

# Έκθεση Ντράγκι: Εκκίνηση από τα ναυπηγεία



ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΑΙ ΣΑΦΕΣ ΔΙΛΗΜΜΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ  
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ: ΘΕΛΟΥΜΕ Ή ΟΧΙ ΒΑΡΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ;

Άρθρο-παρέμβαση του προέδρου δ.σ. της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων (ΕΕΝ) Πάνου Ξενοκώστα με αφορμή την έκθεση Ντράγκι, που βύθισε την Ευρώπη σε σκέψεις για τη χρεία επενδύσεων, και με σταθερό εφιαλτήριο τη δυνατότητα του ναυπηγικού τομέα να ηγηθεί της απαραίτητης επαναβιομηχάνισης στην Ελλάδα

**Μ**ε τη δημοσίευση της Έκθεσης Ντράγκι τίθεται εμφαντικά ένα σύνολο υπαρκτών προκλήσεων και στοχεύσεων τόσο για την Ε.Ε. ως συλλογικό οικοδόμημα όσο και για τα κράτη-μέλη της. Στην αφετηρία του νέου παγκόσμιου οικονομικού μεγάλου κύκλου, με τη Βιομηχανική Επανάσταση 4.0 σε πλήρη εξέλιξη και το Industry 5.0 προ των πυλών, η βιομηχανική στρατηγική τοποθετείται στον πυρήνα της ανάπτυξης, αλλά και της αγωνίας για το περιεχόμενο αναδιάρθρωσης του διεθνούς καταμερισμού ισχύος. Η ανάκτηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και η εστίαση στις ανάγκες της, η ενδυνάμω-

ση της καινοτομίας και η επιτάχυνση του ρυθμού «μεταβολισμού» των παραγωγικών μετασχηματισμών, ο περιορισμός της εξάρτησης από εισροές πρώτων υλών και η κυκλικότητα, η δημιουργία και αξιοποίηση οικονομικών κλίμακας εντάσσονται στο κέντρο ενός ευρύτατου και εμπειριστατωμένου σχεδίου για την οικονομική και παραγωγική ανάταξη. Αν η αμοιβαιοποίηση του χρέους (έκδοση κοινού χρέους) και η εργαλειοθήκη της προτεινόμενης επενδυτικής ώθησης 750-800 δισ. ευρώ ετησίως ενεργοποιεί και εντείνει μια παραδοσιακή εσωτερική αντιπαράθεση της Ε.Ε., η επιχειρούμενη εξειδίκευση του σχεδίου ανά κράτος-μέλος και κλάδο καθιστά την κάθε χώρα αντιμέτωπη με τον ίδιο της τον εαυτό,

τις διαχρονικές αδυναμίες, παθογένειες και στρεβλώσεις. Η διάσταση του κατεπείγοντος και το πρόταγμα για άμεσες αποφάσεις, που διατρέχουν το σύνολο της Έκθεσης Ντράγκι, συνιστούν την ύστατη προειδοποίηση για τις μεγαλύτερες οικονομίες της Ευρώπης και το σήμα κινδύνου για τις μικρότερες. Η συναίνεση και η ενσωμάτωση των megatrends δεν μπορούν να επιτευχθούν με αναβλητικότητα, αποσπασματικές προσεγγίσεις και όρους μικροδιαχείρισης. Οι παραδοχές και οι προτάσεις Ντράγκι συναντούν τον ελληνικό τομέα μεταποίησης σε μια ιδιότυπη φάση, με μεγάλες εσωτερικές διαφοροποιήσεις. Το κλείσιμο μεγάλων εργοστασίων σε παραδοσιακούς βιομηχανικούς κλάδους

ενισχύει τις ανησυχίες για ενδεχόμενο νέο κύκλο αποβιομηχάνισης, αποτυπώνοντας και μια ευρύτερη προβληματική συνθήκη που χαρακτηρίζει το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ευρωπαϊκών βιομηχανιών. Στην αντίπερα όχθη, καταγράφεται η αναγέννηση του κλάδου της Ναυπηγικής και Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, καθώς και ολόκληρου του σχετικού οικοσυστήματος, ενώ ευκαιρίες εμφανίζονται, μεταξύ άλλων, σε μικρότερη ή μεγαλύτερη κλίμακα σε κλάδους όπως τα πυρομαχικά και οι πλωτές υπεράκτιες ανεμογεννήτριες. Ειδικότερα για τον κλάδο της Ναυπηγικής και Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, η χώρα μας βρίσκεται μπροστά σ' ένα μεγάλο δίλημμα αναφορικά με την ολική



επαναφορά του. Το εν λόγω δίλημμα είναι σαφές, ξεκάθαρο και συνοψίζεται στο αν θέλουμε ή όχι βαριά βιομηχανία. Κι αν ναι, κατά πόσο αντιλαμβανόμαστε πως σ' ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, με μη γραμμικό εξελικτικό χρόνο, οι ταχύτητες, οι απαιτήσεις και οι επιλογές ορίζονται στο πεδίο του διεθνούς ανταγωνισμού και όχι μέσα από εσωτερικές διαδικασίες ή πειραματισμούς;

**Α**ναντίρρητα, στην κρίσιμη εποχή που διανύουμε, η αξιοπρεπής διαβίωση και ευημερία όσων κατοικούν και εργάζονται στη χώρα μας επιβάλλει ένα σύνολο συντονισμένων ενεργειών και δράσεων από κυβέρνηση, κράτος και βιομηχανικό κόσμο, με χρονικό ορίζοντα 18 μηνών. Η σύναψη αυτού του Βιομηχανικού Συμβολαίου προβάλλει ως δομική συνθήκη για το νέο παραγωγικό υπόδειγμα, ώστε η Ελλάδα να μη χάσει το τελευταίο τρένο της πραγματικής και μακροπρόθεσμα διατηρήσιμης ανάπτυξης, με εξωστρέφεια και εξαγωγίμο προσανατολισμό, αξιοποίηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων, επανασύνδεση με τις ζωτικές ανάγκες της ελληνικής οικονομίας και της βιομηχανικής παραγωγής, από τις οποίες τις τελευταίες δεκαετίες καταγράφεται μια ανησυχητική αποξένωση. Στον ναυπηγικό κλάδο λοιπόν, από πλευράς βιομηχανίας, ως προϋποθέσεις και όχι εξαγγελίες ή ευχολόγια δύνανται να οριστούν, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τα εξής:

- Ιδιωτικές επενδύσεις αναβαθμίσεων και εξοπλισμού άνω των 100 εκατ. ευρώ κατά την τελευταία πενταετία και αξία χαρτοφυλακίου άνω των 150 εκατ. ευρώ.
- Ρυθμός ανάπτυξης εξαγωγών ετησίως άνω του 25% κατά την τελευταία πενταετία.
- Προγράμματα ΕΚΕ ύψους τουλάχιστον 1% του κύκλου εργασιών.
- Πλάνο ESG.
- Διάχυση άνω του 25% του κύκλου εργασιών, μέσω βιομηχανι-

κών συνεργασιών, σε ΜμΕ της ελληνικής επικράτειας.

- Απασχόληση μεγαλύτερη των 300 εργαζομένων σε κάθε ναυπηγική εγκατάσταση.
- ISO, Safety Plan, συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και απορριμμάτων, χρήση μέσων, όπως π.χ. ρυμουλκών, εναρμονισμένων με την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.

**Σ**τον αντίποδα, κυβέρνηση και κράτος απαιτείται να δρομολογήσουν ένα συνεκτικό πλέγμα στοχευμένων θεσμικών παρεμβάσεων. Ως Ένωση Ελληνικών Ναυπηγείων (ΕΕΝ) έχουμε καταθέσει σχετικές προτάσεις στα συναρμόδια υπουργεία και βρισκόμαστε στο στάδιο της διαβούλευσης. Πιο συγκεκριμένα:

- Αποφυγή και αποτροπή αθέμιτου ανταγωνισμού στα εξοπλιστικά προγράμματα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας είτε άμεσα είτε έμμεσα (π.χ. ΜΕΚΟ, προγράμματα FMS, διακρατικές συμφωνίες κ.λπ.). Η επιλογή ναυπηγικών μονάδων για την εκτέλεση ναυπηγήσεων και κατεργασιών με τελικό χρήστη το Πολεμικό Ναυτικό πρέπει να πραγματοποιείται με απόλυτη διαφάνεια και από το Πολεμικό Ναυτικό, ανεξαρτήτως ναυπηγείου εντός ή εκτός ελληνικής επικράτειας.

- Στο πλαίσιο των αμυντικών προγραμμάτων, νέες ναυπηγήσεις, αναβαθμίσεις και συντηρήσεις συνολικού ύψους αρκετών δισεκατομμυρίων ευρώ επιβάλλεται να υλοποιούνται εξ ολοκλήρου και καθετοποιημένα στις γιάρδες της χώρας μας, αφού κάθε άλλη επιλογή μεταφράζεται ως συνολική υπονόμευση του κλάδου, των εργαζομένων, του παραγωγικού ιστού και της εθνικής οικονομίας. Οι δυνατότητες ναυπήγησης όλων των ειδών πλοίων, ακόμη και φρεγατών, είναι πλέον στην Ελλάδα αντίστοιχες με των άλλων ευρωπαϊκών κρατών και μάλιστα με μειωμένο κόστος κατά 10-15%. Αξίζει να σημειωθεί πως τα ελληνικά ναυπηγεία, που στο παρελθόν ανέλαβαν μεγάλα εξο-

**Στο πλαίσιο των αμυντικών προγραμμάτων, νέες ναυπηγήσεις, αναβαθμίσεις και συντηρήσεις συνολικού ύψους αρκετών δισεκατομμυρίων ευρώ επιβάλλεται να υλοποιούνται εξ ολοκλήρου και καθετοποιημένα στις γιάρδες της χώρας μας**



**ΣΕ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΑΝΕΜΟΓΕΝΗΤΡΙΩΝ**

πλιστικά συμβόλαια χωρίς να πραγματοποιούν εξαγωγές και επενδύσεις, τελικά πτώχευσαν.

- Συνέργειες του αμυντικού κλάδου των ναυπηγείων με μεγάλες εγχώριες αμυντικές βιομηχανίες, όπως αυτές των οπλικών συστημάτων και πυρομαχικών. Οι οριζόντιες συνέργειες λειτουργούν πολλαπλασιαστικά στη μετρήσιμη μεγέθυνση του βιομηχανικού αποτυπώματος στην εθνική οικονομία και την κλαδική αγορά εργασίας. Η συνεκτίμηση, λοιπόν, του αντικτύπου μέσα από διαφανείς διαδικασίες επιλογής και προμοδότησης της δυνατότητας καθετοποιημένης παραγωγής οφείλει να καταστεί προτεραιότητα, αποφεύγοντας παράλληλα περιπτώσεις state aid (παράνομων κρατικών ενισχύσεων και έλλειψης ακεραιότητας) που επιφέρουν νέες επιβαρύνσεις για τον Έλληνα φορολογούμενο.

- Ενιαίο πλαίσιο θεσμικής αντιμετώπισης των ναυπηγείων της χώρας για την αποφυγή στρεβλώσεων και πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού. Υπέρβαση γραφειοκρατικών εμποδίων και καθυστερήσεων που δημιουργούν επιβαρύνσεις ή απώλειες εκατομμυρίων ευρώ.

- Θεσμική αναγνώριση του ναυπηγικού κλάδου ως μέρους της ναυτιλιακής αλυσίδας και ομογενοποίηση του καθεστώτος των ναυπηγείων με τη ναυτιλία. Τα ναυπηγεία είναι –και πρέπει να ιδωθούν ως– αυτοτελής χώρος ατέλειας, με σειρά προεκτάσεων σε κρίσιμα ζητήματα διαδικασιών, ΦΠΑ, εργατικού δικαίου, αδειών και έργων, με θετικό πρόσημο για τους εργαζομένους, τις πολιτικές ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, προστιθέμενη αξία στην ενίσχυση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

- Διαμόρφωση ειδικού πλάνου ένταξης των εγχώριων ναυπηγείων στο πρόγραμμα μεγάλων βιομηχανικών επενδύσεων (άνω των 150 εκατ. ευρώ), λόγω και της δυνατότητας αποτελεσματικής απορροφητικότητας λιμναζόντων κονδυλίων ώστε να επιταχυνθεί ο παραγωγικός μετασχηματισμός και εκσυγχρονισμός του κλάδου. ➤

Εγχώρια ναυπήγηση ρυμουλκών και ακτοπλοϊκών πλοίων, για την αναγκαία ανανέωση του στόλου και τη μετρήσιμη συμβολή στην πράσινη μετάβαση, με μεγιστοποίηση του οφέλους για τους εργαζομένους και την εγχώρια απασχόληση



- Θεσμοθέτηση και κατάρτιση Μητρώων Ναυπηγείων, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα αξιολογικό σύστημα διάθεσης πόρων και ανάληψης εξοπλιστικών προγραμμάτων, με ταυτόχρονη πρόβλεψη ένταξης και κατασκευής έργων υποδομής, ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή αξιοποίησή τους μέσα από συνέργειες με συναρμόδια υπουργεία και ΤΕΕ.
- Έγκριση εκκρεμών πιλοτικών προγραμμάτων ενεργειακής μετάβασης μέσω της ανάπτυξης πλωτών υπερράκιων ανεμογεννητριών, προκειμένου να δομηθεί η εγχώρια εφοδιαστική αλυσίδα με καθετοποίηση της παραγωγής ενέργειας και αποθήκευσή της.
- Εγχώρια ναυπήγηση ρυμουλκών και ακτοπλοϊκών πλοίων, για την αναγκαία ανανέωση του στόλου και τη μετρήσιμη συμβολή στην πράσινη μετάβαση, με μεγιστοποίηση του οφέλους για τους εργαζομένους και την εγχώρια απασχόληση, σημαντικές επιστροφές για το ελληνικό Δημόσιο και την εθνική

- οικονομία με την εμπλοκή ιδιωτικών επενδύσεων.
- Επένδυση στην τεχνική επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση με τη στρατηγική συνεργασία Opex-ΔΥΠΑ. Προσέλκυση και κινητροδότηση για τη φοίτηση στις σχολές και στις ειδικότητες που έχουν ιδρυθεί. Διερεύνηση μετεξέλιξης τους ή δημιουργίας Ακαδημίας Τεχνικών Επαγγελματιών Ναυτιλίας και Ναυπηγικής Βιομηχανίας.
- Μετατροπή των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας σε πύλες εισόδου εργατικού δυναμικού, για την εκπαίδευση και απασχόλησή του, με βάση τη διάγνωση των σχετικών αναγκών.
- Αναγνώριση της EEN ως ισότιμου κοινωνικού εταίρου και θεσμικού συνομιλητή της ελληνικής κυβέρνησης για τα ζητήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Σ' έναν κλάδο με έντονο διεθνή ανταγωνισμό, η θέσπιση δομών και εργαλείων κοινωνικού διαλόγου είναι αναγκαία συνθήκη για τη δρομολόγηση τολμηρών και καινοτόμων μεταρρυθμίσεων,

την αξιοποίηση ευκαιριών και τον δραστικό περιορισμό της απώλειας πολύτιμου χρόνου.

**Μ**ε δεδομένη την πολυπλοκότητα των ζητημάτων και τη συναρμοδιότητα ετερόκλητων υπηρεσιών και διευθύνσεων, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία Γενικής ή Ειδικής Γραμματείας Ναυπηγείων και Επενδύσεων Ναυπηγικού Οικοσυστήματος, στην οποία και θα ενταχθεί το σύνολο των αρμοδιοτήτων. Όλα τα παραπάνω αποτελούν μέρος του οδικού χάρτη μεταρρυθμίσεων και διαρθρωτικών αλλαγών στον κλάδο της Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Η έγκαιρη και πλήρης υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων και πρωτοβουλιών θα μετατρέψει τη Ναυπηγική Βιομηχανία σε μακροχρόνια διατηρήσιμη ατμομηχανή ανάπτυξης, με ισχυρή συμμετοχή στο ΑΕΠ (μεταξύ 2-4%), δημιουργία χιλιάδων βιώσιμων και καλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας, σημαντική αναβάθμιση της ισχύος της Ελλάδας μέσα από την

αυτάρκεια εφοδιασμού και την παραγωγή πλεονασμάτων οικονομικής διπλωματίας. Η επιτακτική ανάγκη θεσμικής θωράκισης της επαναβιομηχάνισης και παραγωγικής ανασυγκρότησης απαιτείται να είναι στιβαρή, συνεκτική και δυναμική, αφού σε κάθε άλλη περίπτωση οι προσπάθειες του πρωθυπουργού και του τότε ΥΠΑΝ κ. Γεωργιάδη θα χαθούν στις συμπληγάδες συναρμοδιοτήτων, ιδεοληψιών, μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων ή προσωπικών πεποιθήσεων.

\*\*\*

*Ο κ. Πάνος Ξενοκώστας είναι ιδρυτής και ιδιοκτήτης του Ομίλου Opex, που έχει εξαγοράσει, μεταξύ άλλων, τα Ναυπηγεία Σύρου και Ελευσίνας υλοποιώντας μέχρι σήμερα επενδύσεις άνω των 120 εκατ. ευρώ μέσω ιδίων κεφαλαίων και άντλησης από τον αμερικανικό κρατικό Οργανισμό DFC, χωρίς καμία χρηματοδότηση ή άλλου είδους επιδότηση από το ελληνικό κράτος. Το συνολικό επενδυτικό του πλάνο για τον κλάδο ξεπερνά τα 500 εκατ. ευρώ.*

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΦΡΕΓΑΤΩΝ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ 15%



From **saving** the **oceans**.  
To **safeguarding** the **planet**.

BALLAST WATER TREATMENT SYSTEMS  
ALTERNATIVE MARITIME POWER  
ENERGY SAVING DEVICES  
CARBON CAPTURE & STORAGE

Follow us: [in](#) [X](#) [f](#) [yt](#)

Tel: +30 210 40 93 000 • Visit us: [www.ermafirst.com](http://www.ermafirst.com)