές.⁷ Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της Γαλάζιας Οικονομίας είναι η αναγνώριση της σημασίας της προστασίας της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος για την κοινωνία και η χρήση των φυσικών πόρων με βιώσιμο τρόπο (International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank , 2017). Η Γαλάζια Οικονομία στοχεύει στην υποστήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής ευημερίας, με τρόπο που να εξασφαλίζεται η περιβαλλοντική βιωσιμότητα σε ωκεανούς και θαλάσσιες περιοχές. Εξάλλου, είναι πλέον κοινώς αποδεκτό πως η οικονομική ανάπτυξη πρέπει να αποσυνδεθεί από την αλόγιστη κατανάλωση φυσικών (θαλάσσιων) πόρων αλλά και από την υποβάθμιση των φυσικών (θαλάσσιων) οικοσυστημάτων εξαιτίας της απόρριψης εκρών παραγωγικών διαδικασιών.

Στο σύνολο της Γαλάζιας Οικονομίας περιλαμβάνονται παραδοσιακοί τομείς, όπως είναι ο τουρισμός, η ναυπήγηση και επισκευή αλλά και νέοι τομείς οικονομικής δραστηριότητας που αναμένεται να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της οικονομίας τα επόμενα χρόνια (αναδυόμενοι τομείς).

Η Γαλάζια Οικονομία περιλαμβάνει αρκετά διαφορετικές δραστηριότητες όπως για παράδειγμα την αλιεία και πώληση αλιευμάτων, την εξόρυξη και χρήση θαλάσσιων πόρων (ανανεώσιμων και μη), τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης και λοιπά (Διάγραμμα 2.1). Επιπλέον, περιλαμβάνει και δραστηριότητες που συνεισφέρουν λιγότερο στην οικονομική δραστηριότητα αλλά διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην προστασία του κλίματος και του φυσικού περιβάλλοντος εν γένει. Τέτοιες θεωρούνται η ικανότητα των ωκεανών να απορροφούν διοξείδιο του άνθρακα, η αποθήκευσή του σε μακρόβια φυτά και λοιπά.

⁷ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/publications/what-is-the-blue-economy_en_1.pdf

Διάγραμμα 4.1 Παγιωμένοι και αναδυόμενοι τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας



Πηγή: (European Union, 2019)

Από τους παραπάνω, σύμφωνα με τα κείμενα της ευρωπαϊκής πολιτικής οι παραδοσιακοί/παγιωμένοι τομείς είναι:

- Θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα
- Άβιοι θαλάσσιοι πόροι
- Λιμενικές δραστηριότητες
- Θαλάσσιες μεταφορές
- Ναυπήγηση και επισκευή
- Παράκτιος τουρισμός

Η μελέτη των οικονομικών μεγεθών της Γαλάζιας Οικονομίας στηρίζεται αποκλειστικά στους παγιωμένους τομείς. Αυτό συμβαίνει για δύο λόγους. Η μελέτη των επιδόσεων των παγιωμένων τομέων καταδεικνύει κλάδους με διαχρονικά υψηλούς πολλαπλασιαστές για το ΑΕΠ και την απασχόληση.⁸ Επιπλέον, καθώς δεν υπάρχει ένας συγκεντρωτικός κλάδος οικονομικής δραστηριότητας που να περιλαμβάνει όλους τους τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας, δεν είναι εύκολη η αποτύπωση στατιστικών μεγεθών που να αφορούν στη διαχρονική μελέτη των επιδόσεων των αναδυόμενων κλάδων.

Ο κύκλος εργασιών της παγκόσμιας Γαλάζιας Οικονομίας το 2017 ξεπέρασε το €1,3 τρισεκ., ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις διεθνών οργανισμών αυτός αναμένεται να διπλασιασθεί ως το 2030 (OECD, 2017). Ο συνολικός κύκλος εργασιών των παγιωμένων τομέων της Γαλάζιας Οικονομίας στην ΕΕ ξεπέρασε τα €750 δισεκ. το 2018, έχοντας σημειώσει αύξηση κατά 11,0%

⁸ Για κάθε 100 θέσεις εργασίας στον γερμανικό τομέα ναυπήγησης και επισκευής δημιουργούνται επιπλέον 560 θέσεις εργασίας στην υπόλοιπη οικονομία (έμμεση και άμεση ζήτηση).

σε σχέση με το 2009. Η παραπάνω αύξηση οδηγείται από μεταβολές στη ζήτηση για σχεδόν όλους τους τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας την εν λόγω περίοδο. Στους παγιωμένους τομείς, η ζήτηση περιορίστηκε στις θαλάσσιες μεταφορές, εξαιτίας μείωσης στη μεταφορά εμπορευμάτων και στην ενοικίαση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών καθώς και στην εξόρυξη ορυκτών πρώτων υλών. Αντίθετα, αύξηση καταγράφηκε σε όλους τους υπόλοιπους τομείς όπως είναι ο παράκτιος τουρισμός, η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, οι ιχθυοκαλλιέργειες και η προστασία της θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα).

Παράλληλα, σημαντική αύξηση καταγράφηκε και στην προστιθέμενη αξία των 6 παγιωμένων τομέων της ευρωπαϊκής Γαλάζιας Οικονομίας, η οποία εκτιμήθηκε στα €180 δισεκ. το 2017 ή περίπου 1,3% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ, έχοντας αυξηθεί κατά 8% σε σχέση με το 2009. Αύξηση σημειώνεται και σε καίρια χρηματοοικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων που ανήκουν σε αυτούς τους τομείς (π.χ. αύξηση μικτού περιθωρίου κέρδους κατά 2%). Σημειώνεται, ωστόσο, σημαντική διαφοροποίηση στις επιδόσεις των επιχειρήσεων της Γαλάζιας Οικονομίας ανάμεσα στα κράτη μέλη, η οποία εξαρτάται από σχετικά χαρακτηριστικά όπως είναι η νησιωτικότητα, η απόσταση από τη θάλασσα, και λοιπά. Στο σύνολό της, η Γαλάζια Οικονομία ξεπερνά το 5% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας σε χώρες όπως είναι η Ελλάδα, η Κύπρος, η Μάλτα και η Κροατία.

Οι παραπάνω τομείς δημιουργούν περίπου 4 εκατ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, ή περίπου 1,8% της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ, έχοντας αυξηθεί κατά 7,2% την περίοδο 2009-2017, κυρίως σε τομείς όπως είναι ο θαλάσσιος τουρισμός (αύξηση 11,3% την περίοδο 2009-2017) και στις δραστηριότητες στους λιμένες (αύξηση κατά 26% και ως αποτέλεσμα της χαμηλής πρότερης βάσης).

Οι ακαθάριστες επενδύσεις των παγιωμένων τομέων περιορίστηκαν κατά 42,8% την περίοδο 2009-2017 εξαιτίας κυρίως της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η κάμψη στις επενδύσεις ήταν εντονότερη στους τομείς της εξόρυξης πετρελαίου (-14%) και της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων (-5%).

4.2 Γαλάζια Ανάπτυξη και Γαλάζια Οικονομία στην ΕΕ

4.2.1 Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το 2007 τέθηκαν οι βάσεις για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σε σειρά ναυτιλιακών και θαλάσσιων θεμάτων στην ΕΕ μέσω της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ). Πρόκειται για μια οριζόντια πολιτική που διέπει τη σχέση διαφορετικών δραστηριοτήτων συνδεδεμένων με τις θάλασσες και τους ωκεανούς, με συγκεκριμένες προτεραιότητες και στόχους ως το 2020. Η ΟΘΠ επικεντρώνεται σε θέματα που απαιτούν τη συνεργασία διαφορετικών τομέων και εμπλεκόμενων μερών καλύπτοντας οριζόντιες πολιτικές, οι οποίες αφορούν στις Υδάτινες Μεταφορές, στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, στη ναυπήγηση και επισκευή και στον παράκτιο τουρισμό.

Η ΟΘΠ στοχεύει επίσης στην καλύτερη δικτύωση και συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών και στην κεφαλαιοποίηση των πλεονεκτημάτων που δημιουργούνται από τέτοιου είδους συνεργασίες. Η διάθεση δεδομένων που αφορούν διαφορετικούς τομείς πολιτικής αλλά και

η σύνδεση των ληπτών πολιτικής με φορείς της αγοράς, αποτελούν δράσεις που δύνανται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να οδηγήσουν σε εξοικονόμηση πόρων, αυξάνοντας σημαντικά τον ρυθμό εφαρμογής καθώς και την αποτελεσματικότητα της ΟΘΠ. Παράλληλα, η ΕΕ προέβλεψε την παροχή χρηματοδότησης για την επίτευξη συγκεκριμένων προτεραιοτήτων την περίοδο 2014-2020, τόσο μέσα από τα ετήσια προγράμματα εργασίας όσο και μέσω άλλων χρηματοδοτικών μηχανισμών (βλ. Πλαίσιο 4.1).

Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της ΟΘΠ στο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα της περιόδου 2014-2020 δεν ήταν η αναμενόμενη. Οι σημαντικές καθυστερήσεις στον καθορισμό συγκεκριμένων στόχων κυρίως κατά τα πρώτα 7 έτη της εφαρμογής της φαίνεται να έδρασαν ανασταλτικά στην ανάληψη δράσης από τα κράτη μέλη περιορίζοντας την αποτελεσματικότητά της. Κατά πολλούς, η ΟΠΘ περιορίζεται εξαιτίας του τομειακού χαρακτήρα των προτεραιοτήτων της αλλά και από την απουσία ενός εκτενέστερου προγράμματος χρηματοδότησης που θα οδηγούσε στην υλοποίηση περισσότερων δράσεων για την επίτευξη των στόχων της αλλά και για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας γύρω από τα θέματα της Γαλάζιας Ανάπτυξης και της Γαλάζιας Οικονομίας. Η άντληση χρηματοδότησης από τα υφιστάμενα εργαλεία κρίθηκε ανεπαρκής (Fritz & Hanus, 2015).

Πλαίσιο 4.1 Ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία για την εφαρμογή της ΟΘΠ

Η εφαρμογή της ΟΘΠ υποστηρίζεται από σειρά ευρωπαϊκών θεσμών και μηχανισμών. Για την περίοδο 2014-2020 το ευρωπαϊκό ταμείο Θάλασσας και Αλιείας διαθέτει περίπου €71 εκατ. που αφορούν κυρίως προσκλήσεις για υποβολή προτάσεων και λοιπών διαγωνισμών που υποστηρίζουν την υλοποίηση της ΟΘΠ.

Η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων και τα διαρθρωτικά ταμεία (ταμείο συνοχής, ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης και λοιπά) διαθέτουν πάνω από €20 δισεκ. για τη χρηματοδότηση έργων. Το σύνολο του παραπάνω προϋπολογισμού δεν αφορά αποκλειστικά την ΟΘΠ και τη Γαλάζια Ανάπτυξη αλλά και άλλες προτεραιότητες που σχετίζονται με τη Γαλάζια Οικονομία.

Το πρόγραμμα Ορίζοντας 2020 είναι το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας, με περίπου €80 δισεκ. διαθέσιμα για την περίοδο 2014-2020, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνεται η κινητοποίηση ιδιωτικών πόρων. Ο Ορίζοντας 2020 χρηματοδοτεί καινοτόμα ερευνητικά προγράμματα σε διάφορες θεματικές που σχετίζονται με την εφαρμογή της ΟΘΠ, όπως είναι η ευρύτερη θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα (με συγκεκριμένες ερευνητικές προτεραιότητες) αλλά και με θέματα που άπτονται έμμεσα της ανάπτυξης της Γαλάζιας Οικονομίας (π.χ. μεταφορές, ανάπτυξη τεχνολογίας, περιβάλλοντος και βιομηχανίας, που είναι σχετικά με την ευρύτερη ανάπτυξη της Γαλάζιας Οικονομίας).

Επιπλέον, το πρόγραμμα LIFE της ΕΕ αποτελεί το μοναδικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα που αφορά αποκλειστικά στην περιβαλλοντική προστασία και στην προστασία του κλίματος. Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτεί έργα που επιδεικνύουν την τεχνική και οικονομική βιωσιμότητα λύσεων που περιορίζουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα σε όλα τα οικοσυστήματα και κατά συνέπεια στις θάλασσες και τους ωκεανούς. Ο συνολικός προϋπολογισμός για την περίοδο 2014-2020 είναι €3,5 δισεκ. και αναμένεται να ξεπεράσει τα €5 δισεκ. την επόμενη προγραμματική περίοδο.

Πηγές:⁹

⁹ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>,

4.2.2 Η ΓΑΛΑΖΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η στρατηγική για τη Γαλάζια Ανάπτυξη (Blue Growth) αποτελεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί και η Γαλάζια Οικονομία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει τη Γαλάζια Ανάπτυξη ως έναν από τους πυλώνες για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής 2020 για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη και της στρατηγικής για το 2030 περί βιώσιμης ανάπτυξης της ευρωπαϊκής οικονομίας που θα στηρίζεται στην επαναχρησιμοποίηση των φυσικών πόρων (π.χ. μέσω της κυκλικής οικονομίας) και την προστασία του κλίματος.

Η στρατηγική για τη Γαλάζια Ανάπτυξη στοχεύει στην εξασφάλιση βιώσιμης ανάπτυξης στους κλάδους της Γαλάζιας Οικονομίας. Σε αυτή, οι θάλασσες και οι ωκεανοί αναγνωρίζονται ως σημαντικοί πυλώνες ενίσχυσης της καινοτομίας, της προστιθέμενης αξίας αλλά και της απασχόλησης στην Ευρώπη. Η στρατηγική για τη Γαλάζια Ανάπτυξη επικεντρώνεται σε συγκεκριμένους τομείς και αλυσίδες αξίας, η ανάπτυξη των οποίων έχει σημαντικό πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στην ευρωπαϊκή οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές δεν αποτελούσαν τμήμα της αρχικής ταξινόμησης των ευρωπαϊκών κειμένων πολιτικής. Ωστόσο, ευρωπαϊκές έρευνες που βρίσκονται σε εξέλιξη αναδεικνύουν τη σημασία τόσο των θαλάσσιων μεταφορών όσο και άλλων τομέων που βρίσκονται στην ίδια αλυσίδα αξίας. Κατά συνέπεια, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις σε επίπεδο ευρωπαϊκής πολιτικής πως στην επόμενη αναθεώρηση των σχετικών κειμένων οι παραπάνω τομείς και πιθανώς και ο τομέας παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού θα συμπεριληφθούν στη σχετική ταξινόμηση (European Commission, 2012).

Οι τομείς που απαρτίζουν τη Γαλάζια Οικονομία, συνεισφέρουν σημαντικά σε αρκετούς από τους προτεινόμενους κλάδους της στρατηγικής για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, τόσο μέσω της κατασκευής εξειδικευμένων πλωτών μέσων υψηλής προστιθέμενης αξίας όσο και με την ανάπτυξη, κατασκευή, εγκατάσταση και συντήρηση του ειδικού εξοπλισμού που απαιτείται κατά περίπτωση εν πλω.

<https://ec.europa.eu/easme/en/life>,
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en

Διάγραμμα 4.2 Βασικοί τομείς της στρατηγικής για τη Γαλάζια Ανάπτυξη

Γαλάζια ενέργεια

- Το 2017 εκτιμάται ότι υπεράκτια αιολικά πάρκα ικανότητας παραγωγής 12.631MW έχουν εγκατασταθεί σε ευρωπαϊκές θάλασσες.
- Εκμετάλλευση ενέργειας από παλίρροια και κύματα. Εκτιμάται ότι αυτή η μορφή ΑΠΕ μπορεί να καλύψει πάνω από το 10% της ζήτησης της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια.
- Μετατροπή ωκεάνιας θερμότητας.

Ιχθυοκαλλιέργειες

- Από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους τομείς στον κλάδο παραγωγής τροφίμων. Μέχρι το 2012, ο τομέας της ιχθυοκαλλιέργειας δεν αυξήθηκε, παρά την αύξηση της ζήτησης. Αντίθετα, στην Ασία καταγράφηκε αύξηση που ξεπέρασε το 6%.

Παράκτιος, θαλάσσιος και νησιωτικός τουρισμός

- Απαραίτητη η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η οικονομική ανάπτυξη με βιώσιμο τρόπο.

Θαλάσσιοι ορυκτοί πόροι

- Σημαντική η συνεισφορά των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στην κάλυψη της ζήτησης για ορυκτούς μη ενεργειακούς πόρους. Το 2030, ως και 10% της ζήτησης για χαλκό, ψευδάργυρο και κοβάλτιο μπορεί να προέλθει από εξόρυξη ορυκτών πόρων σε ευρωπαϊκά θαλάσσια οικοσυστήματα. Ο κύκλος εργασιών από τις σχετικές διαδικασίες μπορεί να ξεπεράσει τα €10 δισεκ.

Γαλάζια βιοτεχνολογία

- Αναδυόμενος τομέας με εκτιμώμενο κύκλο εργασιών που ξεπερνά τα 2,4 δισεκ. ετησίως, με προβλεπόμενο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του €10% ετησίως.

Πηγές: (European Commission, 2012), (European Commission, 2017)

4.2.3 ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ LEADERSHIP 2015 ΚΑΙ LEADERSHIP 2020

Το 2002 η ευρωπαϊκή βιομηχανία ναυπήγησης στο πλαίσιο συντονισμένης αντίδρασης στις προκλήσεις της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς και του ανταγωνισμού από μη ευρωπαϊκές οικονομίες, σχεδίασε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη της ευρωπαϊκής αγοράς την πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 με περίοδο υλοποίησης ως το 2015.

Η πρωτοβουλία αναγνώρισε τη σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την ευρωπαϊκή οικονομία, ενώ οδήγησε στη δημιουργία ενός οδικού χάρτη για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της και την επιτάχυνση της διείσδυσης της βιομηχανίας σε αγορές εκτός Ευρώπης. Ο οδικός χάρτης υπογράμμισε την ανάγκη για την αύξηση δραστηριοτήτων που βασίζονται στη γνώση (knowledge-based activities), σε σχετικές επενδύσεις σε ανθρώπινο κεφάλαιο (βελτίωση δεξιοτήτων) και στην ανάπτυξη της τεχνολογικής καινοτομίας ευρύτερα. Ωστόσο, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση περιόρισε σημαντικά τη ζήτηση για Υδάτινες Μεταφορές και επισκίασε την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας.

Το 2013 δημιουργείται η πρωτοβουλία LeaderSHIP2020, η οποία λαμβάνοντας υπόψη τις νέες συνθήκες λειτουργίας της ευρωπαϊκής ναυπηγοεπισκευής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας εν γένει (πτώση της αγοράς ναύλων, μείωση στις παραγγελίες νεότευκτων, πιο σφιχτές περιβαλλοντικές απαιτήσεις και λοιπά), αναγνωρίζει τέσσερις πυλώνες στους οποίους είναι απαραίτητος ο στρατηγικός σχεδιασμός του κλάδου:

- Απασχόληση και δεξιότητες
- Βελτίωση προσβασιμότητας στην παγκόσμια αγορά

- Πρόσβαση σε χρηματοδότηση
- Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία

Ο νέος οδικός χάρτης της ανανεωμένης πρωτοβουλίας επαναπροσδιορίζει τη στρατηγική σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας αλλά και το υψηλό επίπεδο καινοτομίας των προϊόντων και υπηρεσιών. Παράλληλα, ο χάρτης υπογραμμίζει την ανάγκη για έμφαση στην ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών χαμηλότερου περιβαλλοντικού και ενεργειακού αποτυπώματος, ακολουθώντας τόσο τις ευρωπαϊκές πολιτικές (π.χ. κυκλική οικονομία, δράση για το κλίμα κλπ.) όσο και τις διεθνείς συνθήκες για τη ναυτιλία (π.χ. MARPOL). Επιπλέον, αναγνωρίζεται η ανάγκη για παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών χαμηλότερου περιβαλλοντικού αποτυπώματος σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής τους (σχεδιασμός, παραγωγή, χρήση, διάλυση, ανακύκλωση), καθώς και η απαραίτητη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητάς τους με στόχο τον περιορισμό των αερίων του θερμοκηπίου. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η υψηλότερη και ταχύτερη διεξόδυση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σε αγορές με σημαντική δραστηριοποίηση των Υδάτινων Μεταφορών της Ασίας (European Commission, 2013).

Αναγνωρίζοντας επιπλέον τη σημασία όλων των κρίκων της αλυσίδας αξίας της ναυπηγοεπισκευής, η πρωτοβουλία υπογραμμίζει την ανάγκη για σύνδεση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων για τη δημιουργία συνεργειών μεταξύ κρατών μελών με σκοπό την περαιτέρω αύξηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητά τους.

Ωστόσο, δεν είναι ξεκάθαρο τι θα συμβεί με τις παραπάνω ή και άλλες σχετικές πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο κατά την περίοδο 2021-2027. Η SeaEurope, που αποτελεί την ένωση ναυπηγείων και επιχειρήσεων παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ευρώπη στην οποία ανήκει η HEMEXPO, δημοσίευσε τις προτεινόμενες διαστάσεις που πρέπει να ληφθούν στο επίπεδο της ΕΕ για την άρση σημαντικών εμποδίων και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους ως το 2030 (SeaEurope, 2019).

4.3 Η ναυπήγηση και επισκευή στην Ευρώπη

Στην ευρωπαϊκή ταξινόμηση οικονομικής δραστηριότητας (NACE), ο τομέας ναυπήγησης και επισκευής ταξινομείται στον ευρύτερο τομέα της μεταποίησης και στον κωδικό NACE 30 «Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών», ο οποίος περιλαμβάνει υποκατηγορίες που σχετίζονται με την κατασκευή πλοίων, την επισκευή και συντήρηση πλοίων και σκαφών, την κατασκευή σκαφών αναψυχής, την κατασκευή μηχανολογικού εξοπλισμού (κινητήρες, τουρμπίνες εκτός αεροσκαφών, συστήματα ελέγχου και πλοήγησης) και με τον ευρύτερο θαλάσσιο εξοπλισμό (κατασκευή χονδρών και λεπτών σχοινιών, έτοιμων κλωστοϋφαντουργικών ειδών εκτός ενδυμάτων).

Η ναυπήγηση και επισκευή στην Ευρώπη αποτελεί ένα δυναμικό και στρατηγικό τομέα με υψηλή συμβολή στην ευρωπαϊκή οικονομία.¹⁰ Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, σήμερα σε κράτη μέλη της ΕΕ λειτουργούν περίπου 300 ναυπηγεία, εκ των οποίων τα 40 δραστηριοποιούνται στην κατασκευή ποντοπόρων και πολεμικών πλοίων, ικανοποιώντας την παγκόσμια ζήτηση. Περίπου το 80% των ναυπηγείων είναι μικρά και

¹⁰ https://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding_en

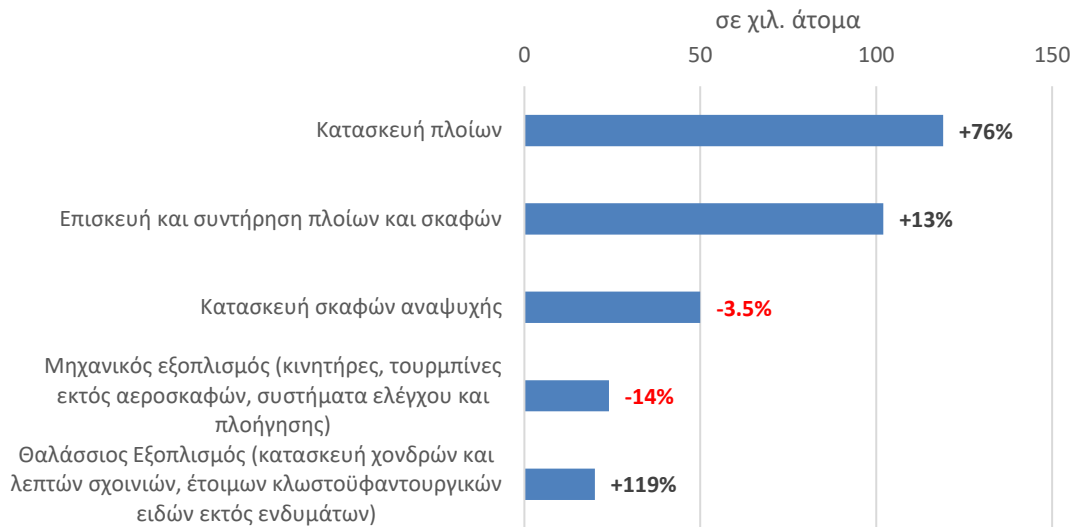
μεσαία, δηλαδή είναι σε θέση να ναυπηγήσουν πλοία χωρητικότητας 60 χιλ. -150 χιλ. τόνων. Το μεγαλύτερο τμήμα της παραγωγής των ευρωπαϊκών ναυπηγείων (90%) εξάγεται εκτός ΕΕ. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ικανοποιούν περίπου το 6% της παγκόσμιας ζήτησης σε νέα πλοία σε όρους χωρητικότητας και το 19% της ζήτησης σε όρους αξίας. Αντίστοιχα, ο τομέας κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού εξυπηρετεί περίπου τη μισή παγκόσμια ζήτηση σε όρους αξίας (European Commission, 2013).

Ο τομέας της ναυπήγησης και επισκευής στην ΕΕ διαθέτει υψηλά επίπεδα εξειδίκευσης στην κατασκευή πλοίων (κρουαζιερόπλοια, αλιευτικά, θαλαμηγούς, πολεμικά κτλ.) αλλά και στην κατασκευή πλωτών συστημάτων υψηλής τεχνολογίας και προστιθέμενης αξίας, ενώ βρίσκεται ανάμεσα στους πιο καινοτόμους τομείς της ευρωπαϊκής οικονομίας, ακολουθώντας την παραγωγή φαρμάκων και τις τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνίας (ΤΠΕ). Το 2018 πάνω από το 9% του κύκλου εργασιών του τομέα επενδύθηκε σε έρευνα και ανάπτυξη.

Πέραν από τα ναυπηγεία, στον ίδιο τομέα δραστηριοποιούνται επιπλέον 22 χιλ. ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα που αφορούν στο έτος 2017, η αξία παραγωγής τους ξεπέρασε τα €41 δισεκ., εξυπηρετώντας πάνω από το 35% της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιο εξοπλισμό.

Η απασχόληση του τομέα το 2017 διαμορφώθηκε στις 315 χιλ. θέσεις εργασίας (θέσεις πλήρους απασχόλησης). Οι περισσότεροι υποκλάδοι της ναυπήγησης αύξησαν σημαντικά την απασχόλησή τους την περίοδο 2009-2017 στελεχώνοντας κυρίως τμήματα έρευνας και ανάπτυξης, κατασκευής και πωλήσεων (βλ. Διάγραμμα 4.3). Μείωση στην απασχόληση σημειώθηκε στην κατασκευή σκαφών αναψυχής (-3,5% σε σχέση με το 2009) και στην παραγωγή σχετικού μηχανολογικού εξοπλισμού (-14%). Οι παραπάνω επιχειρήσεις δημιουργούν ζήτηση που καλύπτεται από επιπλέον 28 χιλ. επιχειρήσεις (προμηθευτές) και 231 χιλ. θέσεις εργασίας. Η παραγωγή των προμηθευτών για την κάλυψη της ζήτησης των επιχειρήσεων ναυπήγησης και επισκευής το 2017 διαμορφώθηκε στα €44,5 δισεκ. (BALANCE Technology Consulting GmbH, 2017).

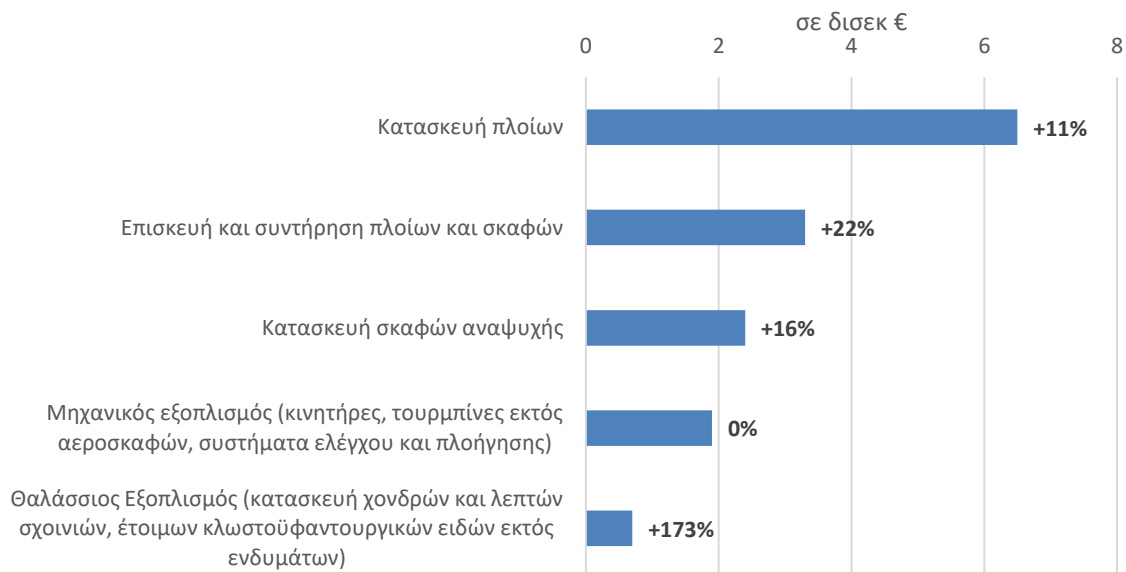
Διάγραμμα 4.3 Απασχόληση της ναυπήγησης και επισκευής και των σχετικών υποκλάδων το 2017 και ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το 2009.



Πηγή: The EU Blue economy report, 2019

Ο τομέας της ναυπήγησης και επισκευής δημιουργεί περίπου το 8% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (ΑΠΑ) του συνόλου των τομέων της Γαλάζιας Οικονομίας. Η ΑΠΑ του τομέα το 2017 εκτιμήθηκε σε €14,8 δισεκ. έχοντας αυξηθεί κατά 15,6% σε σχέση με το 2009. Η ΑΠΑ σχεδόν όλων των σχετικών υποκλάδων αυξήθηκε την περίοδο 2009-2017, με τη μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στον θαλάσσιο εξοπλισμό, στην επισκευή και συντήρηση πλοίων και σκαφών, στην κατασκευή σκαφών αναψυχής και στην κατασκευή πλοίων. Αμετάβλητη παρέμεινε η ΑΠΑ του μηχανικού εξοπλισμού (Διάγραμμα 4.4).

Διάγραμμα 4.4 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της ναυπήγησης και επισκευής και των σχετικών υποκλάδων το 2017 και ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με το 2009



Πηγή: The EU Blue economy report, 2019

5. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1 Προκλήσεις της βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού καθώς και όλη η σχετική αλυσίδα εφοδιασμού διαθέτει σειρά χαρακτηριστικών που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά της διεθνώς, όπως είναι η συγκεντρωμένη βιομηχανική βάση, η στελέχωση με υψηλής εξειδίκευσης μηχανικούς και επιστήμονες καθώς και οι διαθέσιμες υποδομές της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, σε συνδυασμό με τη σχετικά αξιόπιστη ευρωπαϊκή εφοδιαστική αλυσίδα.

Παρόλα αυτά, η βιομηχανία εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις και κινδύνους. Οι προκλήσεις που παρουσιάζονται στη συνέχεια αναγνωρίζονται τόσο από τη διεθνή βιβλιογραφία όσο και από τους εκπροσώπους των εταιρειών της HEMEXPO που συμμετείχαν στην έρευνα του IOBE.

Οι νέες συνθήκες για την παγκόσμια και την ελληνική οικονομία εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19 που εξαπλώθηκε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα από την Κίνα κυρίως στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική επηρεάζουν το σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας σε όλες τις αλυσίδες αξίας. Το γενικευμένο κλείσιμο των οικονομιών δημιουργεί ραγδαίες εξελίξεις και οδηγεί τις οικονομίες σε συρρίκνωση. Η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας αντικατοπτρίζεται και στη μείωση του παγκόσμιου εμπορίου, το μεγαλύτερο τμήμα του οποίου γίνεται μέσω της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Η ποντοπόρος ναυτιλία, κύριος πελάτης των επιχειρήσεων της HEMEXPO και της βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού εν γένει πλήττεται ήδη σημαντικά. Ήδη στα μέσα Μαΐου 2020, οι προσεγγίσεις σε λιμένες παγκοσμίως περιορίστηκαν κατά 11,0% στα τάνκερς, κατά -4,1% στα πλοία γενικού φορτίου και κατά -6,6% στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση με τον Μάιο του 2019 (Clarksons Research, May 2020). Σε περίπτωση που η έξαρση της πανδημίας είναι παρατεταμένη ή ένα νέο κύμα επαναληφθεί το φθινόπωρο του 2020 αναμένονται σημαντικά προβλήματα σε ισχυρές οικονομίες στην πλευρά της παραγωγής διαρρηγνύοντας τις διεθνείς αλυσίδες αξίας. Σε μια τέτοια περίπτωση ο αντίκτυπος στις διεθνείς μεταφορές και ειδικότερα στη ναυτιλία θα είναι μεγάλος, επηρεάζοντας και τη λειτουργία του τομέα επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Πέραν της καθοριστικής εξέλιξης της πανδημίας, η επόμενη σημαντικότερη πρόκληση για την πορεία της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι ο ανταγωνισμός, κυρίως από χώρες της Ασίας όπως η Κίνα και η Νότια Κορέα. Οι χαμηλές τιμές της κατασκευής εμπορικών πλοίων στα ασιατικά ναυπηγεία εξαιτίας της υπερπροσφοράς ωθούν το ασιατικό σύστημα (ναυπηγεία, βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού κτλ.) σε διείσδυση στην εξειδικευμένη ευρωπαϊκή αγορά των πλοίων υψηλής τεχνολογίας, αυξάνοντας τον ανταγωνισμό (European Union, 2019). Από την άλλη μεριά, είναι αρκετές οι περιπτώσεις που οι εφαρμοζόμενες στρατηγικές σε Κίνα, Ιαπωνία και Νότια Κορέα δημιουργούν συνθήκες προστατευτισμού της εθνικής τους βιομηχανίας αλλά και ολόκληρης της αλυσίδας παραγωγής, δυσχεραίνοντας σημαντικά την είσοδο των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στις τοπικές αγορές. Ενδεικτικά παραδείγματα τέτοιων πρακτικών αποτελούν η παροχή στρεβλωτικών επιδοτήσεων, οι δασμοί σε εισαγωγές από συγκεκριμένες χώρες και άλλα. Συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού δημιουργούνται και από την περιορισμένη εφαρμογή

διεθνών κανονισμών σε χώρες της Ασίας. Για παράδειγμα, η μη ορθή εφαρμογή κανονισμών που αφορούν στην ευρύτερη περιβαλλοντική προστασία οδηγεί σε μείωση του κόστους παραγωγής για τις εν λόγω επιχειρήσεις, αυξάνοντας κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητα των παραγόμενων προϊόντων σε όρους τιμής πώλησης.

Ο προστατευτισμός της Κίνας, της Ιαπωνίας αλλά και άλλων ασιατικών χωρών αναγνωρίστηκε από την πλειονότητα των επιχειρήσεων της HEMEXPO ως το μεγαλύτερο εμπόδιο για τη διείσδυσή τους σε αγορές της Ασίας που διαθέτουν σημαντική παρουσία στη ναυπηγοεπισκευή και μπορούν να αποτελέσουν εν δυνάμει σημαντικό τους πελάτη. Ο προστατευτισμός καλλιεργείται και έμμεσα από τη μη ορθή λειτουργία άλλων συνδεδεμένων κρίκων της αλυσίδας αξίας, όπως για παράδειγμα την πιστοποίηση των ασιατικών προϊόντων. Σύμφωνα με τις επιχειρήσεις της HEMEXPO, δεν είναι λίγες οι φορές που οι πιστοποιήσεις παρέχονται από αμφισβητούμενους οργανισμούς τρίτων χωρών. Την ίδια ώρα, η πιστοποίηση από αντίστοιχους ευρωπαϊκούς οργανισμούς καθυστερεί σημαντικά εις βάρος των ευρωπαϊκών εξαγωγών και της ανάπτυξης των επιχειρήσεων.

Η μη αποτελεσματική πολιτική υποστήριξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού από τους ευρωπαϊκούς θεσμικούς αναγνωρίζεται ως μια ακόμα σημαντική πρόκληση. Ενώ πλέον υπάρχουν στρατηγικές που αναγνωρίζουν τη δυναμική συμμετοχή των τομέων της Γαλάζιας Οικονομίας στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας ευρύτερα, απουσιάζει μια ολοκληρωμένη πολιτική η οποία θα αναγνωρίζει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία σε διεθνές επίπεδο και θα στοχεύει στην αποτελεσματική αντιμετώπισή της (BALANCE Technology Consulting GmbH, 2017). Πέραν των προκλήσεων, μια τέτοια πολιτική πρέπει να ακολουθεί τις παγκόσμιες τάσεις σε όλους τους διασυνδεδεμένους με την κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού κλάδους, τις νέες απαιτήσεις διεθνών συμβάσεων και επιπλέον να δημιουργεί την κατάλληλη βάση προετοιμασίας των επιχειρήσεων της βιομηχανίας για να ανταπεξέλθουν σε μελλοντικές προκλήσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η θέσπιση χαμηλότερων ορίων εκπομπών για το διοξείδιο του θείου από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) που ισχύει από τον Ιανουάριο του 2020, οι αυξημένες απαιτήσεις για διαχείριση έρματος στα πλοία για την προστασία των οικοσυστημάτων από χωροκατακτητικά ξένα είδη και η εφαρμογή της στρατηγικής για την κυκλική οικονομία. Μέσω αυτής περιορίζεται η χρήση πρώτων υλών, μειώνεται ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, ενώ παράλληλα περιορίζονται σημαντικά οι λειτουργικές δαπάνες εξαιτίας της επαναχρησιμοποίησης υλικών που έχουν απορριφθεί σε ίδιες ή και διαφορετικές παραγωγικές διαδικασίες. Το τελικό προϊόν διαθέτει καλύτερα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και υπό προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλλει στον συνολικό περιορισμό των εκπομπών της παγκόσμιας ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να είναι πιο ανταγωνιστικό.

Η πρόσβαση σε χρηματοδότηση αναγνωρίζεται σε πληθώρα κειμένων ως καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της έρευνας και για την επιτάχυνση της διείσδυσης σε νέες αγορές. Σήμερα, η χρηματοδότηση της βιομηχανίας στηρίζεται κυρίως στο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Η έκθεση των 40 μεγαλύτερων τραπεζών στην παγκόσμια αγορά κατασκευής και επισκευής πλοίων μειώθηκε το 2017 στα €320 δισεκ. από €426 δισεκ. το 2008. Αυτή η μείωση οδηγήθηκε κυρίως από τον περιορισμό της έκθεσης των ευρωπαϊκών τραπεζών στη ναυτιλία. Ως και το 2017, οι ευρωπαϊκές τράπεζες αντιμετώπιζαν σημαντικές δυσκολίες στην παροχή χρηματοδότησης σε εταιρείες που αναπτύσσουν καινοτόμα αγαθά και υπηρεσίες στην

ευρύτερη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού. Ως εκ τούτου, μόλις το 59% των ευρωπαϊκών τραπεζών χρηματοδότησε την ευρωπαϊκή βιομηχανία σε σχέση με το 2010 που περίπου 8 στις 10 τράπεζες χρηματοδοτούσαν τις αντίστοιχες επιχειρήσεις. Αντίθετα, ασιατικές τράπεζες (Κίνα, Νότια Κορέα) παρέχουν κεφαλαιακή υποστήριξη καθώς και επιδοτήσεις σε παραγγελίες που γίνονται στα εθνικά τους ναυπηγεία (Petrofin research, 2018). Η ανακοίνωση του IMO για τον περιορισμό των εκπομπών οξειδίων του θείου στη ναυτιλία με εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2020 αλλά και ο στόχος για μείωση των εκπομπών της ναυτιλίας κατά 50% ως το 2050 σε σχέση με το 2008, έχει αποτελέσει το έναυσμα για δημιουργία νέων εξειδικευμένων τραπεζικών προϊόντων με καινοτόμα χαρακτηριστικά, όπως για παράδειγμα η σύνδεση του επιτοκίου αποπληρωμής δανείου για νεότευκτα πλοία με την περιβαλλοντική τους επίδοση.

Παρότι, όπως αναφέρθηκε και στο δεύτερο κεφάλαιο της μελέτης, η έκθεση των επιχειρήσεων της HEMEXPO σε δανεισμό είναι περιορισμένη, όλα τα μέλη αναγνώρισαν τη χρηματοδότηση από το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα με βιώσιμους όρους δύσκολη, ενώ τη θεωρούν καθοριστικό παράγοντα για την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Πλαίσιο 5.1 Παραδείγματα πράσινων χρηματοδοτήσεων στη ναυτιλία

Το 2016 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕτΕπ) ανακοίνωσε το πρόγραμμα πράσινης χρηματοδότησης για τη ναυτιλία που στοχεύει στην υποστήριξη της εγκατάστασης λύσεων που περιορίζουν τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο της ναυτιλίας. Το πρόγραμμα υποστηρίζει πλοιοκτήτες με έδρα την ΕΕ και την κατασκευή νεότευκτων πλοίων, καλύπτοντας ως και 50% των σχετικών επενδύσεων με την προϋπόθεση ότι χρησιμοποιούνται λύσεις σχετικές με τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, επεξεργασία έρματος και λοιπά).

Τον Ιούνιο του 2019 υπογράφηκε η πρωτοβουλία “The Poseidon principles”. Αυτές αποτελούν ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση των χαρτοφυλακίων χρηματοδότησης της ναυτιλίας στο οποίο κατά το σχεδιασμό προϊόντων τραπεζικού δανεισμού, λαμβάνονται υπόψη στοιχεία περιβαλλοντικής επίδοσης και προστασίας από την κλιματική αλλαγή των πλοίων. Περίπου το 1/3 των τραπεζών που παρέχουν χρηματοδότηση στη ναυτιλία και αντιπροσωπεύουν χαρτοφυλάκιο δανείων της τάξης των \$150 δισεκ. συμμετέχουν στην πρωτοβουλία και έχουν δεσμευθεί για την χρήση των αρχών της πρωτοβουλίας στις εσωτερικές τους διαδικασίες καθώς και για τη συνεργασία τους με τη ναυτιλία με σκοπό την επίτευξη των στόχων του IMO.

Πηγές: ^{11, 12}

Καταγράφονται ωστόσο και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι σε θέση να υποστηρίξουν τη διείσδυση των επιχειρήσεων σε περισσότερες αγορές. Πρόσφατα, η HEMEXPO ξεκίνησε συνεργασία με τον Οργανισμό Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων (ΟΑΕΠ) με σκοπό τη διασφάλιση των πιστώσεων των ελληνικών εξαγωγικών επιχειρήσεων της HEMEXPO καθώς και τη μερική τους χρηματοδότηση. Ο ΟΑΕΠ προσφέρει κάλυψη στις επιχειρήσεις έναντι εμπορικών και πολιτικών κινδύνων εξασφαλίζοντας την πληρωμή της παρεχόμενης πίστωσης, συμβάλλοντας έτσι στην χρηματοδότησή τους. Επιπλέον, η HEMEXPO βρίσκεται στη διαδικασία καταγραφής των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μηχανισμών που είναι σε θέση να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της καινοτομίας στις

¹¹ <https://www.poseidonprinciples.org/>

¹² EIB, 2016, “EIB’s Green shipping finance programme”, παρουσίαση στο European Sustainable shipping Forum.

επιχειρήσεις της, περιορίζοντας σημαντικά τον επενδυτικό τους κίνδυνο. Με αυτόν τον τρόπο επιταχύνεται η παραγωγή καινοτομίας, ενώ παράλληλα δημιουργείται βάση για συνέργειες μεταξύ των επιχειρήσεων της HEMEXPO και των κρατών μελών της ΕΕ με άμεσα οφέλη σε πολλές διαστάσεις (προστιθέμενη αξία προϊόντων και υπηρεσιών, αντιμετώπιση διεθνών προκλήσεων και λοιπά). Παράλληλα με τη SeaEurope, που αποτελεί το σύνδεσμο των αντίστοιχων επιχειρήσεων στην Ευρώπη, προβαίνει συστηματικά στην επιμόρφωση των επιχειρήσεων μελών της σχετικά με τις διαδικασίες άντλησης χρηματοδότησης.

Οι περιορισμοί στη χρηματοδότηση δημιουργούν εμπόδια στη δυνατότητα συμμετοχής των επιχειρήσεων του κλάδου σε διεθνείς διαγωνισμούς για μεγάλα έργα αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη της έρευνας και καινοτομίας που αποτελεί δομικό συστατικό της ανταγωνιστικότητάς τους. Το παραπάνω, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι χώρες με σημαντικές εξαγωγές όπως η Κίνα και οι ΗΠΑ παρουσιάζουν φυσικό πλεονέκτημα λόγω εντονότερης διαπραγματευτικής ισχύος και οικονομιών κλίμακας, αναμένεται να αποτελέσει παράγοντα περαιτέρω αποδυνάμωσης των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού και να δυσχεράνει εκ νέου την προσέγγιση νέων αγορών με παράδοση στη ναυτιλία (BALance Technology Consulting GmbH, 2017) (National Bank of Greece, 2016).

Πέραν των παραπάνω, οι ελληνικές επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, όπως και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ελληνική οικονομία, αντιμετωπίζουν μια επιπλέον πρόκληση που σχετίζεται με το υφιστάμενο φορολογικό πλαίσιο, το οποίο σε συνδυασμό με τις δυσκολίες στη χρηματοδότηση από το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα δυσχεραίνει εκ νέου τη λειτουργία τους και την υλοποίηση στρατηγικών σχεδίων ανάπτυξης. Είναι χαρακτηριστικό πως όλες ανεξαιρέτως οι επιχειρήσεις της HEMEXPO που συμμετείχαν στην έρευνα του IOBE, δήλωσαν πως είναι απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του φορολογικού πλαισίου με στόχο την υποστήριξη μεταποιητικών επιχειρήσεων με έντονο εξαγωγικό χαρακτήρα.

Παρότι, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η ευρωπαϊκή βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού διαθέτει εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης, φαίνεται πως αυτό δεν επαρκεί για να καλύψει τις λειτουργικές ανάγκες καθώς και κάθε άλλη προσπάθεια για περαιτέρω ανάπτυξη. Πάνω από τις μισές επιχειρήσεις της HEMEXPO αναγνώρισαν την αδυναμία πρόσληψης στελεχών υψηλής εξειδίκευσης και εργατοτεχνιτών που διαθέτουν τεχνικές γνώσεις κατάλληλες για την ανάπτυξη των προϊόντων τους, εξαιτίας περιορισμένης προσφοράς έμπειρων μηχανικών εξειδικευμένων εργατοτεχνιτών. Περιοριστικός παράγοντας είναι και το συνολικό εργοδοτικό κόστος το οποίο κρίνεται υψηλό από το σύνολο των επιχειρήσεων της HEMEXPO που συμμετείχαν στην έρευνα του IOBE¹³ Σε αυτό το πλαίσιο αναγνωρίστηκε η περιορισμένη συνεργασία με ελληνικά ακαδημαϊκά ιδρύματα καθώς και με ιδρύματα επαγγελματικής κατάρτισης (επαγγελματικά λύκεια, επαγγελματικές σχολές, ινστιτούτα επαγγελματικής κατάρτισης). Η παραπάνω αναντιστοιχία προσφοράς και ζήτησης εργασίας συναντάται σχεδόν σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, όπου η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού έχει σημαντική παρουσία (BALance Technology Consulting GmbH, 2017).

¹³ Τον Νοέμβριο του 2016 η HEMEXPO ξεκίνησε την υλοποίηση διετούς προγράμματος, το οποίο συγχρηματοδοτήθηκε από το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος και κάλυψε το 50% του εργοδοτικού κόστους νέων προσλήψεων. Το υπόλοιπο 50% καλύφθηκε από τις εταιρείες μέλη που συμμετείχαν στο πρόγραμμα.

5.2 Προτάσεις για την περαιτέρω ενίσχυση της θέσης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ

Η ελληνική οικονομία εξερχόμενη από την οικονομική κρίση βρίσκεται στη διαδικασία αναγνώρισης των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων και στην ανάδειξη κλάδων και τομέων οικονομικής δραστηριότητας που δύνανται υπό προϋποθέσεις να έχουν κυρίαρχο ρόλο στο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας. Καθώς η χώρα διαθέτει ισχυρή παράδοση στη διεθνή ναυτιλία, η ανάπτυξη του πόλου των παραγωγικών επιχειρήσεων που σχετίζονται με αυτή πρέπει να αποτελέσει στόχο για την επόμενη περίοδο.

Σε αυτήν τη διάσταση είναι απαραίτητη η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης **εθνικής στρατηγικής** που θα αναγνωρίζει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει τόσο η βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού όσο και οι υπόλοιποι τομείς που ανήκουν στη Γαλάζια Οικονομία. Παράλληλα, θα αναδεικνύει τη σημασία της ανάπτυξης των παραγωγικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται με διαφορετικούς τρόπους γύρω από την εξυπηρέτηση της ζήτησης της ναυτιλίας, αναδεικνύοντας τα δυνατά τους σημεία αλλά και τις αδυναμίες τους. Μια τέτοια ολοκληρωμένη στρατηγική μπορεί να εφαρμοσθεί παράλληλα με άλλες καίριες οριζόντιες στρατηγικές, να οδηγήσει σε βελτίωση της καινοτομίας και να προωθήσει τη συνεργασία με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Βιομηχανικοί τομείς, όπως είναι αυτός της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, είναι σε θέση να επιταχύνουν σημαντικά την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων στόχων για την κυκλική οικονομία, για την ενέργεια και την προστασία του κλίματος τόσο στην Ελλάδα όσο και στο σύνολο της ΕΕ.

Κατ' επέκταση, μια θεσμοθετημένη στρατηγική μπορεί υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις να οδηγήσει στην αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού, στη βελτίωση των εξαγωγών και στη δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης στο σύνολο της οικονομίας. Επιπλέον, δημιουργεί μια σταθερή βάση για την προσέλκυση επενδύσεων που είναι απαραίτητες και καθοριστικές για την ελληνική οικονομία αλλά και για τη βελτίωση της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τομέα κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού. Η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών όπως είναι οι επιχειρήσεις, τα αρμόδια υπουργεία, οι ακαδημαϊκοί και εκπαιδευτικοί φορείς, τόσο στη φάση σχεδιασμού όσο και στα επόμενα στάδια υλοποίησης και εφαρμογής στρατηγικής είναι απαραίτητη.

Πλαίσιο 5.2 Η στρατηγική του Ηνωμένου Βασιλείου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία

Το Ηνωμένο Βασίλειο, έχοντας μακρά παράδοση σε θέματα ναυτιλίας και κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, σχεδίασε και υιοθέτησε στρατηγική για την ανάπτυξη της θαλάσσιας βιομηχανίας. Η στρατηγική σχεδιάστηκε γύρω από 6 θεματικές:

1. Δημιουργία ενιαίας βάσης συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού και του κράτους. Βασικό της χαρακτηριστικό αποτελεί η δημιουργία μεθοδολογίας για τη συλλογή δεδομένων και στοιχείων τα οποία μέσα από ειδική πλατφόρμα είναι διαθέσιμα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.
2. Διαχρονική βελτίωση των εξαγωγών των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού.
3. Αναγνώριση προτεραιοτήτων και επενδύσεις σε καινοτομία από το κράτος και τη βιομηχανία.
4. Δημιουργία ενός οδικού χάρτη ανάπτυξης ικανοτήτων των επαγγελματιών του τομέα, απαραίτητων για να καλύψουν τις ανάγκες της παραγωγικής διαδικασίας, διαχρονικά.
5. Εκμετάλλευση του δυναμικού που δημιουργούν για τις βιομηχανίες ναυτιλιακού εξοπλισμού στην υποστήριξη των υπεράκτιων μονάδων παραγωγής ΑΠΕ καθώς και αναγνώριση περαιτέρω ευκαιριών συνεργασίας.
6. Αναγνώριση προκλήσεων και ευκαιριών από το υφιστάμενο και το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο.

Πέραν των παραπάνω θεματικών, η στρατηγική διαθέτει και συγκεκριμένους στόχους που αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη βελτίωση στις επιδόσεις του τομέα, όπως για παράδειγμα αύξηση της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (ΑΠΑ) των επιχειρήσεων του τομέα κατά 4% ετησίως. Επιπλέον, θέτει σε υψηλή προτεραιότητα τη μακροπρόθεσμη υποστήριξη του τομέα σε θεσμικό/πολιτικό επίπεδο μέσα από συγκεκριμένους δείκτες παρακολούθησης (π.χ. ετήσια αναγνώριση της σημασίας των βρετανικών επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού για την εθνική οικονομία από τουλάχιστον το 50% του βρετανικού υπουργικού συμβουλίου).

Πηγή: (Marine industries leadership council, 2011)

Στην παρούσα φάση της ελληνικής οικονομίας, όπου παρά τη σημαντική μείωση της ανεργίας εξακολουθεί να βρίσκεται υψηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, είναι απαραίτητο να εκμεταλλευθούν όλοι εκείνοι οι τομείς που μπορούν παρέχουν σταθερές **θέσεις εργασίας** διαχρονικά. Στις επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού η ζήτηση για εξειδικευμένους μηχανικούς και για εργατοτεχνίτες είναι αυξημένη, ενώ αντίθετα η προσφορά περιορίζεται διαχρονικά. Κατά συνέπεια κρίνεται επιβεβλημένη η σύνδεση των ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και των πολυτεχνικών σχολών με τις εταιρείες της HEMEXPO, καθώς και με την ευρύτερη αγορά εργασίας, με στόχο την ανάπτυξη σχετικών δεξιοτήτων. Αυτή μπορεί να συμβεί αρχικά με τη μορφή συμμετοχής των φοιτητών και σπουδαστών σε προγράμματα πρακτικής άσκησης στα μέλη της HEMEXPO αλλά και με τη συμμετοχή τους σε ερευνητικά προγράμματα ίδιας ή ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Η δημιουργία ομάδων εργασίας στις οποίες συνεργάζονται ακαδημαϊκοί/εκπαιδευτικοί φορείς με επιχειρήσεις του ευρύτερου κλάδου της μεταποίησης δημιουργούν συνέργειες που καλύπτουν το κενό μεταξύ έρευνας και τεχνολογίας, δημιουργώντας υψηλής προστιθέμενης αξίας προϊόντα και υπηρεσίες.

Μπορεί οι Υδάτινες Μεταφορές να αποτελούν τον βασικό πελάτη των επιχειρήσεων της HEMEXPO, ωστόσο η **διεύρυνση της πελατειακής τους βάσης** συμπεριλαμβάνοντας και άλλους εγχώριους κλάδους είναι απαραίτητη. Οι συνέργειες και η εξυπηρέτηση της ζήτησης

και από άλλους σχετικούς τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας, όπως η κατασκευή εξοπλισμού και συστημάτων παραγωγής ενέργειας σε υπεράκτιες μονάδες, οι εφαρμογές θαλάσσιας βιοτεχνολογίας και η εξόρυξη πρώτων υλών από τον πυθμένα μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση των ποιοτικών τους χαρακτηριστικών (π.χ. ανθεκτικότητα σε περιόδους κρίσεις) αλλά και να αυξήσουν το ρυθμό ανάπτυξής τους με σχετικά περιορισμένο επενδυτικό κόστος, ειδικά αν δεν είναι απαραίτητη η σημαντική διαφοροποίηση της παραγωγικής τους διαδικασίας.

Ο **μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός** των επιχειρήσεων της HEMEXPO πρέπει όχι μόνο να ακολουθεί τις τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία αλλά να τις προβλέπει και να προσαρμόζεται σε αυτές νωρίτερα από τον ανταγωνισμό. Ο στόχος του IMO για τη μείωση των εκπομπών της παγκόσμιας ναυτιλίας κατά 50% ως το 2008, καθώς και η ανάπτυξη καινοτομίας γύρω από την κυκλική οικονομία και τη βιομηχανική συμβίωση, δημιουργούν ένα πλαίσιο λειτουργίας στο οποίο η περιβαλλοντική προστασία κατέχει κυρίαρχο ρόλο. Τα επόμενα χρόνια η ζήτηση για Υδάτινες Μεταφορές ηπιότερου περιβαλλοντικού χαρακτήρα αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω, ενώ τα λιμάνια και οι υποστηρικτικές δραστηριότητες της ναυτιλίας εν γένει βρίσκονται ήδη στη διαδικασία ανάπτυξης λύσεων ηπιότερου περιβαλλοντικού χαρακτήρα (π.χ. υποδομές για cold ironing, χρήση υδρογόνου σε ρυμουλκά πλοία, εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων φορτοεκφόρτωσης και λοιπά). Κατά συνέπεια, στον σχεδιασμό για την αναγκαία αύξηση των **επενδύσεων** των επιχειρήσεων της HEMEXPO πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη της εμπορεύσιμης περιβαλλοντικής καινοτομίας λαμβάνοντας υπόψη όλους τους διαθέσιμους εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους σε αυτήν την κατεύθυνση.

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank . (2017). *The potential of Blue Economy*.
- BALance Technology Consulting GmbH. (2017). *Study on New Trends in Globalisation in Shipbuilding and Marine Supplies – Consequences for European Industrial and Trade Policy*. European Union.
- Clarksons Research. (May 2020). *Covid-19: Port call activity tracker (beta)* .
- European Commision. (2013). *The Sea. New opportunities for the Future*. Brussels.
- European Commission. (2012). *Blue Growth. Opportunities for marine and maritime sustainable growth*. EC.
- European Commission. (2013). *The Sea. New opportunities for the future*. .
- European Commission. (2017). *Report on the Blue Growth Strategy. Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy*.
- European Union. (2019).
- European Union. (2019). *The EU Blue Economy report*.
- Fritz, J.-S., & Hanus, J. (2015). The European Integrated Maritime Policy: Th enext five years. *Marine Policy*, σσ. 1-4.
- Marine industries leadership council. (2011). *A strategy for growth for the UK Marine Industries*.
- National Bank of Greece. (2016). *Marine Equipment Industry: How Greek ship-owners could stimulate the manufacturing sector*.
- OECD. (2017). *The Ocean economy in 2030*.
- Petrofin research. (2018). *Key Developments and Growth in Global Ship-Finance*.
- SeaEurope. (2019). *White Paper: Marine technology in Europe - A Strategic solution provider for major societal challenges*. Brussels.
- IOBE. (2013). *Η συμβολή της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία*.