



**ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ**  
**FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH**

---

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, [www.iobe.gr](http://www.iobe.gr)  
11 Tsami Karatassou, 117 42 Athens, Greece, Tel.: +30 210-9211 200-10, Fax: +30210-9233 977

# **Κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού**

## **Τάσεις, προοπτικές και συνεισφορά στην**

### **Ελληνική Οικονομία**

**ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2024**

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 έρευνα εκπονήθηκε από τους Κωνσταντίνο Κόντο, Αλέξανδρο Μουστάκα, Ηλία Ντεμιάν, Υακίνθη Πουντουράκη και υπό τον συντονισμό του Γενικού Διευθυντή του ΙΟΒΕ, Καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Νίκου Βέττα. Κάθε λάθος ή παράλειψη βαρύνει αποκλειστικά τους συγγραφείς.

## Με την ευγενική χορηγία



Copyright © 2024 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιονδήποτε 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: [info@iobe.gr](mailto:info@iobe.gr) - URL: <http://www.iobe.gr>

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περιεχόμενα.....	3
Περίληψη .....	5
1. Σκοπός μελέτης.....	11
2. Βασικά μεγέθη εταιρειών της ΗΕΜΕΧΡΟ.....	13
2.1 Εισαγωγή .....	13
2.2 Βασικά μεγέθη.....	13
2.3 Μεγέθη και Αριθμοδείκτες .....	18
2.4 Συμπεράσματα.....	26
3. Το οικονομικό αποτύπωμα της ΗΕΜΕΧΡΟ.....	27
3.1 Εισαγωγή .....	27
3.2 Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από τις πωλήσεις στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών.....	28
3.3 Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από το σύνολο της δραστηριότητας των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ .....	31
3.4 Συμπεράσματα.....	33
4. Προκλήσεις και Προτάσεις Πολιτικής .....	35
4.1 Εισαγωγή .....	35
4.2 Οι προκλήσεις στην κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού.....	35
4.3 Προτάσεις για την ενίσχυση του ελληνικού οικοσυστήματος των κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού .....	40

## Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Δραστηριοποίηση των εταιρειών μελών της HEMEXPO στους κλάδους της ελληνικής οικονομίας .....	13
Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών της HEMEXPO.....	14
Διάγραμμα 2.3: Πλήθος επιχειρήσεων - % κύκλου εργασιών από τη ναυτιλία .....	15
Διάγραμμα 2.4 Εξαγωγές επιχειρήσεων της HEMEXPO .....	15
Διάγραμμα 2.5: Εξαγωγές επιχειρήσεων ως προς κύκλο εργασιών .....	16
Διάγραμμα 2.6 Κερδοφορία επιχειρήσεων HEMEXPO .....	17
Διάγραμμα 2.7 Καθαρά κέρδη (% κύκλου εργασιών) .....	17
Διάγραμμα 2.8 Απασχόληση στις επιχειρήσεις της HEMEXPO .....	18
Διάγραμμα 2.9 Σύνολο ενεργητικού της HEMEXPO .....	19
Διάγραμμα 2.10 Σύνολο απαιτήσεων της HEMEXPO .....	20
Διάγραμμα 2.11 Επενδύσεις στις επιχειρήσεις της HEMEXPO .....	20
Διάγραμμα 2.12 Δείκτης επενδύσεων ανά απασχολούμενο επιχειρήσεων HEMEXPO και σύγκριση με τη μεταποίηση στην Ελλάδα και στην ΕΕ27 .....	21
Διάγραμμα 2.13 Σύνολο βραχυχρόνιων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της HEMEXPO .....	22
Διάγραμμα 2.14 Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης, σύγκριση επιχειρήσεων HEMEXPO με την ελληνική μεταποίηση.....	22
Διάγραμμα 2.15 Καθαρή θέση επιχειρήσεων της HEMEXPO .....	23
Διάγραμμα 2.16 Κόστος πωληθέντων επιχειρήσεων της HEMEXPO και της μεταποίησης, ως ποσοστό του κύκλου εργασιών .....	24
Διάγραμμα 2.17 Δείκτης γενικής ρευστότητας, επιχειρήσεις HEMEXPO και μεταποίηση.....	24
Διάγραμμα 2.18 Περιθώριο καθαρού κέρδους προ φόρων, επιχειρήσεις της HEMEXPO και μεταποίηση .....	25
Διάγραμμα 3.1 Η μεθοδολογία της εκτίμησης της οικονομικής επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO .....	27
Διάγραμμα 3.2 Μεθοδολογία εκτίμησης της επίδρασης των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία.....	28
Διάγραμμα 3.3 Συνεισφορά στο ΑΕΠ, λόγω των πωλήσεων της HEMEXPO στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022 .....	29
Διάγραμμα 3.4 Συνεισφορά στην απασχόληση από τις πωλήσεις της HEMEXPO στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022 .....	30
Διάγραμμα 3.5 Συνεισφορά στα έσοδα για το δημόσιο, από τις πωλήσεις της HEMEXPO στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022 .....	31
Διάγραμμα 3.7 Συνεισφορά στο ΑΕΠ, συνολική δραστηριότητα της HEMEXPO, 2021-2022	32
Διάγραμμα 3.8 Συνεισφορά στην απασχόληση, συνολική δραστηριότητα HEMEXPO, 2021-2022.....	32
Διάγραμμα 3.9 Συνεισφορά στα έσοδα του δημοσίου, συνολική δραστηριότητα HEMEXPO, 2021-2022 .....	33
Διάγραμμα 4.1 Κόστος δανεισμού επιχειρήσεων, Σεπτέμβριος 2024.....	38

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ένωση Ελλήνων Κατασκευαστών Ναυτιλιακού Εξοπλισμού (HEMEXPO) ιδρύθηκε και ξεκίνησε τη λειτουργία της το 2014, με έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό μελών. Στόχος της είναι η ενεργή συμβολή στην ενίσχυση της εικόνας των Ελλήνων κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, προβάλλοντας την ποιότητα και καινοτομία του ελληνικού ναυτιλιακού εξοπλισμού στην παγκόσμια αγορά.

Οι επιχειρήσεις μέλη της σχεδιάζουν και παράγουν προϊόντα έντασης τεχνολογίας και γνώσης που υποστηρίζουν τις λειτουργίες, την ασφάλεια και την αποδοτικότητα των πλοίων, συμβάλλοντας παράλληλα στις ανάγκες απανθρακοποίησης και ψηφιοποίησης των υδάτινων μεταφορών. Η σύνδεσή τους με την ελληνόκτητη ναυτιλία, μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, προσφέρει σταθερή βάση για ανάπτυξη, ενώ η παρουσία τους στις διεθνείς αγορές καθιστά τις επιχειρήσεις αυτές αναπόσπαστο κομμάτι του ναυτιλιακού οικοσυστήματος και της ευρωπαϊκής γαλάζιας οικονομίας.

### **Βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη και αριθμοδείκτες**

Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2014-2022, τα περισσότερα χρηματοοικονομικά μεγέθη και αριθμοδείκτες των επιχειρήσεων της HEMEXPO παρουσιάζουν έντονα αυξητική τάση, η οποία κάμπτεται προσωρινά το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι επιδόσεις των επιχειρήσεων βρίσκονται σημαντικά υψηλότερα από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης υποδηλώνοντας αυξημένη παραγωγική ικανότητα και ανταγωνιστικότητα. Το 2022, ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων της HEMEXPO που ανήλθε στα €677 εκατ. σημείωσε αύξηση 22,8% σε σχέση με ένα έτος νωρίτερα, ενώ υπερτριπλασιάστηκε σε σχέση με το 2014. Το 67,9% του συνολικού κύκλου εργασιών προέρχεται από πωλήσεις στις υδάτινες μεταφορές. Περισσότερες από τις μισές επιχειρήσεις της HEMEXPO εξαρτώνται αποκλειστικά από τη ναυτιλία, ενώ το 70% αντλεί το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων του από αυτήν. Υψηλή είναι επίσης και η εξωστρέφεια των επιχειρήσεων, καθώς το 39,5% του κύκλου εργασιών (περίπου €267,9 εκατ. το 2022) προέρχεται από πωλήσεις εκτός Ελλάδος. Ο δείκτης επενδύσεων ανά εργαζόμενο προσεγγίζει τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης, γεγονός που υποδηλώνει σημαντική προσπάθεια αναβάθμισης της παραγωγικής ικανότητας και τεχνογνωσίας του κλάδου, ωστόσο παραμένει σε απόσταση από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

### **Η επίδραση των επιχειρήσεων της HEMEXPO στην ελληνική οικονομία**

Συνοπλοποιώντας τις αλληλεπιδράσεις με τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των επιχειρήσεων της HEMEXPO αποκλειστικά από τις πωλήσεις στις Υδάτινες Μεταφορές στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας ενισχύεται σημαντικά, δημιουργώντας συνολικά €389 εκατ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2022, ενισχυμένη κατά 29,0% σε σχέση

με το 2021. Η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση εκτιμήθηκε σε 3,2 χιλιάδες το 2022, από 2,9 χιλιάδες το 2021 (αύξηση 11,5%), ενώ η συμβολή στα δημοσιονομικά έσοδα αυξήθηκε σε €63 εκατ. το 2022 από €46 εκατ. το 2021.

Όταν ληφθεί υπόψη το σύνολο της δραστηριότητας των μελών της HEMEXPO, η συνεισφορά στο ελληνικό ΑΕΠ διαμορφώνεται στα €2,0 δισεκ. το 2022 από €1,4 δισεκ. το 2021 (+38,1%). Αυτό σημαίνει ότι για κάθε €1 αξίας παραγωγής του κλάδου δημιουργούνται περίπου €1,3 στο σύνολο της οικονομίας. Αντίστοιχα, η συνολική συνεισφορά στην απασχόληση διαμορφώθηκε στις 13,4 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης, με την κάθε θέση εργασίας στις επιχειρήσεις της HEMEXPO να υποστηρίζει συνολικά 4,4 θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία, αναδεικνύοντας τη σημαντική πολλαπλασιαστική επίδρασή τους. Τέλος, η λειτουργία των επιχειρήσεων της HEMEXPO οδήγησε στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων κατά €312 εκατ. καταγράφοντας αύξηση +36,2% σε σχέση με το 2021.

*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.*

Κλάδοι και μεγέθη	2021	2022
<b>Πωλήσεις στις Υδάτινες μεταφορές</b>		
<b>ΑΕΠ (εκατ. €)</b>	<b>301,5</b>	<b>389,3</b>
Πολλαπλασιαστής	1,3	1,3
<b>Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)</b>	<b>2,9</b>	<b>3,2</b>
Πολλαπλασιαστής	3,1	3,3
<b>Έσοδα του Δημοσίου (εκατ. €)</b>	<b>45,9</b>	<b>63,1</b>
Πολλαπλασιαστής	2,2	2,2
<b>Σύνολο δραστηριότητας</b>		
<b>ΑΕΠ (εκατ. €)</b>	<b>1.417,7</b>	<b>1.958,0</b>
Πολλαπλασιαστής	1,4	1,3
<b>Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)</b>	<b>12,4</b>	<b>13,4</b>
Πολλαπλασιαστής	4,3	4,4
<b>Έσοδα του Δημοσίου (εκατ. €)</b>	<b>228,9</b>	<b>311,8</b>
Πολλαπλασιαστής	2,4	2,2

Πηγή: HEMEXPO, Εκτιμήσεις IOBE

### Προκλήσεις στο εθνικό και διεθνές περιβάλλον

Οι επιχειρήσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού της HEMEXPO έχουν καταφέρει να διατηρήσουν μια αναπτυξιακή πορεία την περίοδο 2014-2022. Ωστόσο, βρίσκονται αντιμέτωπες με μια σειρά από προκλήσεις τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Οι προκλήσεις αυτές απαιτούν στοχευμένες ενέργειες και στρατηγικές για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητά τους και να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξή τους σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο επιχειρηματικό και γεωπολιτικό περιβάλλον.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι **πολιτικές προστατευτισμού στην Ασία**, όπως οι κρατικές επιχορηγήσεις, οι ευνοϊκές χρηματοδοτήσεις από κρατικές τράπεζες και οι συγχωνεύσεις μεγάλων κρατικών ναυπηγικών ομίλων, μειώνουν το κόστος παραγωγής των ασιατικών ναυπηγείων έως και 40%, περιορίζοντας τη δυνατότητα διεξόδου μη ασιατικών κατασκευαστών στην παραγωγική τους αλυσίδα. Σήμερα, η παρουσία των Ελλήνων κατασκευαστών στα ναυπηγεία της Ασίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην υποστήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών και στην προϋπάρχουσα συνεργασία αυτών με συγκεκριμένα ασιατικά ναυπηγεία.

Παράλληλα, η έλλειψη μίας **συνεκτικής ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη ναυπήγηση και επισκευή**, σε συνδυασμό με την **περιορισμένη δραστηριότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων** αλλά και την **εξάρτηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας από τα ασιατικά ναυπηγεία**, εντείνει τις προκλήσεις για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Ενώ έχουν γίνει σημαντικά βήματα στην κατεύθυνση της αναγνώρισης της σημασίας του ευρύτερου τομέα της Γαλάζιας οικονομίας, εξακολουθεί να απουσιάζει ο σχεδιασμός μιας ενιαίας στρατηγικής και η εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων που μπορούν να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπήγησης, και κατ' επέκταση και των ελληνικών επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, διεθνώς.

Η **περιορισμένη πρόσβαση στην αγορά κεφαλαίου** παραμένει σημαντικό εμπόδιο για τη χρηματοδότηση παραγωγικών επενδύσεων που δύνανται να ενισχύσουν περισσότερο την καινοτομία, ενώ δυσχεραίνεται από το γεγονός ότι η Ελλάδα παρουσιάζει το τέταρτο υψηλότερο κόστος δανεισμού για επιχειρήσεις στην Ευρωζώνη.

Σε εθνικό επίπεδο, η **απουσία επαρκών υποδομών πιστοποίησης και δοκιμών** δυσχεραίνει την ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων, αυξάνει το κόστος συμμόρφωσης με διεθνή πρότυπα και δυσχεραίνει την αποδοχή των νέων τεχνολογιών που αναπτύσσουν οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ από τους διεθνείς νηογνώμονες. Επιπλέον, το **υφιστάμενο γραφειοκρατικό και αδειοδοτικό πλαίσιο** καθυστερεί τις επενδύσεις, ενώ η αργή επέκταση οργανωμένων βιομηχανικών πάρκων, όπως αυτό του Σχιστού, δημιουργεί επιπλέον εμπόδια στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Τέλος, διαχρονική πρόκληση για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ αποτελεί η **αναντιστοιχία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας**, ιδιαίτερα στις τεχνικές ειδικότητες, καθώς η πλευρά της προσφοράς είναι ανεπαρκής για να καλύψει τις ανάγκες του κλάδου. Οι ανάγκες για ειδικευμένους τεχνικούς και χειριστές μηχανημάτων είναι ιδιαίτερα μεγάλες και αυξάνονται διαρκώς, ενώ η περιορισμένη συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα δυσχεραίνει την προετοιμασία κατάλληλου εργατικού δυναμικού, επηρεάζοντας αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

### Προτάσεις πολιτικής

Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού, απαιτείται ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σύνολο στρατηγικών προτάσεων που θα αντιμετωπίζει τις υφιστάμενες προκλήσεις και θα διαμορφώσει το απαραίτητο θεσμικό και επενδυτικό περιβάλλον, προάγοντας τη βιώσιμη ανάπτυξή τους.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προτείνεται η επιτάχυνση της **διαμόρφωσης μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη ναυπήγηση και την επισκευή**, η οποία θα στοχεύει στη μείωση της εξάρτησης από τις ασιατικές χώρες και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού οικοσυστήματος ναυπηγικής βιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, η **δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Ταμείου Ναυπήγησης**, πιθανώς χρηματοδοτούμενου από τα έσοδα του ευρωπαϊκού συστήματος εκπομπών ρύπων της ποντοπόρου ναυτιλίας, θα μπορούσε να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο. Το ταμείο αυτό θα παρέχει πόρους για την ανάπτυξη της ναυπηγικής δραστηριότητας εντός της ΕΕ, αλλά και για τη διείσδυση σχετικών ευρωπαϊκών προϊόντων στις ασιατικές αγορές, που λαμβάνει χώρα η πλειονότητα της ναυπήγησης πλοίων. Κρίνεται απαραίτητη η εξέταση παροχής διαφορετικών μορφών χρηματοδότησης (π.χ. επιχορηγήσεις, δάνεια χαμηλού επιτοκίου, εγγυήσεις) προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες μικρών, μεσαίων και μεγάλων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

Επιπλέον, προτείνεται η **ενίσχυση της διπλωματικής πίεσης** μέσω του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για την προώθηση δίκαιων εμπορικών πρακτικών και η ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών με διεθνείς φορείς του της ναυτιλίας (π.χ. Διεθνής Οργανισμός για τη Ναυτιλία – IMO).

Σε εθνικό επίπεδο, η **ενίσχυση των υποδομών πιστοποίησης και δοκιμών** και η εξέταση παροχής ειδικών φορολογικών κινήτρων για την ανάπτυξή τους, πρέπει να αποτελέσει στρατηγική προτεραιότητα. Η δημιουργία εξειδικευμένων κέντρων τεχνολογικών δοκιμών εντός Ελλάδας θα επιτρέψει στις επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, αλλά και στις υπόλοιπες επιχειρήσεις της ελληνικής μεταποίησης, να μειώσουν το κόστος και τον χρόνο συμμόρφωσης με διεθνή πρότυπα, ενισχύοντας την ικανότητά τους να αναπτύξουν καινοτόμα προϊόντα. Συνεργασίες των ελληνικών κέντρων δοκιμών με αντίστοιχα ευρωπαϊκά θα διευκολύνει τη μεταφορά τεχνογνωσίας ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων.

Οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, παρά τους περιορισμένους επενδυτικούς πόρους, έχουν επιτύχει αξιολογα αποτελέσματα, αξιοποιώντας αποτελεσματικά τις διαθέσιμες επενδύσεις. Ωστόσο, η διατήρηση αυτής της πορείας απαιτεί **μακροπρόθεσμη στρατηγική που θα βασίζεται σε συνεχή επένδυση σε καινοτομία, τεχνολογία και ανθρώπινο κεφάλαιο**, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στον διεθνή ανταγωνισμό. Η χρηματοδότηση αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την επίτευξη των παραπάνω. Η αξιοποίηση **εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης** (π.χ. πράσινα ομόλογα και άλλοι μηχανισμοί βιώσιμης χρηματοδότησης)



μπορεί να περιορίσει το σχετικά υψηλό κόστος δανεισμού, παρέχοντας ταυτόχρονα πρόσβαση σε κεφάλαια με ευνοϊκούς όρους για επενδύσεις σε καινοτόμες τεχνολογίες που περιορίζουν τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο της ναυτιλίας. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η σύνταξη και δημοσίευση αναφορών μη χρηματοοικονομικών επιδόσεων (π.χ. αναφορές που περιλαμβάνουν περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και διακυβερνητικούς δείκτες ESG), οι οποίες βελτιώνουν το επενδυτικό προφίλ των εταιρειών, ενισχύοντας τη διαφάνεια, την αξιοπιστία και την ελκυστικότητά τους για κεφάλαια βιωσιμότητας.

Επιπλέον, απαραίτητη κρίνεται η εξέταση **φορολογικών κινήτρων** τα οποία μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να έχουν ουδέτερη ή και θετική δημοσιονομική επίπτωση. Τέτοια κίνητρα περιλαμβάνουν την αύξηση των συντελεστών απόσβεσης και την παροχή ειδικών εκπτώσεων για επενδύσεις σε καινοτομία και εξαγωγές, ενισχύοντας τόσο τις παραγωγικές δυνατότητες των επιχειρήσεων όσο και την εξωστρέφειά τους. Τέλος, στην κατεύθυνση της **ενίσχυσης της συμμετοχής των ελληνικών επιχειρήσεων σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα**, όπως ενδεικτικά το Horizon Europe, το LIFE και το Interreg, απαιτείται υποστήριξη από εξειδικευμένους φορείς (π.χ. εθνικά σημεία επαφής) μέσω της παροχής τεχνικής βοήθειας για την προετοιμασία ανταγωνιστικών προτάσεων. Τα προγράμματα αυτά δύνανται να αποτελέσουν πολύτιμο εργαλείο μείωσης του επενδυτικού κινδύνου, προάγοντας τη βιωσιμότητα και την καινοτομία.

Για να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις και να εκμεταλλευτούν τις νέες ευκαιρίες που προκύπτουν από την ολοένα και αυστηρότερη νομοθεσία, οι επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού χρειάζεται να επεκτείνουν την παραγωγική τους ικανότητα. Η **επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης**, ιδιαίτερα αυτών που αφορούν την ανάπτυξη και τη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης, είναι καίριας σημασίας. Χωρίς αυτήν, υπάρχει ο κίνδυνος να χαθούν σημαντικές ευκαιρίες σε έναν εξαιρετικά ανταγωνιστικό διεθνή κλάδο. Παράλληλα, η **διευκόλυνση της επέκτασης βιομηχανικών πάρκων**, όπως για παράδειγμα το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού στο οποίο εδρεύουν αρκετά μέλη της ΗΜΕΧΡΟ, και η αξιοποίηση της ψηφιοποίησης στις αδειοδοτικές διαδικασίες μπορούν να λειτουργήσουν καταλυτικά για την προσέλκυση νέων επενδύσεων και την περαιτέρω στήριξη των υφιστάμενων επιχειρήσεων.

Τέλος, η **ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου** παραμένει μείζονος σημασίας. Η συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα για τη δημιουργία εξειδικευμένων προγραμμάτων σπουδών και πρακτικής άσκησης θα συμβάλει στην κάλυψη του κενού μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις τεχνικές ειδικότητες. Παράλληλα, η συνεχής εκπαίδευση και κατάρτιση του υφιστάμενου προσωπικού είναι απαραίτητη για την προσαρμογή στις ταχέως εξελισσόμενες τεχνολογικές απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επενδύοντας στις δεξιότητες και στη βιωσιμότητα, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ μπορούν να διασφαλίσουν τη θέση τους στις διεθνείς αγορές, παραμένοντας ανταγωνιστικές και καινοτόμες.



## 1. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι ελληνικές επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού καλούνται να διατηρήσουν και να ενισχύσουν περαιτέρω την ανταγωνιστικότητά τους σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, με προκλήσεις και ευκαιρίες. Ενδεικτικά, αναφέρονται η πανδημία COVID-19, η οποία περιόρισε τις νέες παραγγελίες στα ναυπηγεία, οι διαταραχές στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα παραγωγής ηλεκτρονικών ειδών – οι οποίες συνεχίστηκαν και το 2023 με ηπιότερο ρυθμό – καθώς και η αυξανόμενη ανάγκη για μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας. Οι παράγοντες αυτοί διαμορφώνουν νέες συνθήκες και προκλήσεις, ενώ παράλληλα δημιουργούν πιθανές ευκαιρίες για την περαιτέρω ανάπτυξη των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ.

Οι προηγούμενες δύο μελέτες του IOBE για την κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού<sup>1</sup> επικεντρώθηκαν στα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων και τη συμβολή τους στην ελληνική οικονομία. Κατά την περίοδο 2013-2019, σημειώθηκε σημαντική βελτίωση στα χρηματοοικονομικά μεγέθη των επιχειρήσεων, η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν ταχύτερη σε σχέση με τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης. Η παραπάνω εικόνα αναστράφηκε το 2020, πρώτη χρονιά της πανδημίας COVID-19, όταν τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ περιορίστηκαν, παραμένοντας ωστόσο σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά της προηγούμενης περιόδου.

Στόχος της προτεινόμενης μελέτης είναι η ανανέωση της εκτίμησης της οικονομικής σημασίας των ελληνικών επιχειρήσεων παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού για την ελληνική οικονομία για την περίοδο 2021-2022, η καταγραφή των εμποδίων και των προκλήσεων που αντιμετώπισαν την τελευταία δεκαετία, καθώς και η αναγνώριση των υφιστάμενων προτάσεων για την ενίσχυση της θετικής τους πορείας διαχρονικά.

Στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης καταγράφονται οι διαχρονικές τάσεις επί βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών και δεικτών για την περίοδο 2014-2022 (κύκλος εργασιών, εξαγωγές, απασχόληση, κλπ.). Στις περισσότερες περιπτώσεις τα μεγέθη συγκρίνονται με την υπόλοιπη εγχώρια και ευρωπαϊκή μεταποίηση.

Στο τρίτο κεφάλαιο προσδιορίζεται ο οικονομικός αντίκτυπος των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στην ελληνική οικονομία. Η εκτίμηση γίνεται με τη χρήση 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 και στα έσοδα του δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε συνδεδεμένους κλάδους και στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Καθώς οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ παρέχουν εξοπλισμό και υπηρεσίες όχι μόνο στον κλάδο των υδάτινων μεταφορών αλλά και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας, η εκτίμηση του οικονομικού τους αποτυπώματος γίνεται σε δύο διαστάσεις: πρώτον, εκτιμάται ο αντίκτυπος

<sup>1</sup> Κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού: Τάσεις, προοπτικές και συνεισφορά στην οικονομία της Ελλάδας, (2020, 2022). Διαθέσιμες στο [www.iobe.gr](http://www.iobe.gr)

από τις πωλήσεις που αφορούν τον κλάδο των υδάτινων μεταφορών, και δεύτερον, ο συνολικός αντίκτυπος από το σύνολο των δραστηριοτήτων τους στην οικονομία.

Οι επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού αντιμετωπίζουν πολυάριθμες προκλήσεις που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και την εξωστρέφειά τους. Οι δυσκολίες αυτές εκτείνονται από την πρόσβαση σε ξένες αγορές, ιδίως στην Ασία, μέχρι τη διασφάλιση επαρκούς πιστοποίησης, καθώς και την προσαρμογή στις αυστηρές περιβαλλοντικές απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το τέταρτο κεφάλαιο της μελέτης περιλαμβάνει την ανάλυση αυτών των εμποδίων και τη διαμόρφωση στοχευμένων προτάσεων πολιτικής για την ανάπτυξή του.

## 2. ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ ΗΜΕΧΡΟ

### 2.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα χρηματοοικονομικά μεγέθη των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ για την περίοδο από το 2014 ως και το 2022, τελευταία χρονιά που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το σύνολο αυτών. Τα σχετικά χρηματοοικονομικά μεγέθη και οι αριθμοδείκτες συντέθηκαν χρησιμοποιώντας τη βάση δεδομένων της ICAP, Data.Prisma, η οποία περιλαμβάνει δημοσιευμένους ισολογισμούς των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας μελέτης, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε έρευνα με ερωτηματολόγιο στο οποίο συμμετείχαν 13 μέλη της ΗΜΕΧΡΟ.

Οι επιχειρήσεις-μέλη της ΗΜΕΧΡΟ δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο κλάδο της μεταποίησης παράγοντας προϊόντα και παρέχοντας υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των υδάτινων μεταφορών. Η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού αποτελεί ένα επιμέρους τμήμα του κλάδου ναυπήγησης και επισκευών στην ευρωπαϊκή γαλάζια οικονομία.<sup>2</sup> Σε αυτόν περιλαμβάνονται δραστηριότητες σχετικές με την κατασκευή κινητήρων και τουρμπινών, την κατασκευή οργάνων πλοήγησης, δοκιμών και ναυσιπλοΐας αλλά και την κατασκευή λοιπού απαραίτητου εξοπλισμού (π.χ. σχοινιά, κορδόνια. κτλ.).

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



### 2.2 Βασικά μεγέθη

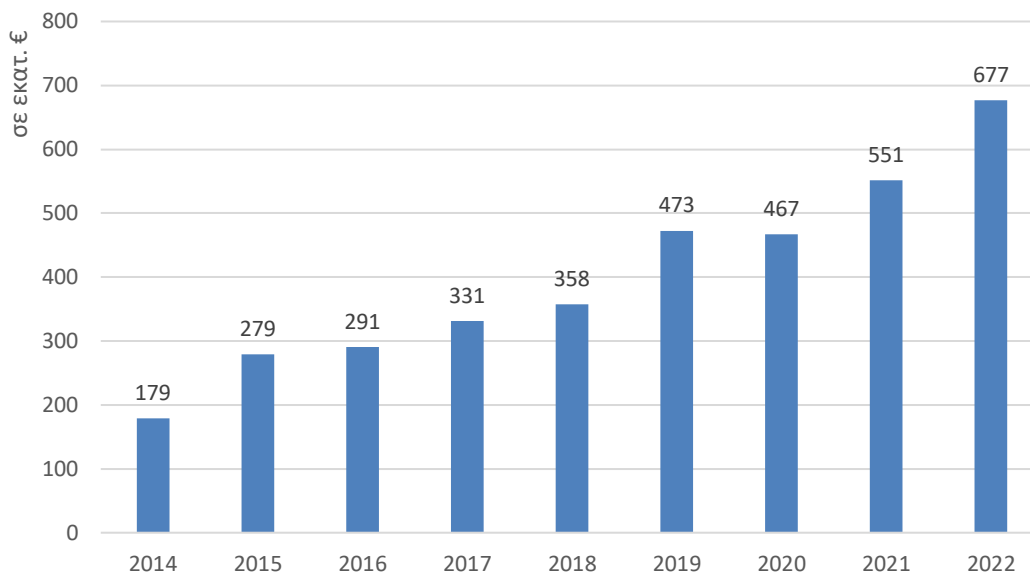
Τα βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ καταγράφονται και παρουσιάζονται για την περίοδο 2014-2022. Σημειώνεται πως στις σωρευτικές εκτιμήσεις λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των μελών της ΗΜΕΧΡΟ για κάθε έτος, ενώ εξαιρείται μέλος

<sup>2</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ef90077b-1e82-11ef-a251-01aa75ed71a1>

της ΗΜΕΧΡΟ με οικονομικά μεγέθη που είναι σημαντικά υψηλότερα από αυτά των υπολοίπων μελών.

Ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ ενισχύεται πάνω από 3,5 φορές την περίοδο 2014-2022, τόσο εξαιτίας της αύξησης του αριθμού των μελών (από 17 σε 33) όσο και από την μεγέθυνση που καταγράφεται στις επιχειρήσεις. Το 2022, χρονιά με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, ο συνολικός κύκλος εργασιών των μελών της ΗΜΕΧΡΟ ανήλθε στα €677 εκατ., έχοντας σημειώσει αύξηση κατά 22,8% σε σχέση με το 2021, η οποία ωστόσο περιλαμβάνει και την επίδραση της αύξησης των τιμών εξαιτίας του Ρωσικού πολέμου στην Ουκρανία. Η προσωρινή επίδραση του COVID-19 φάνηκε την πρώτη χρονιά της πανδημίας (2020), όταν ο κύκλος εργασιών περιορίστηκε κατά 2,95%, ανακόπτοντας τη συνεχή αύξηση από το 2014 (Διάγραμμα 2.2)

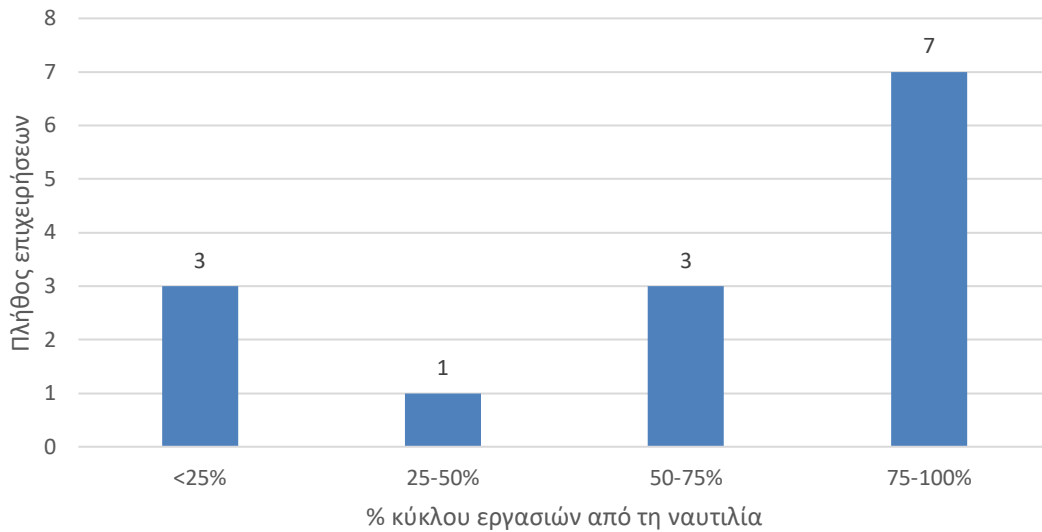
Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών της ΗΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP Data.Prisma

Πέραν της μεγέθυνσης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο βαθμός έκθεσής τους στη ναυτιλία. Σύμφωνα με την έρευνα του ΙΟΒΕ, το 2022 το 67,3% του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ προήλθε από πωλήσεις αποκλειστικά στη ναυτιλία, έναντι 65,5% ένα χρόνο νωρίτερα. Η διαχρονική εξέλιξη των πωλήσεων της ΗΜΕΧΡΟ δείχνει ότι, κατά μέσο όρο, το 67,9% των εσόδων την περίοδο 2014-2022, προέρχεται από τη ναυτιλία. Σημειώνεται ότι για περίπου 7 στις 10 επιχειρήσεις, πάνω από το 50% των εσόδων προέρχεται από τη ναυτιλία, ενώ για περίπου 5 στις 10 επιχειρήσεις, η ναυτιλία αποτελεί τον αποκλειστικό πελάτη (Διάγραμμα 2.3).

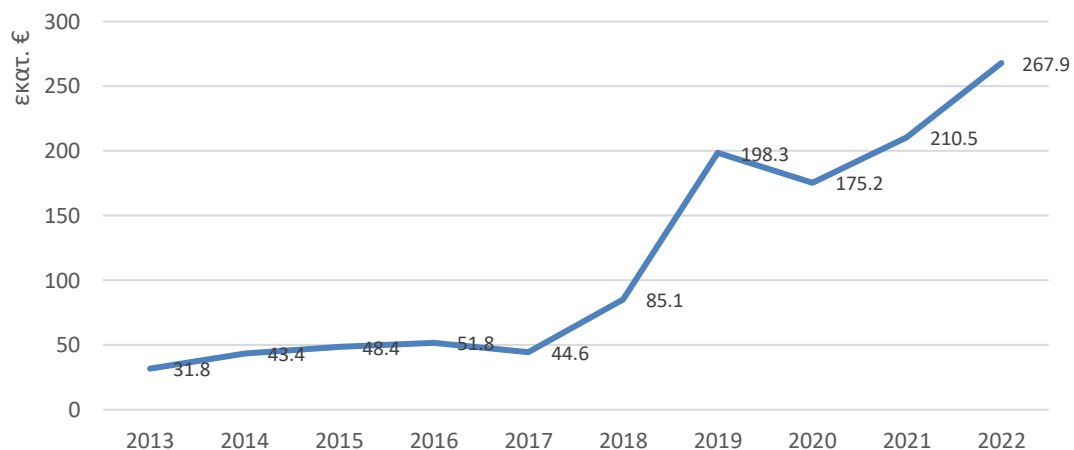
Διάγραμμα 2.3: Πλήθος επιχειρήσεων - % κύκλου εργασιών από τη ναυτιλία



Πηγή: Έρευνα IOBE

Καθώς οι υδάτινες μεταφορές και ειδικότερα η ποντοπόρος ναυτιλία δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει ιδιαίτερη σημασία η καταγραφή της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων της HEMEXPO στη διεθνή αγορά. Αυτή η εξωστρέφεια αποτυπώνεται στα στοιχεία εξαγωγών, τα οποία επιτρέπουν μια βαθύτερη κατανόηση της παρουσίας και της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών εταιρειών ναυτιλιακού εξοπλισμού εκτός συνόρων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν οι επιχειρήσεις της HEMEXPO, οι εξαγωγές ως ποσοστό του κύκλου εργασιών αλλά και σε απόλυτη τιμή αυξάνονται διαχρονικά, ενώ σημαντική επιτάχυνση σημειώνεται από το 2017. Το 2022, οι εξαγωγές ξεπέρασαν το 39,5% του συνολικού κύκλου εργασιών και διαμορφώθηκαν στα €267,9 εκατ.

Διάγραμμα 2.4 Εξαγωγές επιχειρήσεων της HEMEXPO

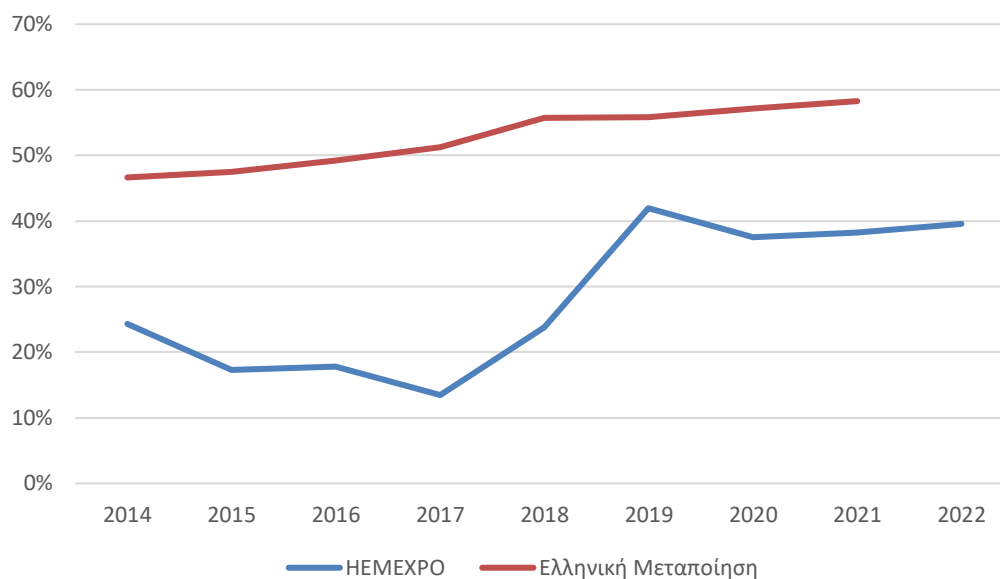


Πηγή: Πρωτογενής έρευνα, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Παρά την αξιοσημείωτη αύξηση που σημειώνεται τα τελευταία χρόνια, οι εξαγωγές των επιχειρήσεων της HEMEXPO ως ποσοστό του κύκλου εργασιών παραμένουν χαμηλότερες

από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης, ο οποίος διαμορφώνεται στο 52,7% για την περίοδο 2014-2021 (περίοδος με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα). Ωστόσο, επισημαίνεται ότι λόγω περιορισμένων δεδομένων εξαγωγών για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, ενδέχεται να υπάρχει υποεκτίμηση των συνολικών εξαγωγών και η απόσταση από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης να είναι μικρότερη.

Διάγραμμα 2.5: Εξαγωγές επιχειρήσεων ως προς κύκλο εργασιών



\*Μη διαθέσιμα δεδομένα για τη Μεταποίηση από το Μητρώο επιχειρήσεων της ΕΛΣΤΑΤ για το 2022.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Μητρώο επιχειρήσεων), COMEXT (εξαγωγές Μεταποίησης), Data.Prisma (Κύκλος εργασιών ΗΜΕΧΡΟ), πρωτογενής έρευνα ΙΟΒΕ (εξαγωγές ΗΜΕΧΡΟ)

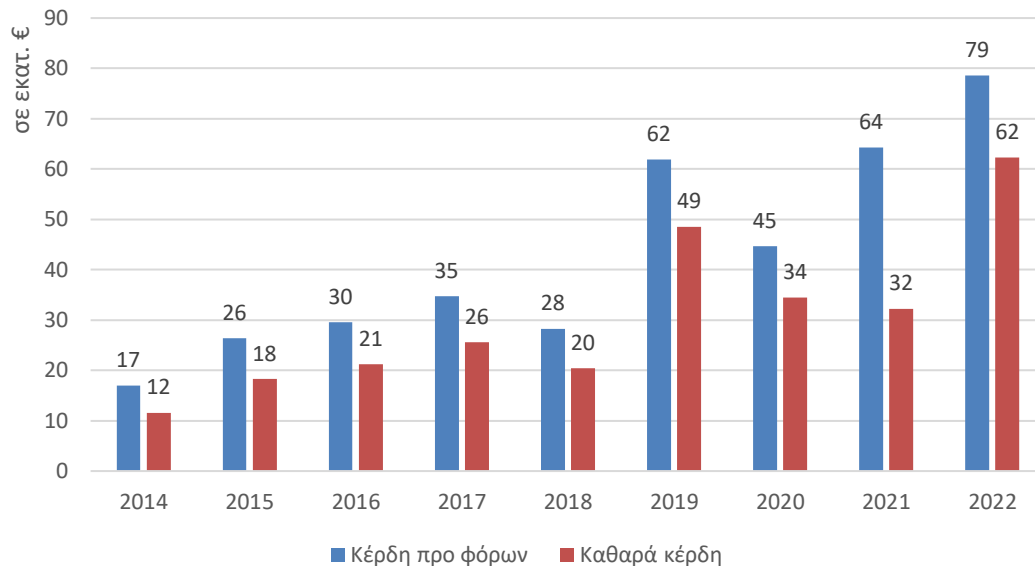
Αναφορικά με την κερδοφορία (Διάγραμμα 2.6), τα κέρδη προ φόρων των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ ακολουθούν σταθερή αυξητική τάση, η οποία ανακόπτεται την χρονιά της πανδημίας COVID-19 ως αποτέλεσμα των προσωρινών προβλημάτων στις υδάτινες μεταφορές (υγειονομικοί περιορισμοί στον ελλιμενισμό των πλοίων, μείωση της ζήτησης για μεταφορικό έργο). Παρόλα αυτά, η κερδοφορία συγκρατήθηκε και παρέμεινε σε επίπεδα υψηλότερα της περιόδου 2014-2018. Το επόμενο διάστημα τα κέρδη προ φόρων συνεχίζουν να αυξάνονται με σημαντικό ρυθμό και διαμορφώνονται στα €79 εκατ. (ή 9,2% του συνολικού κύκλου εργασιών).

Τα καθαρά κέρδη των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ την περίοδο 2014-2022 ακολουθούν την τάση των μικτών κερδών με εξαίρεση το 2021, έτος κατά το οποίο σημειώνεται μείωση. Με δεδομένη την αύξηση του κύκλου εργασιών και τη μείωση των φορολογικών συντελεστών που έχει εφαρμοσθεί αρχικά το 2019 και στη συνέχεια το 2021, η συγκεκριμένη τάση μπορεί να αποδοθεί σε παράγοντες που σχετίζονται με περιπτώσεις φορολογικής αναμόρφωσης και προσθήκη δαπανών προηγούμενων χρήσεων. Τα καθαρά κέρδη ως ποσοστό του κύκλου εργασιών διατηρούνται σε υψηλότερα επίπεδα σε σύγκριση με τον μέσο όρο της ελληνικής



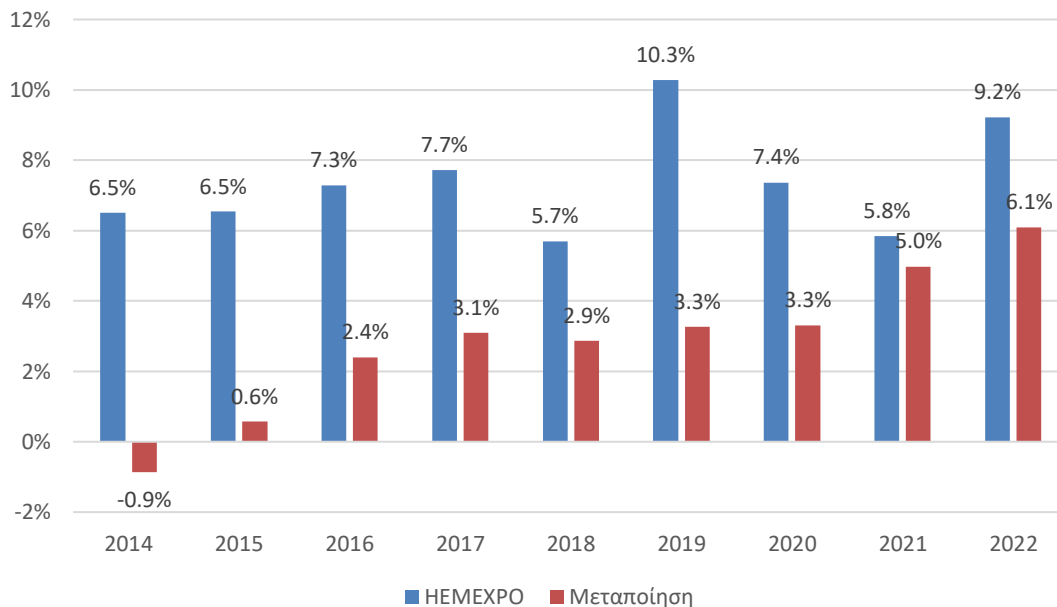
μεταποίησης καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2014-2022. Αυτή η επίδοση αποτυπώνει όχι μόνο την αποτελεσματική διαχείριση και τις στρατηγικές επιλογές του κλάδου αλλά και τις σημαντικές δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη.

**Διάγραμμα 2.6 Κερδοφορία επιχειρήσεων ΗΜΕΧΡΟ**



Πηγή: ICAP Data.Prisma

**Διάγραμμα 2.7 Καθαρά κέρδη (% κύκλου εργασιών)**

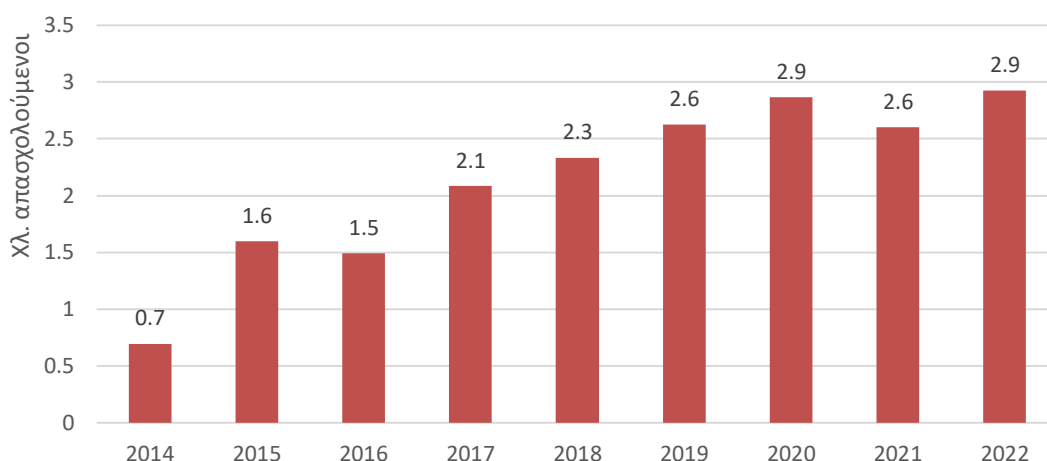


Πηγή: ICAP Data.Prisma

Η απασχόληση στον κλάδο παρουσιάζει σταθερή ανοδική τάση από το 2016 και έπειτα. Το 2022, η απασχόληση διαμορφώθηκε στα 2,92 χιλ. άτομα, έχοντας τετραπλασιαστεί σε

σύγκριση με το 2014 (Διάγραμμα 2.8). Αξιοσημείωτο είναι ότι κατά τη διάρκεια της πανδημίας, δεν παρατηρήθηκε μείωση στον αριθμό των απασχολούμενων, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί εν μέρει και στις κρατικές πολιτικές για τη διατήρηση της απασχόλησης. Η μικρή μείωση το 2021 οφείλεται σε αλλαγές στο πλήθος των μελών της ΗΜΕΧΡΟ. Η σταθεροποίηση της αύξησης των απασχολούμενων μετά το 2016 υποδηλώνει τη διατήρηση μιας ισχυρής αναπτυξιακής πορείας για τον κλάδο, με τις θέσεις εργασίας να παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, ακόμα και σε περιόδους οικονομικής αβεβαιότητας.

**Διάγραμμα 2.8 Απασχόληση στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ**



Πηγή: Πρωτογενής έρευνα IOBE, ICAP Data.Prisma. Δεν περιλαμβάνεται μεγάλη εταιρεία της ΗΜΕΧΡΟ

### 2.3 Μεγέθη και Αριθμοδείκτες

Ο Πίνακας 2.1 συνοψίζει τα χρηματοοικονομικά μεγέθη και τους σχετικούς αριθμοδείκτες που αφορούν στο σύνολο των μελών της ΗΜΕΧΡΟ για την περίοδο 2014-2022.

Συνολικά, παρατηρείται μια αυξητική τάση στα επιμέρους μεγέθη, με την επίδραση της πανδημίας COVID-19 να περιορίζεται στο έτος 2020. Από την επόμενη χρονιά, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ καταγράφουν σημαντική ανάκαμψη, επιτυγχάνοντας επίπεδα υψηλότερα από εκείνα των προηγούμενων ετών. Στη συνέχεια της παρούσας ενότητας παρουσιάζεται η εξέλιξη των επιμέρους μεγεθών και αριθμοδεικτών για την περίοδο μελέτης.

**Πίνακας 2.1 Σύνοψη βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ**

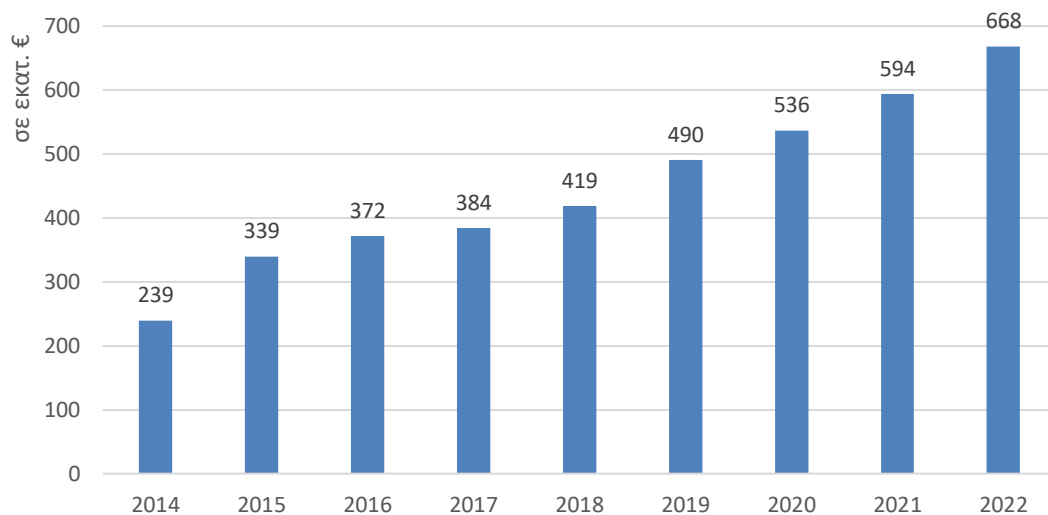
Μεγέθη	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Κύκλος εργασιών (εκατ. €)	178,6	279,2	290,8	331,1	357,6	472,7	467,0	551,2	676,9
Κόστος πωληθέντων (εκατ. €)	129,8	197,4	201,5	230,6	254,0	325,1	331,6	391,0	490,1
Καθαρά πάγια (εκατ. €)	64,2	118,5	127,2	131,9	137,0	158,6	186,2	191,5	210,9
Σύνολο ενεργητικού (εκατ. €)	239,3	339,4	371,7	383,7	418,6	490,5	536,5	593,7	668,0
ΕΒΙΤΔΑ (εκατ. €)	24,4	36,4	38,9	43,5	39,2	69,4	57,0	77,5	93,8
Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων (εκατ. €)	17,0	26,4	29,5	34,7	28,3	61,9	44,7	64,3	78,6

Απασχόληση	695	1597	1494	2083	2335	2628	2869	2605	2925
Καθαρές επενδύσεις (εκατ. €)		-18,3	-48,4	-44,2	-7,9	13,0	17,4	-5,5	2,8
Ίδια κεφάλαια (εκατ. €)	111,3	195,8	217,4	215,9	242,0	290,7	295,9	322,3	371,4

Πηγή: ICAP Data.Prisma

Η καθαρή αξία του ενεργητικού (Διάγραμμα 2.9), δηλαδή το σύνολο των πόρων που αξιοποιούν οι επιχειρήσεις για την παραγωγή και διάθεση προϊόντων και υπηρεσιών, αυξήθηκε στο σύνολο της περιόδου μελέτης 2014-2022 κατά 179,4%. Η αξία του ενεργητικού παρουσιάζει σταθερή αύξηση, η οποία μετά το 2019 επιταχύνεται. Η πρόσβαση σε αυξημένους πόρους ενισχύει την ικανότητα των επιχειρήσεων για περαιτέρω επενδύσεις, διευκολύνει την πρόσβαση σε χρηματοδότηση, ενώ συνδέεται με υψηλότερο επίπεδο ανθεκτικότητας απέναντι σε εξωγενείς κρίσεις.

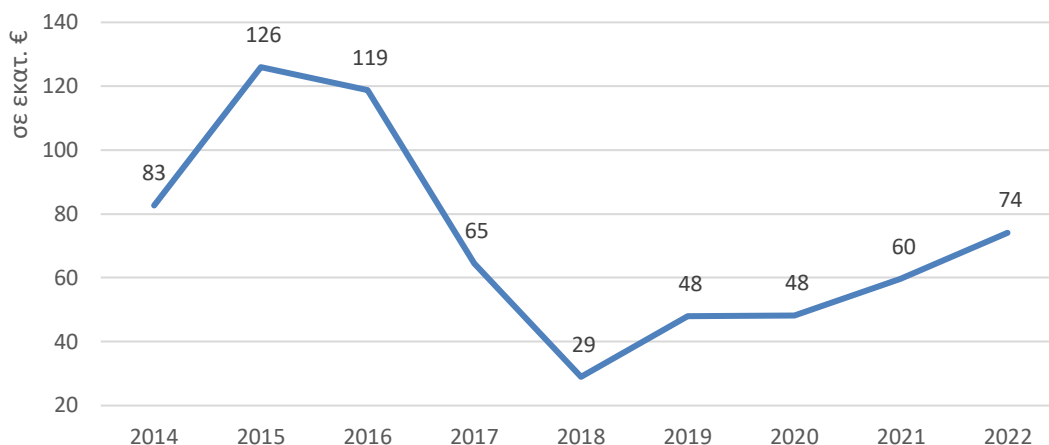
**Διάγραμμα 2.9** Σύνολο ενεργητικού της ΗΕΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP Data.Prisma

Οι απαιτήσεις, οι οποίες αποτελούν έναν ακόμα σημαντικό δείκτη για την ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ παρουσιάζουν διακυμάνσεις (Διάγραμμα 2.10). Από το 2014 έως το 2018, μειώνονται και διαμορφώνονται στα €29 εκατ. αντανακλώντας αλλαγές στη διαχείριση εισπράξεων από πωλήσεις. Η μείωση αυτή, σε συνδυασμό με την αύξηση του κύκλου εργασιών, μπορεί να αποδοθεί και στην επιβολή μέτρων περιορισμού στην κίνηση κεφαλαίων που ίσχυαν από το 2015 μέχρι και τον Αύγουστο του 2019. Από το 2018 έως το 2022, οι υποχρεώσεις αυξάνονται σταδιακά, φτάνοντας το 2022 στα €74 εκατ.

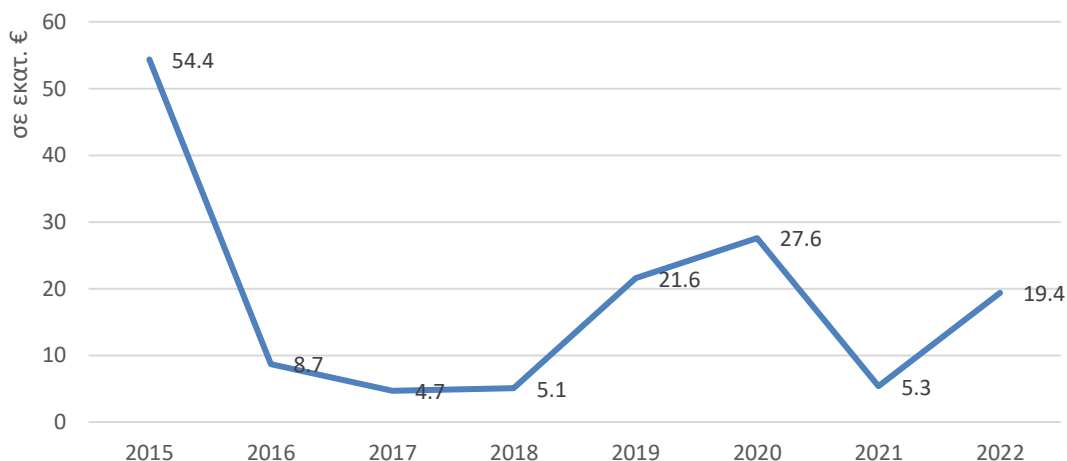
Διάγραμμα 2.10 Σύνολο απαιτήσεων της HEMEXPO



Πηγή: ICAP Data.Prisma

Λόγω έλλειψης στοιχείων, οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιήσει οι επιχειρήσεις της HEMEXPO διαχρονικά προσεγγίσθηκαν αποκλειστικά και μόνο μέσω της ετήσιας μεταβολής των παγίων τους. Οι επενδύσεις εμφανίζουν κάμψη την περίοδο 2015-2016 και σταθεροποιούνται σε χαμηλά επίπεδα μέχρι το 2017, χωρίς αξιοσημείωτες αλλαγές. Από το 2018 και στη συνέχεια, οι επενδύσεις ανακάμπουν, φτάνοντας στα €19,4 εκατ. το 2022. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι σε αυτήν την περίοδο περιλαμβάνεται σημαντική πτώση στις επενδύσεις το 2021. Αυτό οφείλεται στη συνολική επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας, λόγω της πανδημίας, κάτι που υποστηρίζεται και από τον σχεδόν τετραπλασιασμό των επενδύσεων την επόμενη χρονιά (Διάγραμμα 2.11).

Διάγραμμα 2.11 Επενδύσεις στις επιχειρήσεις της HEMEXPO

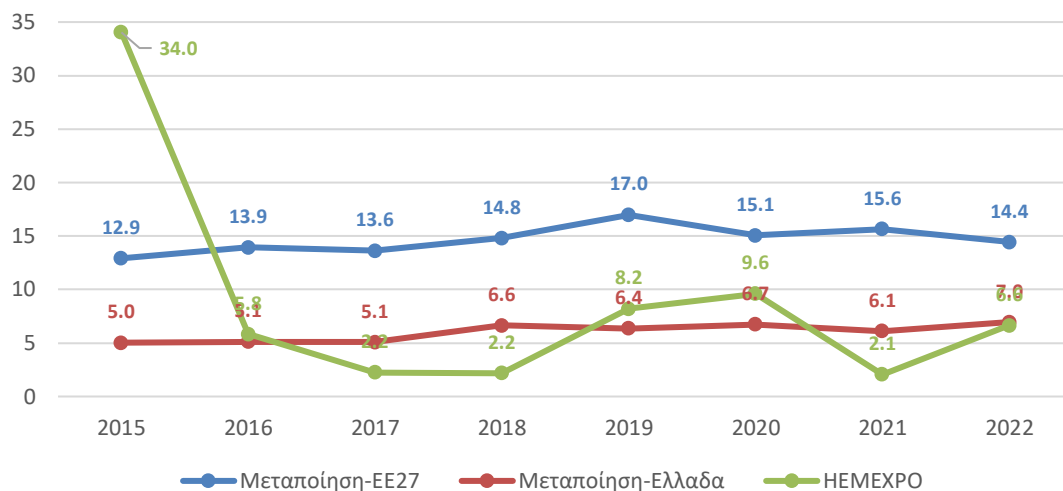


Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Ο δείκτης επενδύσεων ανά εργαζόμενο αποτελεί σημαντικό δείκτη για την αξιολόγηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Για τις επιχειρήσεις της

HEMEXPO, ο δείκτης αυτός παρουσιάζει έντονες μεταβολές κατά την περίοδο 2015-2022, με απότομη πτώση μετά το 2015 (χρονιά με σημαντική αύξηση στα πάγια των επιχειρήσεων) και μικρές αυξομειώσεις στη συνέχεια. Ο δείκτης κυμαίνεται κοντά στον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης, αλλά σε κάθε περίπτωση υπολείπεται σημαντικά από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Αυτή η διαφορά καταδεικνύει την ανάγκη για ενίσχυση των επενδύσεων, τόσο στις επιχειρήσεις της HEMEXPO όσο και ευρύτερα στην ελληνική μεταποίηση.

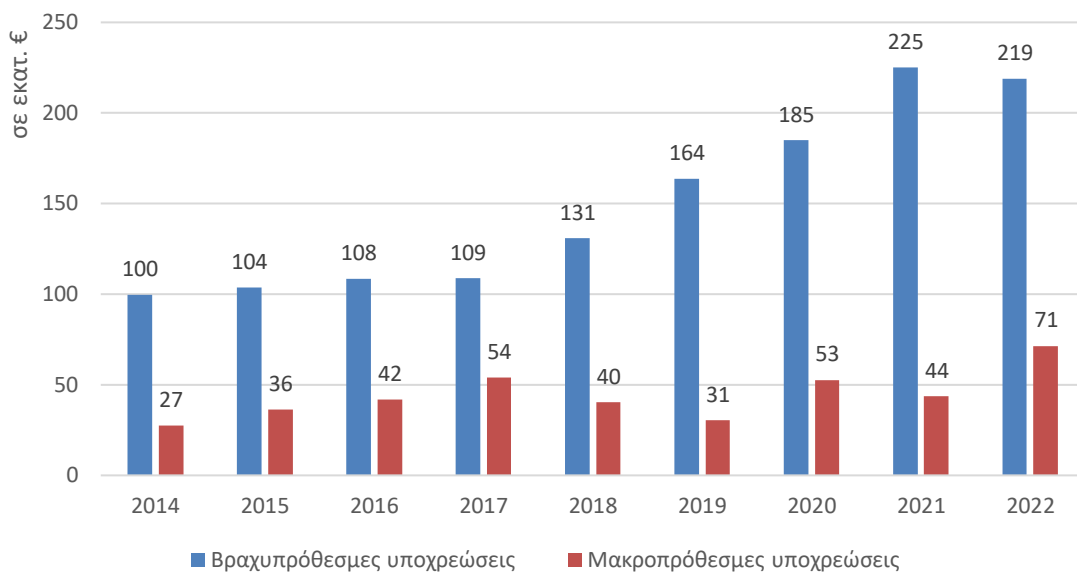
**Διάγραμμα 2.12 Δείκτης επενδύσεων ανά απασχολούμενο επιχειρήσεων HEMEXPO και σύγκριση με τη μεταποίηση στην Ελλάδα και στην ΕΕ27**



Πηγή: Eurostat, Πρωτογενής έρευνα, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

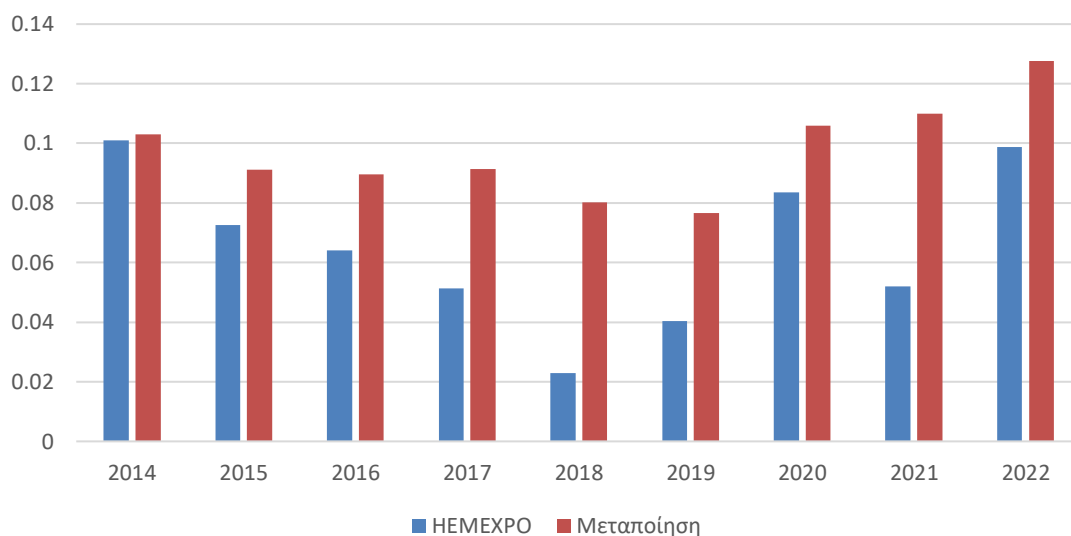
Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τη μακροχρόνια ενοικίαση εξοπλισμού, δάνεια για την αγορά ακινήτων και γης και άλλες υποχρεώσεις η διάρκεια των οποίων ξεπερνά τους 12 μήνες, παρουσίασαν αύξηση 61,3% το 2022, σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ακόμη, σημειώνεται αύξηση κατά 21,6% στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις το 2021, δηλαδή στις υποχρεώσεις που έχουν διάρκεια λιγότερο από 12 μήνες (Διάγραμμα 2.13). Σε αυτές συγκαταλέγονται υποχρεώσεις προς τους προμηθευτές, δεδουλευμένα έξοδα, φόροι, μερίσματα, καθώς και βραχυχρόνια δάνεια. Η πορεία των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων φαίνεται να επηρεάζεται από την αύξηση του δείκτη δανειακών υποχρεώσεων μετά το 2019 (Διάγραμμα 2.14). Αυτό ενδέχεται να υποδηλώνει ότι η αύξηση των υποχρεώσεων συνδέεται εν μέρει με την αυξημένη προσφυγή στον δανεισμό για την κάλυψη προσωρινών αναγκών. Παρ' όλα αυτά, σημειώνεται ότι οι δανειακές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων της HEMEXPO αυξήθηκαν με πιο συγκρατημένο ρυθμό σε σχέση με την ελληνική μεταποίηση, υποδηλώνοντας μεγαλύτερη οικονομική σταθερότητα και πιθανώς την ικανότητα κάλυψης υποχρεώσεων με ιδίους πόρους.

Διάγραμμα 2.13 Σύνολο βραχυχρόνιων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της ΗΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP Data.Prisma

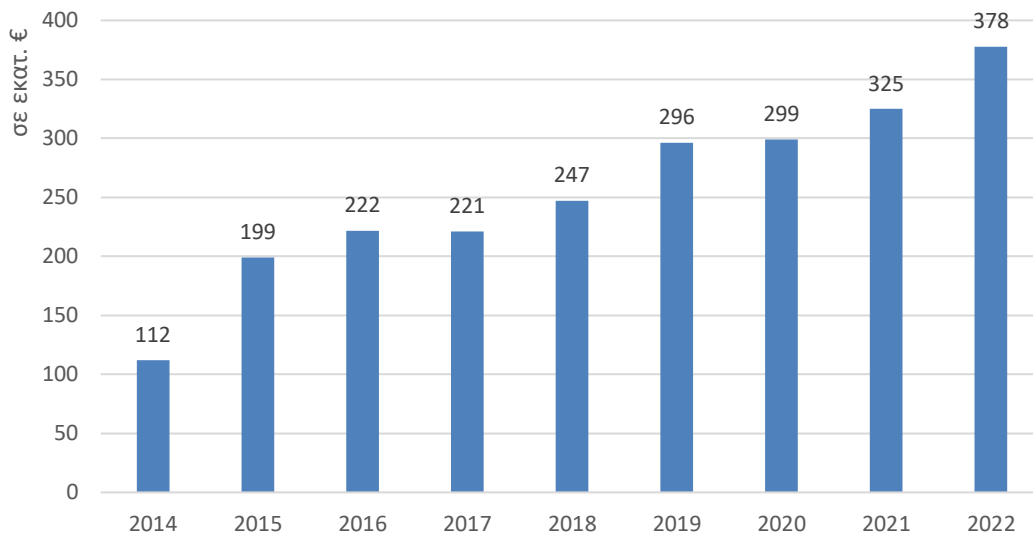
Διάγραμμα 2.14 Δείκτης δανειακής επιβάρυνσης, σύγκριση επιχειρήσεων ΗΜΕΧΡΟ με την ελληνική μεταποίηση



Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Η καθαρή θέση των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, που αποτελεί βασικό δείκτη οικονομικής υγείας αντικατοπτρίζει την αξία των περιουσιακών στοιχείων τους μετά την αφαίρεση των συνολικών υποχρεώσεων. Παρά την αύξηση των υποχρεώσεων που παρουσιάστηκε παραπάνω και εξαιτίας της αύξησης του συνολικού ενεργητικού, ο σχετικός δείκτης παραμένει θετικός και αυξάνεται καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου μελέτης. Διαμορφώνεται στα €378 εκατ., έχοντας υπερτριπλασιαστεί από το 2014. (Διάγραμμα 2.15).

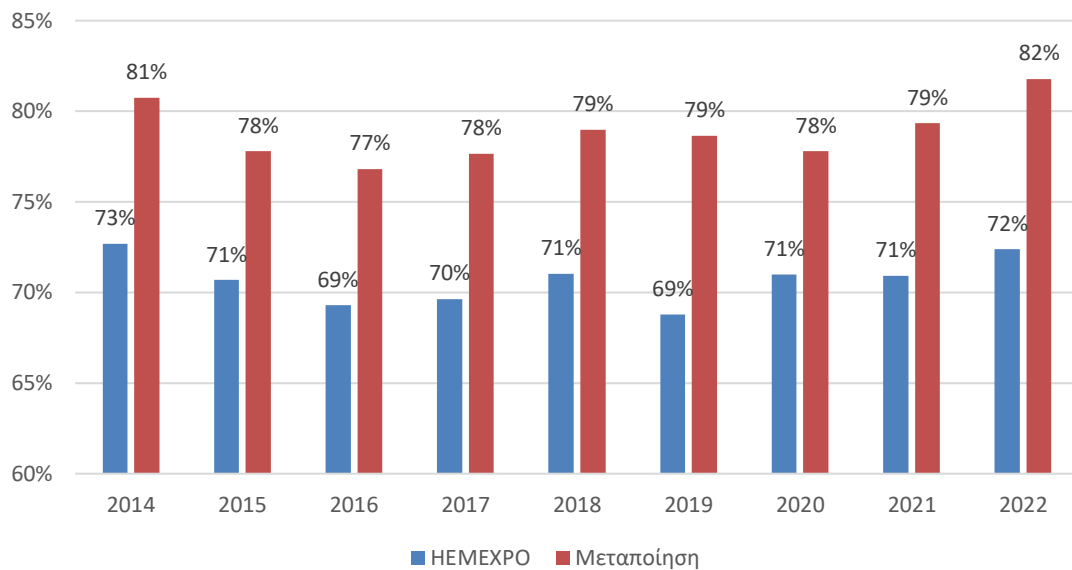
Διάγραμμα 2.15 Καθαρή θέση επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ



Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Το κόστος πωληθέντων ως ποσοστό του κύκλου εργασιών (Διάγραμμα 2.16) αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν τη συνολική κερδοφορία και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων. Διαχρονικά, το μέσο κόστος πωληθέντων των επιχειρήσεων της ΗΕΜΕΧΡΟ διαμορφώνεται στο 70,7%, παραμένοντας σημαντικά χαμηλότερα από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης της ίδιας περιόδου (79,3%). Το παραπάνω υποδηλώνει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε επίπεδο λειτουργικής αποδοτικότητας για τις επιχειρήσεις της ΗΕΜΕΧΡΟ. Κατά συνέπεια, οι επιχειρήσεις μπορούν να διαθέσουν μεγαλύτερο μέρος των εσόδων τους σε επενδύσεις για την παραγωγή καινοτομίας αλλά και την υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών. Αυτό το πλεονέκτημα στην αποδοτικότητα κόστους συμβάλλει πιθανώς σε υψηλότερα περιθώρια κερδοφορίας, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις της ΗΕΜΕΧΡΟ να παραμείνουν χρηματοοικονομικά ανθεκτικές σε δύσκολες οικονομικές συγκυρίες. Επιπλέον, η ικανότητα διατήρησης χαμηλότερου κόστους πωληθέντων ενισχύει τη χρηματοοικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και την ικανότητά τους να προσαρμόζονται σε αλλαγές της αγοράς, καθιστώντας τις ενδεχομένως πιο ελκυστικές για συνεργασίες και διεθνείς αγορές.

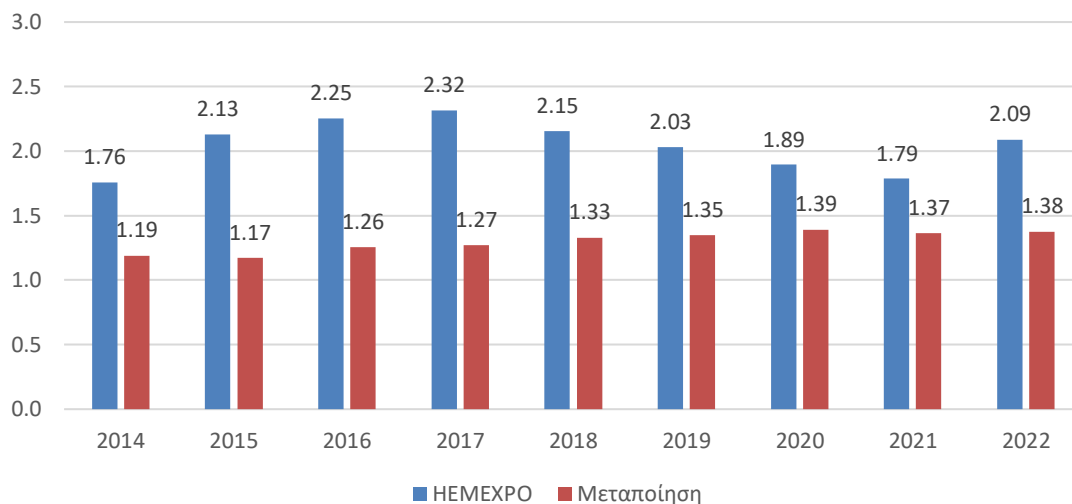
**Διάγραμμα 2.16** Κόστος πωληθέντων επιχειρήσεων της HEMEXPO και της μεταποίησης, ως ποσοστό του κύκλου εργασιών



Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Επιπλέον, ο δείκτης της γενικής ρευστότητας, που εκτιμά την ικανότητα των επιχειρήσεων να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους, περιορίζεται μέχρι και το 2021, ενώ ανακάμπτει το 2022 (Διάγραμμα 2.17). Κατά την περίοδο της μελέτης, οι τιμές παραμένουν σε υψηλότερα επίπεδα από τον μέσο όρο της μεταποίησης, με τον δείκτη της μεταποίησης να αυξάνεται με αργό ρυθμό. Με δεδομένη την αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων της HEMEXPO και το σχετικά σταθερό κόστος πωληθέντων, η παραπάνω εικόνα μπορεί να αποδοθεί και στην προοδευτική αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.

**Διάγραμμα 2.17** Δείκτης γενικής ρευστότητας, επιχειρήσεις HEMEXPO και μεταποίηση

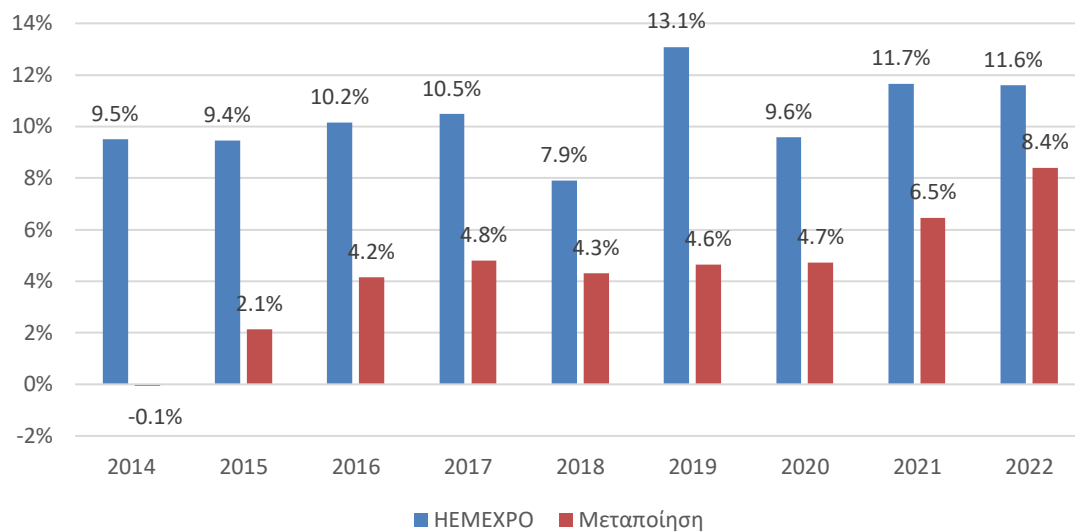


Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE



Το περιθώριο καθαρού κέρδους για τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ αυξάνεται κατά τη διάρκεια της περιόδου μελέτης, με εξαίρεση το 2018 και 2020. Παραμένει διαχρονικά υψηλότερο από το αντίστοιχο περιθώριο της ελληνικής μεταποίησης με κάποιες τάσεις σύγκλισης (Διάγραμμα 2.18) από την πλευρά της μεταποίησης. Σε κάθε περίπτωση ωστόσο, το σημαντικό περιθώριο καθαρού κέρδους των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ αποτελεί ένα χαρακτηριστικό βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας του κλάδου, επιτρέποντας περαιτέρω επενδύσεις και καινοτομία.

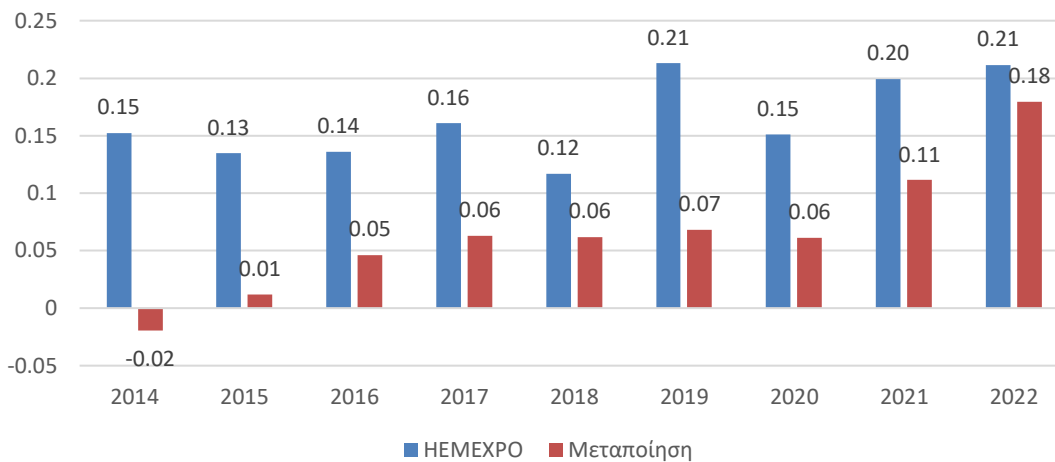
**Διάγραμμα 2.18 Περιθώριο καθαρού κέρδους προ φόρων, επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ και μεταποίηση**



Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων αυξάνεται σημαντικά από το 2019 και παραμένει σε υψηλά επίπεδα έκτοτε, με τον δείκτη ROE (Return on Equity) να ξεπερνά το 21% το 2022. Οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ εμφανίζουν διαχρονικά υψηλότερη αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τη μεταποίηση, παρά την τάση σύγκλισης που καταγράφεται το 2022 (Διάγραμμα 2.18). Η σταθερά υψηλότερη αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων της ΗΜΕΧΡΟ υποδεικνύει ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου αξιοποιούν πιο αποτελεσματικά τα ίδια κεφάλαια σε σχέση με τη μεταποίηση, επιτυγχάνοντας μεγαλύτερες αποδόσεις. Αυτή η διαφοροποίηση μπορεί να αποδοθεί στην αυξημένη εξειδίκευση και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, που ενισχύουν τη δυνατότητα ανάπτυξης και διατήρησης της βιωσιμότητάς τους στην αγορά.

**Διάγραμμα 2.19** Δείκτης Αποδοτικότητας Ίδιων Κεφαλαίων (ROE), σύγκριση μεταξύ επιχειρήσεων ΗΜΕΧΡΟ και Μεταποίησης



Πηγή: ICAP Data.Prisma, Επεξεργασία στοιχείων IOBE

## 2.4 Συμπεράσματα

Τα περισσότερα οικονομικά μεγέθη και αριθμοδείκτες των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ αυξάνονται την περίοδο 2014-2022.

Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε πάνω από 3,5 φορές, από €179 εκατ. το 2014 στα €677 εκατ. το 2022, ενισχυόμενος τόσο από την αύξηση του αριθμού των μελών όσο και από την ανάπτυξη των ιδίων των επιχειρήσεων. Η εξάρτηση του κλάδου από τη ναυτιλία είναι σημαντική, με το 67,9% του κύκλου εργασιών να προέρχεται από πωλήσεις στη ναυτιλία, υπογραμμίζοντας τη σύνδεση της ΗΜΕΧΡΟ με τον στρατηγικό αυτό τομέα. Η επιρροή του COVID-19 ήταν περιορισμένη, με μια μικρή μείωση το 2020, ενώ η ανάκαμψη συνεχίστηκε στα επόμενα χρόνια.

Οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ παρουσιάζουν έντονη εξωστρέφεια, με τις εξαγωγές να ξεπερνούν το 39,5% του κύκλου εργασιών το 2022. Ωστόσο, το ποσοστό αυτό παραμένει χαμηλότερο από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης, κάτι που μπορεί να αποδοθεί σε περιορισμένα δεδομένα και πιθανή υποεκτίμηση του πραγματικού όγκου εξαγωγών.

Όσον αφορά την κερδοφορία, τα κέρδη προ φόρων ακολούθησαν σταθερά αυξητική τάση, εκτός από την περίοδο της πανδημίας. Η κερδοφορία του κλάδου αλλά και η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων παραμένει υψηλότερη από τον μέσο όρο της ελληνικής μεταποίησης, αντανακλώντας την αποτελεσματική διαχείριση και στρατηγική κατεύθυνση της ΗΜΕΧΡΟ.

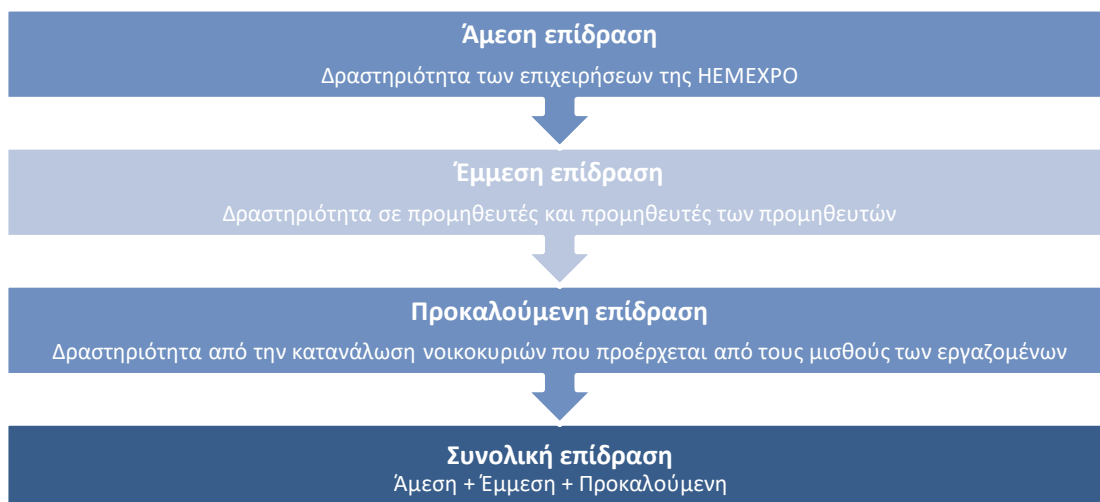
Τέλος, η σταθερή αύξηση της απασχόλησης στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ από το 2016 έως το 2022, υπογραμμίζει την κοινωνική και οικονομική συμβολή του κλάδου. Η ισχυρή ανάπτυξη του κλάδου, η υψηλή κερδοφορία και η εξωστρέφεια καταδεικνύουν τη βιωσιμότητα και τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της ΗΜΕΧΡΟ, με δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης και προσφοράς στο ελληνικό και διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

### 3. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ 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, το αποτύπωμα στην ελληνική οικονομία λαμβάνει υπόψη τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων-μελών, καθώς και τις λειτουργικές και επενδυτικές τους δαπάνες για εγχώρια αγαθά και υπηρεσίες για τα έτη 2021-2022, ενώ μελετάται πώς τα παραπάνω επηρεάζουν το σύνολο της οικονομίας. Εκτιμώνται οι απώλειες των οικονομικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας σε περίπτωση που οι εταιρείες της ΗΜΕΧΡΟ έπαυαν τη δραστηριότητα 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.

Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του παραγόμενου προϊόντος κατευθύνεται στον κλάδο των Υδάτινων Μεταφορών, πολλές επιχειρήσεις προμηθεύουν αγαθά και υπηρεσίες και σε άλλους τομείς. Για τον λόγο αυτό, κρίθηκε απαραίτητο να εκτιμηθεί αφενός η επίδραση από την εξυπηρέτηση του κλάδου των Υδάτινων Μεταφορών μεμονωμένα – που στην Ελλάδα επικεντρώνεται κυρίως στην ποντοπόρο ναυτιλία και την ακτοπλοΐα – και αφετέρου η συνολική επίδραση, λαμβάνοντας υπόψη το πλήρες εύρος δραστηριοτήτων αυτών των επιχειρήσεων.

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



Για αυτόν τον σκοπό, διεξήχθη έρευνα συλλογής ποσοτικών δεδομένων στις επιχειρήσεις της HEMEXPO. Στόχος της έρευνας ήταν η συγκέντρωση πληροφοριών για την ανάλυση των σχέσεων της κάθε επιχείρησης με τους λοιπούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία (προμηθευτές). Η ανάλυση βασίσθηκε σε οικονομικά δεδομένα και στους πίνακες εισροών-εκροών για κάθε έτος της περιόδου μελέτης (2021-2022).

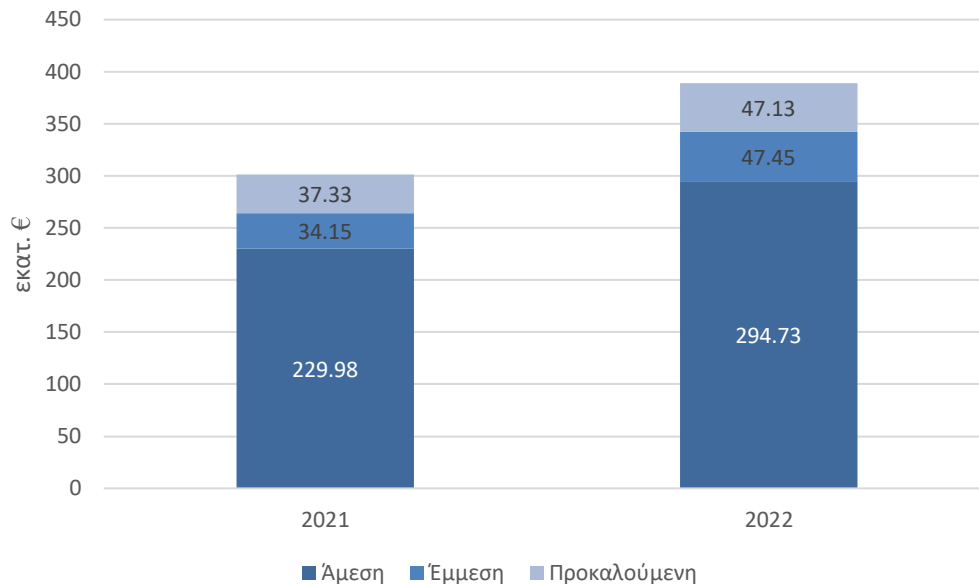
Για τον υπολογισμό του οικονομικού αποτυπώματος, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από 21 επιχειρήσεις-μέλη της HEMEXPO. Δεκατρείς (13) από αυτές ανταποκρίθηκαν στο αίτημα παροχής στοιχείων, ενώ για τις υπόλοιπες οκτώ (8) αντλήθηκαν στοιχεία από δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις και από τη βάση Data.Prisma.

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

Το 2021, συνυπολογίζοντας τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις των επιχειρήσεων της HEMEXPO και εκτιμώντας μόνο τη δραστηριότητα από τις πωλήσεις στις υδάτινες μεταφορές (Διάγραμμα 3.3), η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ διαμορφώθηκε στα €301,5 εκατ. (περίπου το 0,18% του συνολικού ΑΕΠ). Αναλυτικότερα, η άμεση επίδραση διαμορφώθηκε στα €229,9 εκατ. στο ΑΕΠ, ενώ η εξυπηρέτηση της ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες από τους προμηθευτές της HEMEXPO προσέθεσε επιπλέον €34,2 εκατ. (έμμεση επίδραση). Η προκαλούμενη επίδραση στο ΑΕΠ εξαιτίας της δαπάνης των νοικοκυριών που τροφοδοτείται από τους μισθούς που προσφέρονται από τις επιχειρήσεις HEMEXPO και την αλυσίδα εφοδιασμού τους διαμορφώθηκε στα €37,3 εκατ.

Το 2022 η συνολική επίδραση αυξήθηκε στα €389,3 εκατ. (0,19% του συνολικού ΑΕΠ), ενισχυμένη κατά 29,0% σε σχέση με το 2021. Η άμεση επίδραση αυξήθηκε στα €294,7 εκατ., οι επιδράσεις από την εφοδιαστική αλυσίδα έφτασαν τα €47,5 εκατ., ενώ οι προκαλούμενες επιδράσεις ανήλθαν στα €47,1 εκατ.

**Διάγραμμα 3.3 Συνεισφορά στο ΑΕΠ, λόγω των πωλήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022**



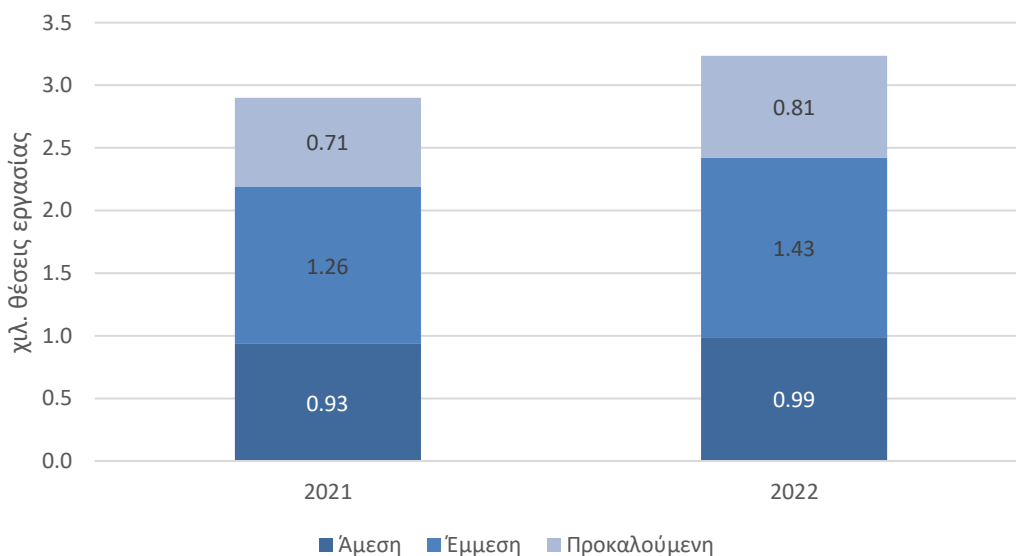
Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Το αποτύπωμα στην απασχόληση από τη δραστηριοποίηση στις υδάτινες μεταφορές αυξήθηκε το 2022 κατά 11,5% σε σχέση με το 2021, αντανakλώνοντας την αυξημένη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ. Συγκεκριμένα, συνυπολογίζοντας τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις, η συνολική απασχόληση διαμορφώθηκε σε 3,2 χιλ. θέσεις πλήρους απασχόλησης το 2022, σε σύγκριση με 2,9 χιλ. το 2021.

Αναλυτικότερα, η δραστηριότητα από τις υδάτινες μεταφορές το 2021 υποστήριξε 934 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης (άμεση επίδραση), περίπου 1,3 χιλ. θέσεις κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ (έμμεση επίδραση), καθώς και 713 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης από την εξυπηρέτηση της ζήτησης των νοικοκυριών που τροφοδοτείται από τους μισθούς που προσφέρονται από τις επιχειρήσεις ΗΜΕΧΡΟ και την αλυσίδα εφοδιασμού τους (προκαλούμενη επίδραση).

Αντίστοιχα το 2022, η δραστηριότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στις υδάτινες μεταφορές εκτιμάται ότι δημιούργησε άμεσα 990 θέσεις εργασίας. Η εξυπηρέτηση της ζήτησης των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ για εισροές δημιούργησε περίπου 1,4 χιλ. θέσεις εργασίας (έμμεση επίδραση), ενώ δημιουργήθηκαν επιπλέον 813 θέσεις εργασίας από την εξυπηρέτηση της ζήτησης των νοικοκυριών (Διάγραμμα 3.4).

Διάγραμμα 3.4 Συνεισφορά στην απασχόληση από τις πωλήσεις της HEMEXPO στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022

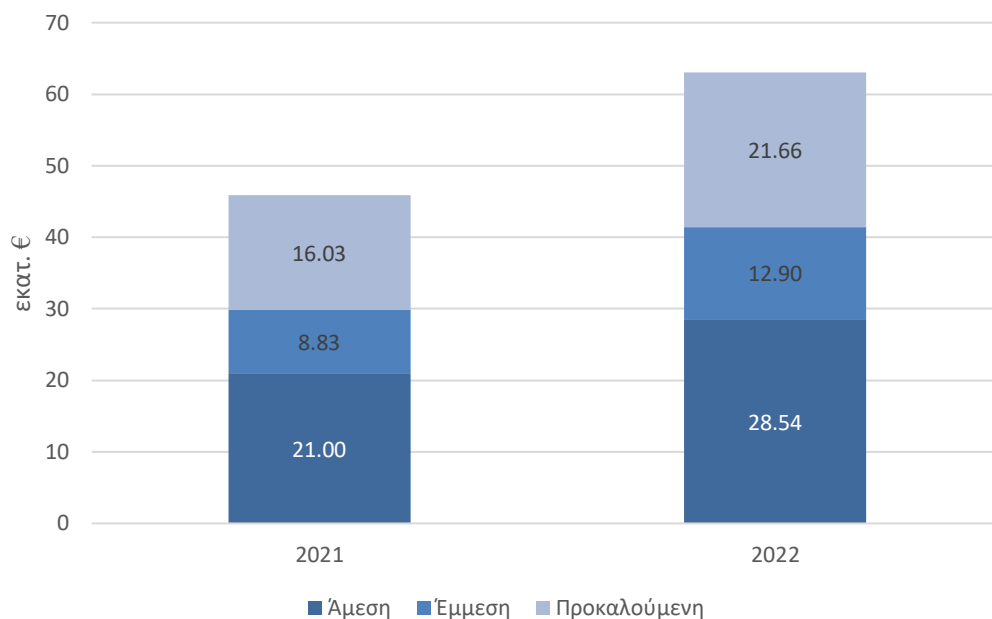


Πηγή: HEMEXPO, Εκτιμήσεις IOBE

Η λειτουργία των επιχειρήσεων της HEMEXPO συμβάλλει σημαντικά στα δημόσια έσοδα μέσω φόρων και εργοδοτικών εισφορών. Το 2022, η συνολική συνεισφορά τους από τη δραστηριότητά τους στις υδάτινες μεταφορές αυξήθηκε κατά 37,6% σε σχέση με το 2021 και διαμορφώθηκε στα €63,1 εκατ.

Ειδικότερα, το 2021 η άμεση επίδραση στα έσοδα του δημοσίου διαμορφώθηκε στα €21,0 εκατ., ενώ η συνεισφορά της δραστηριότητας κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού των επιχειρήσεων της HEMEXPO (έμμεση επίδραση) ξεπέρασε τα €8,8 εκατ. Τέλος, η δαπάνη των νοικοκυριών δημιούργησε €16,0 εκατ. έσοδα για το δημόσιο (προκαλούμενη επίδραση). Αντίστοιχα, το 2022 η άμεση επίδραση αυξήθηκε στα €28,5 εκατ., η έμμεση στα €12,9 εκατ. και η προκαλούμενη στα €21,7 εκατ.

**Διάγραμμα 3.5 Συνεισφορά στα έσοδα για το δημόσιο, από τις πωλήσεις της ΗΜΕΧΡΟ στις Υδάτινες Μεταφορές, 2021-2022**



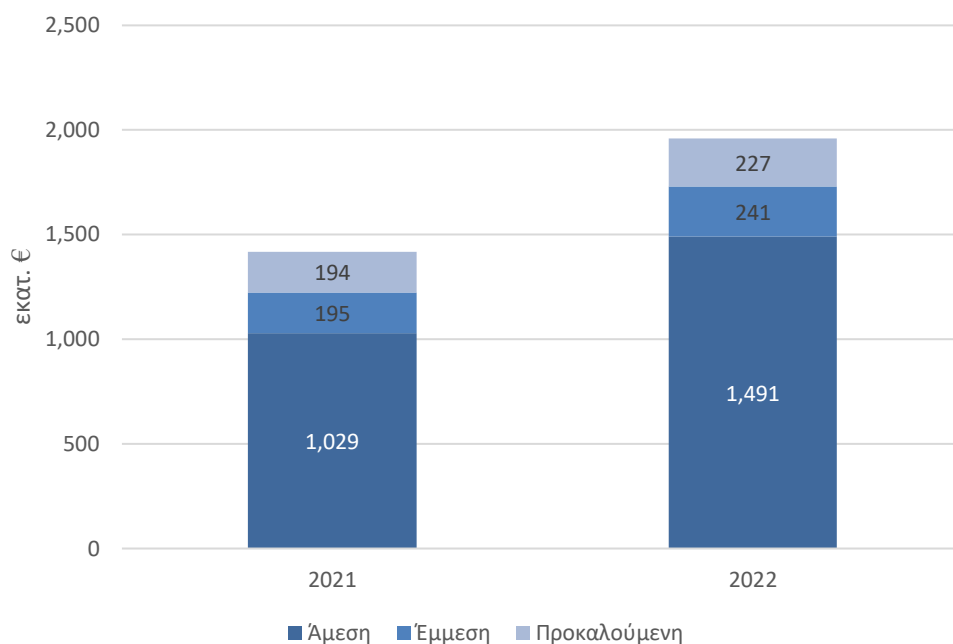
Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

### 3.3 Εκτίμηση συμβολής στην ελληνική οικονομία από το σύνολο της δραστηριότητας των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ

Λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, η συνολική δραστηριότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ το 2021 συνέβαλε στην ενίσχυση του ΑΕΠ κατά €1,4 δισεκ. που αντιστοιχεί σε περίπου 0,78% του συνολικού ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας για το έτος αυτό. Η άμεση επίδραση εκτιμήθηκε στα €1,0 δισεκ. το 2021, ενώ περίπου €195 εκατ. δημιουργήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις με τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (έμμεση επίδραση). Η επίδραση από τη δαπάνη μισθών των νοικοκυριών ανήλθε στα €194 εκατ. (προκαλούμενη επίδραση).

Το 2022 η συνολική επίδραση των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ στο ΑΕΠ σημείωσε σημαντική ετήσια αύξηση κατά 38,1% έχοντας διαμορφωθεί στα €2,0 δισεκ. (περίπου 0,95% του ΑΕΠ της χώρας). Η άμεση επίδραση στην ελληνική οικονομία διαμορφώθηκε στα €1,4 δισεκ., οι επιδράσεις που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα στα €241 εκατ. ενώ, τέλος, οι προκαλούμενες επιδράσεις ανήλθαν στα €227 εκατ. Σημειώνεται πως για κάθε €1 αξίας παραγωγής του κλάδου δημιουργούνται περίπου €1,3 στο σύνολο της οικονομίας

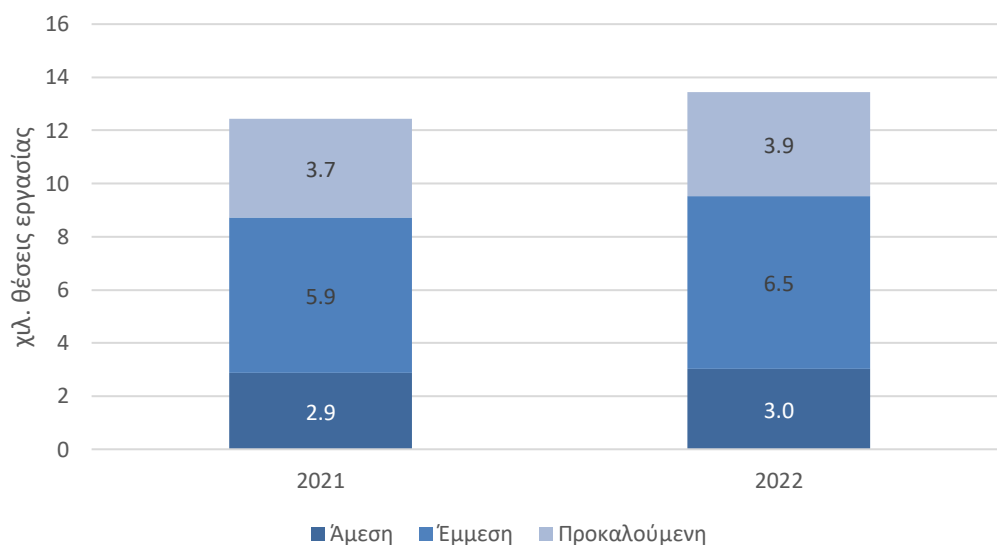
Διάγραμμα 3.6 Συνεισφορά στο ΑΕΠ, συνολική δραστηριότητα της ΗΜΕΧΡΟ, 2021-2022



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

Σε όρους απασχόλησης, εκτιμάται ότι η συνολική δραστηριότητα της ΗΜΕΧΡΟ συντηρεί στο σύνολό της 13,4 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης το 2022, παρουσιάζοντας αύξηση 8,1% σε σχέση με το 2021 (Διάγραμμα 3.7). Η αύξηση προέρχεται τόσο από την άμεση όσο και από τις έμμεσες επιδράσεις. Σημειώνεται πως καθεμία θέση εργασίας στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ υποστηρίζει συνολικά 4,4 θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία.

Διάγραμμα 3.7 Συνεισφορά στην απασχόληση, συνολική δραστηριότητα ΗΜΕΧΡΟ, 2021-2022

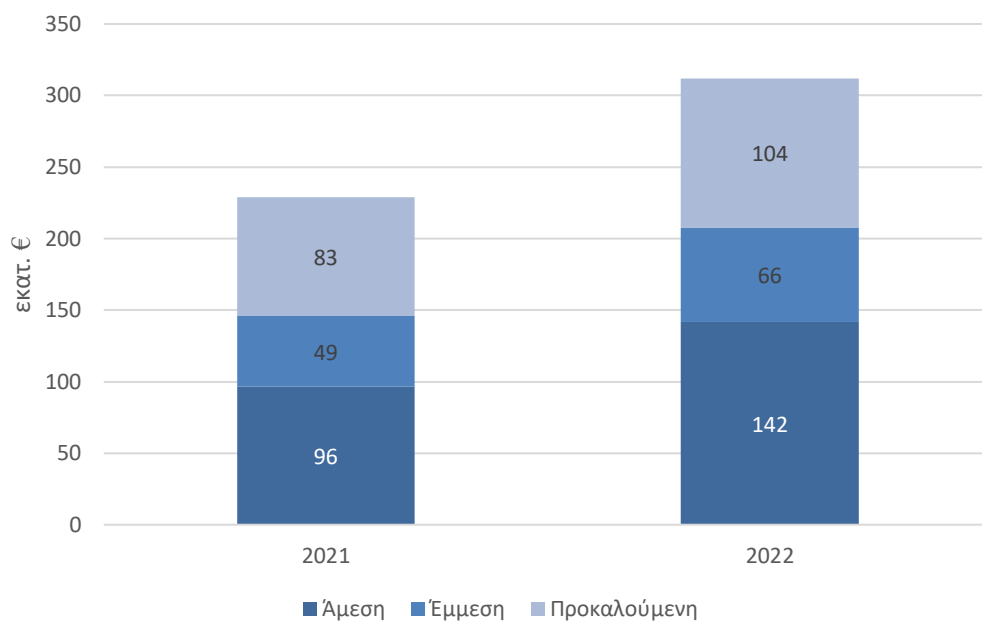


Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ



Τέλος, η συνολική επίδραση στα φορολογικά έσοδα ακολουθεί ανοδική πορεία την τελευταία διετία, και διαμορφώνεται στα 312 εκατ. το 2022 έχοντας αυξηθεί κατά 36,2% σε σχέση με το 2021. Η αύξηση οφείλεται και στα 3 κανάλια επιδράσεων τα οποία ενισχύονται σημαντικά καταδεικνύοντας τις ισχυρές διασυνδέσεις και εξαρτήσεις της ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ. (Διάγραμμα 3.8).

**Διάγραμμα 3.8 Συνεισφορά στα έσοδα του δημοσίου, συνολική δραστηριότητα ΗΜΕΧΡΟ, 2021-2022**



Πηγή: ΗΜΕΧΡΟ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

### 3.4 Συμπεράσματα

Οι θετικές τάσεις στα βασικά μεγέθη και αριθμοδείκτες των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, επηρεάζουν αντίστοιχα και το οικονομικό αποτύπωμα, το οποίο καταγράφει σημαντική άνοδο το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή αφορά στην επίδραση από τις πωλήσεις στις υδάτινες μεταφορές όσο και στη συνολική δραστηριότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ.

Ειδικότερα, η συμβολή των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ από τις πωλήσεις στις υδάτινες μεταφορές στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας ενισχύθηκε σημαντικά, δημιουργώντας συνολικά €301 εκατ. επιπλέον ΑΕΠ το 2021 και €389 εκατ. το 2022. Σε όρους απασχόλησης, οι θέσεις εργασίας που προέκυψαν κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας λόγω των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ εκτιμώνται σε 3,2 χιλιάδες το 2022, από 2,9 χιλιάδες το 2021 (αύξηση 11,5%). Τέλος, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα το 2022 ανήλθε σε €63 εκατ., σχεδόν 1,5 φορές υψηλότερη από το 2021, που ήταν €46 εκατ.

Και η συνολική δραστηριότητα των επιχειρήσεων της HEMEXPO παρουσιάζει ιδιαίτερα ισχυρή συμβολή στην ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, το 2022 η συνεισφορά στο ελληνικό ΑΕΠ διαμορφώθηκε στα €2,0 δισεκ. από €1,4 δισεκ. το 2021 (+38,1%). Αυτό σημαίνει ότι για κάθε €1 αξίας παραγωγής του κλάδου δημιουργούνται περίπου €1,3 στο σύνολο της οικονομίας. Παράλληλα, η συνολική επίδραση των επιχειρήσεων στην απασχόληση εκτιμάται στις 13,4 χιλ. θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης με κάθε θέση εργασίας στις επιχειρήσεις της HEMEXPO να υποστηρίζει συνολικά 4,4 θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία. Τέλος, τα δημοσιονομικά έσοδα αυξήθηκαν από €229 εκατ. το 2021 σε €312 εκατ. το 2022 καταγράφοντας αύξηση +36,2%, ενισχύοντας περαιτέρω τα έσοδα του κράτους.

**Πίνακας 3.1 Συνεισφορά HEMEXPO από πωλήσεις Υδάτινων Μεταφορών και στο σύνολο δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία**

Κλάδοι και μεγέθη	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Πολλαπλασιαστές
<b>2021</b>					
<b>Πωλήσεις σε υδάτινες μεταφορές</b>					
ΑΕΠ (εκατ.€)	230,0	34,1	37,3	301,5	1,3
Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)	0,9	1,3	0,7	2,9	3,1
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ.€)	21,0	8,8	16,0	45,9	2,2
<b>Σύνολο δραστηριότητας</b>					
ΑΕΠ (εκατ.€)	1.029,1	194,6	194,0	1.417,7	1,4
Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)	2,9	5,9	3,7	12,4	4,3
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ.€)	96,5	49,2	83,2	228,9	2,4
<b>2022</b>					
<b>Πωλήσεις σε υδάτινες μεταφορές</b>					
ΑΕΠ (εκατ.€)	294,7	47,4	47,1	389,3	1,3
Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)	1,0	1,4	0,8	3,2	3,3
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ.€)	28,5	12,9	21,7	63,1	2,2
<b>Σύνολο δραστηριότητας</b>					
ΑΕΠ (εκατ.€)	1.490,6	240,8	226,6	1.958,0	1,3
Απασχόληση (χιλ. θέσεις εργασίας)	3,0	6,5	3,9	13,4	4,4
Έσοδα του Δημοσίου (εκατ.€)	141,6	66,0	104,2	311,8	2,2

Πηγή: HEMEXPO, Εκτιμήσεις IOBE

## 4. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

### 4.1 Εισαγωγή

Ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών δομών της ελληνικής οικονομίας, σε συνδυασμό με την ενίσχυση τομέων υψηλής προστιθέμενης αξίας και εξωστρέφειας, είναι απαραίτητα για τη διαμόρφωση ενός νέου παραγωγικού προτύπου που θα προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της χώρας. Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάπτυξη δυναμικών οικοσυστημάτων παραγωγής, στα οποία ανήκουν οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, αποτελεί θεμέλιο για μια νέα αναπτυξιακή πορεία. Οι εταιρείες αυτές, με τον εξαγωγικό τους προσανατολισμό και την ικανότητά τους να καινοτομούν, αντιπροσωπεύουν ακριβώς το μοντέλο που χρειάζεται η ελληνική οικονομία για να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης. Ο μετασχηματισμός αυτός θα επιτρέψει την είσοδο της Ελλάδας σε μια ανταγωνιστική διεθνή αγορά και θα θέσει τις βάσεις για μια οικονομία ικανή να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις.

Από το 2014, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς, γεγονός που αποτυπώνεται και στην εξέλιξη των χρηματοοικονομικών μεγεθών που παρουσιάστηκαν στο Κεφάλαιο 2. Ωστόσο, για να φτάσουν στο σημερινό επίπεδο, οι επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού χρειάστηκε να αντιμετωπίσουν σημαντικές προκλήσεις και να διαχειριστούν προβλήματα της ελληνικής και διεθνούς οικονομίας.

Το παρόν κεφάλαιο περιλαμβάνει μια επισκόπηση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ, καθώς και στοχευμένες προτάσεις πολιτικής. Οι προτάσεις αυτές αποσκοπούν στη δημιουργία ενός σταθερού πλαισίου που θα στηρίξει τη βιώσιμη ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων τους, διασφαλίζοντας ότι οι επιχειρήσεις θα μπορέσουν να προσαρμοστούν αποτελεσματικά στις συνεχώς μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

### 4.2 Οι προκλήσεις στην κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού

#### *Συνθήκες προστατευτισμού στις χώρες της Ασίας*

Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού διαχρονικά είναι οι πολιτικές του ανταγωνισμού από χώρες της Ασίας οι οποίες μέχρι τον Οκτώβριο του 2024, εξυπηρετούσαν πάνω από το 90% των παραγγελιών σε νέα πλοία.<sup>3</sup> Η Κίνα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής της βιομηχανίας και της σχετικής εφοδιαστικής της αλυσίδας διαχρονικά παρέχοντας κρατικές επιχορηγήσεις, ενώ παράλληλα έχουν αναπτυχθεί ευνοϊκά χρηματοδοτικά προϊόντα για την ναυπήγηση από κινεζικές κρατικές τράπεζες καθώς και πιστώσεις εξαγωγών. Μεταξύ 2006

<sup>3</sup> Clarksons Shipping intelligence, October 2024

και 2013, το Κινεζικό κράτος χορήγησε επιδοτήσεις ύψους περίπου 90 δισεκ. δολαρίων στην ναυπήγηση, περιλαμβάνοντας φορολογικές εκπτώσεις που μειώνουν το κόστος παραγωγής και αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των Κινεζικών ναυτιλιακών προϊόντων, διεθνώς.<sup>4</sup> Σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, οι παραπάνω πολιτικές προστατευτισμού μειώνουν το κόστος για τα ασιατικά ναυπηγεία (Κίνα, Νότια Κορέα) έως και κατά 40% σε σχέση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά.<sup>5</sup> Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη συγχώνευση μεγάλων κρατικών ναυπηγικών ομίλων το 2019 (China State Shipbuilding Corporation και China Shipbuilding Industry Company), συνθέτουν ένα προστατευτικό πλαίσιο υποστήριξης της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Κίνα, περιορίζοντας τη διείσδυση μη κινεζικών κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού στην αλυσίδα παραγωγής, δημιουργώντας σημαντικά εμπόδια για ξένες επιχειρήσεις που επιδιώκουν να εισέλθουν στην κινεζική αγορά.

Παρ' όλα αυτά, οι ελληνικές επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού διαθέτουν περιορισμένη παρουσία στην Ασία, η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην υποστήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών και στην προϋπάρχουσα συνεργασία αυτών με συγκεκριμένα ασιατικά ναυπηγεία.

#### *Απουσία αποτελεσματικής ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ενίσχυση του οικοσυστήματος ναυπήγησης και επισκευής.*

Τα ενεργά ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι περίπου 300, με τα 40 εξ αυτών να δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια αγορά.<sup>6</sup> Το 2023 μόλις το 7% των παραγγελιών πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα κατασκευάσθηκαν στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.<sup>7</sup> Η έκθεση Draghi υπογραμμίζει την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας αφενός για να περιορίσει την εξάρτηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας από την Ασία και αφετέρου για να προωθήσει συνέργειες με άλλους συναφείς κλάδους υψηλής στρατηγικής σημασίας (π.χ. άμυνα - ναυπήγηση πολεμικών πλοίων).<sup>8</sup> Ο σχεδιασμός πολιτικών για την επιτάχυνση της παραγωγής νέων τεχνολογιών, που μπορούν να υποστηρίξουν υπό προϋποθέσεις τη ναυπήγηση εντός Ευρώπης (όπως το FuelEU και το Net-Zero Industry Act), καθώς και οι δράσεις για την υποστήριξη δίκαιου ανταγωνισμού μέσω του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), αποτελούν κάποια από τα βασικά μέτρα της ΕΕ για την ενίσχυση της ευρύτερης ναυπηγικής δραστηριότητας. Ωστόσο, η σχετική ευρωπαϊκή πολιτική εξακολουθεί να στηρίζεται σε θεσμικές πρωτοβουλίες που χρήζουν ανανέωσης. Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2020, που συντάχθηκε το 2013, στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας του ναυπηγικού και ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ, εστιάζοντας σε δεξιότητες, περιβαλλοντική βιωσιμότητα, χρηματοδότηση και βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου. Ενώ έχουν γίνει

<sup>4</sup> Report on China's ship-building industry and policies affecting it, OECD 2021

<sup>5</sup> The future of European competitiveness: In Depth Analysis and Recommendations, European Central Bank, 2024

<sup>6</sup> The Blue Economy Report, European Commission 2024

<sup>7</sup> SEA Europe – 2023 Shipbuilding Market Analysis

<sup>8</sup> The future of European competitiveness, European Central Bank, September 2024

σημαντικά βήματα σε θεσμικό επίπεδο στην αναγνώριση της σημασίας του ευρύτερου τομέα της Γαλάζιας οικονομίας, εξακολουθεί να απουσιάζει ο σχεδιασμός μιας ενιαίας στρατηγικής και η εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων που μπορούν να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπήγησης, και κατ' επέκταση και των ελληνικών επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, διεθνώς.

#### *Χρηματοδοτήσεις και υψηλό κόστος δανεισμού*

Παρά τα θετικά βήματα στη διάθεση ευρωπαϊκών και εθνικών χρηματοδοτήσεων, η περιορισμένη πρόσβαση σε κεφάλαια παραμένει σημαντικό εμπόδιο για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της HEMEXPO και του ευρύτερου οικοσυστήματος της ναυπήγησης σε όρους προστιθέμενης αξίας.

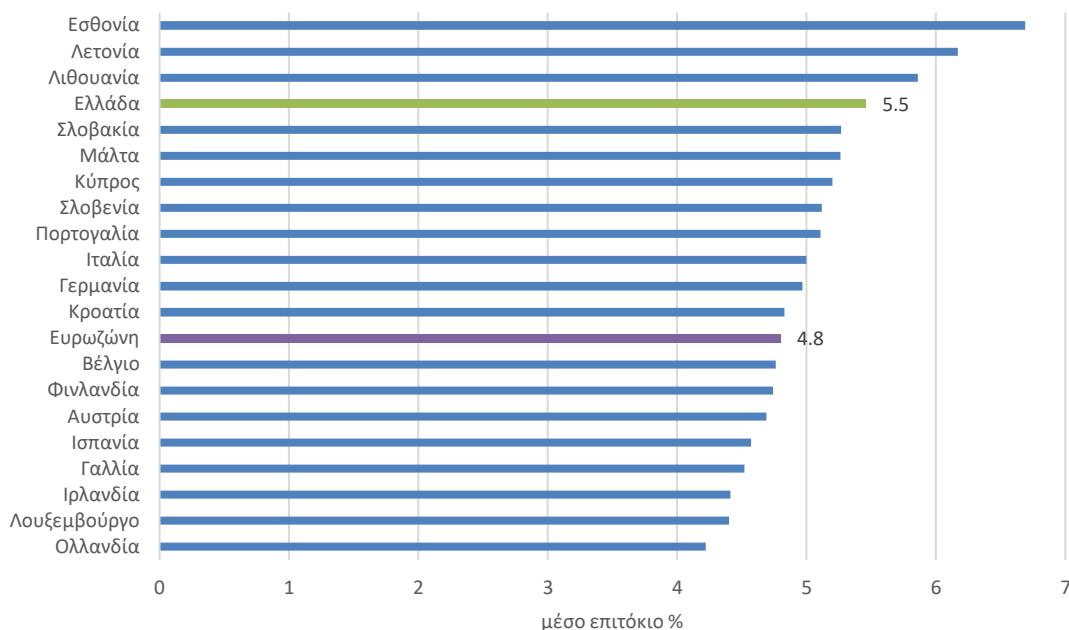
Σε όρους ευρωπαϊκής άμεσης χρηματοδότησης, στα πιο σχετικά προγράμματα συγκαταλέγονται το πρόγραμμα Horizon Europe, το οποίο το 2024 δημοσίευσε σειρά προσκλήσεων με έμφαση σε νέες τεχνολογίες περιορισμού του ανθρακικού αποτυπώματος των υδάτινων μεταφορών και της θαλάσσιας ασφάλειας μέσω της χρήσης ψηφιακών τεχνολογιών. Επιπλέον, το πρόγραμμα LIFE αλλά και το Interreg χρηματοδοτούν προτάσεις που στοχεύουν στην επίδειξη καινοτόμων τεχνολογιών στη ναυτιλία προάγοντας τη βιωσιμότητα στη γαλάζια οικονομία, ευρύτερα.

Σε εθνικό επίπεδο, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες για την υποστήριξη της ναυπήγησης ευρύτερα (π.χ. εξυγίανση ελληνικών ναυπηγείων). Το ελληνικό σχέδιο μετάβασης και ανθεκτικότητας προβλέπει πόρους για μελέτη που θα υποστηρίξει τον σχεδιασμό της πράσινης μετάβασης του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Ο Οργανισμός Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων (ΟΑΕΠ) ασφαλίσει και αντασφαλίζει πιστώσεις προερχόμενες από ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων που γίνονται σε ελληνικά ναυπηγεία υποστηρίζοντας την ικανότητα των ναυπηγείων και κατ' επέκταση και των επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, να αναλαμβάνουν μεγάλα έργα για επισκευές πλοίων ξένης ιδιοκτησίας. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι επιλέξιμες για την άντληση χρηματοδοτήσεων από διαρθρωτικά ταμεία που αφορούν στη μεταποίηση και στην επιχειρηματικότητα ευρύτερα (π.χ. ΕΣΠΑ). Ωστόσο, η δημιουργία ενός εξειδικευμένου εθνικού ταμείου που θα παρέχει και θα διευκολύνει την απορρόφηση σχετικών χρηματοδοτήσεων για τον ευρύτερο κλάδο της ναυπήγησης και επισκευής καθυστερεί.

Η πρόσβαση σε κεφάλαια, δεν περιορίζεται μόνο στην κάλυψη δαπανών έρευνας και ανάπτυξης νέων τεχνολογιών (R&D) μέσω ευρωπαϊκών και εθνικών εργαλείων. Η Ελλάδα κατατάσσεται τέταρτη στην Ευρωζώνη ως προς το κόστος δανεισμού για επιχειρήσεις, με το μέσο επιτόκιο να διαμορφώνεται στο 5,5% τον Σεπτέμβριο του 2024 έναντι 4,8% στον μέσο όρο (τελευταία διαθέσιμα δεδομένα). Το υψηλό κόστος δανεισμού στην Ελλάδα περιορίζει σημαντικά την ικανότητα των επιχειρήσεων της HEMEXPO να εξασφαλίζουν κεφάλαια για

την υλοποίηση παραγωγικών επενδύσεων (π.χ. αγορά εξοπλισμού αιχμής, διεύρυνση γραμμής παραγωγής και λοιπά).

Διάγραμμα 4.1 Κόστος δανεισμού επιχειρήσεων, Σεπτέμβριος 2024



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Σεπτέμβριος 2024

#### Αποσβέσεις και η επίδρασή τους στις επενδύσεις

Ο συντελεστής αποσβέσεων των βιομηχανικών επενδύσεων στην Ελλάδα ακολουθεί γραμμική μέθοδο με ετήσιο συντελεστή 10%, ανεξάρτητα από την ωφέλιμη ζωή του εξοπλισμού. Αυτή η σταθερή μέθοδος παρατείνει τον χρόνο απόσβεσης, περιορίζοντας την κεφαλαιακή ανάκαμψη και επηρεάζοντας τη ρευστότητα των επιχειρήσεων. Ως αποτέλεσμα, λειτουργεί ως περιοριστικός παράγοντας για τις επενδύσεις στον ευρύτερο τομέα της μεταποίησης και κατ' επέκταση και στις επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ. Σύμφωνα με μελέτη του ΙΟΒΕ,<sup>9</sup> η εφαρμογή ταχύτερης απόσβεσης με ετήσιους συντελεστές 10%-10%-40%-40% προβλέπεται να μειώσει τη φορολογική επιβάρυνση των επιχειρήσεων του τομέα της Μεταποίησης. Με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον το 50% της ελάφρυνσης θα κατευθυνθεί σε νέες παραγωγικές επενδύσεις, έχει εκτιμηθεί ότι η εφαρμογή ταχύτερων αποσβέσεων στην ελληνική Μεταποίηση θα μπορούσε να προσελκύσει πρόσθετες επενδύσεις ύψους €100 εκατ. ετησίως, προσθέτοντας συνολικά €1 δισεκ. σε νέες παραγωγικές επενδύσεις στη δεκαετία. Αυτή η αλλαγή θα είχε θετικό αντίκτυπο και στις επιχειρήσεις του κλάδου κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, προσφέροντας παράλληλα θετικές επιπτώσεις στην

<sup>9</sup> Παρεμβάσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας – εξειδίκευση προτάσεων και εκτίμηση επιδράσεων, Νοέμβριος 2024. Διαθέσιμη στο:

απασχόληση, στην τεχνολογική πρόοδο και στην ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας στη διεθνή ναυπηγική βιομηχανία.

#### *Υποδομές πιστοποίησης και δοκιμών ναυτιλιακού εξοπλισμού*

Η πιστοποίηση του παραγόμενου ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι προϋπόθεση για την εγκατάστασή τους σε νέα ή υφιστάμενα πλοία και την έκδοση των κατάλληλων πιστοποιητικών από τους νηογνώμονες. Στην Ελλάδα, παρά την υφιστάμενη δομή του συστήματος πιστοποίησης, η κύρια πρόκληση αφορά την επάρκεια των υποδομών πιστοποίησης. Η έλλειψη αυτή δεν επηρεάζει μόνο τη διαδικασία της πιστοποίησης, αλλά περιορίζει και τη δυνατότητα δοκιμών πρωτότυπων τεχνολογιών σε μεγαλύτερη κλίμακα. Ως αποτέλεσμα, η αποδοχή των προϊόντων από τους νηογνώμονες παραμένει αβέβαιη, ενώ επιπλέον περιορίζεται η ικανότητα των επιχειρήσεων να αναπτύσσουν καινοτόμο εξοπλισμό υψηλής ικανότητας αναπαραγωγής και συμβατότητας με διεθνή πρότυπα.

#### *Αδειοδοτήσεις και χωροθέτηση βιομηχανικών μονάδων*

Το σύστημα αδειοδότησης στην Ελλάδα αποτελεί έναν ουσιαστικό παράγοντα καθυστέρησης και περιορισμού για την ανάπτυξη και επέκταση των επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού. Οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων συντελούν σε σημαντικές καθυστερήσεις στην απόκτηση αδειών για την εγκατάσταση ή την αναβάθμιση των μονάδων παραγωγής, καθώς και στην εμπορική εκμετάλλευση νέων τεχνολογιών. Επιχειρήσεις που επιδιώκουν να επενδύσουν σε νέες εγκαταστάσεις ή σε νέες γραμμές παραγωγής αντιμετωπίζουν σημαντικές καθυστερήσεις που μπορεί να ξεπεράσουν ακόμα και τα 2 έτη, ενώ από το ίδιο πρόβλημα πλήττεται και η επέκταση οργανωμένων βιομηχανικών πάρκων (π.χ. πιθανή επέκταση Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού στο οποίο εδράζεται τμήμα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ).

Καθώς η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία κινείται με γοργούς ρυθμούς, εξαιτίας και του αυστηρού θεσμικού πλαισίου για την απανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση, η ικανότητα των ελληνικών επιχειρήσεων να ανταποκρίνονται χωρίς καθυστέρηση στις τεχνολογικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις είναι κρίσιμη.

#### *Θέσεις εργασίας και τεχνικές δεξιότητες*

Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού αποτελεί άλλη μία σημαντική πρόκληση για τις επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, καθώς η έλλειψη εξειδικευμένων εργαζομένων περιορίζει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Όπως έχει αναδειχθεί σε παλιότερη μελέτη του IOBE,<sup>10</sup> μία από τις μεγαλύτερες δυσκολίες έγκειται στην αναντιστοιχία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας, η οποία οδηγεί σε κενές θέσεις εργασίας,

<sup>10</sup>Κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού – τάσεις, προοπτικές και συνεισφορά στην Ελληνική οικονομία, 2022. Διαθέσιμη στο: [https://www.iobe.gr/research\\_dtl.asp?RID=257](https://www.iobe.gr/research_dtl.asp?RID=257)



ιδιαίτερα στις τεχνικές ειδικότητες. Οι ανάγκες για προσωπικό, όπως ειδικευμένοι τεχνικοί και χειριστές μηχανημάτων, είναι μεγάλες και αυξανόμενες, ενώ παράλληλα υπάρχουν σημαντικά κενά γνώσεων και δεξιοτήτων στους υφιστάμενους εργαζόμενους. Παράλληλα, η συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα, η οποία θα μπορούσε να συμβάλει στην εξασφάλιση εξειδικευμένων αποφοίτων και στην ενίσχυση των δεξιοτήτων του υπάρχοντος προσωπικού παραμένει εξαιρετικά περιορισμένη.

#### 4.3 Προτάσεις για την ενίσχυση του ελληνικού οικοσυστήματος των κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού

Η αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων αποτέλεσε βασική προϋπόθεση για την επίτευξη της αναπτυξιακής πορείας των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ την περίοδο 2014-2022. Το επόμενο χρονικό διάστημα, η αυξανόμενη ζήτηση για υδάτινες μεταφορές παγκοσμίως αλλά και η αυστηροποίηση διεθνών πολιτικών για το κλίμα αναμένεται να επιδράσουν θετικά και στη ζήτηση για ναυτιλιακό εξοπλισμό.<sup>11</sup> Η τάση αυτή θα ενισχύσει την κατασκευή νέων πλοίων, καθώς και τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων, ώστε να συμμορφώνονται με το συνεχώς αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια, την απανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση της ναυτιλίας.

Για να διατηρήσουν και να διευρύνουν την παρουσία τους στις διεθνείς αγορές, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ οφείλουν να βρουν αποτελεσματικούς τρόπους για την μετατροπή των προκλήσεων σε αναπτυξιακές ευκαιρίες που θα τους επιτρέψουν να προσαρμοστούν στις εξελίξεις, χωρίς καθυστερήσεις. Μέσα από τον προσεκτικό σχεδιασμό των επόμενων βημάτων, την παραγωγή καινοτομίας και τις στοχευμένες επενδύσεις, οι ελληνικές επιχειρήσεις μπορούν να εξασφαλίσουν ότι παραμένουν ανταγωνιστικές, ευέλικτες και ικανές να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις αυξημένες απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζονται συγκεκριμένες προτάσεις πολιτικής που κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση, οι οποίες βασίζονται στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού. Οι προτάσεις αυτές παρουσιάζονται σε δύο επίπεδα: το πρώτο αφορά τις ευρωπαϊκές πολιτικές που είναι απαραίτητες για την ενίσχυση του ευρύτερου κλάδου ναυπήγησης και επισκευής, με θετικές επιδράσεις στις ελληνικές επιχειρήσεις κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, ενώ το δεύτερο εστιάζει σε εθνικά μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητάς τους.

#### *Δημιουργία Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Ναυπήγηση και την Επισκευή*

Η έκθεση Draghi<sup>12</sup> αναγνωρίζει ότι η εξάρτηση από την Ασία για την κατασκευή εμπορικών πλοίων προκαλεί σημαντικές απώλειες στην ευρωπαϊκή οικονομία. Είναι προφανές πως

<sup>11</sup> UNCTAD statistics, World seaborne trades by type of cargo and group of economies, October 2024

<sup>12</sup> The future of European competitiveness, European Central Bank, September 2024



αυτές διευρύνονται αν συνυπολογισθούν και οι απώλειες από τη μείωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, καθώς και άλλων κλάδων που συμμετέχουν στη ναυπήγηση στην Ευρώπη και στην Ασία.

Σε αυτό το πλαίσιο, και με δεδομένη την ταχύτατη ανάπτυξη νέων ναυπηγικών δυνάμεων εκτός της Κίνας και της Νότιας Κορέας (όπως η Ινδία), κρίνεται επιτακτική η διαμόρφωση μιας νέας ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη ναυπήγηση και την επισκευή, η οποία θα συμπληρώνει άλλες κρίσιμες πολιτικές και πρωτοβουλίες (π.χ. Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, Net Zero Industry Act, Ευρωπαϊκή Ταξινομία) με δύο κύριους στόχους. Πρώτον, την ενίσχυση του τομέα της ναυπήγησης και επισκευής εντός ΕΕ, εστιάζοντας ιδιαίτερα σε έργα υψηλής προστιθέμενης αξίας και δεύτερον, τη δημιουργία ενός υποστηρικτικού πλαισίου που θα ενδυναμώνει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του ευρύτερου ευρωπαϊκού οικοσυστήματος, περιλαμβάνοντας και τις επιχειρήσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού. Με αυτόν τον τρόπο, θα διευκολυνθεί η πρόσβαση ευρωπαϊκών προϊόντων και υπηρεσιών στις ασιατικές ναυπηγικές αγορές, όπου πραγματοποιείται η πλειονότητα κατασκευής και συντήρησης νέων πλοίων, προσδίδοντας σημαντική ώθηση στην ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Ένα κρίσιμο στοιχείο είναι η χρηματοδότηση της προτεινόμενης στρατηγικής. Η διεύρυνση των προσκλήσεων των υφιστάμενων ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μηχανισμών, με στόχο την υποστήριξη παραγωγής μεγαλύτερου μέρους της καινοτομίας στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα, κρίνεται απαραίτητη. Η παραγωγή καινοτομίας και η διείσδυση στα Ασιατικά ναυπηγεία συμβάλλει στην αύξηση του κύκλου εργασιών και στη δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης εντός της ΕΕ, προσδίδοντας προστιθέμενη αξία και ενισχύοντας τη διεθνή θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

#### *Δημιουργία Ευρωπαϊκού Ταμείου για τη Ναυπήγηση και την Επισκευή*

Επιπλέον, στο πλαίσιο και της νέας στρατηγικής, κρίνεται απαραίτητη η εξέταση διαφόρων μηχανισμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο που μπορούν να μειώσουν το κόστος παραγωγής εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ' επέκταση την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών προϊόντων. Προτείνεται η εξέταση της σύστασης ενός ευρωπαϊκού ταμείου για την ναυπήγηση και επισκευή, το οποίο θα παρέχει κίνητρα για την κατασκευή πλοίων εντός ΕΕ, ενώ θα υποστηρίζει την ανάπτυξη ναυτιλιακού εξοπλισμού και συναφών προϊόντων για την είσοδό τους σε Ασιατικά ναυπηγεία. Οι πόροι ενός τέτοιου ταμείου μπορούν να προέρχονται από τα έσοδα του ευρωπαϊκού συστήματος εκπομπών ρύπων από την παγκόσμια ναυτιλία που κινείται εντός ΕΕ, σε συνεργασία με το Ταμείο Καινοτομίας ή ακόμα και από άλλους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς πόρους.

Προτείνεται να εξετασθεί η παροχή διαφορετικών μορφών χρηματοδότησης (επιχορηγήσεις, δάνεια χαμηλού επιτοκίου, εγγυήσεις) ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες μικρών, μεσαίων και μεγάλων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων. Με αυτόν τον τρόπο, το Ταμείο θα μπορεί

να προσεγγίσει μεγαλύτερο εύρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στηρίζοντας τόσο τις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες όσο και μικρομεσαίες επιχειρήσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Το Ταμείο μπορεί να προάγει έργα που περιλαμβάνουν διασυνοριακές συνεργασίες μεταξύ εταιρειών από διάφορα ευρωπαϊκά κράτη μέλη, ενισχύοντας την εσωτερική συνοχή της ΕΕ και δημιουργώντας ένα ισχυρότερο δίκτυο συνεργασιών. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα διευκολύνει τη μεταφορά τεχνογνωσίας και την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας και ενδυναμώνοντας τη συνολική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.

Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη η ενσωμάτωση ενός μηχανισμού παρακολούθησης και αξιολόγησης των έργων που χρηματοδοτούνται, με στόχο την ανατροφοδότηση και την περαιτέρω βελτίωση του Ταμείου και των σχετικών μηχανισμών. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι οι πόροι κατανέμονται με τρόπο που συμβάλλει ουσιαστικά στην επίτευξη των στόχων της νέας στρατηγικής. Παράλληλα, θα διασφαλίσει ότι οι πόροι προορίζονται για έργα με υψηλό αντίκτυπο, ενισχύοντας τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα του ταμείου.

#### *Ενίσχυση της διπλωματικής πίεσης για περιορισμό των εμποδίων στις αγορές της Ασίας*

Στην κατεύθυνση περιορισμού των πολιτικών προστατευτισμού από τις χώρες της Ασίας, η νέα στρατηγική προτείνεται να συμπεριλάβει δράσεις ενίσχυσης της διπλωματικής πίεσης για δίκαιες εμπορικές πρακτικές μέσω του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου αλλά και ανάπτυξης στρατηγικών συμμαχιών με διεθνείς φορείς του ναυτιλιακού κλάδου. Πέραν του θετικού αντίκτυπου στην ευρωπαϊκή οικονομία, μια τέτοια προσέγγιση υποστηρίζει και τους Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού καθώς δημιουργούνται συνθήκες για την άμβλυνση των εμποδίων διείσδυσης σε ναυπηγεία της Ασίας.

#### *Ενίσχυση επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού*

Παρά τους περιορισμένους επενδυτικούς πόρους, οι επιχειρήσεις της ΗΜΕΧΡΟ έχουν καταφέρει να επιτύχουν αξιολογικά αποτελέσματα, γεγονός που υποδηλώνει αποτελεσματική διαχείριση και αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων ευρύτερα. Ωστόσο, η επίτευξη υψηλών αποδόσεων με περιορισμένες επενδύσεις δεν αποτελεί μια μακροπρόθεσμα βιώσιμη στρατηγική, ειδικά ενάντια στον έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Η διαρκής επένδυση σε καινοτομία, τεχνολογία και ανθρώπινο κεφάλαιο είναι προαπαιτούμενα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων, διεθνώς. Σε αυτό το πλαίσιο και για τη σημαντική ενίσχυση των παραγωγικών επενδύσεων παρουσιάζονται στη συνέχεια προτάσεις που αφορούν την πρόσβαση των επιχειρήσεων σε εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης καθώς και στην παροχή κινήτρων από φορολογικά εργαλεία.

#### *Πρόσβαση των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού σε εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης*

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, οι ελληνικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν το 4<sup>ο</sup> υψηλότερο κόστος δανεισμού στην Ευρωζώνη. Τα πράσινα ομόλογα και άλλοι μηχανισμοί

βιώσιμης χρηματοδότησης (π.χ. δάνεια ή ομόλογα με ρήτρες αειφορίας) μπορούν να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις της HEMEXPO να μειώσουν το κόστος κεφαλαίου, λαμβάνοντας κεφάλαια με ευνοϊκότερους όρους για έργα που περιορίζουν το ανθρακικό αποτύπωμα των υδάτινων μεταφορών. Η αύξηση του ενδιαφέροντος από επενδυτές που επιζητούν βιώσιμες επενδύσεις δημιουργεί συνθήκες χαμηλότερων επιτοκίων, επιτρέποντας στις εταιρείες να χρηματοδοτούν καινοτόμες τεχνολογίες και έργα πράσινης μετάβασης με χαμηλότερο χρηματοοικονομικό κόστος και να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους στη διεθνή αγορά.

Προς αυτή τη διάσταση, είναι απαραίτητη η εκπόνηση και δημοσίευση αναφορών ESG, καθώς αποτελεί προϋπόθεση για την πρόσβαση σε μηχανισμούς βιώσιμης χρηματοδότησης. Η προετοιμασία των ESG αναφορών απαιτεί αρχικά χρόνο και πόρους, ωστόσο, αυξάνει σημαντικά το επενδυτικό προφίλ των εταιρειών, δημιουργώντας διαφάνεια και αξιοπιστία έναντι των επενδυτών.

Παράλληλα, στη διάσταση της αύξησης της συμμετοχής των ελληνικών επιχειρήσεων σε ευρωπαϊκά προγράμματα άμεσης χρηματοδότησης, όπως το Horizon Europe, το LIFE και το Interreg κρίνεται απαραίτητη η υποστήριξή τους από εξειδικευμένους φορείς (π.χ. εθνικά σημεία επαφής των παραπάνω προγραμμάτων) μέσω παροχής τεχνικής βοήθειας για την προετοιμασία ανταγωνιστικών προτάσεων. Τα προγράμματα αυτά, τα οποία χρηματοδοτούν έργα ανάπτυξης και επίδειξης καινοτομίας, μπορούν να αποτελέσουν ένα σημαντικό εργαλείο μείωσης του επενδυτικού κινδύνου, προάγοντας τη βιωσιμότητα και την καινοτομία στον κλάδο.

#### *Δημιουργία φορολογικών κινήτρων για την ενίσχυση των επενδύσεων και των εξαγωγών*

Το φορολογικό πλαίσιο μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στη βελτίωση της εξαγωγικής δυναμικής των επιχειρήσεων της HEMEXPO. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η εφαρμογή μέτρων με ουδέτερη ή και θετική δημοσιονομική επίπτωση, που ωστόσο θα προσφέρουν ουσιαστικά οφέλη στις επιχειρήσεις. Ένα παράδειγμα είναι η αύξηση των συντελεστών απόσβεσης για εξοπλισμό και υποδομές που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή τεχνολογία. Αυτό θα μειώσει τις φορολογικές υποχρεώσεις των εταιρειών, δημιουργώντας τον απαραίτητο χώρο για επανεπενδύσεις σε καινοτόμες λύσεις και παραγωγικές μονάδες.

Ένα επιπλέον φορολογικό μέτρο που θα μπορούσε να δοκιμαστεί και να υιοθετηθεί, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυξάνει τη δραστηριότητα και τα φορολογικά έσοδα μακροπρόθεσμα, είναι η παροχή φορολογικών κινήτρων για εξαγωγές. Ενδεικτικά, η μείωση του φορολογικού συντελεστή στα έσοδα από εξαγωγές ή η χορήγηση επιπλέον φορολογικών εκπτώσεων για δαπάνες που αφορούν εξαγωγικές δραστηριότητες – όπως η συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα– θα μπορούσαν να μειώσουν το κόστος για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Τέτοια κίνητρα θα ενίσχυαν την ανταγωνιστικότητά τους στις διεθνείς αγορές, θα λειτουργούσαν ως μοχλός για τη συνολική ανάπτυξη της εξαγωγικής τους δραστηριότητας, ενώ υπό

προϋποθέσεις και μέσα από τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, ενισχύουν και τη δυναμική της ελληνικής οικονομίας συνολικά.

#### *Ανάπτυξη επαρκών υποδομών πιστοποίησης εντός επικράτειας*

Η δημιουργία εξειδικευμένων κέντρων πιστοποίησης και δοκιμών θα παρέχει την απαραίτητη αξιοπιστία και ευελιξία στις ελληνικές επιχειρήσεις για την ανάπτυξη νέων προϊόντων, διασφαλίζοντας ότι πληρούν τα απαιτούμενα πρότυπα για εγκατάσταση σε πλοία, είτε πρόκειται για νέα ναυπήγηση είτε για επισκευές και αναβαθμίσεις. Επιπλέον, η συνεργασία με διεθνώς αναγνωρισμένα κέντρα πιστοποίησης θα δώσει την ευκαιρία σε ελληνικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν πρόσβαση σε διεθνείς διαδικασίες και μεθόδους πιστοποίησης αναγνωρισμένες από συνδεδεμένους φορείς (διεθνείς νηογνώμονες, ρυθμιστικές αρχές). Επιπλέον, η λειτουργία αυτών των κέντρων σε εθνικό επίπεδο θα περιορίζει την ανάγκη των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού για αναζήτηση υπηρεσιών πιστοποίησης στο εξωτερικό, μειώνοντας το κόστος και τους χρόνους ολοκλήρωσης των διαδικασιών. Τα κέντρα πιστοποίησης θα υποστηρίξουν την περαιτέρω παραγωγική καινοτομίας σε εθνικό επίπεδο με ευρύτερα οφέλη για τη μεταποίηση και την οικονομία. Σε αυτή τη διάσταση κρίνεται απαραίτητη η εξέταση δημιουργίας πλαισίου παροχής φορολογικών κινήτρων ή επιδοτήσεων για επενδύσεις σε τεχνολογικές υποδομές πιστοποίησης και δοκιμών.

#### *Επιτάχυνση αδειοδοτήσεων*

Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού ρυθμιστικού πλαισίου που θα ευνοεί την ταχεία υλοποίηση των επενδύσεων είναι καίριας σημασίας, όχι μόνο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ, αλλά και για τη μεσοπρόθεσμη βιωσιμότητά τους. Η απλοποίηση και ψηφιοποίηση των περιβαλλοντικών και άλλων αδειοδοτικών διαδικασιών θα επιταχύνει σημαντικά τους χρόνους έγκρισης, εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη ευελιξία τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους επενδυτές. Επιπλέον, η σύσταση εξειδικευμένων υπηρεσιών ταχείας αδειοδότησης για στρατηγικές επενδύσεις στο ναυτιλιακό οικοσύστημα κρίνεται αναγκαία, καθώς θα διευκολύνει την υλοποίηση έργων υψηλής προτεραιότητας και θα ενισχύσει τη συνολική παραγωγική δυναμική του κλάδου. Μέσω αυτών των βελτιώσεων, το ρυθμιστικό πλαίσιο θα μπορούσε να λειτουργήσει ως μοχλός ανάπτυξης, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και ενδυναμώνοντας την εξωστρέφεια των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

#### *Ανθρώπινο δυναμικό: μείωση του κενού προσφοράς και ζήτησης εργασίας με έμφαση στη διαρκή εκπαίδευση*

Η ενίσχυση των δεξιοτήτων και της απασχόλησης αποτελεί ζήτημα στρατηγικής σημασίας για τη βιωσιμότητα του οικοσυστήματος ναυτιλιακού εξοπλισμού. Στην κατεύθυνση της αντιμετώπισης του κενού μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας βρίσκεται η συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα όλων των βαθμίδων – δευτεροβάθμια, μεταδευτεροβάθμια και

τριτοβάθμια εκπαίδευση. Η δημιουργία εξειδικευμένων προγραμμάτων σπουδών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού, θα συμβάλλει στην προετοιμασία αποφοίτων με εξειδικευμένες γνώσεις και δεξιότητες που απαιτούνται στο οικοσύστημα. Η σύμπραξη με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα για την ανάπτυξη μαθημάτων και πρακτικής άσκησης θα επιτρέψει στους φοιτητές να αποκτήσουν πρακτική εμπειρία και να προσαρμοστούν στις πραγματικές απαιτήσεις του κλάδου, ενισχύοντας την απορρόφηση τους από τις επιχειρήσεις.

Η επένδυση στη διαρκή εκπαίδευση του υφιστάμενου εργατικού δυναμικού είναι εξαιρετικά σημαντική για την ανταγωνιστικότητα και προσαρμοστικότητα των επιχειρήσεων της ΗΜΕΧΡΟ. Οι επιχειρήσεις έχουν ήδη συμμετάσχει σε ειδικά προγράμματα επιμόρφωσης σε τεχνολογίες αιχμής, απευθυνόμενα σε ανειδίκευτους εργάτες, χειριστές μηχανημάτων και τεχνικούς, ωστόσο είναι απαραίτητο να συνεχιστεί και να επεκταθεί αυτή η προσπάθεια. Η συνέχιση αυτών των προγραμμάτων επιμόρφωσης θα εξοπλίσει το εργατικό δυναμικό με τις σύγχρονες δεξιότητες που απαιτούνται, ενώ ταυτόχρονα θα ενισχύσει τη συνολική αποτελεσματικότητα των παραγωγικών διαδικασιών και την ποιότητα των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών.