

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ



Προτεινόμενοι Βιομηχανικοί Τομείς:

- Ανάπτυξη αυτοκινητοβιομηχανίας, για απασχόληση, τεχνογνωσία, μείωση εμπορικού ελλείμματος, αύξηση του ΑΕΠ άμεσα και έμμεσα σε κλάδους προμηθευτών.
- Συμπλήρωση αλυσίδας παραγωγής, αύξηση εγχώριας προστιθέμενης αξίας με την κλωστοϋφαντουργία (αλυσίδα βαμβακιού/ένδυσης) και μεταποίηση τροφίμων (αλυσίδα πρωτογενούς τομέα).
- Περαιτέρω ενίσχυση των βιομηχανιών (φαρμάκων, χημικών, ηλεκτρικών-ηλεκτρολογικών).
- Επαναδραστηριοποίηση σε ναυπηγεία, αμυντική βιομηχανία.

Γενικά Μέτρα

- Στρατηγικές επενδύσεις με ταχεία διαδικασία (fast-track), με στοχευμένες δράσεις σε τομείς που επιζητείται ανάπτυξη. Αναβάθμιση εμπορικών γραφείων στο εξωτερικό.
- Εμπορική προσαρμογή (Branding) των ελληνικών προϊόντων και της Ελλάδας γενικότερα, ώστε να υποστηριχτούν οι εξαγωγές προϊόντων.
- Διερεύνηση δυνατοτήτων υποστήριξης της εγχώριας παραγωγής μέσω σύνδεσης των εξαγωγών με την αποπληρωμή χρέους, με τη μεταφορά της παραγωγής από δανείστριες χώρες.
- Εσωτερίκευση του τουριστικού εσόδου, με παροχή κινήτρων για κατανάλωση ελληνικών προϊόντων στα ξενοδοχεία.
- Δημόσιες προμήθειες από ελληνικά προϊόντα. Εξασφάλιση ποσοστού συμμετοχής στα εξοπλιστικά προγράμματα τουλάχιστον 35%.
- Εξυγίανση της ΔΕΗ και μείωση κόστους ενέργειας.
- Οικονομικός πατριωτισμός, όσον αφορά τις αγορές προϊόντων!

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ» ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

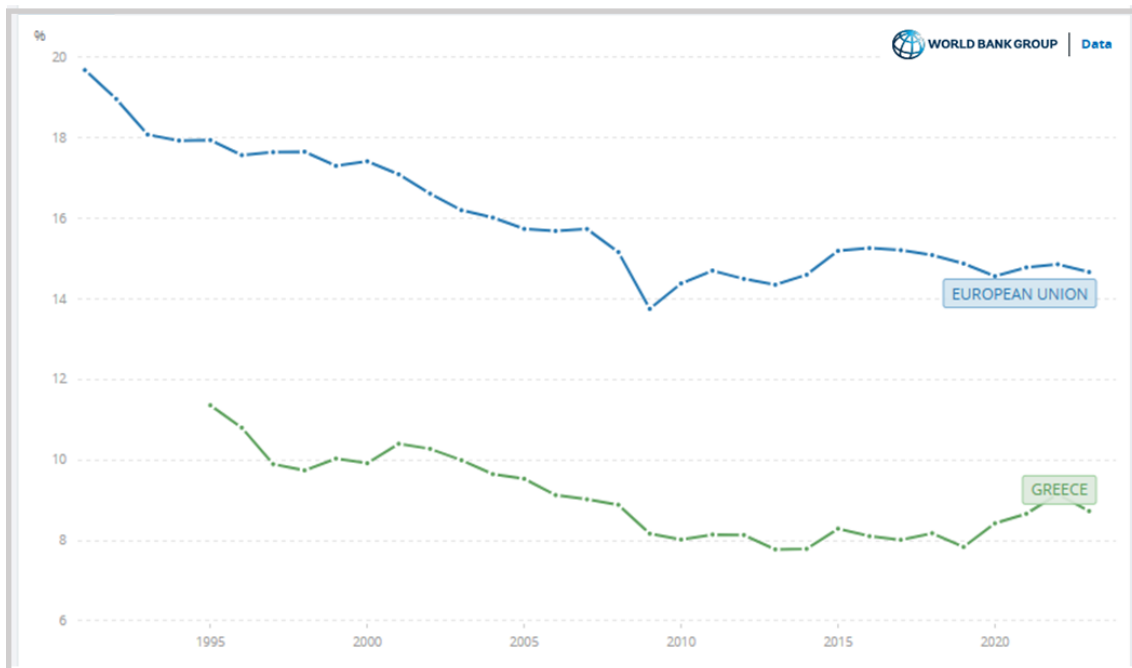
Η βιομηχανία αποτελεί έναν ισχυρό συνεκτικό κρίκο για τους συντελεστές της παραγωγής, έτσι ώστε συνολικά να προάγουν την ανάπτυξη μέσα από την εκμετάλλευση των πρώτων υλών, τη δημιουργία και διατήρηση της τεχνογνωσίας, την αύξηση της εξειδίκευσης και της παραγωγικότητας της εργασίας - καθώς επίσης, τελικά, την προστιθέμενη αξία και τα έσοδα για το κοινωνικό σύνολο, μέσα από τα προϊόντα, τη φορολογία και την απασχόληση.

Σύμφωνα με τη διεθνή συμβουλευτική εταιρία Deloitte: *«Με την επίδρασή του στην ανάπτυξη υποδομών, τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και τη συμβολή στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), τόσο σε συνολικό όσο και σε κατά κεφαλή βάση, ένας ισχυρός βιομηχανικός τομέας οδηγεί σαφώς στην οικονομική ευμάρεια» (Deloitte, Global Manufacturing Competitiveness Index, 2016).*

Η βιομηχανία αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής οικονομίας. Αντιπροσωπεύει το 80% περίπου των ευρωπαϊκών εξαγωγών, παράγοντας προϊόντα και υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας. Περιλαμβάνει 2,1 εκατομμύρια επιχειρήσεις, με συνολικό κύκλο εργασιών (τζίρο) 8,3 τρις € και παρείχε 30 εκατομμύρια θέσεις εργασίας υψηλού επιπέδου το 2021 - σύμφωνα με στοιχεία Eurostat.

Παρόλα αυτά, η βιομηχανική δραστηριότητα στην Ευρώπη έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια. Από 19% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ το 1991, ανέρχεται σε 15% το 2021 - ενώ η ΕΕ απειλείται περαιτέρω με αποβιομηχάνιση, λόγω του υψηλού ενεργειακού κόστους.

Βιομηχανία ως % ΑΕΠ για Ελλάδα και μ.ο. ΕΕ (προστιθέμενη αξία)



Στην Ελλάδα δε, η συμβολή της βιομηχανίας έχει μειωθεί από 11% το 1999, σε 9% το 2021.

Αναγνωρίζοντας τη στρατηγική σημασία της βιομηχανίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αποφασίσει το 2012 να αυξηθεί το ποσοστό της στο 20% μέχρι το 2020. Αυτό δεν επετεύχθη, ενώ η πράσινη πολιτική (Green Deal) όπως θα εφαρμοστεί στο νέο σχέδιο για τη βιομηχανία της ΕΕ (Green Deal Industrial Plan) επικεντρώνεται κυρίως στη μείωση των εκπομπών ρύπων κατά 55% έως το 2030 (Fit for 55) - κάτι που σημαίνει σημαντικού κόστους επενδύσεις, με αβέβαιο όφελος έναντι του ανταγωνισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ΑΕΠ της ΕΕ, στο οποίο η βιομηχανία αποτελεί μεγάλο αλλά μειούμενο μέρος, αυξήθηκε κατά 30% μεταξύ 1993 και 2022 - όταν των ΗΠΑ κατά 60% και της Κίνας πολύ περισσότερο.

Οι σημαντικότεροι βιομηχανικοί τομείς στην ΕΕ είναι η παραγωγή μηχανοκίνητων οχημάτων και μεταφορικών μέσων, μετάλλων και μεταλλικών κατασκευών, χημικών, ελαστικών και πλαστικών, καθώς επίσης προϊόντων διατροφής. Ειδικά η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους βιομηχανικούς κλάδους στην Ευρώπη. Παρέχει 13,8 εκ. θέσεις εργασίας συνολικά (έμμεσα και άμεσα, ενώ από αυτές 2,6 εκ. απευθείας στην κατασκευή οχημάτων), το 7% του ΑΕΠ της και το 10% των εξαγωγών της περίπου, με στοιχεία 2022 - ενώ, όσον αφορά στη Γερμανία μόνο, το ποσοστό αυτό αυξάνεται στο 17%, μαζί με τα εξαρτήματα.

Η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής της Ελλάδας τη δεκαετία του 1960, συνδυάστηκε με την ταχεία αύξηση του ΑΕΠ – το οποίο έφτασε σε ετήσια βάση στο 7%. Όχι τυχαία, η περίοδος αυτή ονομάζεται «Ελληνικό Οικονομικό Θαύμα».



Η Ελλάδα παρήγαγε εκείνη την περίοδο πολλά καταναλωτικά αγαθά, από προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας, χαρτοποιίας και ηλεκτρικές συσκευές, έως αυτοκίνητα και εξαρτήματα. Πολλά από αυτά αργότερα χάθηκαν εντελώς. Σημαντική επίσης ήταν η συμβολή της ανάπτυξης της εγχώριας ηλεκτροπαραγωγής από τη ΔΕΗ, στο πλαίσιο του Σχεδίου Μάρσαλ (μελέτη EBASCO).

Η άνοδος σταμάτησε από τη δεκαετία του 1970, με την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Παρεμβλήθηκαν η δημιουργία της Κοινής Αγοράς το 1992 και η είσοδος στο ευρώ το 2000. Από το 2001 έως το 2016, το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά μέσον όρο με ρυθμό 2,3%. Σε αυτήν την περίοδο θεωρείται ότι, οι αυξήσεις του κόστους ήταν υψηλότερες της παραγωγικότητας - ενώ σίγουρα αυξήθηκε ο ανταγωνισμός και οι ελληνικές εταιρίες πιέστηκαν να αποχωρήσουν από τα Βαλκάνια μαζί με τις τράπεζες, λόγω των δεσμεύσεων από τα μνημόνια. Το δε ΑΕΠ της χώρας δεν έχει ανακτήσει τα προ μνημονίων επίπεδα σε πραγματικές τιμές.

Από την άλλη πλευρά, στα χρόνια της κρίσης κατέρρευσαν οι επενδύσεις. Από 25% του ΑΕΠ το 2007, (δηλαδή από 58 δις € σε ένα ΑΕΠ 232 δις €), μειώθηκαν στο 11% το 2017 (δηλαδή στα 21 δις € σε

ένα ΑΕΠ 187 δις €) - για να ανέλθουν σε 34 δις € το 2023 (15% του ΑΕΠ). Από αυτές, οι επενδύσεις σε μηχανήματα και κατασκευές έχουν επηρεαστεί αρνητικά από την κρίση, οπότε από περίπου 15,4 δις € ετήσια το 2008, μειώθηκαν στα 4,6 δις € το 2013. Το 2023 επανήλθαν στα 12 δις €, αλλά μέρος αυτών είναι για αντικατάσταση του εξοπλισμού ηλεκτροπαραγωγής. Σε κάθε περίπτωση όμως, δεν έχουν καλυφθεί οι απώλειες που προέκυψαν κατά την διάρκεια των μνημονίων. Έτσι εκτιμάται από το IOBE ότι χάθηκαν 200.000 θέσεις εργασίας στην μεταποίηση μεταξύ 2009-2014 όταν μειώθηκαν σε 316.000 - έχοντας ανακάμψει μερικώς μετά, με την προσθήκη 100.000 έως το 2022.

Ενώ τώρα η ΕΕ, αντιλαμβανόμενη ότι υστερεί, είχε θέσει το 2012 στόχο για την αύξηση της βιομηχανίας ως ποσοστού του ΑΕΠ από το 15% στο 20% (αύξηση της βιομηχανικής δραστηριότητας πρότεινε και η Έκθεση Draghi πιο πρόσφατα), η αντίστοιχη πρωτοβουλία των κυρίως οργάνων του βιομηχανικού κόσμου της Ελλάδας, του ΣΕΒ και του Οργανισμού Ελληνικής Παραγωγής, στόχευε σε αύξηση της συμμετοχής στο 12% από 8%!

Δηλαδή, ο στόχος που τίθεται είναι να βρεθεί η ελληνική βιομηχανία στα επίπεδα που ήταν πριν την είσοδο στην Κοινή Αγορά - πολύ πιο κάτω από τα σημερινά επίπεδα της ΕΕ. Ακόμη και αυτός ο στόχος όμως είναι φιλόδοξος, ειδικά επειδή δεν προτείνεται κάποιο σχέδιο για την είσοδο της χώρας μας σε νέες αγορές ή σε νέα προϊόντα. Η «βιομηχανική επανάσταση» πάντως που χρειάζεται η Ελλάδα, απαιτεί την αύξηση της δραστηριότητας κατά 50%.

Σοκ Επαναβιομηχανοποίησης

Σύμφωνα με μελέτη του IOBE (Ο τομέας μεταποίησης στην Ελλάδα, Μάιος 2017), αν γινόταν ένα επενδυτικό «σοκ επαναβιομηχανοποίησης», με επαναφορά της προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης σε πραγματικούς απόλυτους όρους στα επίπεδα του 1995, δηλαδή μια αύξηση της ζήτησης του μεταποιητικού τομέα κατά 5,7 δις € (που θα σήμαινε αύξηση της συμμετοχής της βιομηχανίας στο ΑΕΠ από 8% στο 11% περίπου), τότε θα συνέβαιναν τα εξής:

- Το ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας θα αυξανόταν συνολικά κατά 7,2 δις € (4,1% του ΑΕΠ του 2014).
- Η απασχόληση θα αυξανόταν συνολικά κατά 163.000 θέσεις εργασίας (4,1% της απασχόλησης το 2014), εκ των οποίων 34.000 θέσεις άμεσα στη μεταποίηση.
- Τα έσοδα του Δημοσίου θα αυξάνονταν συνολικά κατά 1,5 δις € (0,8% του ΑΕΠ).
- Θα δημιουργούνταν επιπλέον κοινωνικό προϊόν στην οικονομία ύψους 4,2 δις € συνολικά (2,4% του ΑΕΠ), εκ των οποίων το 1 δις € άμεσα από τη μεταποίηση.
- Τα εισοδήματα από μισθούς θα αυξάνονταν συνολικά κατά 1,7 δις € (αύξηση 3,9%).

Βλέπουμε δηλαδή ότι μια αύξηση κατά 50% σχεδόν της βιομηχανικής δραστηριότητας έχει ως αποτέλεσμα 15% περισσότερη απασχόληση. Ένα τέτοιο όμως «σοκ επαναβιομηχανοποίησης», μία αλλαγή τέτοιου μεγέθους, δεν είναι κάτι απλό. Χρειάζεται συντεταγμένες ενέργειες, ριζοσπαστικές προτάσεις και πολύ προσπάθεια.

Η ανάπτυξη της εγχώριας παραγωγής αποτελεί πάντως αναγκαιότητα, έτσι ώστε να μειωθεί η διαφυγή κεφαλαίων στο εξωτερικό με τις εισαγωγές - η απώλεια των οποίων επιβαρύνει τη συσσώρευση κεφαλαίου και τις δυνατότητες ανάπτυξης.

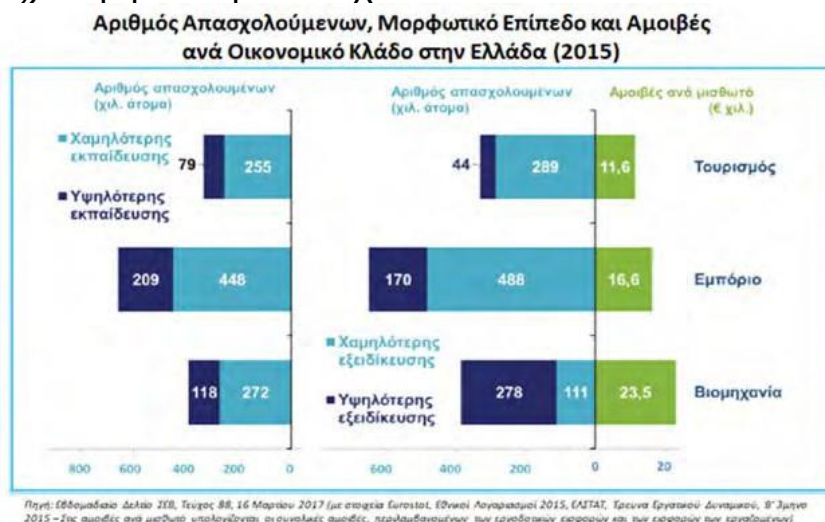
Η Ελλάδα παρουσιάζει ιστορικά εμπορικό έλλειμμα. Αυτή τη στιγμή το έλλειμμα σε προϊόντα (στοιχεία 2024) είναι στα 34,6 δις € - σταθερά άνω των 20 δις € τη μνημονιακή περίοδο. Είναι φυσικό βέβαια, αφού, για να έχεις πλεόνασμα, πρέπει να παράγεις - κάτι που, όπως είδαμε, κάνει όλο και λιγότερο η Ελλάδα. Η διαφυγή κεφαλαίων στο εξωτερικό, με τις εισαγωγές, επιβαρύνει τις δυνατότητες ανάπτυξης (βλέπε κεφάλαιο για την Ανάπτυξη).

Στατιστικά της Ελληνικής Βιομηχανίας

- Η μεταποίηση, αντιπροσωπεύει άμεσα το 9,4% του ΑΕΠ σε όρους εσόδων (17 δις €) και το 9,1% σε όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (ΑΠΑ) του ΑΕΠ στην Ελλάδα το 2022 - σύμφωνα με στοιχεία IOBE (*Ο Τομέας Μεταποίησης στην Ελλάδα, IOBE, Δεκέμβριος 2023*). Να σημειωθεί ότι όταν αναφερόμαστε σε βιομηχανία (που κατά τον

ορισμό του ΣΕΒ περιλαμβάνεται εκτός από μεταποίηση και ενέργεια, απόβλητα και παροχή νερού, συν εξόρυξη) τότε η συμμετοχή στο ΑΕΠ αυξάνεται στο 14,4% του ΑΕΠ.

- Ο ευρύτερος τομέας της μεταποίησης (στον οποίο συμπεριλαμβάνονται βιομηχανία, παραγωγή στον ενεργειακό τομέα και κατασκευές) αποτελούσε το 18,2% του ελληνικού ΑΕΠ το 2021 (με τις υπηρεσίες στο 77,3% και τη γεωργία στο 4,5%). Αντίστοιχα, στην ΕΕ, ο ευρύτερος παραγωγικός τομέας αποτελεί το 23,7% του ΑΕΠ - οι υπηρεσίες το 65% και η γεωργία το 1,7%.
- Η βιομηχανία παρείχε απασχόληση σε περίπου 1,1 εκατ. εργαζόμενους στην Ελλάδα την περίοδο 2019-2021 (άμεση, έμμεση και προκαλούμενη) σύμφωνα με τον IOBE. Δηλαδή, 1 στους 4 εργαζόμενους απασχολείται σε βιομηχανικές δραστηριότητες ή σε δραστηριότητες που οφείλονται στη βιομηχανία.
- Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΒ, οι άμεσα απασχολούμενοι στην ελληνική βιομηχανία το 2022 ήταν 413.000 (το 10% πληθυσμού 15-64 ετών), ενώ στην ευρωζώνη το 15,8%.
- Σύμφωνα με μελέτη του IOBE, η μεταποίηση συνεισφέρει άμεσα ή έμμεσα το 24% του ελληνικού ΑΕΠ και το 26% της απασχόλησης.
- Στη βιομηχανία οι αμοιβές είναι υψηλότερες, όπως και το επίπεδο της μόρφωσης/εξειδίκευσης οπότε και υψηλότερη η παραγωγικότητα της εργασίας. Περίπου το 43% των εργαζομένων στη βιομηχανία είναι υψηλής εκπαίδευσης - ενώ στον τουρισμό για παράδειγμα το 31%. Ο μέσος μηνιαίος μισθός στη βιομηχανία πλησίαζε τα 1.650 € το 2023, έναντι 1.417 € στο σύνολο της οικονομίας, (δηλαδή 16% υψηλότερος) σύμφωνα με στοιχεία Eurostat.



- Οι αμοιβές στη μεταποίηση της Ελλάδας είναι πολύ χαμηλότερες από αυτές στην ΕΕ, σχεδόν στο μισό (21,9 χιλιάδες το 2021 σε σχέση με 43,4 χιλιάδες ο μέσος όρος στην ΕΕ) - ενώ το 2021 στην ΕΕ ήταν μόνο 30% υψηλότερες.
- Το 53,3% των εξαγωγών αγαθών της Ελλάδας το 2022 ήταν βιομηχανικά προϊόντα (αξίας 46,2 δις € ή 29,1 δις € χωρίς τα πετρελαιοειδή) ή το 29% όλων των εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, της ναυτιλίας και των μεταφορών) και ποσοστό 14,1% του ΑΕΠ.
- Η βιομηχανία συνεισέφερε στα δημόσια έσοδα 4,2 δις € άμεσα το 2021 – ενώ μαζί με έμμεση επίδραση, τα έσοδα φτάνουν στα 11,2 δις € σύμφωνα με τον IOBE.
- Το 2022 οι επενδύσεις της βιομηχανίας ανήλθαν σε 3 δις € με στοιχεία IOBE. Ακόμα και μέσα στην κρίση, η βιομηχανία πραγματοποίησε επενδύσεις 27 δις € μεταξύ των ετών 2009-2016 (στοιχεία ΣΕΒ)
- Η βιομηχανία είναι σημαντική για την έρευνα. Η σχετική δαπάνη των βιομηχανικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα το 2021, με στοιχεία ΣΕΒ, ήταν 420 εκ. € το 2021 απασχολώντας 3.500 ερευνητές σε πλήρη βάση, ενώ στην Ευρωζώνη είναι αναλογικά ως ποσοστό του ΑΕΠ, πολύ υψηλότερη.
- Τέλος, η βιομηχανία δρα πολλαπλασιαστικά στο σύνολο της οικονομίας. Σύμφωνα με μελέτη του IOBE:
 - Για κάθε 1 € προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης, προστίθενται συνολικά 2,5 € στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας (24% συμμετοχή στο ΑΕΠ ή 43,6 δις € το 2021).
 - Για κάθε 1 εκ. € κύκλου εργασιών της μεταποίησης, προστίθενται συνολικά 22 θέσεις εργασίας στην απασχόληση της Ελλάδας - αν και τα στατιστικά αυτά θα αναθεωρηθούν με την αυτοματοποίηση.
 - Κάθε θέση εργασίας στη μεταποίηση, στηρίζει συνολικά 2,9 θέσεις στην οικονομία.

Χαρακτηριστικά και Τάσεις της Βιομηχανίας

Οι επιχειρήσεις του τομέα της μεταποίησης αποτελούν το 6% των επιχειρήσεων της χώρας (56.000), αλλά στην πλειονότητα είναι μικρού μεγέθους, ενώ απασχολούν κυρίως έως 9 άτομα (90% του συνόλου) σε

σχέση με 84% στην ΕΕ. Αν και σε σχέση με το 2008 έχει υπάρξει μια κάποια συγκέντρωση στον κλάδο αυτό, το μικρό μέγεθος έχει συνέπειες για την παραγωγικότητα, τη φορολογία, την έρευνα (R&D), τις ευκαιρίες ανάδειξης του προσωπικού, τις επενδύσεις, την οικονομική ανάπτυξη, την καινοτομία και τις εξαγωγές.

Σύμφωνα με μελέτη της διεθνούς συμβουλευτικής εταιρίας Deloitte (Global Manufacturing Competitiveness Ranking), η ελληνική βιομηχανία κατατασσόταν το 2016 τελευταία, όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητά της, σε σχέση με 40 χώρες από όλο τον κόσμο που μελέτησε - τόσο ανεπτυγμένες όσο και αναπτυσσόμενες.

Η κυριότερη επωδός, όταν προτείνονται επενδύσεις στη βιομηχανία, είναι ότι οι συνθήκες στην Ελλάδα δεν προσφέρονται - λόγω εργατικού κόστους, γραφειοκρατίας, ελλειμματικής απονομής δικαιοσύνης ή γενικά αναποτελεσματικότητας. Αυτές όμως οι δικαιολογίες δεν αποτρέπουν, όταν πρόκειται για επενδύσεις στον τουρισμό, αποκρατικοποιήσεις μονοπωλίων ή αγορές ακινήτων.

Το εργατικό κόστος στην Ελλάδα έχει μειωθεί σε σχέση με την υπόλοιπη ΕΕ, χωρίς όμως να αυξηθούν οι επενδύσεις - οπότε δεν έχει μειωθεί σημαντικά η πραγματική συναλλαγματική ισοτιμία που προκύπτει από το κόστος εργασίας ανά μονάδα παραγομένου προϊόντος, χωρίς την οποία είναι περιορισμένες οι εξαγωγικές δυνατότητες που θα οδηγούσαν στην επενδυτική έκρηξη που χρειάζεται η χώρα.

Διάγραμμα 8: Ελλάδα, Πραγματική σταθμισμένη συναλλαγματική ισοτιμία έναντι 37 εμπορικών εταίρων
Πτώση (άνοδο) του δείκτη σημαίνει βελτίωση (επιδείνωση)



Πηγή: Eurostat, Eurabank Economic Research

Λόγω της πτώσης τώρα του ΑΕΠ στα χρόνια της κρίσης αλλά και της χαμηλής ιστορικά προστιθέμενης αξίας, σημειώθηκε μείωση της παραγωγικότητας! Η αύξησή της σχετίζεται με την παραγωγή προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας, κάτι που προέρχεται από τη βιομηχανία και όχι τον τουρισμό - πόσο μάλλον από τον μαζικό τουρισμό χαμηλού κόστους. Σε κάθε περίπτωση, η πτώση του κόστους εργασίας δεν συνοδεύθηκε από την άνοδο της ανταγωνιστικότητας και των επενδύσεων, αφού οι επενδυτές δεν εξετάζουν μόνο τους μισθούς.

Μισθοί και παραγωγικότητα ανά ώρα εργασίας, μεταποίηση στην Ελλάδα. Πηγή: IKA, Eurostat.



Πηγή: ΣΕΒ, Special Report, Μισθοί και Ανταγωνιστικότητα, #14, 30/10/17

Ενώ ο μέσος μισθός σε μεικτή βάση ήταν το 2023 1.505 € στην Πολωνία, 1.955 € στην Τσεχία και 1.583 € στη Σλοβακία, χώρες με πολλές γερμανικές επενδύσεις που έχουν πολύ υψηλή βιομηχανική παραγωγή, στην Ελλάδα με αντίστοιχο μισθό 1.418 € οι επενδύσεις και η βιομηχανική παραγωγή είναι πολύ χαμηλότερες - ενώ υποστηρίζεται μόνο η τουριστική ανάπτυξη. Ακόμη και αν συνυπολογιστούν οι εργοδοτικές εισφορές, δεν μπορεί το κόστος στην Ελλάδα να είναι μεγαλύτερο των 4.250 € που είναι ο μέσος μικτός μισθός στη Γερμανία.

Επιβεβαιώνεται λοιπόν πως οι επενδυτές επηρεάζονται από άλλους παράγοντες, όπως φαίνεται επιπλέον από την κατάταξη της ελληνικής βιομηχανίας και οικονομίας - καθώς επίσης από γεωπολιτικές αναγκαιότητες (π.χ. ο δρόμος του Μεταξιού, αγωγοί).

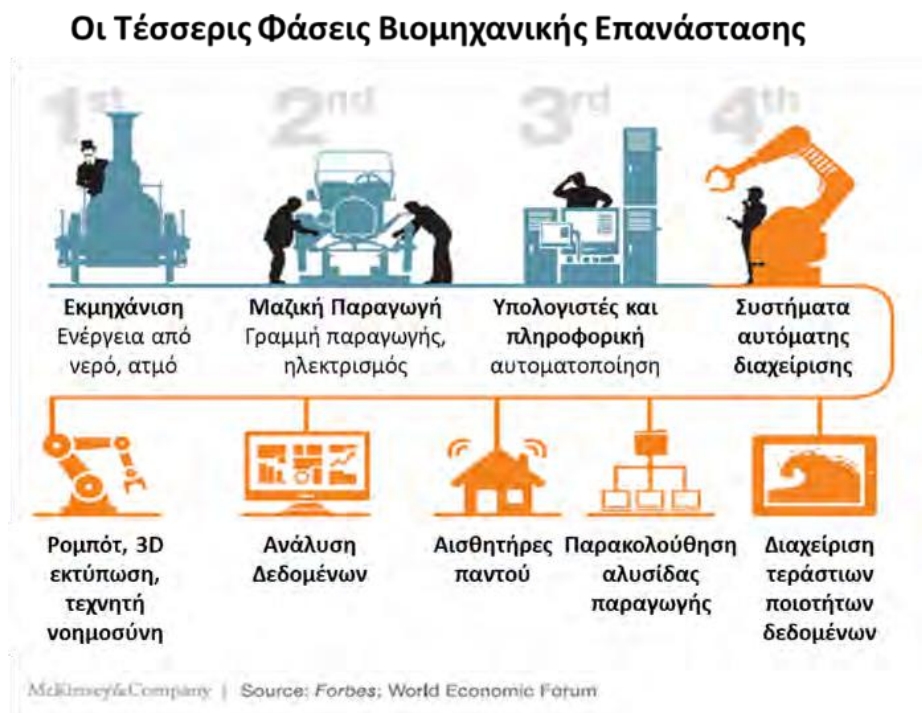
Αφού όμως η παραγωγή οφείλεται σε άλλους παράγοντες, γιατί δεν προωθηθήκαν από την Τρόικα με τις λεγόμενες «μεταρρυθμίσεις»; Ή μήπως δε γνώριζε ποιοι είναι αυτοί οι παράγοντες; Δεν γίνεται να τους αλλάξει και το απέκρυψε; Εάν οφείλεται σε εγγενείς αδυναμίες, που δεν αλλάζουν, τότε σε τι ωφελούν τα μνημόνια και οι «μεταρρυθμίσεις»; Μόνο στη μείωση των δαπανών και του πληθυσμού σε πιο διαχειρίσιμα επίπεδα;

Καινοτομία και Βιομηχανία 4.0

Η καινοτομία είναι βασικό συστατικό επιτυχίας για τη βιομηχανία. Η μη παρακολούθηση των εξελίξεων θεωρείται ο λόγος που παρήκμασαν κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις κατά την μεταπολίτευση - στην πορεία της ένταξης στην κοινή αγορά της ΕΕ. Είναι ίσως κάτι που αγνοήθηκε στο πλαίσιο της προχειρότητας ή της μεταπρατικής φύσης της βιομηχανίας - στην οποία δεν υπήρχε σχεδιασμός για την επόμενη ημέρα, αλλά μόνο η εξυπηρέτηση κάποιων αναγκών της εποχής και ορισμένες αποσπασματικές λειτουργίες χωρίς στήριξη από το κράτος.

Όμως, η καινοτομία προϋποθέτει επένδυση σε προσωπικό και έρευνα, που μόνο μεγάλες εταιρίες μπορούν να κάνουν, όχι οι πολύ μικρές των τεσσάρων ατόμων - οι οποίες, όπως είδαμε, αποτελούν την πλειοψηφία στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό, προτείνεται η συγχώνευση επιχειρήσεων - εναλλακτικά η συνδρομή του Κράτους και του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της έρευνας και των νεοφυών επιχειρήσεων (βλέπε Τομέα Έρευνας και Καινοτομίας).

Μια από τις κατευθύνσεις της καινοτομίας και της τεχνολογικής εξέλιξης σήμερα, της Βιομηχανικής Επανάστασης 4.0, είναι η αυτοματοποίηση. Εργαλεία που συντείνουν σε αυτήν είναι η τεχνητή νοημοσύνη (βλέπε ειδικό κεφάλαιο), μηχανήματα τα οποία κατασκευάστηκαν για υποκατάσταση του ανθρώπου σε εκτέλεση επικίνδυνων ή πολύπλοκων και επαναλαμβανόμενων εργασιών (ρομπότ), η ψηφιοποίηση διεργασιών (Internet of Things) και άλλα.



Η αυτοματοποίηση θα μειώσει το απασχολούμενο προσωπικό, αλλά θα επανακαθορίσει τις δυνατότητες σχηματισμού βιομηχανίας σε χώρες με υψηλό εργατικό κόστος. Πλέον, οδηγούμαστε ακόμη και σε εργοστάσια που θα μπορούν να λειτουργούν σχεδόν μόνο τους - όπως είναι τα σχεδόν αυτοματοποιημένα εργοστάσια της Tesla ή οι σχεδόν αυτοματοποιημένες αποθήκες της Amazon ή τα σχέδια για πλήρη αυτοματοποίηση της παραγωγής iPhone.

Οι άνθρωποι πλέον θα χρησιμοποιούνται σε εξειδικευμένες θέσεις προστιθέμενης αξίας. Αυτό δεν αποτελεί απειλή για το ανθρώπινο είδος, όσο υπάρχουν κανόνες για τη χρήση αυτών των τεχνολογιών και η παραγόμενη υπεραξία διαχέεται στο κοινωνικό σύνολο. Με τη χρήση αυτών των νέων πρακτικών, αλλά και για λόγους που άπτονται της επαναξιολόγησης της τεχνογνωσίας που προσδίδει η βιομηχανία, προηγμένες χώρες υψηλού εργατικού δυναμικού, τώρα προχωρούν

στον επαναπατρισμό της παραγωγής που είχαν «στείλει» σε χώρες χαμηλού εργατικού κόστους (nearshoring αντί offshoring) – κάτι που συμβαίνει και για λόγους γεωπολιτικούς.

Η Ελλάδα μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ένα πλεονέκτημα, εάν δρομολογήσει την απευθείας αυτοματοποιημένη παραγωγή. Δεν θα χρειαστεί να διαχειριστεί την αντικατάσταση και επανεκπαίδευση του εργατικού δυναμικού της βιομηχανίας - κάτι που αποτελεί κοινωνικό θέμα και σημαντική δαπάνη στις βιομηχανικές χώρες. Υπολογίζεται πάντως ότι, η αυτοματοποίηση θα κοστίσει τα 2/3 των θέσεων εργασίας στα εργοστάσια.

Σημειώνεται ότι η Ελλάδα έχει παρουσία και στο χώρο της ρομποτικής, με εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο και στην έρευνα, αλλά υπολείπεται του εξωτερικού. Σύμφωνα με στοιχεία της IFR, στην Ελλάδα αναλογούσαν το 2016 περί τα 17 ρομπότ ανά 10.000 εργαζόμενους (τα πιο πρόσφατα στοιχεία που υπάρχουν) με τον μέσο όρο διεθνώς στα 74 - ενώ στη Γερμανία υπήρχαν 309 και στη Νότια Κορέα 631 (το 2023 είχαν αυξηθεί σε 429 και 1.012 αντίστοιχα). Το εργοστάσιο της ΤΕΟΚΑΡ χρησιμοποιούσε αυτοματοποίηση (ρομπότ) από τη δεκαετία του 1990 όπως και της ΒΙΑΜΑΞ πιο πριν.

Κλάδοι της Ελληνικής Βιομηχανίας

Η μεγαλύτερη δραστηριότητα στον χώρο της βιομηχανίας, με βάση τις πωλήσεις, προέρχεται από την μεταποίηση τροφίμων που έχει τις περισσότερες εταιρίες (28,4%), με πωλήσεις 28,8% - ακολουθούμενη από τον κλάδο των πετρελαιοειδών (20,4% πωλήσεων), τα μεταλλικά προϊόντα (13,9% των επιχειρήσεων και 5% των πωλήσεων με ένα ακόμη 5,2% πωλήσεων από τον κλάδο βασικών μετάλλων), τα χημικά προϊόντα (με 5% των πωλήσεων) και τέλος τα είδη ένδυσης/κλωστοϋφαντουργίας - όπου υπήρξε μεγάλη μείωση τα τελευταία χρόνια (με 7,4% του αριθμού επιχειρήσεων).

Αυτό που ουσιαστικά λείπει είναι ο σπουδαιότερος κλάδος στην Ευρώπη και ο συνδετικός παράγοντας των επιμέρους συντελεστών παραγωγής - δηλαδή η κατασκευή μηχανημάτων και μεταφορικών μέσων. Ακολουθεί περιγραφή μερικών σημαντικών βιομηχανικών κλάδων στην Ελλάδα σήμερα.

Πετρελαιοειδή (διύλιση και εμπορία)

Ο κλάδος των πετρελαιοειδών αποτελείται από τον κλάδο διύλισης, με κύκλο εργασιών περίπου 26,1 δις € και τον κλάδο εμπορίας των πετρελαιοειδών με 14,8 δις € (στοιχεία 2023). Σημαντικές εταιρίες του κλάδου είναι η Helleniq (πρώην ΕΛΠΕ), με τρία διυλιστήρια σε Ασπρόπυργο, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη και η Motor Oil - με ένα διυλιστήριο στην Κόρινθο.

Στον κλάδο εμπορίας δραστηριοποιούνται 22 εταιρίες πρατηρίων, 22 ναυτιλιακών ή/και αεροπορικών καυσίμων, 21 εμπορίας υγραερίου και 11 εταιρίες εμπορίας ασφάλτου. Οι δυο εταιρίες διύλισης αποτελούν τις μεγαλύτερες εταιρίες στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια - ενώ πραγματοποιούν επιπλέον σημαντικές εξαγωγές (17,1 δις συνολικά εξαγωγές πετρελαιοειδών το 2022 σε σύνολο 54 δις €).

Τα διυλιστήρια συνεισέφεραν επίσης περίπου 6.500 θέσεις εργασίας άμεσα σε επίπεδο ομίλων και συνολικά με τις έμμεσες πάνω από 50.000. Αν και η κατανάλωση έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, όπου έχουν κλείσει πολλά πρατήρια, ο κλάδος είναι υγιής και παρουσιάζει υψηλή καθαρή κερδοφορία 1,48 δις € το 2023 (συνεπικουρούμενος από την αύξηση στις τιμές ενέργειας). Ο χώρος αντιμετωπίζει σημαντικό θέμα λαθρεμπορίου, κάτι που είχε επισημανθεί στα μνημόνια, αλλά δεν αντιμετωπίστηκε. Σε έκθεση του ΔΝΤ του 2010, το λαθρεμπόριο καυσίμων εκτιμάται στα 590 εκ. € ετήσια, με ανάλογο αντίκτυπο στα φορολογικά έσοδα.

Μεταποίηση τροφίμων

Ο κλάδος της μεταποίησης τροφίμων είναι από τους σημαντικότερους, αφού συμμετέχει στη δευτερογενή επεξεργασία της γεωργικής παραγωγής, με σημαντική συμβολή στην απασχόληση και στις εξαγωγές - ενώ στηρίζει την τροφική επάρκεια της χώρας μας. Τέτοιο παράδειγμα ήταν η EBZ που, πριν οδηγηθεί στο κλείσιμο από ευρωπαϊκές πολιτικές, στήριζε 6.000 τευτλοπαραγωγούς με μια καλλιέργεια μηχανοποιημένη που εξασφάλιζε τις ανάγκες της χώρας σε ζάχαρη - η οποία πλέον εισάγεται έχοντας καταστήσει την Ελλάδα μια από τις λίγες χώρες της ΕΕ χωρίς ζαχαρουργείο σε λειτουργία.

Η εγχώρια βιομηχανία τροφίμων έχει τη μεγαλύτερη συμβολή στη μεταποίηση. Περιελάμβανε 14.760 επιχειρήσεις το 2022 - 28,4% περίπου του συνόλου των επιχειρήσεων της ελληνικής μεταποίησης. Ταυτόχρονα, συνιστά το μεγαλύτερο εργοδότη της εγχώριας

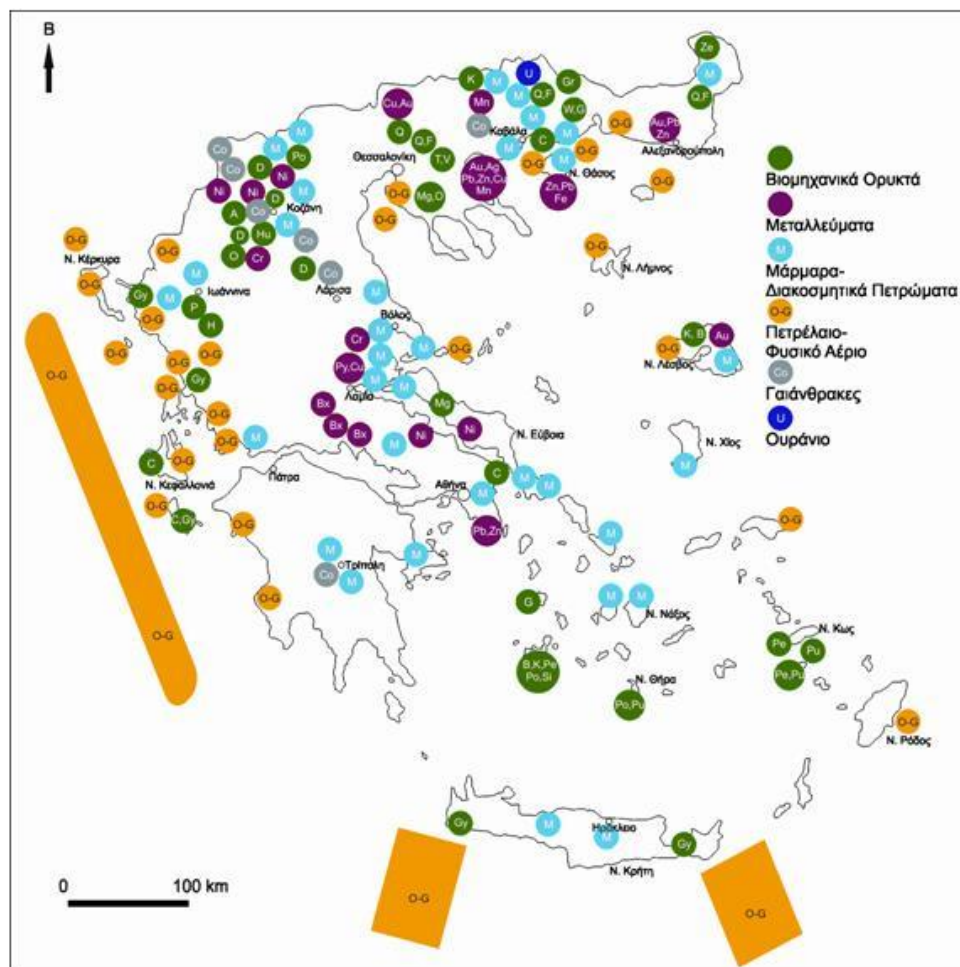
μεταποίησης - αφού σε αυτόν απασχολείται περίπου το 1/3 του συνόλου των εργαζομένων (121.573). Προϊόντα (υποκλάδοι) του είναι τα εξής: Κρέας, Ψάρια, Φρούτα και λαχανικά, Φυτικά και ζωικά έλαια και λίπη, Γαλακτοκομικά προϊόντα, Προϊόντα αλευρόμυλων, Αρτοποιία και αλευρώδη, άλλα είδη διατροφής, Ζωοτροφές, Ποτοποιία.

Ο κλάδος έχει συνολικό κύκλο εργασιών 13,9 δις €. Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του είναι 2,9 δις € και η αξία παραγωγής 11,9 δις €. Ο κλάδος πραγματοποιεί σημαντικές εξαγωγές (7,5 δις € το 2022) αλλά και εισαγωγές (5,9 δις €). Έτσι, σε όρους εξωτερικού εμπορίου, ο κλάδος μεταποίησης των τροφίμων και ποτών είναι ελλειμματικός (-1,6 δις € το 2022).

Εξόρυξη και Μεταλλουργία

Η Ελλάδα έχει σημαντικό ορυκτό πλούτο. Κυριότερα ορυκτά της είναι τα: Λατερίτης (σιδηρονικέλιο, ΛΑΡΚΟ), Βωξίτης (Αλουμίνα), Λευκόλιθος – Μαγνησιακά προϊόντα, χρυσός, άργυρος, μόλυβδος, χαλκός (Χαλκιδική), Χουντίτης – υδρομαγνησίτης. Επίσης, η χώρα μας διαθέτει βιομηχανικά ορυκτά (ενδεικτικά ο καολίνης, ο μπεντονίτης, ο γύψος, ο περλίτης, η κίσηρης, ο χαλαζίας, η χαλαζιακή άμμος, η ποζολάνη, ο αταπουλγίτης, άστριοι, ολιβίνης και το πυριτικό), καθώς και αδρανή και δομικά υλικά (τσιμέντο, μάρμαρα). Επίσης, έχει σημαντικές σπάνιες γαίες που τα τελευταία έχουν αυξημένο ενδιαφέρον λόγω νέων τεχνολογιών (π.χ. γερμάνιο, γάλλιο, αντιμόνιο, βολφράμιο, ρήνιο κ.α.). Κατά μία εκτίμηση του 2011 η αξία του ορυκτού πλούτου της Ελλάδας ανέρχονταν σε 1,5 τρις €.(Πηγή: Ορυκτοί Πόροι Ελλάδος: Αποθέματα και Αξία, Α.Τσιραμπίδης, Α. Φιλιππίδης, ΑΠΘ)

Ορυκτός Πλούτος Ελλάδας



Βιομηχανικά ορυκτά & πετρώματα

A=Αταπουλίτης, B=Μπεντονίτης, C=Λευκά ανθρακικά, D=Διατομίτης, F=Άστριοι, G=Γρανάτης, Gr=Γραφίτης, Gy=Γύψος, H=Ορυκτό άλας, Hu=Χουντίτης, K=Καολίνη, Mg=Μαγνησίτης, O=Ολιβίνη, P=Φωσφορίτης, Pe=Περλίτης, Po=Ποξολάνη, Pu=Κίσσηρη, Q=Χαλαζία, Si=Αμορφη πυριτία, T=Τάλκης, V=Βερμικουλίτης, W=Βολαστονίτης, Z=Ζεόλιθος.

Μάρμαρα-Διακοσμητικά πετρώματα

M=Λευκά έως έγχρωμα μάρμαρα, δολομίτες, τραβερτίνες, όνυχες, αλάβαστρο, ψαμμίτες, σχιστόλιθοι, ηφαιστειακά πετρώματα, ζεολιθοφόροι τόφοι.

Μεταλλεύματα

Ag=Άργυρος, Au=Χρυσός, Bx=Βωξίτης, Cu=Χαλκός, Cr=Χρώμο, Fe=Σιδηροξείδια, Mn=Μαγγάνιο, Ni=Νικέλιο, Pb=Μόλυβδος, Py=Σιδηροπυρίτης, Zn=Ψευδάργυρος.

Ενεργειακές ορυκτές πρώτες ύλες

Co=Γαιάνθρακες, O-G=Πετρέλαιο-Φυσικό αέριο, U=ουρανιούχο κοιτάσμα.

Πηγή: Ορυκτοί Πόροι Ελλάδος: Αποθέματα και Αξία, Α.Τσιραμπίδης, Α.Φιλιππίδης, Τομέας Ορυκτολογίας-Πετρολογίας, Τμήμα Γεωλογίας ΑΠΘ, 2013

Η μεταλλουργία είναι βασικός κλάδος για την Ελλάδα και τη μεταποίηση. Ο εξορυκτικός κλάδος αντιπροσωπεύει το 3,1% του ΑΕΠ με βάση στοιχεία του Συνδέσμου Μεταλλευτικών Επιχειρήσεων και απασχολεί 18.000 εργαζόμενους. Ο συνολικός κύκλος εργασιών για την εξόρυξη μεταλλευμάτων το 2021 ήταν 1,38 δις €. Η παραγωγή έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια (ο συνολικός κύκλος εργασιών ήταν 2,5 δις € το 2009), λόγω κυρίως της πτώσης του κλάδου των ενεργειακών ορυκτών της ΔΕΗ - αν και υπάρχει αύξηση σε αλουμίνιο και νικέλιο που σχετίζεται με την ηλεκτροκίνηση. Η ακαθάριστη αξία των ορυκτών

της Ελλάδας εκτιμώταν το 2017 σε 2,4 τρις €.

Κλωστοϋφαντουργία και Ένδυση

Ο κλάδος της κλωστοϋφαντουργίας και της ένδυσης έχει αποτελέσει έναν βασικό παράγοντα βιομηχανικής ανάπτυξης στη χώρα μας. Παράλληλα, αξιοποιεί την παραγωγή του πρωτογενούς τομέα, δημιουργώντας προστιθέμενη αξία. Ταυτόχρονα, η παραγωγή ενδυμάτων αποτελεί και μια δραστηριότητα με καλλιτεχνική και πολιτιστική σημασία. Όμως, τις τελευταίες δεκαετίες είναι σε συνεχή πτώση - με μεγάλες ιστορικές εταιρίες να έχουν σταματήσει να λειτουργούν.

Την περίοδο 2008-2020 θεωρείται ότι έκλεισαν 7.789 επιχειρήσεις ένδυσης και 1.212 κλωστοϋφαντουργίας. Κάποιες βιοτεχνίες μεταφέρθηκαν επίσης στις γειτονικές βαλκανικές χώρες - λόγω χαμηλότερου κόστους (Πηγή: *Ο τομέας μεταποίησης στην Ελλάδα, IOBE, Δεκέμβριος 2023*).

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (*Έρευνα Παραγωγής και Πωλήσεων Βιομηχανικών Προϊόντων, έτους 2022*) η αξία παραγωγής στον κλάδο υφαντουργικών ανέρχεται σε 548 εκ. € το 2022 από 163 επιχειρήσεις - ενώ του κλάδου ένδυσης (μαζί με των δερμάτων) σε 508 εκ. € με 284 επιχειρήσεις.

Εκτιμάται ότι, ο κλάδος ειδών ένδυσης γενικά απασχολούσε περίπου 14.400 εργαζόμενους το 2020 (Πηγή: *Βιομηχανία Τροφίμων και Ποτών, IOBE, 2022*). Στα προβλήματα που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια κυριαρχούν (α) η αύξηση του κόστους ενέργειας, όπου χρειάζεται στήριξη και (β) οι φθηνές εισαγωγές - οπότε προτείνεται η επικέντρωση σε προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Χημική βιομηχανία

Η αξία παραγωγής χημικών ουσιών και προϊόντων στην Ελλάδα πλησίασε το 2023 τα 3,8 δις €, από τα οποία το 67% περίπου εξάγεται. Τα προϊόντα του κλάδου είναι μεγάλης σημασίας για την οικονομία και περιλαμβάνουν: πολυμερή (πλαστικά, συνθετικές ίνες), πετροχημικά, φυτοφάρμακα, λιπάσματα, ειδικά χημικά, απορρυπαντικά, χρώματα.

Στον κλάδο της χημικής βιομηχανίας της Ελλάδας περιλαμβάνονται 960 επιχειρήσεις όπου απασχολούνται 12.439 άτομα και η

προστιθέμενη αξία ανήλθε σε 736 εκ. € το 2021 (Πηγή: Οδικός Χάρτης Μετάβασης της Χημικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα, IOBE, Απρίλιος 2024)

Σημαντική παράμετρος λειτουργίας της βιομηχανίας είναι το κόστος ενέργειας - κάτι που είναι αρνητικό σε σχέση με την Ευρώπη, με αποτέλεσμα να μειώνει την δραστηριότητά της. Στην Ελλάδα η κατανάλωση ενέργειας από την χημική βιομηχανία ανήλθε στα 1.145 GWh το 2021 ή στο 4% της συνολικής κατανάλωσης από τη βιομηχανία.

Η σχέση καταναλισκόμενης ενέργειας προς ακαθάριστη παραγόμενη αξία, ανέρχεται στο 1,6 στην Ελλάδα σε σχέση με 3,9 του μέσου όρου της ΕΕ - οπότε η Ελλάδα έχει λιγότερες ανάγκες. Όμως, η χημική βιομηχανία αντιμετωπίζει προκλήσεις στην πορεία της πράσινης μετάβασης - σύμφωνα με το σχέδιο περιορισμού εκπομπών της ΕΕ «Fit for 55». Το γεγονός αυτό οφείλεται στις αυξημένες χρηματοδοτικές ανάγκες για επενδύσεις - κάτι που συνεπάγεται και την ανάγκη εξασφάλισης ανταγωνιστικού κόστους ενέργειας. Σε αυτό μπορούν να συμβάλλουν τα κοινοτικά προγράμματα, όπως το Ταμείο Ανάκαμψης και τα ΕΣΠΑ με κρατική υποστήριξη - για τη διευκόλυνση των διαδικασιών.

Φαρμακοβιομηχανία

Ο κλάδος της φαρμακοβιομηχανίας και συμπληρωμάτων είναι πολύ σημαντικός στην Ελλάδα και παρουσιάζει σημαντική άνθηση τα τελευταία χρόνια. Η παραγωγή φαρμάκων στην Ελλάδα ανήλθε ως αξία στα 2,2 δις € το 2023 και καλύπτει το 39% των τοπικών αναγκών (Πηγή: Η φαρμακευτική αγορά στην Ελλάδα, Γεγονότα & Στοιχεία, IOBE, 2023) - από 858 εκ. € το 2012. Στα προϊόντα του κλάδου περιλαμβάνονται: πρωτότυπα φάρμακα, γενόσημα, παραφαρμακευτικά, φυτικά και θεραπευτικά, συμπληρώματα διατροφής, καλλυντικά. Σημαντική επίσης είναι η έρευνα που πραγματοποιείται στον κλάδο, αξίας 95 εκ. € το 2020 ή 7% της συνολικής στην Ελλάδα - με αύξηση των κλινικών μελετών, οι οποίες έφτασαν τις 219 το 2022.

Η προστιθέμενη αξία του κλάδου ανήλθε σε 1,6 δις το 2022 ή 5% της συνολικής από τη μεταποίηση. Η απασχόληση στον κλάδο φαρμακευτικών προϊόντων ανήλθε σε 32,6 χιλιάδες το 2022.

Αμυντική Βιομηχανία

Η αμυντική βιομηχανία είναι πολύ σημαντική για την εξασφάλιση της άμυνας, ενώ παράλληλα στηρίζει την απασχόληση και την οικονομική λειτουργία. Ο ΣΕΚΠΥ (Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Αμυντικού Υλικού) που ιδρύθηκε το 1982, έχει φτάσει να περιλαμβάνει 215 εταιρίες, με κύκλο εργασιών 1,2 δις €, στις οποίες απασχολούνται άμεσα 14.500 άτομα - πολλά ακόμη έμμεσα, σε συνεργαζόμενες εταιρίες και προμηθευτές. Σε αυτούς, να προσθέσουμε το σημαντικό έργο που επιτελείται στη συντήρηση εξοπλισμού σε μονάδες του Στρατού και της Αεροπορίας. Είναι και αυτές μία σημαντική πηγή τεχνογνωσίας και απασχόλησης.

Τα προϊόντα της αμυντικής βιομηχανίας καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, ενώ απαιτούν πολλές τεχνολογίες και υποσυστήματα, όπως πυρομαχικά, μηχανές, θωράκιση, ηλεκτρονικά, έως και λογισμικό ηλεκτρονικού πολέμου για να φτάσουμε στα ολοκληρωμένα όπλα. Επίσης, πολύ σημαντική και χρήσιμη είναι η παραγωγή μη πολεμικού εξοπλισμού - όπως στολές και άλλες προμήθειες.

Οι εταιρίες του κλάδου εξάγουν επίσης ένα σημαντικό τμήμα της παραγωγής τους από το 2002, όπου το 28% αυτών εξήγαγε περισσότερο από το 25% του κύκλου εργασιών τους, ενώ το 11% πέραν του 80%! (Πηγή: «Η εμπειρία μου στην Αμυντική Βιομηχανία», Αλέξανδρου Οικονομίδη, 19/02/2014). Σήμερα υπάρχουν επίσης σημαντικές εξαγωγικές επιχειρήσεις του αμυντικού τομέα, συμμετέχοντας σε αμυντικά προγράμματα του ΝΑΤΟ και της ΕΕ.

Η αμυντική βιομηχανία δεν απέφυγε τα προβλήματα της βιομηχανίας γενικότερα στην Ελλάδα και παράκμασε σταδιακά κατά τις δεκαετίες του '80-90. Πολύ περισσότερο με την κρίση των τελευταίων χρόνων και την κατάρρευση των επενδύσεων. Σε κάποια στιγμή είχε φτάσει να συζητείται από την Τρόικα ακόμη και το κλείσιμο των βασικών και ιστορικών μονάδων, της ΕΑΣ-(ΕΒΟ-ΠΥΡΚΑΛ) που πλέον αναδεικνύεται σε πολύτιμη λόγω των αναγκών του πολέμου στην Ουκρανία, της ΕΛΒΟ που παρά την παραχώρηση της παραμένει αδρανής, όπως επίσης η πώληση της ΕΑΒ, γεγονός που ευτυχώς αποφεύχθηκε.

Τα μεγάλα ναυπηγεία επίσης υπολειμματούσαν στην περίοδο των μνημονίων ή ήταν αδρανή. Σιγά-σιγά όμως ελπίζουμε ότι είναι σε πορεία να επανέλθουν στον αμυντικό τομέα, εκτός του εμπορικού, με αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος των Ναυπηγείων Ελευσίνας το

2022 και του Σκαραμαγκά το 2023. Έτσι σχεδιάζεται η εμπλοκή τους σε εξοπλιστικά προγράμματα του Πολεμικού Ναυτικού, μαζί με άλλες ιδιωτικές εταιρίες - κάτι που είναι αναγκαίο να προχωρήσει και να αυξηθεί.

Η αμυντική βιομηχανία μπορεί και πρέπει να διατηρηθεί. Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ πιστεύουμε ότι πρέπει να αναπτυχθεί, εκμεταλλευόμενη τις σημαντικές αμυντικές δαπάνες, ως πηγή χρηματοδότησης. Η διατήρηση των αμυντικών δαπανών, σε ένα συγκεκριμένο ελάχιστο ύψος (2% του ΑΕΠ), αποτελεί εξάλλου μέρος των υποχρεώσεων στο NATO που επιτείνεται με αφορμή τον πόλεμο στην Ουκρανία. Η Ελλάδα είναι από τις λίγες χώρες που ικανοποιεί αυτές τις απαιτήσεις, ενώ μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γαλλία, περισσότερο η Γερμανία και η Ιταλία υστερούν - κάτι που αποτελεί σημείο τριβής τελευταία με τις ΗΠΑ.

Το 2023, οι αμυντικές δαπάνες προϋπολογίζονταν στο 2,5% του ΑΕΠ (5,7 δις €). Οι δαπάνες αυτές αυξήθηκαν σημαντικά κατά την περίοδο του ευρώ, όπως και άλλες δαπάνες, ενώ μειώθηκαν μετά, ακολουθώντας την πτώση του ΑΕΠ. Από αυτά, χρησιμοποιήθηκαν για εξοπλισμούς 1,5 δις € σύμφωνα με τον Απολογισμό 2023. Το ποσόν αυτό είναι σχετικά αυξημένο λόγω κάποιων σημαντικών εξοπλιστικών που άρχισαν πάλι να εκτελούνται και που για τα προηγούμενα μνημονιακά χρόνια είχαν παραμεληθεί. Το NATO συνιστά το 20% τουλάχιστον των αμυντικών δαπανών να δίνεται για αμυντικό εξοπλισμό.

Τα 20% των αμυντικών δαπανών που αφορούν τον εξοπλισμό, αντιπροσωπεύουν άνω του 1 δις € πάντως με σημερινά δεδομένα. Αν υπήρχε ρήτρα παραγωγής τοπικά τουλάχιστον, στα επίπεδα του 35%, κάτι που για τομείς στρατηγικού ενδιαφέροντος επιτρέπεται από τον ΠΟΕ, τότε θα μπορούσαν να ανακυκλώνονται 350 εκ. € στην οικονομία. Με μεγαλύτερο αποτέλεσμα για την άμυνα, αφού το κόστος του εισαγόμενου υλικού είναι ακριβό και η λειτουργία του εξαρτάται από τους προμηθευτές (ανταλλακτικά, αναβαθμίσεις κ.λπ.). Παράλληλα, με την εγχώρια παραγωγή εξασφαλίζεται σχετική αυτονομία, έτσι ώστε να μην εξαρτάται η αμυντική ικανότητα από ξένους προμηθευτές - τόσο όσον αφορά στους εξοπλισμούς, όσο στα ανταλλακτικά και στις αναβαθμίσεις.

Την ίδια εποχή η Τουρκία ξοδεύει το 38,6% των συνολικών δαπανών της για εξοπλισμούς το 2019 (σύμφωνα με στοιχεία του NATO), ενώ έχει μεγαλύτερο ποσοστό συμπαραγωγής - διεκδικώντας το 65%

τοπικής παραγωγής. Το έχει καταφέρει πλέον μέσα από τον σχεδιασμό δικών της συστημάτων - με αποτέλεσμα η αμυντική βιομηχανία της να έχει γιγαντωθεί και να πραγματοποιεί εξαγωγές στις χώρες επιρροής της.

Η αξία των εξαγωγών αμυντικού υλικού της Τουρκίας έχει φτάσει τα 5,5 δις \$ το 2023. Η Τουρκία έχει αναπτύξει δε σημαντικά εγχώρια συστήματα (τεθωρακισμένα, ελικόπτερα, μη επανδρωμένα αεροσκάφη και φρεγάτες), κεφαλαιοποιώντας τη συμπαραγωγή υπαρχόντων μοντέλων - καθώς επίσης την τεχνογνωσία από την πολιτική βιομηχανία σε κρίσιμους κλάδους, όπως η παραγωγή αυτοκινήτων και ηλεκτρονικών (οικιακές συσκευές κ.λπ.). Πολλά από αυτά δε, εξάγονται στην ΕΕ χωρίς επιβολή δασμών - τροφοδοτώντας έτσι δυστυχώς την επεκτατική πολιτική της.

Ναυπηγοεπισκευή

Ο κλάδος ναυπήγησης και επισκευών πλοίων έχει πληγεί σε μεγάλο βαθμό στα μνημονιακά χρόνια λόγω της αδράνειας των μεγάλων μονάδων - αν και κάποιες μικρότερες επιμένουν. Η προστιθέμενη αξία στην ναυπήγηση έπεσε στα 45,3 εκ. € το 2020 από 277 εκ. € το 2009, ενώ χάθηκαν 2.000 θέσεις εργασίας, περιοριζόμενες πια στις 2,2 χιλιάδες. Στην επισκευή πλοίων που ανακάμπτει, η προστιθέμενη αξία ανήλθε στα 171 εκ. € το 2020 από 164 εκ. € το 2008 - με την απασχόληση στα 6,9 χιλιάδες άτομα.

Ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής έχει φτάσει να αντιπροσωπεύει κάτω από το 1% του ΑΕΠ - από 2,5% πριν την κρίση και πολύ περισσότερο παλαιότερα. Είναι πράγματι κρίμα να μην εκμεταλλευόμαστε τον σημαντικό αυτόν τομέα και τις συνέργειες με τη ναυτιλία για τη συντήρηση των άνω των 4.200 ελληνόκτητων πλοίων.

Τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν μακρά ιστορία και τεχνογνωσία, λόγω της εξυπηρέτησης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Αποτελούν επίσης μία από τις βασικές βαριές βιομηχανίες της Ελλάδας, με μεγάλη γκάμα προϊόντων και δραστηριοτήτων (βαγόνια και οχήματα, βάσεις υπεράκτιων ανεμογεννητριών, ιχθυοκαλλιέργειες κ.α.).

Ειδικά τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά είναι τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Εκτείνονται σε χώρο 832.000 m², από τα οποία τα 65.000 m² είναι στεγασμένα. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 χιλιάδων τόνων (μεγαλύτερη της Μεσογείου) και 250 χιλιάδων τόνων, αντίστοιχα. Η

επαναλειτουργία των ναυπηγείων Σκαρμαγκά που έχει δρομολογηθεί με την αλλαγή ιδιοκτησίας, μπορεί αν φθάσει σε πλήρη λειτουργία και σύμφωνα με παλαιότερες μελέτες:

- να συμβάλλει με τουλάχιστον 3,5 δις € στην οικονομία,
- να απασχολήσει πάνω από 5.000 εργαζόμενους, περίπου 1.000 ως μισθωτούς και 4.000 με υπεργολαβίες στις εγκαταστάσεις τους. Επιπλέον περισσότερους από 15.000 στις βιοτεχνίες της περιοχής.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας που βρίσκονται στην ίδια περιοχή:

- διαθέτουν τρεις πλωτές δεξαμενές, όπου μπορούν να κατασκευαστούν εμπορικά πλοία των 100.000 τόνων, να γίνουν ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων και να συνεργάζονται με το Πολεμικό Ναυτικό γι' αυτόν τον σκοπό (τελευταία είχαν ολοκληρώσει την ναυπήγηση πυραυλακάτων Super Vita),
- η απασχόληση σε πλήρη λειτουργία, μπορεί να φτάσει τις 3.000 θέσεις εργασίας σύμφωνα με εξαγγελίες - από 940 υπό το καθεστώς εκκαθάρισης.

Το τρίτο σημαντικό και ιστορικό ναυπηγείο, στο Νεώριο της Σύρου, είναι των ίδιων συμφερόντων με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Σημαντικά θεωρούνται επίσης τα ναυπηγεία στη Χαλκίδα, όπως και άλλα μικρότερα στην περιοχή του Περάματος. Δεν προκρίνουμε φυσικά την επέκταση του ΟΛΠ στη ναυπήγηση - επειδή θα ανατρέψει τα δεδομένα στον κλάδο, είτε στις εγκαταστάσεις του είτε στη ζώνη Περάματος που φιλοξενεί ένα μεγάλο αριθμό μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας του κλάδου που είναι σημαντική και καλύπτει επίσης μηχανουργία στην ευρύτερη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι ο λόγος που παραχωρήθηκε στην Cosco - αν και φυσικά μπορούν να υπάρξουν συνέργειες με την κίνηση πλοίων στον Δρόμο του Μεταξιού.

Τέλος, υπάρχει πολύ μεγαλύτερος αριθμός επιχειρήσεων στο χώρο των επισκευών σε όλη την χώρα. Σημαντική είναι η παρουσία των μικρών μονάδων που συντηρούν τα αλιευτικά, τα τουριστικά σκάφη, καθώς και τα παραδοσιακά σκάφη - τα οποία αποτελούν μέρος της πολιτιστικής μας παράδοσης και πρέπει να προστατευτούν.

Ο κλάδος την ναυπηγοεπισκευής είναι σημαντικό μέρος του ναυτιλιακού συμπλέγματος του Πειραιά (μαζί με γραφεία και εφοδιασμό) που θα μπορούσε να φτάσει τα 25 δις € έσοδα όπως αναφέρουμε στον τομέα της ναυτιλίας. Επίσης, να δημιουργήσει

απασχόληση και ευκαιρίες έρευνας για τους πτυχιούχους των ΑΕΙ μας, που πολλές φορές αναγκάζονται να ξενιτευτούν για να εργαστούν στο αντικείμενό τους.

Αυτοκινητοβιομηχανία

Μπορεί σήμερα να φαντάζει περίεργη η συζήτηση για αυτοκινητοβιομηχανία, δεδομένου ότι δεν υπάρχει σχετική δραστηριότητα. Εντούτοις, η αυτοκινητοβιομηχανία στην Ελλάδα έχει σημαντική ιστορία. Αυτό συνέβη σε μεγάλο βαθμό μέσα από τις προσπάθειες της μικρομεσαίας ενδογενούς επιχειρηματικότητας, χωρίς τη συμβολή του κρατικού σχεδιασμού. Τα παραγόμενα στην Ελλάδα αυτοκίνητα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, αποτελούσαν σημαντικό μέρος του στόλου των αυτοκινήτων της χώρας - έως και το 10%.

Υπήρξαν αρκετοί σχετικά μεγάλοι παραγωγοί αυτοκινήτων στην Ελλάδα, όπως η **TEOCAR** (1980-1995), που ίδρυσε το πρώτο εργοστάσιο συναρμολόγησης της Nissan στην Ευρώπη, με περίπου 170.000 παραχθέντα αυτοκίνητα. Έκλεισε λόγω μη παροχής κινήτρων, για να μεταφερθεί η παραγωγή στο Sunderland της Αγγλίας.

Επίσης, η NAMCO (1972-1983), που κατασκεύασε συνολικά 30.000 αυτοκίνητα (17.000 για την Ελλάδα) - όπως το ανθεκτικό και δημοφιλές, αν και όχι εντυπωσιακό μοντέλο της Pony, με 67% εγχώρια προστιθέμενη αξία, που εξαγόταν σε 14 χώρες. Έκλεισε μετά από μεγάλη εργατική απεργία, με αίτημα μία μεγάλη αύξηση μισθών.

Τέλος, η κρατική **ΕΛΒΟ**, που ιδρύθηκε το 1972 σε συνεργασία με την Αυστριακή Steyer, με σκοπό την ανάπτυξη ειδικών οχημάτων (αγροτικά και στρατιωτικά οχήματα, όπως ερπυστριοφόρα και τεθωρακισμένα), αλλά και άλλων παραγωγών/συναρμολογήσεων (π.χ. λεωφορεία, μικρά επιβατικά αυτοκίνητα με ισχυρό κινητήρα και πτυσσόμενη οροφή κατάλληλα για ανώμαλους δρόμους - τζίπ).

Τέθηκε σε αδράνεια, ουσιαστικά με μνημονιακές πιέσεις - ενώ παρά την παραχώρηση έναντι συμβολικού τιμήματος στην Ισραηλινή Plasan εξακολουθεί να είναι σε αδράνεια. Δυστυχώς, παρά τις εξαγγελίες ότι θα εμπλέκονταν τουλάχιστον στο πρόγραμμα των νέων λεωφορειών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας-Θεσσαλονίκης, εκτός των

αναγκών σε βοηθητικά στρατιωτικά οχήματα και τεθωρακισμένα μεταφοράς προσωπικού.



NAMCO: 17.000 αυτοκίνητα Pony παρήχθησαν (1972-1983)



NISSAN TEOCAR: 170.000 αυτοκίνητα παρήχθησαν, Sunny, Cherry, Datsun 1200 Pickup) (1980-1995)



ΕΛΒΟ (ίδρυση 1972): συναρμολόγηση τεθωρακισμένων, Mercedes G, Humvee, λεωφορεία κ.α.



Εργοστάσιο NAMCO



Εργοστάσιο ΕΛΒΟ



Υπήρχαν επίσης μια σειρά από μικρότερες εταιρίες, που σχημάτισαν πυρήνες έντονης δραστηριότητας και απασχόλησης - με δυνατότητες ανάπτυξης τεχνογνωσίας και σταδιακής εξέλιξης.

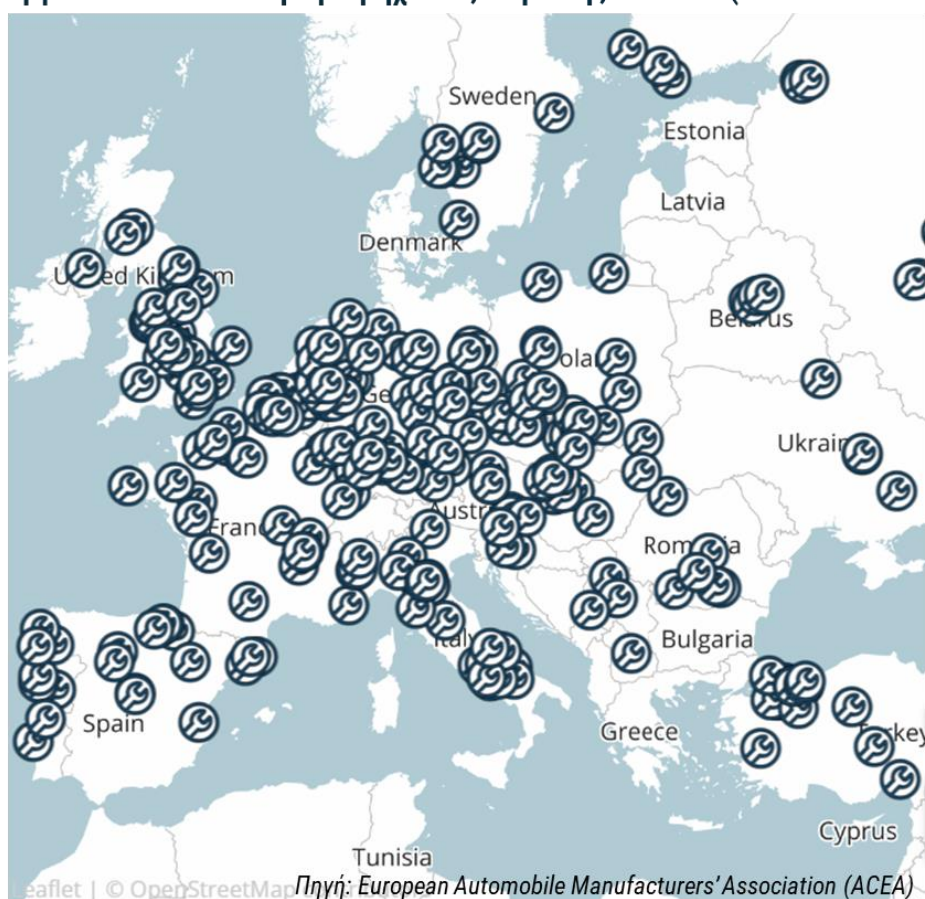
Όμως, η ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία αποδεκατίστηκε σε δύο φάσεις: πρώτα στα μέσα της δεκαετίας του '70, με την κατάργηση των ευνοϊκών φορολογικών ρυθμίσεων και μετά στη δεκαετία του '80, με την εντατικοποίηση της ενσωμάτωσης στην ΕΕ, με περαιτέρω αλλαγές στις φορολογικές ρυθμίσεις - καθώς επίσης με ορισμένες αμφίβολες πολιτικές σκέψεις και εργασιακές πρακτικές.

Αν και κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί πως το μέγεθος της ελληνικής αγοράς είναι μικρό (αντίστοιχο όμως της Τσεχίας, της Βουλγαρίας ή της Πορτογαλίας, που έχουν παραγωγή, ενώ εξάγουν και στην ΕΕ), μετά το κλείσιμο της αυτοκινητοβιομηχανίας και ειδικά μετά την είσοδο στο ευρώ, οι πωλήσεις των εισαγόμενων αυτοκινήτων

εκτοξεύτηκαν, από το επίπεδο των 100.000, σε 300.000 τη δεκαετία του 2000. Αυτά τα αυτοκίνητα εισήχθησαν σε μεγάλο βαθμό από την Ευρώπη, ενώ θα μπορούσε να είχε καρπωθεί αυτήν τη δραστηριότητα σε κάποιο βαθμό η εγχώρια οικονομία - εάν υπήρχε παραγωγή και δεν είχαν εξαχθεί τα κεφάλαια από τη χώρα.

Τα όποια επιχειρήματα εναντίον της παραγωγής μπορούν - πέρα από οποιαδήποτε εμπεριστατωμένη απάντηση - να κλονιστούν, εάν αναλογιστεί κανείς ότι η Ελλάδα είναι η μόνη σχεδόν χώρα της ΕΕ χωρίς αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ ο μισθός είναι χαμηλότερος από πολλά άλλα κράτη μέλη.

Εργοστάσια Αυτοκινητοβιομηχανίας Ευρώπης το 2022 (συνολικά 322*)



* Περιλαμβάνονται εργοστάσια κατασκευής επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, ημιφορτηγών, λεωφορείων, κινητήρων και μπαταριών)

Σε μία συγκρίσιμου μεγέθους χώρα, την Τσεχία, η τοπική αυτοκινητοβιομηχανία Skoda διατηρήθηκε και παράγει, σε συνεργασία με την VW, προϊόντα υψηλής ποιότητας και δημοφιλίας. Παρέχει απασχόληση σε 35.000 άτομα και αποτελεί ατμομηχανή για την υπόλοιπη οικονομία - η οποία είναι στα όρια της πλήρους απασχόλησης

και μαγνήτης επενδύσεων, όπως άλλωστε και η γειτονική Σλοβακία που παράγει για άλλες εταιρίες. Αυτά, ενώ ο μέσος μισθός στη Τσεχία είναι 1.790 € και στη Σλοβακία 1.480 € - πάνω δηλαδή από τα 1.380 € της Ελλάδας.

Όμως, μέχρι πρόσφατα, δεν υπήρχε η παραμικρή σκέψη ή διεκδίκηση ανάπτυξης παραγωγής στην Ελλάδα στις υπάρχουσες επιχειρήσεις ή η δημιουργία νέων, με τη μεταφορά παραγωγής από άλλες χώρες της Ευρώπης. Ούτε καν στον τομέα των ηλεκτρικών μπαταριών αυτοκινήτων που επιδοτείται από την ΕΕ και η χώρα μας διαθέτει νικέλιο - κάτι για το οποίο ενδιαφέρεται π.χ. ο Μασκ της Tesla.

Κινεζικές εταιρίες δε, επένδυσαν στην παραγωγή μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ουγγαρία. Ως ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ απαιτούμε να συμμετέχουμε και στην αυτοκινητοβιομηχανία, αλλά δυστυχώς βλέπουμε ότι η συζήτηση εισέρχεται στο δημόσιο διάλογο παρελκυστικά (π.χ. εργοστάσιο Next e.Go ή της Volkswagen που αποδείχθηκαν πυροτεχνήματα). Μια τέτοια διεκδίκηση απαιτεί ενδελεχή μελέτη και συντεταγμένη δράση.

Με δεδομένο δε το ότι το σύνολο των αυτοκινήτων εισάγονται, η ανάπτυξη της εγχώριας αυτοκινητοβιομηχανίας θα μειώσει το εμπορικό μας έλλειμμα - τόσο όσον αφορά στα αυτοκίνητα και στα ανταλλακτικά, όσο και στα καύσιμα (αναφερόμαστε στην ανερχόμενη τάση της ηλεκτροκίνησης). Αν δηλαδή το 25% της αγοράς αυτοκινήτου ήταν εγχώριας παραγωγής, εκτιμούμε ότι η μείωση του εμπορικού ελλείμματος θα ήταν της τάξης των 500 εκ. έως 1 δις € - κάτι που θα μπορούσε να αυξήσει το ΑΕΠ μας πολλαπλασιαστικά.

Παράλληλα, στην αυτοκινητοβιομηχανία θα μπορούσαν να εργαστούν πολλοί απόφοιτοι ελληνικών ΑΕΙ, κυρίως μηχανικοί - οι οποίοι έχουν καταφύγει στο εξωτερικό για να εργαστούν στον τομέα που έχουν σπουδάσει, εάν όχι για απλούς βιοποριστικούς λόγους. Πολλοί από αυτούς συνάμα έχουν λαμπρή επαγγελματική σταδιοδρομία.

Ηλεκτροκίνηση

Μία άλλη ευκαιρία δραστηριοποίησης αποτελεί η ηλεκτροκίνηση - όπου πλέον μεταβαίνει η αυτοκίνηση σε διεθνές επίπεδο λόγω των πράσινων μέτρων. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης ξεκίνησε επίσης στην Ελλάδα, με το νόμο 4710/2020, που παρείχε κίνητρα για την αγορά

ηλεκτρικών οχημάτων (σε συνδυασμό με ΚΥΑ), όπως και με το πλαίσιο προώθησής της (κίνητρα χρήσης, δίκτυο φόρτισης κ.α.).

Άλλες τάσεις, που θα ακολουθήσουν είναι τα αυτόνομα αυτοκίνητα και η διαμοιρασμένη χρήση των αυτοκινήτων (car sharing/e-mobility) - όπου πλέον το αυτοκίνητο δε θα είναι ένα ιδιόκτητο προϊόν αλλά μια υπηρεσία. Όλα αυτά θα αλλάξουν την εικόνα και τον τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων του χώρου.

Οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αυξάνονται με σημαντικούς ρυθμούς, όπως και στην ΕΕ, παρέχοντας μια επιχειρηματική ευκαιρία. Το γεγονός αυτό οφείλεται όμως και στα όρια που έχουν τεθεί από την ΕΕ για τη μείωση των ρύπων και για τη σταδιακή απόσυρση της παραγωγής συμβατικών οχημάτων. Στο ΕΣΕΚ του 2024 έχει τεθεί στόχος ότι, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα αποτελούν το 30% των νέων πωλήσεων έως το 2030 κατά το σενάριο βάσης.

Εκτός από επιβατικά, ηλεκτρικά θα είναι λεωφορεία, όπως αυτά που ήδη προμηθεύτηκαν οι αστικές συγκοινωνίες, καθώς επίσης επαγγελματικά έως και γεωργικά μηχανήματα (τρακτέρ) - κάτι που μπορεί να μειώσει το κόστος παραγωγής αν το ρεύμα είναι φθηνό φυσικά.

Η ηλεκτροκίνηση όμως αποτελεί επί πλέον μια ευκαιρία για παραγωγή και δημιουργία υπεραξίας για το ΑΕΠ. Όσο παράξενο και αν φαίνεται στους μη σχετικούς, στην Ελλάδα κατασκευαζόταν μεταξύ 1973-76 ένα από τα πρώτα ηλεκτρικά αυτοκίνητα παραγωγής: το Enfield-Neorion 8.000! Αναπτύχθηκε αρχικά από τη Βρετανική εταιρία Enfield, που ανήκε στον μεγαλοεφοπλιστή Γιάννη Γουλανδρή, όπως και το Ναυπηγείο Νεώριο Σύρου, όπου τελικά μεταφέρθηκε η παραγωγή. Το αυτοκίνητο είχε αναπτυχθεί για έναν διαγωνισμό της Βρετανικής Υπηρεσίας Ηλεκτρισμού, τον οποίο και κέρδισε.



Επίσης, στη χώρα μας έχει ιδρυθεί το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Αυτοκινήτων (ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο- Hellenic Institute of Electric Vehicles HELIEV) από το 1991 με αρκετές προτάσεις καινοτομίας.

Θα πρέπει η παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και εξαρτημάτων να εξεταστεί σε συνδυασμό με την εκμετάλλευση των μοναδικών για την ΕΕ (μαζί με Φινλανδία) κοιτασμάτων Νικελίου της ΛΑΡΚΟ για παραγωγή μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Από την άλλη πλευρά, η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης αναθεωρεί τα δεδομένα στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας. Δηλαδή το κόστος και την αξιοπιστία της ενέργειας και του δικτύου φόρτισης, με δεδομένο το ότι η χώρα έχει οδηγηθεί σε καθεστώς ενεργειακής εξάρτησης με υψηλό κόστος ενέργειας. Σημειώνεται πως σύμφωνα με μια μελέτη της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος (European Environment Agency), η ηλεκτροκίνηση θα αποτελεί το 10,6% της συνολικής ζήτησης ηλεκτρισμού στη χώρα το 2050 - κάτι που θα αυξήσει τις ανάγκες ηλεκτροπαραγωγής.

Στο πλαίσιο αυτό, στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ δεν νομίζουμε ότι θα πρέπει να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση, εάν δεν επιλυθούν τα δυο αυτά θέματα: το κόστος και η ηλεκτροπαραγωγή από εγχώριες πηγές. Διαφορετικά, ενδέχεται να επιβαρύνει το δίκτυο - οπότε σε περίπτωση απώλειας ισχύος να υπάρχει απώλεια μεταφορικής ικανότητας.

Η σωστή προώθηση της ηλεκτροκίνησης πάντως, μπορεί να βοηθήσει στη μείωση των εισαγωγών καυσίμων και του εμπορικού ελλείμματος. Βέβαια, η πτώση της χρήσης βενζίνης θα σημάνει και την πτώση των

εσόδων από τη φορολογία καυσίμων, που αποτελεί σημαντικό μέρος των εμμέσων φόρων και γενικά των εσόδων του Κράτους. Επιπλέον, πτώση της δραστηριότητας στη διύλιση.

Για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης είναι αναγκαία επίσης η ικανοποιητική κάλυψη της χώρας σε σταθμούς φόρτισης - κάτι που αρχικά το 2019 ήταν πολύ μικρή και αποτρεπτική. Όμως τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί οι σταθμοί φόρτισης και ανέρχονται σε περίπου 5.000 πανελλαδικά - ενώ αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω σε 13.000 το 2025 και 100.000 το 2030. Η ανάπτυξή τους όμως αποτελεί μια πρόκληση καθώς το μοντέλο που επιλέχθηκε από το Υπουργείο (Ν. 4643/19) μέσω της αγοράς οδήγησε σε αργή ανάπτυξη - ειδικά σε μη πολυσύχναστες περιοχές, όπου προωθήθηκε μέσω των δήμων και με στήριξη από το Πράσινο Ταμείο.

Επίσης, μπορεί να προωθηθεί η μετατροπή συμβατικών οχημάτων σε ηλεκτρικά. Το σχετικό πλαίσιο δεν προωθήθηκε στην Ελλάδα, όπως σε άλλες χώρες της Ευρώπης, όπως γίνεται για παράδειγμα με την υγραεριοκίνηση! Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ προτείνουμε να προωθηθεί άμεσα η δυνατότητα μετατροπής. Κάτι τέτοιο θα έδινε σε κάποιους καταναλωτές τη δυνατότητα μείωσης του κόστους χρήσης των οχημάτων τους και την επέκταση της διάρκειας ζωής τους - άρα επιπλέον δουλειές στον τομέα συντήρησης (όπως για ειδικές χρήσεις, αναψυχή συλλεκτών κ.λπ.).

Προτάσεις της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ για τη Βιομηχανία

Βιομηχανική Ενέργεια

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας εξαρτάται από το κόστος της ηλεκτρικής ενέργειας. Γι' αυτό είναι πολύ σημαντικός ο τομέας παραγωγής ενέργειας, όπως με εξορύξεις. Σύμφωνα με συνεχείς παρεμβάσεις της Ένωσης Βιομηχανικών Καταναλωτών (ΕΒΙΚΕΝ), το κόστος στην βιομηχανία τα τελευταία χρόνια είναι πολύ υψηλότερο των ανταγωνιστών της στην Ευρώπη - κάτι που απειλεί την βιωσιμότητά της.

Παράλληλα, η παραγωγή ενέργειας αποτελεί επίσης από μόνη σημαντικό μέρος της μεταποίησης και της απασχόλησης για την δημιουργία πλούτου. Σύμφωνα με την μελέτη των IOBE - Διανέοσις, ο τομέας συμβάλλει στο ΑΕΠ άμεσα περίπου με 6 δις ή 3,8% της Εγχώριας Προστιθέμενης Αξίας με στοιχεία 2017 και 49 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Το κόστος της ενέργειας εξαρτάται από το ενεργειακό μείγμα (καύσιμα

και προμηθευτές τους), που θα πρέπει να είναι το καλύτερο δυνατό, εκτός άλλων σκοπιμοτήτων. Πρέπει επιπλέον να εγγυάται ενεργειακή ανεξαρτησία στο μεγαλύτερο βαθμό, καθώς επίσης εναλλακτικές δυνατότητες ως προς τη χρήση καυσίμων και προμηθευτών. Το πώς θα επιτύχουμε αξιόπιστη παροχή ενέργειας αναλύεται στο κεφάλαιο για την ενεργειακή μας πολιτική.

Επιλογή Τομέων Ενδιαφέροντος για την Βιομηχανία

Πολλοί οικονομικοί οργανισμοί, ειδικοί και πολιτικά κόμματα, μιλούν για ανάπτυξη ή για παραγωγική ανασυγκρότηση όλα αυτά τα χρόνια, όπως για παράδειγμα η έκθεση Πισσαρίδη, χωρίς να αναφέρουν πώς θα συμβεί κάτι τέτοιο. Τι θα αναπτυχθεί; Πού; Πώς; Μιλούν για εξαγωγές, αλλά δεν συγκεκριμενοποιούν το από πού θα προέλθουν. Υπάρχει ζήτηση; Πού και σε τι προϊόντα; Πρέπει η Ελλάδα να ανταγωνιστεί με χώρες χαμηλότερου κόστους ή υψηλότερης προστιθέμενης αξίας;

Παρά το ότι μειώθηκε το εργατικό κόστος με τη μνημονιακή υποτίμηση, γιατί η Ελλάδα δεν έχει αυξήσει σημαντικά τις εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων στις χώρες της «ακριβής» ΕΕ; Πρέπει να εστιάσει στην Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά, που με τόσους κόπους έγινε μέλος της, ή σε χώρες εκτός ΕΕ;

Είναι επιπόλαιο ή ύποπτο να μην καθορίζονται οι τομείς ανάπτυξης της βιομηχανίας. Δείχνει προχειρότητα ή ανειλικρίνεια για τις προθέσεις της παραγωγικής ανασυγκρότησης. Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ πιστεύουμε ότι, χρειάζεται ολιστική προσέγγιση για την παραγωγική ανασυγκρότηση – η οποία να καλύπτει τις αλληλεπιδράσεις με όλους τους τομείς της βιομηχανίας και της οικονομίας.

Ο στόχος είναι να υπάρχει ισορροπία και να δημιουργούνται συνέργειες. Για παράδειγμα, ο συνδυασμός της χημικής και της μεταλλευτικής βιομηχανίας που υπάρχουν στην Ελλάδα με μία δυνατή μεταποίηση, έτσι ώστε τα προϊόντα των δυο πρώτων να μην εξάγονται σαν χαμηλής προστιθέμενης αξίας πρώτες ύλες, αλλά να ενσωματώνονται στην παραγωγή υψηλής προστιθέμενης αξίας βιομηχανικών προϊόντων. Είναι αυτό που αποκαλείται «ολοκληρωμένες αλυσίδες παραγωγής» (value chain).

Για να αποφασιστεί ποιοι βιομηχανικοί τομείς θα αναπτυχθούν, θα

μπορούσε κάποιος να μελετήσει παραμέτρους, όπως την ύπαρξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, τη ζήτηση και προσφορά σε προϊόντα και αντίστοιχες ροές από εισαγωγές και εξαγωγές, καθώς επίσης τις ανάγκες και τις συνθήκες ανά την Επικράτεια και τις σύγχρονες κατευθύνσεις χάραξης βιομηχανικής πολιτικής διεθνώς.

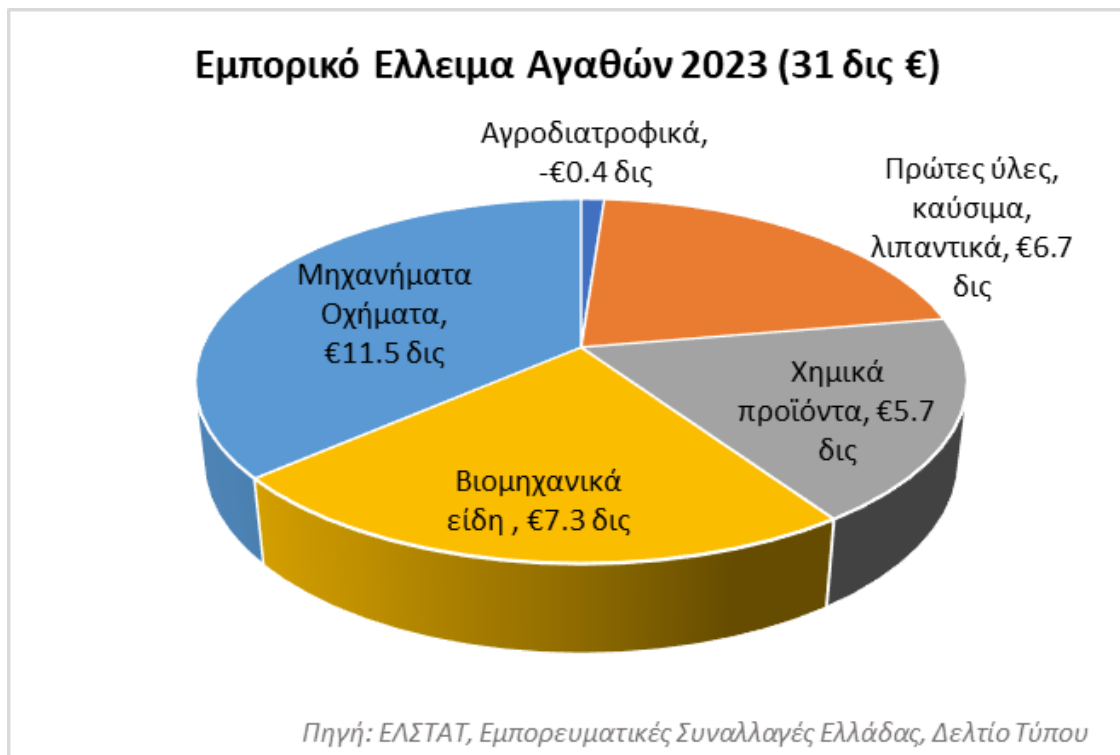
Περιοχές Πλεονεκτήματος

Με αυτήν τη λογική, θα μπορούσαν να αναπτυχθούν βιομηχανικοί τομείς, εκεί που η χώρα μπορεί να έχει διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Χωρίς πλεονέκτημα και με απουσία προστασίας σε εθνικό πλαίσιο, δεν είναι λογικό να επενδύσει κανείς. Όπως είπε άλλωστε ο περίφημος διευθυντής της GE Jack Welch «*αν δεν έχεις πλεονέκτημα, μην μπεις καν στον ανταγωνισμό*».

Σίγουρα, άλλοι παραγωγοί, ειδικά στο εξωτερικό, που έχουν ήδη παρουσία, θα υπερτερούν. Περιπτώσεις που θα μπορούσε να αναζητηθεί πλεονέκτημα μπορούν να είναι οι εξής:

- **Φυσικοί πόροι** (π.χ. ορυκτά): Στις περιπτώσεις αυτές θα μπορούσε κανείς να τους εκμεταλλευτεί για την παραγωγή μηχανημάτων, αφού η Ελλάδα παράγει σίδηρο, αλουμίνιο και νικέλιο (χρησιμοποιείται στις μπαταρίες).
- **Εργατικό δυναμικό/δεξιότητες.** Η Ελλάδα έχει πολλούς πτυχιούχους, πολλούς σε θετικές επιστήμες και αξιόλογους ερευνητές, που οι περισσότεροι έχουν θεαματική επαγγελματική εξέλιξη στο εξωτερικό. Μπορούν λοιπόν να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή ηλεκτροκίνητων οχημάτων, στη φαρμακοβιομηχανία, στη ναυπηγική και αλλού.
- **Γεωγραφική θέση.** Εγγύτητα στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης, Ανατολικής Ευρώπης και Μέσης Ανατολής. Σε αυτήν την περίπτωση, μπορεί να εκμεταλλευτεί το χαμηλό μεταφορικό κόστος για παραγωγή για την ΕΕ και να συμμετέχει στις αλυσίδες παραγωγής εκεί (π.χ. εξαγωγή χάλυβα για τη γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία ή παραγωγή εξαρτημάτων αυτοκινήτων, όπως στην Ανατολική Ευρώπη). Επίσης, θα μπορούσε να αποτελεί την παραγωγική βάση για εξαγωγή σε χώρες της Μέσης Ανατολής.

- **Προϊόντα που η χώρα εξαάγει, ώστε να προσπαθήσει να εξαάγει περισσότερα.** Αυτή τη στιγμή η Ελλάδα εξαάγει κυρίως διυλισμένα καύσιμα, ορυκτά ακατέργαστα ή κατεργασμένα μεταλλεύματα, χημικά, φάρμακα και τρόφιμα. Θεωρούμε ότι δεν θα πρέπει να αυξηθούν οι εξαγωγές ακατέργαστων προϊόντων περαιτέρω, αλλά να ενσωματωθούν σε προϊόντα υψηλότερης προστιθέμενης αξίας. (Βλέπε τμήμα για την Ανάπτυξη).
- **Ανάπτυξη με βάση τις μεγαλύτερες εταιρίες ή τους μεγαλύτερους εξαγωγείς.** Συνεργασία και συντονισμός τόσο μεταξύ τους όσο και με κρατικές υπηρεσίες, για την προώθηση περισσότερων προϊόντων στο εξωτερικό. Με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, οι 5 μεγαλύτερες επιχειρήσεις πραγματοποιούν το 20% των εξαγωγών, ενώ είναι στον χώρο του πετρελαίου και των μεταλλευμάτων (εξαιρώντας ναυτιλιακές, υπηρεσιών και εμπορικές που επανεξαίνουν). Συνεπώς, είναι περιορισμένη η δυνατότητα, όσον αφορά στην προστιθέμενη αξία, εκτός εάν διαφοροποιηθούν.
- **Χώρες στις οποίες εξαάγει, ώστε να προσπαθήσει να εξαάγει περισσότερα προϊόντα ή υπηρεσίες (τουρισμός),** αφού ήδη υπάρχει γνώση της αγοράς και καλές εμπορικές σχέσεις. Η Ελλάδα εξαάγει σήμερα σε μεγαλύτερο ποσοστό σε Γερμανία, Ιταλία, Βουλγαρία, Κύπρο, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, ΗΠΑ και Γαλλία. Ίσως οι μεγαλύτερες προοπτικές είναι εκτός της ΕΕ, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και Μέσης Ανατολής, στις ΗΠΑ, όπου υπάρχει σημαντική αύξηση στα τρόφιμα, στη Ρωσία, αν αρθούν οι κυρώσεις, ενώ θα πρέπει να δοθεί βάρος και στην Κίνα.
- **Προϊόντα στα οποία η χώρα παρουσιάζει μεγάλο εμπορικό έλλειμμα, έτσι ώστε να υποκαταστήσει τις εισαγωγές,** κάτι που είναι αυτονόητο. Παρέχει δε πολλά πλεονεκτήματα, λόγω εγγύτητας στον προορισμό κατανάλωσης και γνώσης της αγοράς, οπότε θα υπάρξει εξοικονόμηση του μεταφορικού κόστους, των εξαγωγικών εργασιών, του συνόλου των δραστηριοτήτων για την προώθηση προϊόντων στην αγορά (μάρκετινγκ). Η υποκατάσταση των εισαγωγών είναι η πιο ενδεδειγμένη λύση, αν και λίγοι την αναφέρουν.



Οι μεγαλύτερες εισαγωγές και το εμπορικό έλλειμμα που έχει η Ελλάδα είναι σε ορυκτά καύσιμα, που δεν διαθέτει σήμερα αναμένοντας φυσικά τα αποτελέσματα των ερευνών για εξορύξεις - αλλά σε κάθε περίπτωση μπορούν να μειωθούν, μέσω της ηλεκτροκίνησης αν συνδυαστεί με εγχώριες πηγές ηλεκτροπαραγωγής. Επίσης, τα μηχανήματα και τα μεταφορικά μέσα, τομείς στους οποίους υπάρχει μεγάλο περιθώριο δραστηριοποίησης και θα πρέπει να είναι το προφανές αντικείμενο εστίασης της μελέτης και των επενδύσεων.

Αλυσίδες Αξίας/Παραγωγής (Value Chains)

Μία σύγχρονη τάση είναι η στρατηγική ανάπτυξης ολοκληρωμένων αλυσίδων παραγωγής ή συμμετοχής σε αλυσίδες παραγωγής του εξωτερικού (δηλαδή στην Ευρώπη ή στις ΗΠΑ). Ως αλυσίδες παραγωγής ορίζονται οι διαδικασίες με τις οποίες μια εταιρία ή ένας βιομηχανικός τομέας προσθέτει αξία σε ένα προϊόν. Σε αυτές τις διαδικασίες συμπεριλαμβάνονται η παραγωγή, η εμπορία και η παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση.

Σήμερα είμαστε στην εποχή που, αντί τα κράτη να εμπορεύονται προϊόντα, εμπορεύονται μέρος της προστιθέμενης αξίας. Κάτι τέτοιο συμβαίνει με τη μεταπρατική βιομηχανοποίηση, στην οποία οι πρώτες ύλες από κάποια κράτη ή τα ημιτελή προϊόντα πηγαίνουν σε χώρες

χαμηλού εργατικού κόστους για να προστεθεί χειρωνακτική εργασία, πριν προωθηθούν στην τελική χώρα για μικρές προσθήκες πριν την πώληση και φυσικά τις λειτουργίες της εμπορίας. Αυτό γίνεται με τα εργοστάσια γερμανικών εταιριών στην Ανατολική Ευρώπη.

Η διαδικασία όμως αυτή δημιουργεί εξάρτηση από τις χώρες που συμβάλλουν στην παραγωγή και απώλεια τεχνογνωσίας. Παράδειγμα αποτελεί η ανεύρεση κατασκοπευτικού μικροεπεξεργαστή (μικροτσιπ) σε πλακέτες υπολογιστών που κατασκευάζονται στην Κίνα και ενσωματώνονται σε συσκευές σε ολόκληρο τον πλανήτη, ενώ η Ανατολική Ευρώπη παρουσιάζει σημεία εξάντλησης της παραγωγικής δυναμικότητάς της. Η πολιτική επιστροφής των εργοστασίων στην Δύση από την Ανατολή (nearshoring) για λόγους οικονομικούς και γεωστρατηγικούς, θα ενισχύσει τις ευκαιρίες συμμετοχής σε αλυσίδες παραγωγής στην ΕΕ.

Περιπτώσεις συμμετοχής σε ξένες αλυσίδες παραγωγής για την Ελλάδα είναι η παραγωγή εξαρτημάτων, όπως η ΕΑΒ για την Airbus ή η παροχή πρώτων υλών (π.χ. φύλλα αλουμινίου). Ανάλογη περίπτωση θα μπορούσε να είναι η παραγωγή εξαρτημάτων για ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες. Μία τρίτη, η ανάπτυξη λογισμικού, η λειτουργία κέντρων υποστήριξης λογισμικού ή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, δηλαδή τηλεφωνικά κέντρα. Κάτι τέτοιο έχουν κάνει σε μεγάλο βαθμό η Τσεχία, η Ρουμανία και η Πολωνία στην Ευρώπη, ενώ η Ινδία και Φιλιππίνες στην Ασία για αμερικανικές εταιρίες. Η Ρουμανία και η Τσεχία έχουν εκμεταλλευτεί την τεχνογνωσία από την υποστήριξη προϊόντων πληροφορικής για να αναπτύξουν αξιόλογο κλάδο νεοφυών επιχειρήσεων (startup).

Δεξιότητες-Προσφορά εργασίας

Οι Έλληνες απόφοιτοι θετικών και τεχνικών επιστημών αποτελούν υψηλό ποσοστό του γενικού πληθυσμού, αλλά αντιμετωπίζουν μεγάλες προκλήσεις στην αγορά εργασίας - αφού ο βιομηχανικός τομέας ή ο τομέας έρευνας είναι μικρότερος από άλλες ώρες της ΕΕ. Όχι τυχαία λοιπόν, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΒ, 1 στους 3 απασχολείται σε εργασίες χαμηλότερες των προσόντων του, ενώ το ποσοστό ανεργίας των Ελλήνων πτυχιούχων είναι τα υψηλότερο στην ΕΕ.

Επομένως, οι ικανότητες σε έμπυχο δυναμικό υπάρχουν και πρέπει να

αξιοποιηθούν. Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας δημιουργούνται θέσεις εργασίας για μηχανικούς και θετικούς επιστήμονες. Έτσι, θα μπορεί να υπάρξει ισόρροπη αγορά εργασίας και να βρίσκουν εργασία οι Έλληνες απόφοιτοι στον τόπο τους, χωρίς να χρειάζεται τα μεταναστεύσουν.

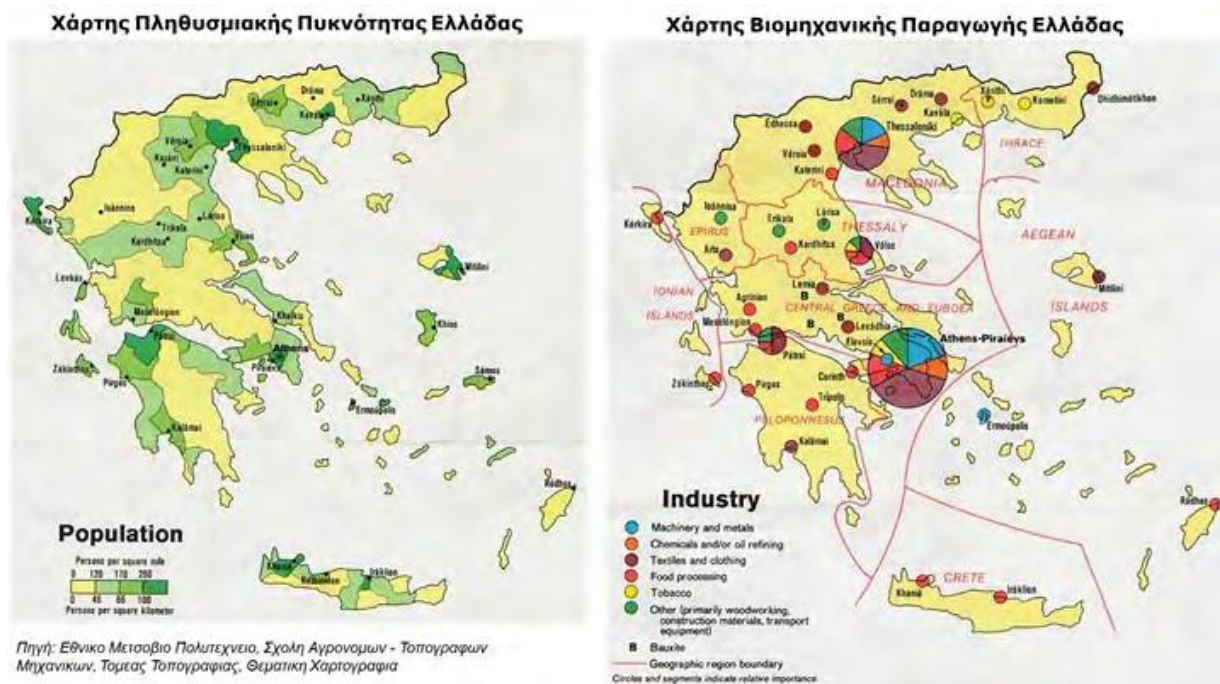
Σημειώνεται δε ότι, τα τελευταία χρόνια της κρίσης παρατηρείται μείωση των τεχνιτών στο εργατικό δυναμικό, όπως και των διευθυντικών στελεχών. Είναι δεξιότητες που χρησιμοποιούνται στη βιομηχανία, στην τεχνολογία και στην υψηλή προστιθέμενη αξία, οπότε είναι επιτακτική ανάγκη να διατηρηθούν για να υπάρξει πρόοδος! Είναι χαρακτηριστικό ότι η μείωση αυτή συνοδεύεται από αύξηση των διαφόρων ειδών πωλητών και παρόχων υπηρεσιών.

Κέντρα Περιφερειακής Ανάπτυξης- Clusters

Σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές, όσον αφορά στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας και στη βιομηχανοποίηση, προκρίνεται η δημιουργία Επιχειρηματικών Κέντρων (Clusters, π.χ. βιομηχανικά κέντρα στην Κίνα, Silicon Valley για τους υπολογιστές, Detroit για την αυτοκινητοβιομηχανία στις ΗΠΑ κ.λπ.). Σε αυτά συγκεντρώνεται η παραγωγική δραστηριότητα, με εξειδίκευση σε διάφορους παραγωγικούς τομείς κατά τύπους.

Υπάρχει ανάλογο πρόγραμμα στην ΕΕ για τη δημιουργία 2.000 επιχειρηματικών κέντρων (Clusters). Τέτοια παραδείγματα είναι τα δίκτυα μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜμΕ) προμηθευτών εξαρτημάτων στη γερμανική βιομηχανία, στην ελαιοπαραγωγή στην Ιταλία (11.000 παραγωγοί κάτω από μια ετικέτα Olio Toscano), δίκτυο Tech City UK Cluster Alliance στο Ηνωμένο Βασίλειο και άλλα.

Η ομαδοποίηση στην περίπτωση της Ελλάδας θα μπορούσε να γίνει γύρω από τις υπάρχουσες ΒΙΠΕ - κάτι που αποτελεί προτεραιότητα, λόγω των έτοιμων υποδομών και της ευκολίας εγκατάστασης και αδειοδότησης (εάν τελικά δεν ξεπουληθούν οι ΒΙΠΕ, όπως ακούγεται). Μπορεί ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ να μελετηθεί σε ευρύτερο επίπεδο περιφερειών, ανάλογα με τις επιμέρους δυνατότητες και ανάγκες ανάπτυξης - δηλαδή πληθυσμός, ανεργία, επίπεδο μόρφωσης, κατά κεφαλή ΑΕΠ, πανεπιστήμια και είδος παραγωγής ανά περιοχή.



Παραθέτουμε μια ενδεικτική πρώτη εισήγηση ως προς τη συσσωμάτωση βιομηχανικής εξειδίκευσης σε επιχειρηματικά κέντρα (Clusters), που θα μπορούν να δημιουργηθούν στην Ελλάδα:

Μεσαία-Μεγάλης κλίμακας βιομηχανία-μεταποίηση:

- **Αθήνα και Βοιωτία:** Ναυπηγεία, Χημική Βιομηχανία, Μεταλλουργία.
- **Θεσσαλονίκη-πεδιάδα Γιαννιτσών:** αγροεφόδια, αγροτικά μηχανήματα, τρόφιμα (γαλακτοκομικά, ζυμαρικά, φρούτα), θερμοκηπιακή παραγωγή.
- **Θεσσαλική Πεδιάδα:** Λάρισα, Καρδίτσα, Τρίκαλα: αγροεφόδια, αγροτικά μηχανήματα, τρόφιμα (γαλακτοκομικά, ζυμαρικά).
- **Βόλος:** μηχανήματα, μεταφορές (λιμάνι με σιδηροδρομική και οδική σύνδεση).
- **Πάτρα:** αγροτικά προϊόντα, τεχνολογία-ηλεκτρονικά (στο παρελθόν είχε μεγάλη παραγωγή, όπως χαρτοποιία, υφάσματα, ελαστικά. Σήμερα έχει επίσης παραγωγή αλλά και πανεπιστημιακή εκπαίδευση και έρευνα).
- **Θράκη:** βιομηχανία ηλεκτρικών, μηχανήματα, αγροτικά είδη.
- **Κρήτη:** γαλακτοκομικά, ελαιόλαδο αλλά και τεχνολογία (Πανεπιστήμιο Κρήτης), ΑΠΕ.

Μικρομεσαία μεταποίηση - βιοτεχνία:

- Ήπειρος: παραδοσιακές τέχνες (ξύλο, πέτρα, μέταλλο).
- Πελοπόννησος: κρασί, ελαιόλαδο, εσπεριδοειδή (χυμοί).
- Μακεδονία: κρασί, συσκευασμένα τρόφιμα κ.λπ. .
- Στερεά Ελλάδα: τρόφιμα, θερμοκηπιακή παραγωγή.
- Νησιά: μικρή αγροτική παραγωγή, ιχθυοτροφεία, ΑΠΕ.

Προτεινόμενοι βιομηχανικοί τομείς

Με βάση την προηγούμενη ανάλυση και με κριτήριο τις συνθήκες, τις ελλείψεις και τις τάσεις, προτείνουμε την ανάπτυξη των ακόλουθων τομέων:

• Αυτοκινητοβιομηχανία

Προκρίνεται, λόγω του μεγάλου εμπορικού ελλείμματος σε οχήματα και των δεξιοτήτων που υπάρχουν και πρέπει να αναπτυχθούν, για να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη και πρόοδος. Μπορεί να περιλαμβάνει παραγωγή/συναρμολόγηση αυτοκινήτων, με μεγάλο ποσοστό εγχώριας προστιθέμενης αξίας, παραγωγή εξαρτημάτων αυτοκινήτων για ξένες βιομηχανίες και μπαταριών.

Στο μεταφορικό τμήμα, μπορούν να αναπτυχθούν συνέργειες με τον τουρισμό και με τις υπηρεσίες διαμετακομιστικού εμπορίου. Στόχος η κάλυψη του 25% τουλάχιστον της εγχώριας ζήτησης σε βάθος χρόνου (π.χ. σε μικρές κατηγορίες επιβατικών και ειδικών χρήσεων). Η εγχώρια παραγωγή σε έναν κλάδο τόσο στρατηγικό (μεταφορές), όπου δεν υπάρχει η παραμικρή εγχώρια παραγωγή, είναι επιπλέον θέμα εθνικής ασφάλειας, αφού μειώνεται έτσι η αποκλειστική εξάρτηση από εισαγωγείς στην περίπτωση που θα υπάρξει κάποια αδυναμία εισαγωγών. Παράλληλα αφορά έναν τομέα ανερχόμενο, την ηλεκτροκίνηση όπου η χώρα μας διαθέτει νικέλιο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε μπαταρίες. Επίσης, ο τομέας είναι πολύ σημαντικός για τις συνέργειες που έχει με την Αμυντική Βιομηχανία (παραγωγή τεθωρακισμένων οχημάτων κ.α.).

- ***Κλωστοϋφαντουργία***

Προκρίνεται, λόγω της ύπαρξης πρώτων υλών (βαμβάκι, μαλλί) και της ήδη υπάρχουσας υποδομής και τεχνογνωσίας. Ανάπτυξη της αλυσίδας παραγωγής στην ένδυση, με παραγωγή υφασμάτων σε συνδυασμό με δερμάτινα, έτσι ώστε να προστίθεται αξία στην εγχώρια παραγωγή βαμβακιού, που βασίζεται σε ενισχύσεις ΕΕ και εξάγεται ακατέργαστο. Επίσης, έτσι ενισχύεται η εξέλιξη της εγχώριας σχεδιαστικής ταυτότητας και πολιτιστικής κληρονομιάς και ενδυναμώνουν οι τοπικές οικονομίες στην περιφέρεια, σε συνδυασμό με τα εργαστήρια μαστορικής, αργυροχρυσοχοΐας/κοσμημάτων και οικοτεχνίας.

- ***Μεταποίηση τροφίμων***

Προτείνεται για την αξιοποίηση της πρωτογενούς παραγωγής, με αύξηση της προστιθέμενης αξίας και κλείσιμο του εμπορικού ελλείμματος. Εστίαση σε βιολογικά και προστιθέμενης αξίας προϊόντα και τυποποίηση. Εκμετάλλευση της νησιωτικής και της ορεινής παραγωγής, καθώς και προϊόντων ΠΟΠ. Μέσα απ' αυτό θωρακίζεται η πολιτιστική κληρονομιά, όσον αφορά παρασκευές και μεσογειακή διατροφή (π.χ. ονομασία ελληνικού γιαουρτιού, φέτας κ.λπ.), που δε θα παράγονται από τρίτους.

- ***Μηχανήματα και εξαρτήματα***

Προτείνεται η παραγωγή αγροτικών μηχανημάτων, ώστε να αυξάνεται η προστιθέμενη αξία από την πρωτογενή παραγωγή και να μην διαφεύγει σε εισαγωγές (π.χ. ελκυστήρες, καλλιεργητικά μηχανήματα, συστήματα τεχνολογικά αναβαθμισμένων θερμοκηπίων, κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων, ιχθυοκαλλιεργειών κ.λπ.). Επίσης, η κατασκευή μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται στον αναδυόμενο τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου.

- ***Ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά, αυτοματισμοί***

Θεωρούμε κρίσιμης σημασίας την επανέναρξη του τομέα ηλεκτρικών συσκευών (στο παρελθόν η χώρα παρήγαγε όλες τις λευκές συσκευές και τηλεοράσεις), με ενίσχυση της καινοτομίας στα ηλεκτρονικά, για την ανάπτυξη κρίσιμης τεχνογνωσίας του μέλλοντος. Αυτή η τεχνογνωσία έχει εφαρμογή και στην αμυντική βιομηχανία (μη επανδρωμένα αεροσκάφη/drone, κυβερνοασφάλεια). Ενίσχυση της δραστηριότητας σε τεχνολογίες αιχμής που σχετίζονται με την παραγωγή και αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας (φωτοβολταϊκά, ανεμογεννήτριες,

μπαταρίες). Οι αυτοματισμοί και η ρομποτική όπως και τα drone είναι επίσης τεχνολογίες αιχμής που η χώρα έχει παρουσία και μπορεί να γίνουν περισσότερα.

- ***Χημική βιομηχανία***

Ενίσχυση υπαρχουσών σημαντικών δυνατοτήτων, όπως στον ευρύτερο κλάδο του πετρελαίου (π.χ. πετροχημικά, πλαστικά), στα λιπάσματα που χρησιμοποιούνται στον πρωτογενή τομέα, στα υλικά οικοδομών (χρώματα, μονωτικά κλπ.), αλλά και στα ανόργανα χημικά.

- ***Μεταλλουργία***

Προτείνεται η ενίσχυση των υπαρχόντων σημαντικών δυνατοτήτων για την εκμετάλλευση του πολύ μεγάλου ορυκτού πλούτου της χώρας ειδικά και με τις προοπτικές που ανοίγονται με την πράσινη τεχνολογία για σπάνιες γαίες και νικέλιο. Η μεταλλουργία όμως είναι σημαντική για να τροφοδοτεί την υπόλοιπη βιομηχανία με πρώτες ύλες όπως η χαλυβουργία για την αυτοκινητοβιομηχανία και την ναυπήγηση.

- ***Φαρμακοβιομηχανία***

Προτείνεται η ενίσχυση των υπαρχόντων σημαντικών δυνατοτήτων και ειδικά στον χώρο των γενοσήμων, καθώς επίσης των εναλλακτικών παρασκευασμάτων και συμπληρωμάτων διατροφής, στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί η σημαντική πρωτογενής παραγωγή και η ελληνική παράδοση (αρωματικά φυτά και βότανα).

- ***Ναυπηγική***

Προτείνεται, λόγω των υπαρχουσών εγκαταστάσεων, της τεχνογνωσίας, του εμπορικού στόλου αλλά και της σημασίας για την αμυντική βιομηχανία. Είναι αδιανόητο για την Ελλάδα με την τεράστια παρουσία της στον εμπορικό στόλο διεθνώς και με τη ναυπηγική παράδοσή της να μη δραστηριοποιείται στον κλάδο! Προτείνουμε την εθνική συνεννόηση με τον εφοπλιστικό κλάδο για την παροχή κινήτρων, όσον αφορά τη ναυπήγηση στην Ελλάδα. Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ στηρίζουμε την επαναδραστηριοποίηση των ναυπηγείων σε συνδυασμό και με την ανάληψη μέρος των προμηθειών εξοπλισμών! Τα μεγάλα ναυπηγεία μόνο, μπορούν να έχουν έσοδα άνω των 5 δις €, 5.000 άμεσες θέσεις εργασίας και πολλές περισσότερες έμμεσες.

- **Αμυντική Βιομηχανία**

Η ανάγκη ανάπτυξης υπαγορεύεται από λόγους εθνικής ασφάλειας αλλά και από τον αναπτυξιακό της ρόλο, όπως αναλύθηκε. Θα πρέπει άμεσα να επαναδραστηριοποιηθούν οι ελληνικές κρατικές αμυντικές βιομηχανίες και να αυξηθούν οι αμυντικές δαπάνες, έτσι ώστε να διοχετευθούν σε αυτές, όπως και σε ιδιωτικές εταιρίες, με στόχο να μείνουν στη χώρα τα χρήματα που διατίθενται. Παράλληλα μπορούν και να εξάγουν σε φίλες χώρες για την ενδυνάμωση συμμαχιών και σφαιρών επιρροής όπως κάνει η Τουρκία. Είναι ειδικά ευκαιρία δεδομένου ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να προχωρήσει σε αύξηση των αμυντικών δαπανών και σε συνεργασία των αμυντικών βιομηχανιών της Ευρώπης για την παραγωγή ως 50% των εξοπλισμών στην Ευρώπη μέχρι το 2030 (European Defence Industrial Strategy).

Μέτρα της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ για την ανάπτυξη της βιομηχανίας

1. Branding (εμπορική προσαρμογή-προώθηση σήματος):

Πρέπει να γίνει προσπάθεια δημιουργίας επωνυμίας για τα ελληνικά προϊόντα και ειδικά της βιομηχανίας, όπως ισχύει με τον τουρισμό. Μπορεί ο ελληνικός τουρισμός να είναι ένα δυνατό όνομα με αναγνωσιμότητα διεθνώς, κάτι που προσελκύει εύκολα τουρίστες, όμως αυτό συνέβη τυχαία σε κάποιο βαθμό, με τη διαφήμιση «*από στόμα σε στόμα*» στην αρχή, οπότε δεν έχει εκτιμηθεί ο κόπος, το κόστος για την προσέλκυση πελατών.

Για να προωθηθούν άλλα ελληνικά προϊόντα στο εξωτερικό, χρειάζεται να δημιουργηθεί η ιδέα του «Greek technology» και του «Made in Greece», καθώς και να περιβληθεί με αξιοπιστία. Δεν μπορεί να υποστηριχθεί από κάποια ΜΜΕ ότι οι Έλληνες είναι τεμπέληδες ή διεφθαρμένοι και να περιμένεις να αγοράσουν τα προϊόντα σου οι ξένοι, ειδικά όταν από αυτά εξαρτάται η ζωή τους (π.χ. ιατρικός τουρισμός ή φάρμακα).

Παράλληλα, πρέπει να αρχίσει μία συντεταγμένη προσπάθεια προώθησης των επιτευγμάτων των ελληνικών ΑΕΙ, αφού η έρευνα που εκπονείται είναι σημαντική. Χρειάζεται όμως η πρόσληψη εξειδικευμένων ατόμων στο βιομηχανικό μάρκετινγκ (του συνόλου των δραστηριοτήτων για την προώθηση προϊόντων στην αγορά) και σε βάθος χρόνου. Επίσης, πρέπει να εντατικοποιηθεί ο έλεγχος για

αντιγραφές, παραποιήσεις προϊόντων και κουλτούρας στο εξωτερικό, κάτι που προϋποθέτει την καταγραφή της ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στρατηγικές επενδύσεις - υπηρεσίες ταχείας διαδικασίας (fast-track): Η λογική χειρισμού των μεγάλων επενδύσεων δε θα πρέπει να έπεται, ως απάντηση σε εξωτερικό ενδιαφέρον, αλλά να προηγείται και να το δημιουργεί, προσελκύοντας επενδυτές. Η κατεύθυνση του Υπουργείου Ανάπτυξης θα πρέπει να είναι ο εντοπισμός 3-4 τομέων και επενδύσεων που θα δημιουργήσουν από αποτέλεσμα και θα συμπαρασύρουν την ανάπτυξη, μέσω της δημιουργίας εμμέσων θέσεων εργασίας (σε προμηθευτές, υπηρεσίες). Να γίνει δε επιπρόσθετα προσπάθεια προώθησής τους σε συγκεκριμένους επενδυτές. Επίσης, θα πρέπει να παρακολουθούνται τα επιχειρηματικά νέα ως προς το ενδιαφέρον μεγάλων εταιριών, να αναπτυχθούν διεθνώς και να γίνεται προσέγγισή τους προκαταβολικά.

Για παράδειγμα, θα μπορούσε να αναληφθεί πρωτοβουλία για την προσέλκυση επενδυτών στην παραγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων ή μπαταριών στην Ελλάδα, με δεδομένο το ότι πολλές αυτοκινητοβιομηχανίες κατασκευάζουν νέες μονάδες τώρα. Είναι ένας τομέας που η ΕΕ έχει επιτρέψει επιχορηγήσεις, ενώ η Ελλάδα παράγει και νικέλιο, που χρησιμοποιείται στις μπαταρίες.

Δεν είναι βέβαια απλό, αλλά υπάρχουν ειδικοί σύμβουλοι που αναλαμβάνουν τέτοιες εργασίες διεθνώς και που θα πρέπει να προσεγγιστούν, ώστε να ενημερωθούν και εν συνεχεία να ενημερώσουν τους πελάτες τους.

2. Καθορισμός στρατηγικών βιομηχανιών/τομέων και διερεύνηση τρόπων υποστήριξής τους, χωρίς να παραβιάζονται οι κανονισμοί των ΠΟΕ, ΕΕ. Ως στρατηγικός τομέας, για παράδειγμα, θεωρείται η αμυντική βιομηχανία. Θα μπορούσε όμως να χαρακτηριστεί ως στρατηγικός ο κλάδος της ναυπήγησης, λόγω της ναυτιλίας, του τουρισμού, των προμηθειών του, λόγω εξάρτησης και των μεταφορών, λόγω παρουσίας σε διευρωπαϊκά δίκτυα, όσον αφορά στην είσοδο εμπορευμάτων από Ασία.

3. Διεκδίκηση μετακίνησης παραγωγής της ΕΕ στην Ελλάδα ή εξαγωγών από την Ελλάδα, ως μέτρο για την αποπληρωμή του

χρέους. Κάτι ανάλογο έγινε με τον διακανονισμό του γερμανικού χρέους μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Εξάλλου, η παραγωγή στην Ελλάδα επιβαρύνεται από το ακριβό ευρώ, από τα προβλήματα χρηματοδότησης και από την απουσία δασμών εντός της ΕΕ - οπότε θα πρέπει να βρεθούν ουσιαστικοί αντισταθμιστικοί παράγοντες για την ανάπτυξη και την έξοδο από την κρίση, πέρα από ευχολόγια.

4. Υποβοήθηση εξαγωγών μέσα από την εντατικοποίηση δράσεων του Υπουργείου Εξωτερικών και των Πρεσβειών (εμπορικών αποστολών) και συντονισμό με υπηρεσίες στην Ελλάδα (π.χ. enterprise Greece, υπηρεσίες αδειοδοτήσεων κλπ.). Προτείνεται επίσης η δημιουργία μιας νέας υπηρεσίας ή η πλαισίωση των υπαρχόντων υπηρεσιών από προσωπικό που θα προσλαμβάνεται με σύμβαση έργου, ειδικά για τον σκοπό αυτό, από την αγορά, το οποίο θα έχει εξειδικευμένες ικανότητες και εμπειρία στην προσέλκυση επενδύσεων και εμπορίου, με παρουσία σε πόλεις κλειδιά του εξωτερικού (π.χ. Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Χονγκ Κονγκ, Γερμανία, Αυστραλία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα).

Ανάλογες υπηρεσίες έχουν για παράδειγμα η Τσεχία (CzechInvest), η Φινλανδία (FinPro), η Ιρλανδία (IDA Ireland) κ.ά. . Αυτή η υπηρεσία θα πρέπει να αναπτυχθεί στο πλαίσιο των υπηρεσιών για στρατηγικές επενδύσεις ταχείας διαδικασίας (fast-track), για στοχευμένες δράσεις προσέλκυσης επενδυτών που θα προηγούνται, δημιουργώντας το ενδιαφέρον για συγκεκριμένους τομείς που ενδιαφέρουν τη χώρα.

5. Συγχωνεύσεις για αύξηση μεγέθους και δημιουργία εταιριών-ηγετών σε στρατηγικούς τομείς. Ο συγκεντρωτισμός δεν είναι πανάκεια ή μονόδρομος ούτε πρέπει να είναι υποχρεωτικός. Η πολυδιάσπαση, ειδικά σε ορισμένους τομείς, όπως τα τρόφιμα, υπάρχει διεθνώς και υποστηρίζει την απασχόληση. Όμως σε εξαγωγικούς τομείς χρειάζονται εταιρίες με γνώσεις, κεφαλαιακό βάρος και ευρεία κλίμακα προϊόντων - για να μπορούν να αντιμετωπίζουν τον διεθνή ανταγωνισμό και να αντεπεξέρχονται με τις απαιτήσεις των ξένων αγορών. Εναλλακτικά, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η δραστηριοποίηση μέσω συνεταιριστικών οργανισμών, για την τόνωση της εγχώριας παραγωγής αλλά και των εξαγωγών με τη λειτουργία συνεταιριστικών γραφείων αντιπροσώπων και πωλήσεων στο εξωτερικό κ.λπ.

6. **Χαρτογράφηση των δεξιοτήτων στην αγορά εργασίας στο εσωτερικό και στο εξωτερικό** (μετανάστες Έλληνες της διαρροής του επιστημονικού δυναμικού – «*brain drain*»), για τον εντοπισμό τομέων με προσφορά εργασίας ή με δεξιότητες που μπορεί να ωφελήσουν στην ανάπτυξη διαφόρων κλάδων στην Ελλάδα ή σε συνεργασίες για έρευνα και ανάπτυξη ή για την ενίσχυση της εγχώριας παραγωγής. Επανεξέταση προγραμμάτων Πανεπιστημίων, τεχνικής εκπαίδευσης και υποστήριξής τους, εάν χρειάζεται, σε τομείς που πρέπει να αναπτυχθούν.

7. **Σύστημα τυποποίησης:** Τα ευρωπαϊκά πρότυπα προϊόντων είναι απαραίτητα για πωλήσεις στην ΕΕ, ενώ βοηθούν στις πωλήσεις εκτός ΕΕ, λόγω αναγνωρισιμότητας. Από εκεί και πέρα, χρειάζεται φυσικά έλεγχος της τήρησης των προτύπων για αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού σε εθνικό επίπεδο, τόσο από εγχώριους παραγωγούς όσο και από εισαγωγές. Εκτός αυτού, θέσπιση προδιαγραφών για δημόσια έργα και για διαγωνισμούς προμηθειών που να είναι σε συνάρτηση με την εγχώρια παραγωγή, με την επίκληση λόγων στρατηγικού ενδιαφέροντος. Πόσο μάλλον, όταν η Γερμανία προστατεύει τη βιομηχανία της με ειδικά κεφάλαια, τα οποία σχηματίστηκαν για την οικονομική της ανάκαμψη από την πανδημία.

8. **Αποζημιώσεις Dieselgate:** Η VW έχει πληρώσει βαριά πρόστιμα στις ΗΠΑ για το σκάνδαλο της εξαπάτησης με τους ρύπους των αυτοκινήτων της - πρόστιμα που έχουν υπερβεί τα 20 δις \$. Ανάλογες διεκδικήσεις παράλληλα επιζητούνται σε κεντρικό επίπεδο από την ΕΕ, ενώ η οδηγία είναι οι αποζημιώσεις να διεκδικηθούν μόνο από τους ιδιώτες ιδιοκτήτες σε μεμονωμένη βάση, κάτι που δεν έχει κάνει η Ελλάδα, παρά τις οχλήσεις της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ προς το Υπουργείο Ανάπτυξης. Πιστεύουμε ότι είναι εφικτό. Ενδεχόμενες αποζημιώσεις θα μπορούσαν να δοθούν ως επιχορήγηση για την ανάπτυξη ΑΠΕ και για την ηλεκτροκίνηση, όπως στις ΗΠΑ.

9. **Οικονομική/ενεργειακή ανεξαρτησία:** Θα πρέπει να εξασφαλιστεί στον μέλλον επάρκεια σε ρεύμα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, σε χαμηλό και σταθερό κόστος. Χρειάζεται τόσο για τη βιομηχανία όσο και για την ηλεκτροκίνηση μελλοντικά. Να σημειωθεί ότι, με τη σταδιακή απόσυρση των λιγνιτικών μονάδων, αυξάνεται το κόστος ρεύματος, ενώ με την ιδιωτικοποίηση της ΔΕΗ και εν γένει της παροχής ρεύματος, εισάγεται αβεβαιότητα για το κόστος και την

ασφάλεια παροχής. Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ είμαστε φυσικά εναντίον της εκποίησης στρατηγικών/κοινωνικών εταιριών, ειδικά στον χώρο ενέργειας, (όπως και των ΔΕΠΑ, ΕΛΠΕ). Θα πρέπει επίσης να διεκδικηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο η επιβολή φόρου άνθρακα στις εισαγωγές προϊόντων από χώρες που δεν ακολουθούν τις ίδιες αυστηρές και ακριβές πολιτικές στην παραγωγή ενέργειας (carbon import tax) - έτσι ώστε η βιομηχανία μας να μην μειονεκτεί στον διεθνή ανταγωνισμό.

10. Εσωτερίκευση των τουριστικών εσόδων: Αυτήν τη στιγμή μεγάλο μέρος των προμηθειών στον τουρισμό (άνω του 70%) εισάγονται και τα κεφάλαια χάνονται. Πρέπει λοιπόν να δοθεί βάρος στην παραγωγή τροφίμων για χρήση στον τουρισμό, με αντάλλαγμα τη χαμηλότερη φορολογία. Το ίδιο για την παραγωγή άλλου εξοπλισμού ξενοδοχείων, όπως έπιπλα, υφάσματα, ηλεκτρικές συσκευές, ηλεκτρονικά, προϊόντα καθαρισμού κ.ά. . Αυτό θα μπορούσε να επεκταθεί και στα αυτοκίνητα, αν δοθούν κίνητρα σε εταιρίες ενοικιάσεων αυτοκινήτων να χρησιμοποιούν εγχώρια παραγόμενα οχήματα.

11. Διεκδίκηση συνεργασιών από την Κίνα, ως μέρος του σύγχρονου δρόμου του μεταξίου (πρωτοβουλία One Belt One Road) για την επένδυση και παραγωγή στη Ελλάδα. Η Κίνα έχει εξαγγείλει ότι θα επενδύσει 100 δις \$ στις 68 χώρες του OBOR. Στο πλαίσιο αυτό εξαγόρασε, για παράδειγμα, μονάδα παραγωγής λεωφορείων στη Σερβία που θα χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή κινεζικών ηλεκτρικών λεωφορείων. Οι επενδύσεις της Κίνας στην Ελλάδα είναι κυρίως σε υποδομές (ΟΛΠ, ΑΔΜΗΕ κ.λπ.), στον τουρισμό (τουλάχιστον σε ιδιωτικό επίπεδο) ή στον κανιβαλισμό της υπάρχουσας ναυπηγικής δυναμικότητας από τον ΟΛΠ. Πρέπει να διεκδικήσουμε νέα παραγωγή μαζί με επενδύσεις σε υποδομές όπως κάνει η Τουρκία - όπου η Κίνα επενδύει σε αναβάθμιση του σιδηροδρόμου της, όπως προτείναμε και εμείς για τον ΟΣΕ.

12. Χρησιμοποίηση των κεφαλαίων που δίνονται για προμήθειες του Δημοσίου για υποστήριξη της εγχώριας παραγωγής. Σημειώνεται ότι αυτό αποτελεί επίσημη στρατηγική των ΗΠΑ (Buy American - Αγοράζουμε Αμερικανικά προϊόντα) που εισήχθη από τον Πρόεδρο Τραμπ και εντατικοποιήθηκε από τον Πρόεδρο Μπάιντεν - ο οποίος μάλιστα υποστήριξε ότι συμφωνεί και με τις διατάξεις του ΠΟΕ. Παραδείγματα δημόσιων προμηθειών:

- Σε προγράμματα της Αμυντικής Βιομηχανίας, τουλάχιστον 350 εκ. € ετήσια, για εξοπλισμούς μπορούν να δοθούν ως ποσοστό εγχώριας συμμετοχής για την κάλυψη τρεχουσών αναγκών, όπως ΤΟΜΑ/ΤΟΜΠ, φορτηγά, λεωφορεία, πυροσβεστικά (ΕΛΒΟ), μη επανδρωμένα αεροσκάφη, F16 (ΕΑΒ), φρεγάτες (Ναυπηγεία).
- Συμμετοχή της ΕΛΒΟ στο πρόγραμμα ανανέωσης των λεωφορείων ΟΑΣΑ/ΟΑΣΘ. Στο παρελθόν έχει συναρμολογήσει ηλεκτρικά (τρόλεϊ) και συμβατικά λεωφορεία. Ο προϋπολογισμός για την προμήθεια των 1.000 λεωφορείων που προγραμματίζονταν το 2019 ήταν 500 εκ. €, ποσό καθόλου ασήμαντο.
- Στόλος αυτοκινήτων Δημοσίου: αντικατάσταση του στόλου αυτοκινήτων του Δημοσίου με ηλεκτροκίνητα, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις του ΕΣΕΚ, με μετατροπή ή αγορά εγχώριας παραγωγής.

13. **Πάγωμα των ιδιωτικοποιήσεων** και επανεξέτασή τους για παραγωγικές επιχειρήσεις (π.χ. ΕΛΒΟ, ΛΑΡΚΟ, Λιγνιτικές μονάδες ΔΕΗ ή άλλες βιομηχανικές εταιρίες).

14. **Κόκκινα Δάνεια επιχειρήσεων:** Προσπάθεια επαναλειτουργίας σε όσες επιχειρήσεις είναι δυνατόν. Η υπαγωγή σε πτωχευτικές διαδικασίες να έχει πρώτο μέλημα τη διατήρηση σε λειτουργία και όχι το σπάσιμο σε τμήματα και την εκποίηση, όπως ευνοεί ο νέος πτωχευτικός κώδικας.

15. **Απλοποίηση των φορολογικών διαδικασιών για μικρομεσαίες επιχειρήσεις** και ελαχιστοποίηση των δεσμευμένων κεφαλαίων από τη φορολογία (π.χ. προκαταβολές και καθυστερήσεις επιστροφών)

16. **Οικονομικός πατριωτισμός.** Προτίμηση ελληνικών προϊόντων και μείωση εισαγωγών. Οι Έλληνες έχουν δείξει ότι αγαπούν την τοπική παραγωγή. Πόσο μάλλον εάν έχουν άμεση ή έμμεση συμμετοχή στην παραγωγή!

17. **Ίδρυση Υπουργείου Βιομηχανίας.** Και μόνο σημειολογικά θα δείξει τη σοβαρότητα και τη δέσμευση στην ανάπτυξη του τομέα, όπως υπάρχει Υπουργείο Αγροτικής Παραγωγής, Ναυτιλίας και Τουρισμού.

18. **Ίδρυση Τράπεζας Βιομηχανικής Ανάπτυξης με εξειδίκευση και δέσμευσή της στη βιομηχανία** (κατά τα πρότυπα ETBA).

Συμπερασματικά

Προτεραιότητα για την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ είναι η παραγωγική ανασυγκρότηση. Για τον σκοπό αυτό προβαίνει σε ριζοσπαστικές, εμπεριστατωμένες προτάσεις και όχι σε ευχολόγια ή στην εξυπηρέτηση συμφερόντων.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ μπορεί να υποστηρίξει προτάσεις που άλλοι αποσιωπούν. Είναι μακρά και δύσκολη πορεία για την παραγωγική ανασυγκρότηση, την ανάταξη της βιομηχανίας και της παραγωγής γενικά. Πρέπει όμως να επιτευχθεί.

Στόχος της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ είναι η στήριξη της ελληνικής βιομηχανίας σ' όλα τα επίπεδα, έτσι ώστε να συμβάλλει στην ανάπτυξη, στην άνοδο της απασχόλησης και στη γεωπολιτική σημασία της Ελλάδας.

Αποτελεί υποχρέωσή μας για τις επόμενες γενιές.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Δεν υπάρχει ελευθερία, χωρίς οικονομική ελευθερία, Μ. Θάτσερ



Γενικά Μέτρα:

- **Έμφαση** στον πρωτογενή τομέα με τη μεταποίησή του, στα ναυπηγεία και στη ναυτιλιακή υποστήριξη (ναυτιλιακά επιχειρηματικά κέντρα - maritime cluster -), στην αμυντική βιομηχανία και σε έναν πυρήνα ηλεκτροκίνησης (μπαταρίες, οχήματα).
- **Αύξηση του ΠΔΕ** τουλάχιστον στα 10 δις.
- **Επανακαθορισμός χρήσεων ΕΣΠΑ και N Gen EU**, με κατεύθυνση σε παραγωγή με εγχώρια προστιθέμενη αξία, όπως είναι η παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων, η εξοικονόμηση ενέργειας στις κατοικίες, οι ψηφιακές τεχνολογίες στη γεωργία και η χρηματοδότηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- **Επαναπατρισμός** επιχειρήσεων, δραστηριοποίηση **προβληματικών**.
- **Τιτλοποίηση** περιουσιακών στοιχείων και εισαγωγή στο χρηματιστήριο για άντληση κεφαλαίων προς ενίσχυση της Αναπτυξιακής Τράπεζας.
- **Οικονομικός πατριωτισμός**: Παράγουμε και καταναλώνουμε ελληνικά προϊόντα, μειώνουμε το εμπορικό έλλειμμα, κρατάμε χρήματα και δουλειές στον τόπο μας.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ» ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η Ανάπτυξη είναι το ζητούμενο όλων των Ελληνικών Κυβερνήσεων και όλων των πολιτικών κομμάτων που πέρασαν από τη χώρα - κυρίως από την υπογραφή του πρώτου μνημονίου, έως και σήμερα. Αν και όλοι οι πολιτικοί μιλούν για την πολυπόθητη Ανάπτυξη και υποστηρίζουν πως το δικό τους πολιτικό πρόγραμμα είναι εκείνο που θα βγάλει την Ελλάδα από την κρίση και την ύφεση, μια πιο προσεκτική μελέτη των προτάσεων αποδεικνύει πως πρόκειται απλά για αερολογίες - για μη ρεαλιστικές λύσεις και προεκλογικές υποσχέσεις, που είναι αδύνατον να εφαρμοστούν σε πρακτικό επίπεδο.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, έχοντας στρατηγικό σχέδιο που είναι αποτέλεσμα πολυετούς μελέτης και έρευνας, παρουσιάζει συγκεκριμένες, ρεαλιστικές και άμεσα υλοποιήσιμες προτάσεις, που μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα είναι σε θέση να οδηγήσουν την Ελλάδα στον δρόμο της Ανάπτυξης και της Ευημερίας! Οι προτάσεις μας είναι απόρροια επίπονης έρευνας, που έχει στο επίκεντρο το Εθνικό Συμφέρον και την ευημερία των Ελλήνων!

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ γνωρίζει πως μονόδρομος για την Ανάπτυξη είναι η έμφαση στις επενδύσεις και στην επιχειρηματικότητα! Φυσικά, μιλάμε για πραγματικές επενδύσεις και πραγματική ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, χωρίς μεταφορά των επιχειρήσεων σε βαλκανικές χώρες, για να γλιτώσουν οι επιχειρηματίες από τη ληστρική φοροεπιδρομή του Κράτους!

Η Αναπτυξιακή Πολιτική της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ έχει ως σημείο αναφοράς την Αναπτυξιακή Πολιτική οικονομικά ισχυρών και κραταιών χωρών, που έχουν συνεχή και ουσιαστικό ρυθμό ανάπτυξης. Οι χώρες αυτές αποτέλεσαν για εμάς «*Case Study*», πηγή γνώσης και έμπνευσης!

Κατευθύνσεις Αναπτυξιακής Πολιτικής

Η πολιτική κατεύθυνση που επιλέγει ένα Κράτος είναι πολύ απλή:

(α) **υψηλοί φόροι με ισχυρό κοινωνικό Κράτος** και με αρκετές επιχειρήσεις στην ιδιοκτησία του, έτσι ώστε να παράγουν κέρδη για να

προσφέρουν κοινωφελείς υπηρεσίες στους Πολίτες ή/και να στηρίζουν τα δημόσια έσοδά του, κάτι που είναι προς το συμφέρον των εισοδηματικά αδυνάμων,

(β) **χαμηλοί φόροι με μικρό κοινωνικό Κράτος και με τις επιχειρήσεις στον ιδιωτικό τομέα**, κάτι που εξυπηρετεί κυρίως τα ισχυρά εισοδηματικά στρώματα και

(γ) μία **ενδιάμεση κατάσταση**, μέσω της οποίας ισορροπούν οι κοινωνικές ομάδες.

Η πρώτη κατεύθυνση απαιτεί αποτελεσματικό Δημόσιο και υψηλά επίπεδα παιδείας της κοινωνίας - ενώ, όσον αφορά στη δεύτερη, έχει διαψευσθεί ο πατέρας του φιλελευθερισμού, ο Adam Smith, κατά τον οποίο: **Οι πλούσιοι θα στήριζαν κατά κάποιον τρόπο με ένα μέρος των υπερβαλλόντων περιουσιακών τους στοιχείων τους φτωχούς** (trickledown effect). Ως εκ τούτου, θεωρείται πιο ρεαλιστική η τρίτη κατεύθυνση, αν και η επίτευξη ισορροπίας είναι μία πολύ δύσκολη άσκηση.

Στο πλαίσιο αυτό, συμπεραίνει κανείς πολύ εύκολα πως η Ελλάδα δεν ακολουθεί καμία πολιτική, αφού έχει υψηλούς φόρους χωρίς να είναι ανταποδοτικοί, (οπότε δίνεται κίνητρο στους Πολίτες να φοροδιαφεύγουν, αμυνόμενοι απέναντι στις ληστρικές φοροεισπρακτικές επιδρομές), συρρικνώνει το κοινωνικό Κράτος, ξεπουλάει τις μονοπωλιακές ή κερδοφόρες επιχειρήσεις της και στρέφει τη μία κοινωνική ομάδα εναντίον της άλλης. **Με τον τρόπο αυτό εξυπηρετεί μόνο τις ξένες δυνάμεις κατοχής** - οι οποίες έχουν στόχο την υφαρπαγή των περιουσιακών της στοιχείων, άρα την αλλαγή του ιδιοκτησιακού της καθεστώτος.

Από την άλλη πλευρά, η διαμόρφωση του οικονομικού περιβάλλοντος βασίζεται στις εξής ιδεολογίες:

(α) Ο «**καπιταλισμός των μετόχων**», τον οποίο αγκαλιάζουν οι περισσότερες δυτικές εταιρίες - όπου παρέχεται ελευθερία κινήσεων σε εταιρίες, με πρωταρχικό στόχο τη μεγιστοποίηση των κερδών τους. Εδώ εντάσσεται ο **κλασικός φιλελευθερισμός**, που εξελίσσεται σε μονοπωλιακό καπιταλισμό, όταν επικρατούν λίγες μεγάλες επιχειρήσεις.

(β) Ο «**κρατικός καπιταλισμός**», που εμπιστεύεται την Κυβέρνηση να καθορίσει την κατεύθυνση της οικονομίας και έχει αναδειχθεί σε πολλές αναδυόμενες αγορές, ιδίως στην Κίνα. Ο κρατικός καπιταλισμός συχνά αποτελεί έναν καπιταλισμό της επιτήρησης, του πλήρους ελέγχου των

μαζών, όσον αφορά τη συμπεριφορά τους.

(γ) Μία νέα, τρίτη ιδεολογία, αναδυόμενη μετά την πανδημία, είναι «**Ο καπιταλισμός των ενδιαφερομένων**», που τοποθετεί τις μεγάλες ιδιωτικές εταιρίες με μεγάλη συμμετοχή στο οικονομικό γίγνεσθαι ως διαχειριστές - κάτι που δεν είναι βέβαια δημοκρατικό. Πρόκειται για τη νέα του εξέλιξη, για τη «Μεγάλη Επαναφορά», στην οποία το Κράτος θα κατευθύνεται από τις πολυεθνικές ελίτ, με απώτερο στόχο την παγκόσμια διακυβέρνηση.

Ούτε εδώ δεν φαίνεται να ακολουθεί μια πολιτική η Ελλάδα, τουλάχιστον κατά τη μεταπολίτευση. Ουσιαστικά τείνει προς μια υβριδική μορφή, σε ένα είδος σύμπραξης δημόσιου τομέα με ιδιωτικά συμφέροντα, χωρίς να υπάρχει κάποιο σχέδιο ανάπτυξης, ενώ ακόμη και αν υπήρχε, δεν υπάρχει όραμα να υλοποιηθεί. Βέβαια, μετά την ένταξη στην ΕΕ, την υπερχρέωση και τα μνημόνια εξαρτάται από τις επιλογές της ΕΕ, είτε μέσω κοινοτικών οδηγιών, είτε μέσω των προαπαιτούμενων των μνημονίων, με τον μανδύα των μεταρρυθμίσεων-ορόσημων που προϋποθέτουν οι δόσεις του Ταμείου Ανάκαμψης.

Επίσης, το Μακροπρόθεσμο Δημοσιονομικό Πλαίσιο της ΕΕ 2025-2028 που προβλέπει περικοπή δαπανών, με στόχο την μείωση του μη βιώσιμου χρέους που φόρτωσαν τα μνημόνια. Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ λέμε ότι το χρέος είναι μη βιώσιμο για τους πολίτες και την ανάπτυξη – ενώ δεν πρέπει να συγχέεται με ότι είναι εξυπηρετήσιμο εις βάρος αυτών και προς όφελος των δανειστών και εκπονητών της χώρας και της ιδιωτικής περιουσίας.

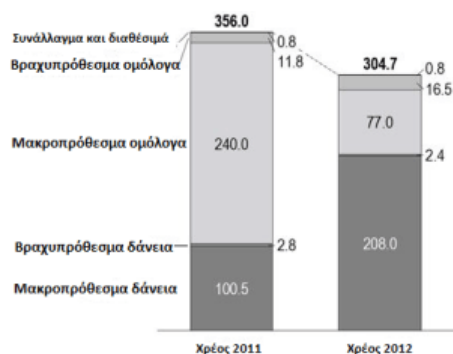
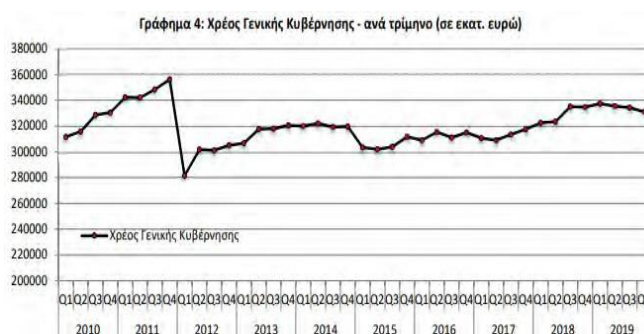
Οι διάφοροι αναπτυξιακοί νόμοι που ψηφίζονται από την εκάστοτε Κυβέρνηση απλά δρουν διαχειριστικά, παρέχοντας κάποιες ρυθμίσεις και κίνητρα, φορολογικά και γραφειοκρατικά αλλά όχι κατευθύνσεις. Οι λεγόμενες στρατηγικές επενδύσεις περιλαμβάνουν έναν μεγάλο αριθμό τομέων, χωρίς κάποια εμφανή λογική, εκτός του ότι παρέχουν ευνοϊκές ρυθμίσεις για κάποιες υπάρχουσες δραστηριότητες, δηλαδή στην οικονομία του χθες (π.χ. χειρωνακτική γεωργία, μαζικός τουρισμός), αντί γι' αυτήν του αύριο των αυτοματισμών. Σαν να βαδίζεις στο μέλλον κοιτώντας πίσω, με την όπισθεν.

Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ πιστεύουμε σε μια πραγματικά φιλελεύθερη οικονομία, με περιθώρια δραστηριοποίησης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, κάτω από τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού. Με την αρωγή του Κράτους και των στρατηγικών δημόσιων επιχειρήσεων, ως πυλώνες

στήριξης της ανάπτυξης, με σαφείς κατευθύνσεις δραστηριοποίησης.

Η κληρονομιά του καταστροφικού PSI

Όσον αφορά στην οικονομία της χώρας, φυσικά βαδίζει από το κακό στο χειρότερο - γεγονός που φαίνεται καθαρά από την εξέλιξη του ΑΕΠ της. Από την ανάπτυξη δηλαδή, σε σχέση με το δημόσιο χρέος της, που έχει εκτοξευθεί συγκριτικά - ενώ δεν μειώνεται ούτε ως απόλυτο μέγεθος, παρά το PSI.



Εάν παράλληλα συμπεριλάβει κανείς το κόκκινο ιδιωτικό χρέος που εκτοξεύθηκε στα ύψη μετά το 2010, τις χιλιάδες χρεοκοπίες, την κατάρρευση του παραγωγικού της ιστού, τον σκανδαλώδη αφελληνισμό των τραπεζών της, την απώλεια στα αποθεματικά των ασφαλιστικών ταμείων, την ανεργία και την κοινωνική εξαθλίωση, τη μετανάστευση άνω των 600.000 Ελλήνων από το πιο παραγωγικό μέρος του πληθυσμού και άλλα, η εικόνα γίνεται πολύ σκοτεινή, χωρίς καμία διάθεση υπερβολής.

Εάν όμως το ΑΕΠ μας έφτανε στα 300 δις €, όσο δηλαδή πριν την κρίση, κάτι που έγινε στις περισσότερες χώρες της ΕΕ, τότε το καθαρό δημόσιο χρέος (περί τα 356 δις € εάν ισχύουν οι αναφορές της κυβέρνησης) θα μειωνόταν στο 118% του ΑΕΠ, οπότε, με μέσο κόστος χρηματοδότησης στο 1,61% πρόσφατα, θα ήταν κάτι παραπάνω από βιώσιμο. Εκτός αυτού, τα επιπλέον 80 δις € στο ΑΕΠ θα σήμαιναν επιπλέον έσοδα 22 δις € για το Δημόσιο, οπότε θα λύνονταν εύκολα τα προβλήματά μας.

Όλα αυτά μπορεί να μοιάζουν βέβαια δύσκολα, αλλά το ΑΕΠ της Ελβετίας, με τον ίδιο περίπου πληθυσμό και με κατά πολύ λιγότερους πλουτοπαραγωγικούς πόρους, ήταν πρόσφατα της τάξης των 880 δις €, οπότε τετραπλάσιο από αυτό που «ονειρευόμαστε». Επομένως, η διεκδίκηση της ανάκτησης του χαμένου τουλάχιστον ΑΕΠ σε σύντομο διάστημα, είναι ένα αίτημα απόλυτα εφικτό. Αλλά και το Ισραήλ, μια

χώρα με συγκρίσιμο μέγεθος και μεγαλύτερα γεωπολιτικά προβλήματα, με την οποία είχαμε το ίδιο ΑΕΠ το 2000, έχει πλέον το διπλάσιο (500 δις \$), ενώ πολλές άλλες χώρες μας έχουν ξεπεράσει στα χρόνια των μνημονίων, όπως η Ρουμανία.

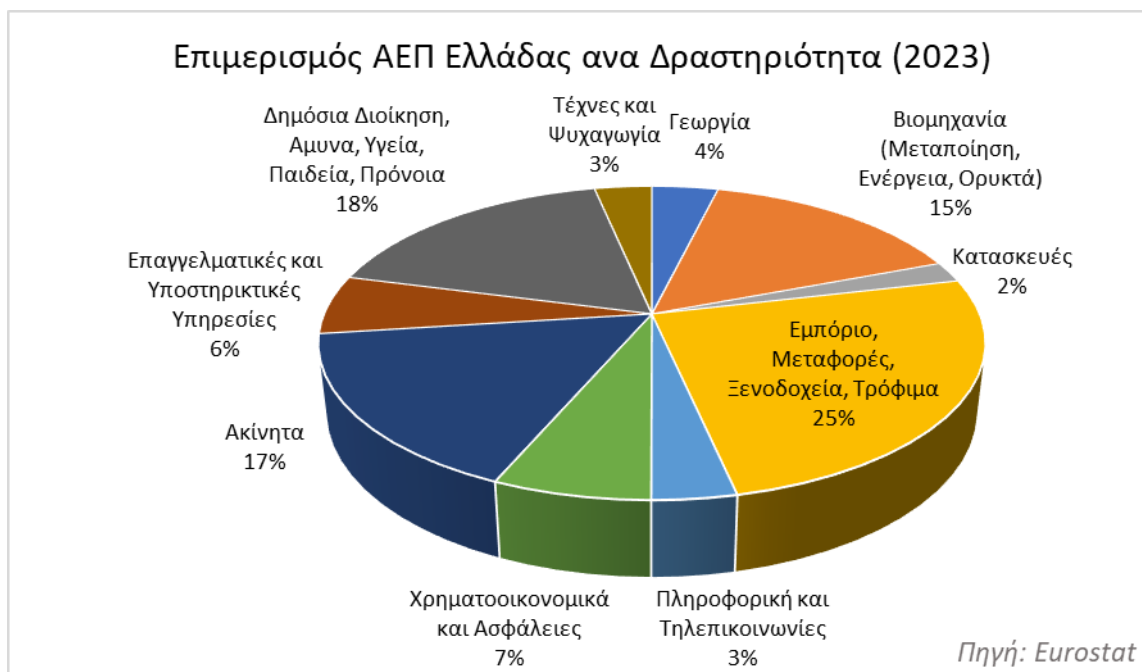
Για να αναπτυχθεί όμως η οικονομία θα πρέπει να αναπτυχθούν τομείς υψηλής προστιθέμενης αξίας και παραγωγικότητας της εργασίας στη μεταποίηση, καθώς επίσης να περιοριστεί ο υπερτροφικός πλέον τομέας των υπηρεσιών.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ σκοπεύει να αλλάξει το πρόσωπο της Ελληνικής Οικονομίας, στοχεύοντας στην αύξηση της παραγωγής και της εγχώριας προστιθέμενης αξίας, παρέχοντας ευκαιρίες προόδου και ευημερίας για όλους τους Έλληνες. Πρώτα για τους Έλληνες και όχι για επιχειρηματικά συμφέροντα ή για διεθνείς σκοπιμότητες.

Η Οικονομία της Εξάρτησης

Η οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα σήμερα επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό στις υπηρεσίες - τάση που επιτάθηκε τις τελευταίες δεκαετίες. Οι υπηρεσίες συνολικά, ως τριτογενής τομέας, αποτελούν περί το 77% του ΑΕΠ, ο δευτερογενής τομέας της μεταποίησης το 17% και ο πρωτογενής τομέας (αγροτική παραγωγή) το 4%.

Σε έναν πιο λεπτομερή επιμερισμό, το εμπόριο, οι μεταφορές, η εστίαση και τα ξενοδοχεία αποτελούν το 25% του ΑΕΠ, (όπου το 10% περίπου υπολογίζεται ότι συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό), ο τομέας υπηρεσιών ακινήτων 17%, ο δημόσιος τομέας το 18% και οι λοιπές υπηρεσίες (χρηματοοικονομικά, τέχνες, επαγγελματικές υπηρεσίες) το 16%. Η μεταποίηση αποτελεί το 15% του ΑΕΠ και απ' αυτό το 9% η βιομηχανία, αντιπροσωπεύοντας ένα πολύ χαμηλό ποσοστό σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, στην οποία η βιομηχανία καταλαμβάνει το 15%.



Τα περισσότερα προγράμματα ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, όπως το *Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2018 - 2021*, η Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική 2021, η Μελέτη της McKinsey «*Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά*» για τον ΣΕΒ του 2011, η μελέτη της διαΝΕΟσις, «*Ένα νέο Αναπτυξιακό Πρότυπο για την Ελληνική Οικονομία και η Μετάβαση σε αυτό, 2016*», προκρίνουν τους υπάρχοντες κλάδους με λίγες διαφορές - πρωτίστως τον Τουρισμό, τις Διαμετακομιστικές υπηρεσίες (Logistics) και την Ενέργεια (σε σχέση με ΑΠΕ και το φυσικό αέριο), δευτερευόντως την Πληροφορική και τις Επικοινωνίες (σε σχέση με την ψηφιοποίηση), τις Κατασκευές, τη Ναυτιλία και τη Φαρμακοβιομηχανία.

Η μελέτη της επιτροπής Πισσαρίδη του 2020 αποτελεί σε μεγάλο βαθμό ένα ευχολόγιο και μία έκθεση νεοφιλελεύθερων ιδεών, χωρίς την παράθεση προβλέψεων. Νομίζει κανείς πως γράφτηκε το 2010 καλώντας σε «*μεταρρυθμίσεις*» - σαν να μην πέρασαν 10 χρόνια πειραματισμών από τους «*ειδικούς*» της Τρόικα. Βέβαια, πηγαίνοντας ένα βήμα πιο πέρα από προηγούμενες μελέτες, προτείνει τις εξαγωγές και τη Βιομηχανία ως τομέα προτεραιότητας, μαζί με τον τουρισμό, την αγροδιατροφή, το περιβάλλον, τον πολιτισμό, τις επαγγελματικές υπηρεσίες και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δεν αναφέρει όμως, τι θα παράγουμε και πού θα το εξάγουμε!

Σκοπός της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ είναι ο σχεδιασμός μιας οικονομίας με υψηλή προστιθέμενη αξία, από τον πρωτογενή τομέα έως τη βιομηχανία και την καινοτομία, που υστερεί δραματικά. Με την

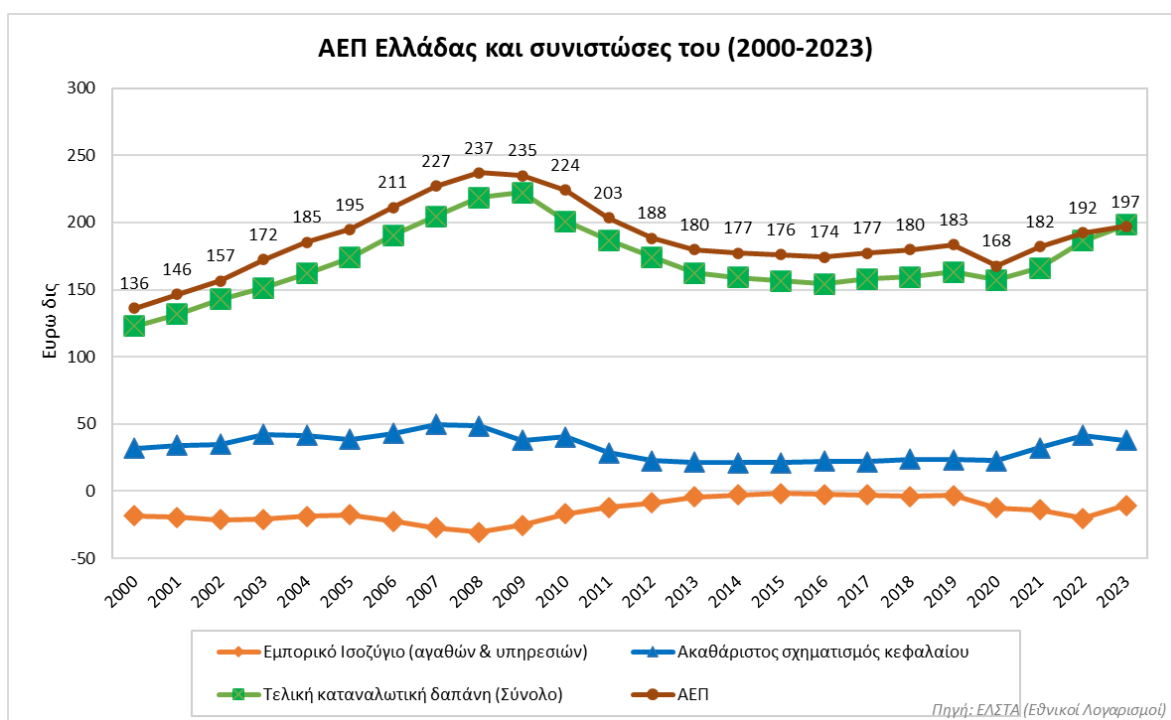
εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου και του τουρισμού υψηλής προστιθέμενης αξίας, που θα αναπτύσσει συνέργειες με την υπόλοιπη οικονομία. Πώς όμως θα επιτευχθεί η ανάπτυξη;

Η Εξίσωση της Ανάπτυξης

Η Οικονομία είναι απλή επιστήμη, αρκεί να διαθέτει κανείς κοινή λογική και θεωρητικό υπόβαθρο. Η ανάπτυξη, δηλαδή η μεγέθυνση του ΑΕΠ, καθορίζεται από την ακόλουθη «εξίσωση»:

$$\text{ΑΕΠ} = \text{Κατανάλωση} + \text{Ιδιωτικές επενδύσεις} + \text{Δημόσιες δαπάνες} + \text{Εμπορικό ισοζύγιο}$$

Η εξίσωση περιλαμβάνει επιμέρους οικονομικούς συντελεστές, τους οποίους πρέπει κάποιος να βελτιστοποιήσει, ώστε να μεγιστοποιηθεί το συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα. Όλοι μας γνωρίζουμε πολύ καλά, πως χωρίς ανάπτυξη δε λύνεται κανένα απολύτως πρόβλημα της χώρας μας, με τελικό αποτέλεσμα να καταλήξει στα σκουπίδια της ιστορίας.



Όσον αφορά στη βελτιστοποίηση των επιμέρους παραμέτρων της εξίσωσης ανάπτυξης, αναφέρουμε τα εξής:

(α) Κατανάλωση:

Σε αυτήν (δημόσια και ιδιωτική) οφείλεται περίπου το 87% του ΑΕΠ της χώρας, αρκετά ψηλότερα από την ΕΕ, στην οποία κατά μέσο όρο αντιπροσωπεύει το 55%, άρα πρόκειται για τον σημαντικότερο συντελεστή ανάπτυξης. Διακρίνεται σε εγχώρια και ξένη, αυτή δηλαδή που προέρχεται από τον τουρισμό. Όσον αφορά στην εγχώρια, η άνοδος της προϋποθέτει την αύξηση των μισθών, των συντάξεων, των κερδών των επιχειρήσεων και γενικότερα των εισοδημάτων των Πολιτών από άλλους πόρους, όπως είναι τα ενοίκια και τα εμβάσματα από το εξωτερικό (*μετανάστες, ναυτιλιακά κ.λπ.*).

Η άνοδος των μισθών με τη σειρά τους, προϋποθέτει την αύξηση της παραγωγικότητας των εργαζομένων, για να είναι υγιείς και όχι ανόητες, ψηφοθηρικές οι σχετικές αποφάσεις - αφού διαφορετικά μειώνεται η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, με δυσμενή επακόλουθα για το εμπορικό της ισοζύγιο και για τα κέρδη των επιχειρήσεων.

Η ανοδική κατανάλωση δημιουργεί υψηλότερη ζήτηση, οπότε λειτουργεί θετικά για την αύξηση του δεύτερου συντελεστή: των ιδιωτικών επενδύσεων. Αρκεί βέβαια να υπάρχουν οι σωστές προϋποθέσεις για τη διενέργεια επενδύσεων, όπως είναι το σταθερό, απλό και ανταγωνιστικό φορολογικό σύστημα, καθώς επίσης ένα πλαίσιο φιλικό προς τις επιχειρήσεις. Διαφορετικά, καλύπτεται από τις εισαγωγές, οπότε λειτουργεί εις βάρος του τελευταίου συντελεστή, επομένως δεν προσφέρει στην ανάπτυξη, αφού αυτοαναιρείται.

Σε σχέση με την ξένη κατανάλωση, που επίσης αυξάνει τη ζήτηση και άρα τις ιδιωτικές επενδύσεις, η Ελλάδα έχει δύο μεγάλα προβλήματα:

(1) Οι **αφίξεις τουριστών** είναι μεν ανοδικές, αλλά μειώνεται συνεχώς η μέση δαπάνη ανά ταξίδι, η οποία είναι πολύ πιο σημαντική, όπως αντίστοιχα για τις επιχειρήσεις ο κύκλος εργασιών (τζίρος) ανά πελάτη και όχι ο αριθμός τους, που εξαντλεί τις υποδομές τους χωρίς αποτέλεσμα.

Η μέση δαπάνη ανά τουρίστα στην Ελλάδα ανήλθε σε 603,2 € το 2023, από 32,7 εκατομμύρια αφίξεις και 20,5 δις ευρώ εσόδων, όταν το 2005 η μέση δαπάνη ήταν 745 €. Την ίδια στιγμή στην Πορτογαλία η μέση δαπάνη το 2023 ήταν 1.374 € με 18,2 εκατ. ξένων τουριστών (βλέπε τμήμα για τουρισμό).

Η μέση ταξιδιωτική δαπάνη δε το 2024 μειώθηκε στα 572,7 € (κατά

άλλους υπολογισμούς στα 598 €), από 603,2 € το 2023, 641 € το 2022 και 649 € το 2021 - με συνολικά έσοδα 21,54 δις € (2024) σε ονομαστικές τιμές και με αφίξεις μη κατοίκων 35.995.000. Εάν αφαιρεθεί λοιπόν ο πληθωρισμός, τα έσοδα ήταν χαμηλότερα από τα 18,2 δις € του 2019 - περί τα 17,2 δις €, με σωρευτικό πληθωρισμό 20%.

Συνεπώς, μπορούν να γίνουν πολύ περισσότερα για την αύξηση της μέσης δαπάνης αντί για την αύξηση του μαζικού τουρισμού που επιβαρύνει τις υποδομές και εξαντλεί το εργατικό δυναμικό της χώρας.

(2) Για τις ανάγκες του τουρισμού, η ζήτηση, καλύπτεται μόλις κατά 15-25% από την εγχώρια παραγωγή, οπότε αυξάνονται οι εισαγωγές εις βάρος ξανά του εμπορικού ισοζυγίου, με αποτέλεσμα τα όποια οφέλη της στην ανάπτυξη να αυτοαναιρούνται.

Αυτό φάνηκε καθαρά το 2020, όπου παρά την εκμηδένιση του τουριστικού εισοδήματος που ανήλθε περίπου στα 4 δις € στο δεκάμηνο από 18,2 δις το 2019, η μείωση του ΑΕΠ δεν ήταν πολύ μεγαλύτερη αυτής της απώλειας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Επίσης, απεικονίζεται και στη μείωση του εμπορικού ελλείμματος σε αγροτοδιατροφικά προϊόντα κατά το 2020.

Εξωτερικό Εμπόριο σε Αγροτοδιατροφικά Προϊόντα

(περιλαμβάνει Τρόφιμα και ζώα, ελαια-ποτά-καπνό)

Εισαγωγές (€ εκ)	Ε.Ε	Εκτός ΕΕ	Σύνολο
2017	5,290	1,313	6,603
2018	5,277	1,388	6,665
2019	5,465	1,482	6,948
2020(Ιαν-Οκτ)	4,002	1,302	5,304

Εξαγωγές (€ εκ)	Ε.Ε	Εκτός ΕΕ	Σύνολο
2017	4,288	1,351	5,639
2018	4,539	1,472	6,010
2019	4,402	1,571	5,972
2020(Ιαν-Οκτ)	3,768	1,725	5,494

Ισοζύγιο (€ εκ)	Ε.Ε	Εκτός ΕΕ	Σύνολο
2017	-1,002	38	-963
2018	-738	84	-655
2019	-1,064	89	-975
2020(Ιαν-Οκτ)	-234	423	190

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

(β) Ιδιωτικές επενδύσεις:

Όπως αναφέραμε, προϋποθέτουν την αύξηση της εγχώριας ή διεθνούς ζήτησης (εξαγωγές), αρκεί να υπάρχουν οι σωστές προϋποθέσεις - μεταξύ των οποίων η χρηματοδότησή τους από ένα υγιές χρηματοπιστωτικό σύστημα, καθώς και η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Η τελευταία δεν εξαρτάται μόνο από τους μισθούς των εργαζομένων, αλλά, επιπλέον, από την καινοτομία, από τις σύγχρονες διαδικασίες παραγωγής, από τα νέα μηχανήματα, από τις δημόσιες υποδομές, από τις δεξιότητες των επιχειρηματιών κ.λπ. .

Διακρίνονται επίσης σε εγχώριες και ξένες, στις οποίες όμως δεν συμπεριλαμβάνονται οι αποκρατικοποιήσεις των ήδη υφισταμένων επιχειρήσεων του δημοσίου τομέα ή οι εξαγορές των ιδιωτικών, αφού δεν προσφέρουν κάτι καινούργιο.

Ακόμη βέβαια και αν κάποιος ήθελε να συνυπολογίσει τις «αποκρατικοποιήσεις», δηλαδή το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας του Δημοσίου, που έχει περιέλθει με το 3^ο μνημόνιο (που ψήφισαν ΣΥΡΙΖΑ με τις «παραφυάδες» του, ΝΔ, ΠΑΣΟΚ) στο Υπερταμείο των ξένων και μάλιστα χωρίς να αποτιμηθούν και καταμετρηθούν πριν, τα πράγματα είναι και εκεί σκανδαλωδώς απογοητευτικά.

Σύμφωνα με απάντηση του Υπερταμείου (Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, ΕΕΣΥΠ ΑΕ) τα έσοδα από τις αποκρατικοποιήσεις την περίοδο 2011-2023 είναι 8,79 δις από τα οποία τα 8,54 δις € δόθηκαν για αποπληρωμή χρέους και 143,7 εκ. € από μερίσματα από τα οποία 92,7 εκ. € δόθηκαν για αποπληρωμή χρέους. Αυτό αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος των αποκρατικοποιήσεων χωρίς εδώ να συνυπολογίζονται οι ανανεώσεις ή επεκτάσεις υπάρχοντων παραχωρήσεων όπως η Αττική Οδός ή το Αεροδρόμιο Αθηνών ή η παραχώρηση της Εγνατίας που ακόμα το 2024 δεν έχει εξάλλου ολοκληρωθεί.

Πρόκειται δηλαδή για ένα ποσό ασήμαντο συγκριτικά με τα άνω των 400 δισεκατομμυρίων του δημόσιου χρέους (Κεντρική Κυβέρνηση - από τον πίνακα λείπουν τα 12,5 δις € των τόκων του EFSF, παρά το ότι έχουν συμπεριληφθεί στη Γενική Κυβέρνηση), ενώ τα μερίσματα που λαμβάνονται είναι της τάξης των λίγων εκατομμυρίων ως τώρα. Επομένως, φαντάζει προσχηματική η άποψη ότι, το Υπερταμείο λειτουργεί για την αποπληρωμή του χρέους ή για την ανάπτυξη - αφού, με βάση τα μεγέθη, αυτό δεν πρόκειται να συμβεί ποτέ. Όλα αυτά όταν έως το 2015 αναφερόταν στις Ευρωπαϊκές επιτροπές ότι τα έσοδα θα

έφταναν τα 50 δις €! (*The great Greece fire sale (Το μεγάλο ξεπούλημα της Ελλάδας, The Guardian 24/7/2015)*).

Δ. Κατηγορίες Χρέους Κεντρικής Διοίκησης (ποσά σε εκατ. ευρώ)*		
	30/09/2024	31/12/2024
Ομόλογα και Βραχυπρόθεσμοι Τίτλοι	104.992,10	105.285,66
Ομόλογα στην αγορά εσωτερικού	94.410,40	94.911,01
Ομόλογα στις αγορές εξωτερικού	1.953,68	1.958,76
Βραχυπρόθεσμοι τίτλοι	8.628,03	8.415,89
Δάνεια	299.293,53	298.574,98
Δάνεια λοιπά εσωτερικού	141,75	139,29
Δάνεια ειδικά και διακρατικά	6.977,13	6.874,85
Δάνεια Μηχανισμού Στήριξης	226.790,12	218.823,31
Δάνεια λοιπά εξωτερικού	15.793,07	15.793,07
Βραχ. δάνεια (Repos)	49.591,46	56.944,46
Σύνολο	404.285,63	403.860,64

*Από 31/12/2010 άλλαξε η κατηγοριοποίηση του Δημοσίου Χρέους με βασικό κριτήριο το διαχωρισμό του σε ομόλογα και δάνεια, μακροχρόνια και βραχυχρόνια, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Λογαριασμών (ESA). ** Προσωρινά στοιχεία.

Υφιστάμενο ύψος εγγυήσεων του Ελληνικού Δημοσίου (σε εκατ. ευρώ)		
	30/09/2024*	31/12/2024*
Υφιστάμενο ύψος εγγυημένων δανείων^{1,2}	25.373,38	26.245,14
Εγγυήσεις Ελληνικής Αναπτυξιακής Τράπεζας^{1,2}	1.936,80	1.973,40

1. Βλ. Παράρτημα. 2. Βλ. Σημειώσεις Παραρτήματος. * Προσωρινά στοιχεία

Οι «αποκρατικοποιήσεις» δεν αποτελούν εισροή σημαντικών κεφαλαίων, αφού μεγάλο μέρος απ' αυτές γίνεται με χρηματοδότηση από εγχώριες τράπεζες, όπως στην περίπτωση των 14 αεροδρομίων της Fraport, που λαμβάνουν επιπλέον ελληνικό ΕΣΠΑ για τις αναβαθμίσεις, στην εξαγορά της ΔΕΣΦΑ, στην παραχώρηση και μεταφορά του αεροδρομίου Ηρακλείου κ.ά.

Από την άλλη πλευρά, όταν μειώνεται η εγχώρια ή η διεθνής ζήτηση, όπως σε περιόδους ύφεσης, δε διενεργούνται ιδιωτικές επενδύσεις, οπότε τα Κράτη είναι υποχρεωμένα να επέμβουν για να τονώσουν τη ζήτηση, επενδύοντας πρώτα τα ίδια με τα αποθέματα που οφείλουν να διαθέτουν για να μην είναι εις βάρος των ελλειμμάτων του προϋπολογισμού τους.

Αυτό συνέβη στην Ελλάδα. Με τα μνημόνια υπήρξε τρομακτική πτώση των ιδιωτικών επενδύσεων, που όμως δεν αντισταθμίστηκε από δημόσιες επενδύσεις.

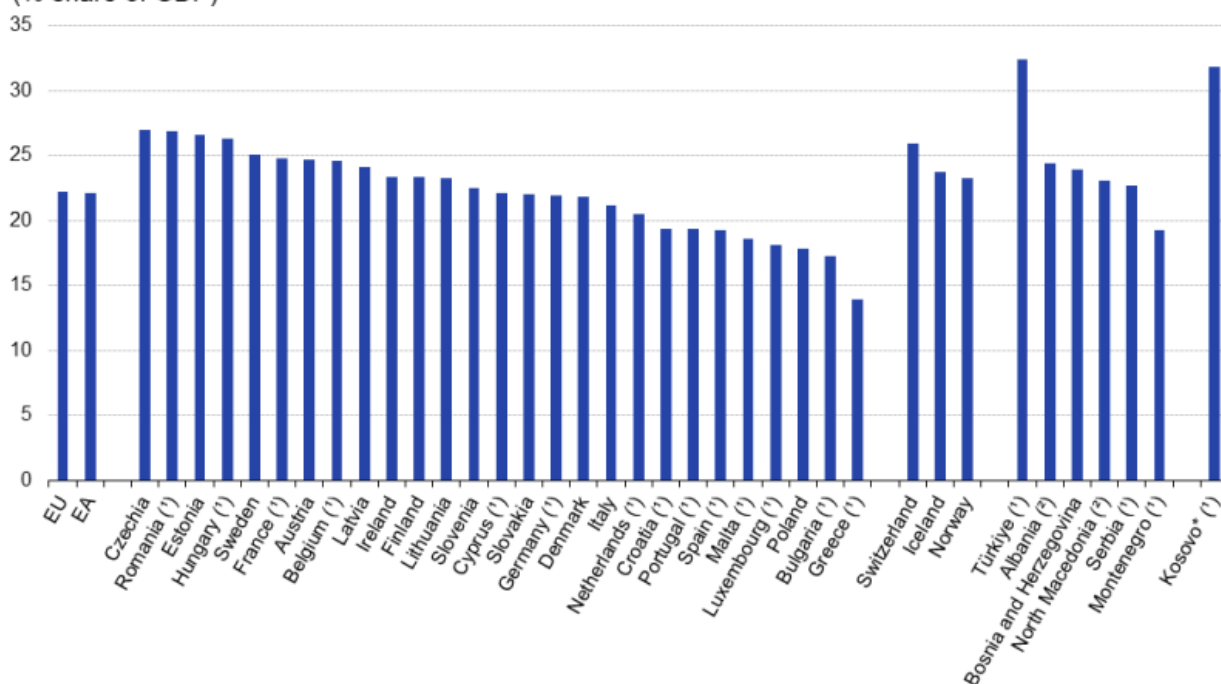
Οι επενδύσεις, από 25% του ΑΕΠ του 2007, δηλαδή από τα 58,5 δις € σε ΑΕΠ 232 δις €, μειώθηκαν στο επίπεδο του 11% το 2019, στα 20,3 δις € σε ΑΕΠ 183 δις € πριν την πανδημία για να ανακάμψουν εν μέρει στα 33 δις το 2023 (15% σε ΑΕΠ 225 δις €). Όμως η ανάκαμψη των

τελευταίων χρόνων οφείλεται σε σημαντικό βαθμό σε κερδοσκοπία στα ακίνητα που ανέβασε και το στεγαστικό κόστος αλλά και στις επενδύσεις στην αλλαγή του τρόπου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με εξοπλισμό ΑΠΕ κάτω υπό τις επιταγές της πράσινης πολιτικής της ΕΕ. Σε κάθε περίπτωση, οι επενδύσεις έχουν μειωθεί κάτω από το μισό σε σχέση με πριν τα μνημόνια, ενώ έχει συσσωρευθεί ένα μεγάλο έλλειμμα λόγω αυτού στην οικονομία. Αυτό δείχνει την τρομερή παθογένεια της οικονομίας στα χρόνια των μνημονίων αλλά και της όποιας ανάκαμψης.

Το επίπεδο των επενδύσεων (σχηματισμός κεφαλαίου) ως ποσοστό του ΑΕΠ βρίσκεται στα επίπεδα του 15%, όταν πριν την κρίση ήταν πάνω από το 20%. Ο μέσος όρος της ΕΕ το 2023 ήταν 22% με την διαφορά μεταξύ αυτού και της χώρας μας να αναφέρεται ως επενδυτικό κενό. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ύψος των επενδύσεων παγίων στην Ελλάδα είναι το χαμηλότερο στην ΕΕ!

Gross fixed capital formation at current market prices, 2023

(% share of GDP)



(*) Provisional.

(*) Estimate.

* This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.

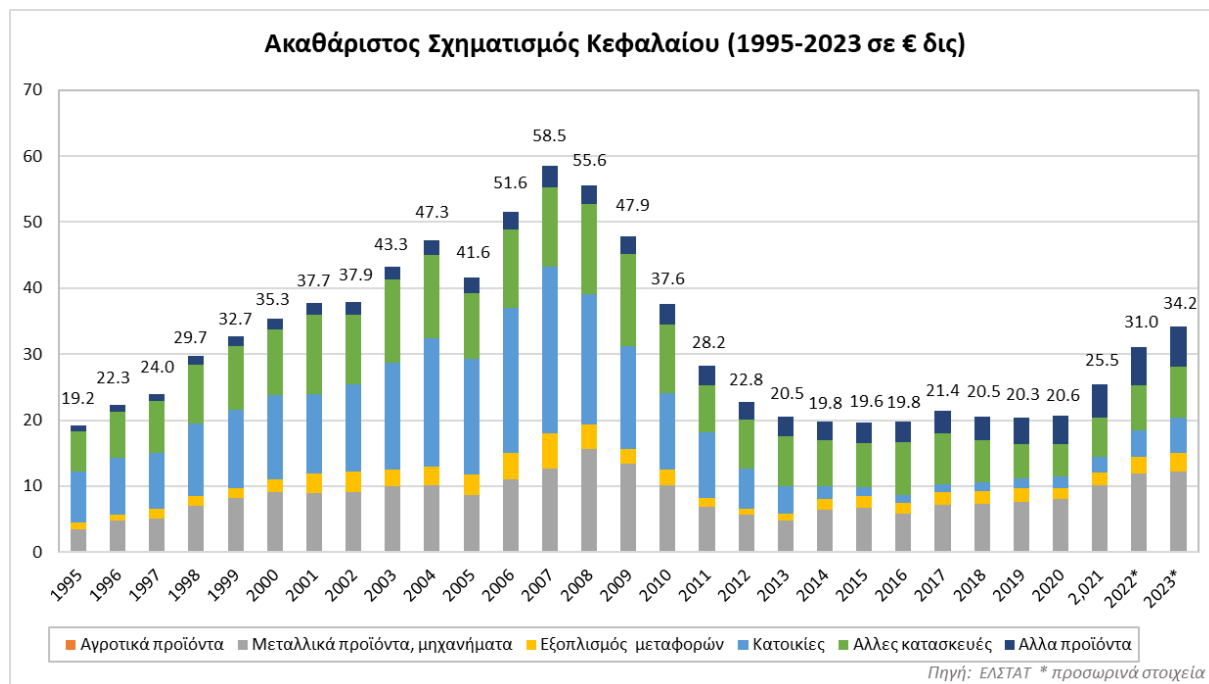
Source: Eurostat (online data code: nama_10_gdp)

eurostat

Επίσης, μεγάλο μέρος των επενδύσεων στην Ελλάδα ήταν ιστορικά, λόγω της ιδιομορφίας ή της αδυναμίας της οικονομίας, στην κατοικία. Αυτές κατέρρευσαν με την κρίση, ενώ φαίνεται δύσκολο να ανακάμψουν, με δεδομένη την υπερπροσφορά κατοικιών, αν και δε

θα ήταν και η καλύτερη λύση για λόγους βιώσιμης ανάπτυξης. Δεν πρέπει να συνεχιστεί αυτό το μοντέλο της μεταπολίτευσης ελλείψει πληθυσμιακής ανάπτυξης, με επιχορηγήσεις για τουριστική κατοικία, στέγαση προσφύγων (πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ) και άδεια περιορισμένης παραμονής (χρυσή βίζα). Αλλά και οι επενδύσεις σε αλλαγή του τρόπου παραγωγής ενέργειας υποκαθιστώντας τον λιγνίτη από φυσικό αέριο και ΑΠΕ έχει για οποιουσδήποτε λόγους, δομικούς της αγοράς ή άλλους, οδηγήσει σε αύξηση του κόστους ενέργειας άρα μείωση της ανταγωνιστικότητας της παραγωγής.

Οι εκτιμήσεις για το ύψος των επενδύσεων που χρειάζονται για να αναπληρωθεί το χαμένο έδαφος ποικίλλουν. Πριν από την πανδημία του κορονοϊού, το 2019, ο ΣΕΒ υπολόγιζε ότι χρειάζονται 45 δις € ετήσια για τα επόμενα 4-5 χρόνια, για να πλησιάσουμε την ΕΕ. Η PwC υπολόγιζε τις αναγκαίες επενδύσεις στα 100 δις € σωρευτικά, για να ξαναβρεθούμε στα επίπεδα πριν την κρίση.



Σε κάθε περίπτωση, για να φτάσει το επίπεδο των επενδύσεων στα προ της κρίσης επίπεδα, άνω του 20% του ΑΕΠ, όπως επίσης η οικονομία, θα πρέπει να προστεθούν ακόμα 5% στο ΑΕΠ ή 11 δις € περίπου κατ' έτος τουλάχιστον με βάση στοιχεία του 2023. Άγνωστο που θα βρεθούν αυτά τα χρήματα, ενώ οι Κυβερνήσεις και οι φορείς διατυπώνουν μόνο ευχολόγια ότι δηλαδή, αν γίνουν οι μεταρρυθμίσεις, θα προσελκυσθούν.

Κατά τη δική μας άποψη στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, θα πρέπει οι

επενδύσεις, εγχώριες και ξένες, να προωθούνται στο εξής προς την παραγωγή, στο πλαίσιο της αλλαγής του οικονομικού μας μοντέλου. Σε αυτό θα μπορούσαν να συμβάλλουν και οι ξένες επενδύσεις.

Στα χρόνια των μνημονίων, μεταξύ 2010-2019, οι Ξένες Άμεσες Επενδύσεις (ΞΑΕ) ανήλθαν σε 21 δις € περίπου, σύμφωνα με στοιχεία του Enterprise Greece. Οι ΞΑΕ υπολείπονται κατά πολύ αυτών σε Πορτογαλία, Ουγγαρία, Κύπρο, Τσεχία και Ρουμανία. Για παράδειγμα, την περίοδο 2010-2017, οι ΞΑΕ στην Ουγγαρία ήταν 59 δις € και στην Κύπρο 72 δις €, ενώ το μεγαλύτερο μέρος απορροφάται από Ολλανδία, Ην. Βασίλειο και Γερμανία, ακολουθούμενες από Λουξεμβούργο, Γαλλία, Ισπανία, Βέλγιο (σε κάποιες περιπτώσεις αποτελούν τοποθετήσεις κεφαλαίων), με βάση στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Όσον αφορά δε το 2024, η ΤτΕ αναφέρει άνοδο των άμεσων ξένων επενδύσεων στα 5,98 δις € - χωρίς όμως να λέει πως έγιναν κυρίως στους δύο τελευταίους μήνες του 2024 (έως και τον Οκτώβριο ήταν μειωμένες κατά -18%), ενώ οφείλονται κυριολεκτικά στο ξεπούλημα της χώρας, στις ΑΠΕ και στα ακίνητα.



Για παράδειγμα, μόνο η εξαγορά από τη Nasdar του 70% της ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή στα τέλη του έτους, ήταν περί τα 2,2 δις € - ενώ

προηγήθηκαν του Grand Hyatt από την Blackstone, η πώληση των εκπαιδευτηρίων Δούκα, οι συμμετοχές ξένων στις EpsilonNet και Entersoft, οι συνεχιζόμενοι πλειστηριασμοί από τα funds, με αγοραστές από το εξωτερικό κ.ο.κ. .

Επομένως, εάν θέλουμε να προσελκύσουμε ξένες επενδύσεις, θα πρέπει να ακολουθηθεί μια στοχευμένη πολιτική πρόσκλησης από την ΕΕ κυρίως, ώστε να αποπληρωθεί και το χρέος, όπως εξάλλου έγινε και με τη ρύθμιση του χρέους της Γερμανίας το 1953. Η προσέλκυση επενδύσεων πρέπει να επικεντρωθεί σε τομείς υψηλής προστιθέμενης αξίας στη βιομηχανία, παρά στον τουρισμό, εκτός εάν αντικαθίσταται ο μαζικός τουρισμός από τον ποιοτικό τουρισμό.

Φυσικά, το ίδιο θα μπορεί να διεκδικηθεί και από άλλες χώρες, όπως οι ΗΠΑ ή η Κίνα, στο πλαίσιο του Δρόμου του Μεταξιού, του οποίου η Ελλάδα είναι μέλος. Θα πρέπει να μας απασχολεί γιατί αυτό δε γίνεται, αλλά αντίθετα, τα τελευταία χρόνια πολλά εργοστάσια μεταφέρονται από την Ελλάδα στην Τουρκία και σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

(γ) Δημόσιες δαπάνες

Το Δημόσιο είναι αφενός μεν ένας καταναλωτής, αφετέρου ένας επενδυτής, με στόχο την κάλυψη είτε των δικών του αναγκών είτε της κοινωνίας - ενδεχομένως επίσης άλλων χωρών, όπως στην περίπτωση των μεγάλων κρατικών εξαγωγικών βιομηχανιών της Κίνας.

Έχοντας έσοδα από φόρους που αυξάνονται, όταν το ΑΕΠ είναι ανοδικό (στην Ελλάδα τα κρατικά έσοδα από φόρους το 2023 είναι περίπου στο 28% του ΑΕΠ), καθώς επίσης από τα κέρδη των δημοσίων επιχειρήσεων, είναι σε θέση να επενδύει ένα μέρος τους που περισσεύει, εάν δεν είναι σπάταλο, οπότε συντελεί σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του ΑΕΠ, είτε όσον αφορά στην κατανάλωση, είτε στις επενδύσεις.

Κατά την πανδημία αυξήθηκαν οι δαπάνες, για τη στήριξη της οικονομίας λόγω των καταστροφικών και τελικά ανώφελων lockdown με βάση τις οδηγίες της ΕΕ και λόγω της παροχής δανείων 38 δις από την ΕΚΤ με το πρόγραμμα REPP. Δυστυχώς, η Κυβέρνηση επέλεξε να σπαταλήσει τα κεφάλαια αυτά σε επιδόματα και απευθείας αναθέσεις προμηθειών που θα πρέπει να ελεγχθούν - όχι στη βιώσιμη στελέχωση του ΕΣΥ ή στην ενίσχυση του παραγωγικού τομέα. Μετά δε την πανδημία οι δαπάνες μειώθηκαν και φάνηκαν οι ελλείψεις ξανά. Συνολικά οι δαπάνες σε επίπεδο Γενικής Κυβέρνησης για την πανδημία ανήλθαν σε 10,7 δις το 2020, 11,9 δις το 2021 και 1,2 δις το 2022 -

ενώ επίσης δαπανήθηκαν 10,6 δις για επιδοτήσεις ενέργειας το 2022.

Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, αντί για επιδόματα προτείναμε και προτείνουμε την επιδότηση της εργασίας και τη δημιουργία πλούτου. Τα επιδόματα είναι δανεικά και κάποια στιγμή θα τελειώσουν. Πλέον δε, οι κρατικές δαπάνες περιορίζονται από το νέο μακροπρόθεσμο και το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της ΕΕ 2025-2028 για τη μείωση του χρέους που σε μεγάλο βαθμό αύξησαν οι μνημονιακές πολιτικές, την ίδια στιγμή που υπάρχουν ανάγκες στο ΕΣΥ, στην παιδεία και αλλού. Τουλάχιστον θα πρέπει να εξαιρεθούν οι αμυντικές δαπάνες από αυτούς τους περιορισμούς – αν και θα αυξήσουν το χρέος.

Δημόσιες Επενδύσεις

Στο σύνολο, οι δημόσιες επενδύσεις δεν ξεπερνούν το 2-3% του ΑΕΠ κατ' έτος, ενώ στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι εισροές από την ΕΕ. Ειδικά στα χρόνια της κρίσης, το συγχρηματοδοτούμενο μέρος των ΕΣΠΑ και του ΠΔΕ ανέρχεται στο 80%. Δεν είναι συνεπώς ένα κρίσιμο μέρος του ΑΕΠ, όπως υποστηρίζεται μέσα από τη δημοσιογραφική κάλυψη.

Σίγουρα αποτελούν μια ευκαιρία για τον πλουτισμό ορισμένων, όπως όταν προωθούνται σε μεγάλα κατασκευαστικά έργα, που όμως δεν έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη, ενώ στα χρόνια της κρίσης υπολειπούνται και επιδοτούνται, καθώς έχουν χρηματοοικονομικό κόστος δανείων να καλύψουν.

Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

Το ΠΔΕ έχει μειωθεί σημαντικά στα χρόνια των μνημονίων, κυρίως στο εθνικό σκέλος. Από 9,6 δις το 2008 το ΠΔΕ είχε μειωθεί στα 5,6 δις το 2019! Έκτοτε το ΠΔΕ αυξήθηκε άνω των 10 δις € (11,2 δις € το 2023 και προβλέπεται στα 13,1 δις € το 2024) όπως αποτελεί πάγια πρότασή μας. Αυτό έγινε κυρίως λόγω του αυξημένου εθνικού σκέλους, ενώ μετά το 2022 προστέθηκαν τα ποσά του Ταμείου Ανάκαμψης - τα οποία όμως έχουν καθυστερήσει, ενώ συνεπάγονται προαπαιτούμενα.

Εκτός των άλλων, τα τελευταία χρόνια το ΠΔΕ χρησιμοποιείται για την κάλυψη δαπανών όπως μέσα στην πανδημία και κοινωνικών προγραμμάτων. Αυτό όμως αντίκειται στον σκοπό του. Μάλιστα η κυβέρνηση προχώρησε σε μια υποκριτική ρύθμιση λόγω αυτού, ονομάζοντας ένα μέρος του ως Αναπτυξιακό ΠΔΕ (Ν. 5140/24) -

εμμέσως αποδεχόμενη ότι ένα μέρος δεν είναι αναπτυξιακό!

Προβλέψεις Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων

Σε εκατ. €	Εθνικό Σκέλος	Συγχρ/νο Σκέλος (ΕΣΠΑ)	Ταμείο Ανάκαμψης	Σύνολο ΠΔΕ
2011	1.885	4.722		6.608
2012	1.412	4.710		6.122
2013	783	5.867		6.650
2014	710	5.882		6.592
2015	681	5.725		6.406
2016	833	5.454		6.287
2017	1.327	4.623		5.950
2018	2.638	3.599		6.237
2019	1.892	3.750		5.642
2020	2.047	8.600		10,647
2021	1.358	7.000	307	8.665
2022	1.696	6.822	2.843	11.361
2023	1.716	7.395	2.089	11.201
2024*	2.750	7.100	3.300	13.150

Πηγές: Κρατικοί Προϋπολογισμοί

* πρόβλεψη.

Το Π.Δ.Ε δε φτάνει να εξυπηρετήσει την ανάπτυξη στο μέγεθος (αύξηση της απασχόλησης) και στο είδος (προστιθέμενη αξία) που χρειάζεται - ούτε καν τα κατασκευαστικά έργα άνω των 13 δις € που έχουν εξαγγελθεί (βλέπε τομέας Υποδομών), με δεδομένο το ότι μεγάλο μέρος του θα αποδίδεται ξανά για δημοσιονομικές δαπάνες κοινωνικής πολιτικής, όπως φαίνεται από τις προϋποθέσεις των κοινοτικών πακέτων.

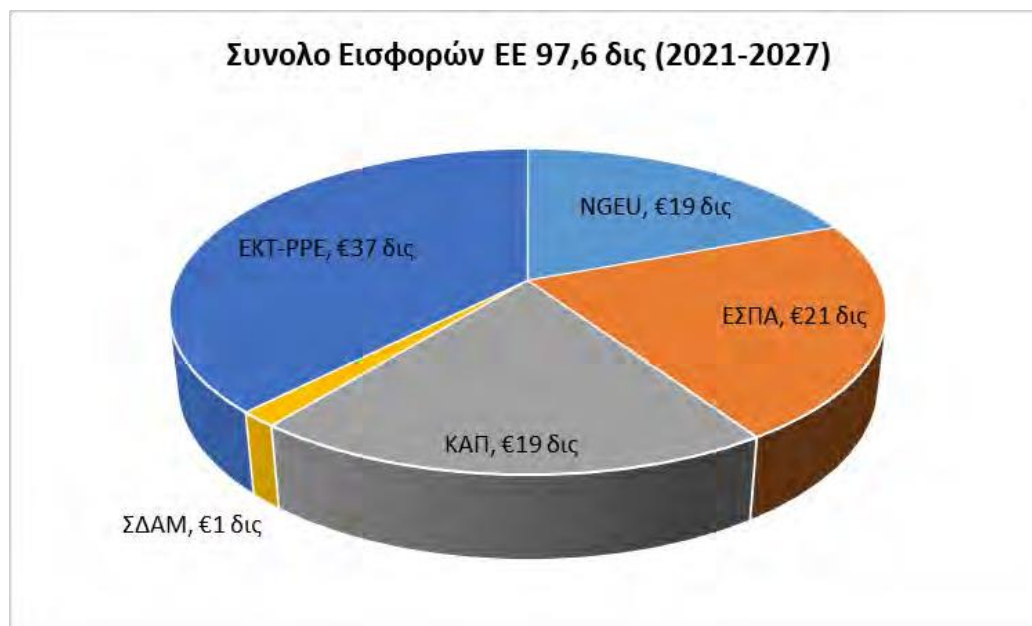
Κοινοτική Χρηματοδότηση

Οι κοινοτικές εισροές για την επόμενη προϋπολογιστική περίοδο 2021-2027 αναλύονται ως εξής:

- **ΕΣΠΑ** στα οποία πλέον προστίθενται και
- Το πρόγραμμα **ανάκαμψης** από την πανδημία του κορονοϊού (Next Generation EU)
- **ΚΑΠ** που σε κάποιο μέρος περιλαμβάνει και αναπτυξιακά προγράμματα εκτός ενισχύσεων (π.χ. Leader), όπως και το

- πρόγραμμα **απολιγνιτοποίησης** (Σχέδιο Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης, ΣΔΑΜ), που επίσης κινητοποιεί κάποια ποσά απ' αυτά τα πακέτα, συν άλλους πόρους από τέλη επί της ενέργειας. Βέβαια, εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ είμαστε εναντίον της απολιγνιτοποίησης, τουλάχιστον της πρόωρης.

Το σύνολο των ποσών αυτών, μαζί με το πρόγραμμα της ΕΚΤ, που όμως στηρίζει απλά τα ελληνικά ομόλογα, υπολογίζονταν αρχικά στα 97,6 δις € για ολόκληρη την περίοδο 2021-2027.



Αναμενόμενες Εισροές Κοινοτικών Κεφαλαίων 2021-2027

Σε εκ.€	ΕΕ Συμμετοχή		% του συνόλου	ΕΛ Συμμετοχή	% του συνόλου	Δάνεια	% του συνόλου	Σύνολο
Next Generation EU (Ανάκαμψη 32δισ)								
Πράσινη Μετάβαση (Green Deal)	6,200	-730	38%					5,470
Ψηφιακή Μετάβαση (DigitalEU)	2,100		13%					2,100
Κοινωνικά (απασχόληση, εκπαίδευση, δικαιωματισμός)	4,100		25%					4,100
Ιδιωτικές επενδύσεις και μετασχηματισμός της οικονομίας	4,000		24%					4,000
Υποσύνολο NGEU (RRF)	16,400		52%			12,600	40%	28,270
REACT-EU, Just Transition Fund, Rural Development (EAFRD)	3,000		10%					3,000
Σύνολο NextGenEU	19,400		62%			12,600	40%	31,270
ΕΣΠΑ								
Σύνολο ΕΣΠΑ	21,179		60%	5,564	16%	8,800	25%	35,543
Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ) 2021-2027								
ΣΠ1 Ανταγωνιστική οικονομία και Ψηφιακή μετάβ	4,059		19%					
ΣΠ2 Περιβάλλον, Ενέργεια και Πολιτική προστασί	4,995		24%					
ΣΠ3 Μεταφορές και Ευρυζωνικά δίκτυα	2,220		10%					
ΣΠ4 Απασχόληση, εκπαίδευση και κοινωνική προκ	6,327		30%					
ΣΠ5 Ολοκληρωμένες χωρικές παρεμβάσεις και Αε	1,145		5%					
ΤΔΜ Απεξάρτηση από Ορυκτά Καύσιμα	1,320		6%					
Τεχνική βοήθεια	759		4%					
Λοιπά	354		2%					
	21,179							
Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ)								
Άμεσες Ενισχύσεις	14,800							14,800
Ανάπτυξη Υπαίθρου κ.α. (Leader, EAFRD κ.α.)	4,500							4,500
ΕΕ Επιχορήγηση	19,300							19,300

Απολιγνιτοποίηση (Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης, ΣΔΑΜ)						
	Συνεισφορά ΕΕ	% Κ.Σ. ική Συνεισφορά	% Ε.Σ.			Σύνολο
Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης						
ΤΔΜ- Αρχικά Κονδύλια	281	70.0%	120	30.0%		401
ΤΔΜ-Συμπληρωματική στήριξη από ΕΚΤ+προς μετα	104	65.7%	54	34.3%		158
ΤΔΜ-Συμπληρωματική στήριξη από ΕΤΠΑ+προς μει	358	65.7%	187	34.3%		545
Μόχλευση						
Invest EU (δάνεια με εγγύηση προϋπολογισμού ΕΕ)					1,950	1,950
ΕΤΕπ					1,086	1,086
Σύνολο Μόχλευσης					3,036	3,036
Μηχανισμός Δίκαιης Μετάβασης(ΤΔΜ+Μόχλευση+Invest EU+ΕΤΕπ)						4,141
Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ)/RRF-NGEU	430	70.0%	184	30.0%		614
Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF)	300					300
React EU (Covid response 55 billion)	0					0
ΣΥΝΟΛΟ NGEU	730	70.0%	184	30.0%		914
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (ΜΔΜ+NGEU)	1,473		546		3,036	5,055
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΕ (NGenEU+ΕΣΠΑ+ΣΔΑΜ)	60,622		6,111		24,436	91,169

Τα ποσά της ΚΑΠ και των ΕΣΠΑ δεν είναι κάτι νέο αλλά μία επαναλαμβανόμενη κοινοτική στήριξη, ενώ το Ταμείο Ανάκαμψης (Next Gen EU) αφορά την ανάκαμψη από την πανδημία (τουλάχιστον 20 δις έλλειμμα το 2020), που όμως δεν μπορεί να καλύψει τα συσσωρευμένα ελλείμματα πριν από αυτήν στην Ελλάδα. Επίσης, κατά το 40% (12,6 δις € ή 9,4 δις € με βάση τις κυβερνητικές δηλώσεις) αποτελούν δάνεια - άρα έχουν κόστος και υποχρεώσεις.

Το πιο σημαντικό όμως είναι το ότι, έχουν περιορισμούς στη χρήση που θα επιβλέπονται. Πλέον, έχει αλλάξει η πολιτική της ΕΕ. Ενώ τα ποσά διατίθενται κυρίως για έργα σε υποδομές, στο μέλλον θα διατίθενται για τις δυο κύριες προτεραιότητες της ΕΕ: για την πράσινη μετάβαση (Green Deal) και για την ψηφιοποίηση (Digital EU). Επιπλέον, θα διατίθενται σε κοινωνικές δράσεις εκπαίδευσης και ενσωμάτωσης, οπότε ένα ελάχιστο μέρος τους θα διατίθεται για κατασκευαστικά έργα ή για την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Ειδικότερα, η ανάλυση των χρηματοδοτήσεων αυτών έχει ως εξής:

ΕΣΠΑ

Τα κεφάλαια των ΕΣΠΑ για την περίοδο 2021-27 θα ανέρχονται σε 21 δις €, όσο περίπου την περίοδο 2014-2020 και την περίοδο 2007-2014 (20 δις €). Μεγάλο μέρος από τα κεφάλαια αυτά δόθηκαν για έργα των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων.

Η προτεινόμενη κατανομή του Υπουργείου Ανάπτυξης, με στοιχεία από το τέλος του 2020, είναι μεταξύ δράσεων στην ψηφιοποίηση και στην πράσινη ατζέντα. Από εκεί και πέρα, κατανέμονται σε εκπαίδευση,

τηλεπικοινωνίες και αστικές παρεμβάσεις.



Επομένως, το τμήμα για τα κατασκευαστικά δεν πρέπει να ξεπερνά τα 2,2 δις € του ΣΠ3, όσον αφορά στις μεταφορές, ενώ θα φανεί αν θα μπορούν να κατασκευαστούν κάποια άλλα έργα, με τα ποσά της ενέργειας του ΣΠ2 ύψους 5 δις € (π.χ. πράσινη μετάβαση) και της αστικής ανάπτυξης του ΣΠ5, ύψους 1,1 δις € (π.χ. έργα για τον υπόγειο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο-«μετρό»-). Συνολικά πάντως, δε θα είναι περισσότερα από 8 δις €, όσον αφορά στις επενδύσεις παγίων.

Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ πιστεύουμε ότι τα νέα κεφάλαια ΕΣΠΑ πρέπει να δοθούν λελογισμένα, με σκοπό να αποφευχθούν ακριβά έργα χαμηλής χρησιμότητας και επιδοτούμενα του παρελθόντος, κυρίως δε στην πραγματική οικονομία, δηλαδή, να χρηματοδοτηθούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις και παραγωγικές δραστηριότητες στη βιομηχανία, που θα δημιουργήσουν βιώσιμη ανάπτυξη.

Πακέτο Ανάκαμψης 32 δις (αργότερα αυξήθηκε στα 36 δις)

Το πακέτο Ανάκαμψης της ΕΕ (Next Generation EU) περιλαμβάνει 32 δις €, αλλά απαιτεί το 37% των χρημάτων να διατεθούν για το Green Deal, δηλαδή για πράσινα έργα, ενώ το 20% για το Digital EU (ψηφιοποίηση, κυρίως Δημοσίου - ανοιχτά δεδομένα κ.λπ.). Είναι οι δυο βασικές προτεραιότητες της ΕΕ για το 2030. Τα ποσοστά τα είχε

ανακοινώσει η Von der Leyen, τον Σεπτέμβριο του 2020.

Άξονας	Επιχορηγήσεις	% του συνόλου	Δάνεια	Σύνολο των επιχορηγήσεων και των δανείων
1. Πράσινη μετάβαση	6,200	38%		
2. Ψηφιακή μετάβαση*	2,100	13%		
3. Απασχόληση, δεξιότητες, κοινωνική συνοχή	4,100	25%		
4. Ιδιωτικές επενδύσεις και μετασχηματισμός της οικονομίας	4,000	24%		
Υποσύνολο RRF	16,400	100%	12,600	29,000
REACT-EU, Just Transition Fund, European Agricultural Fund for Rural Development	3,000			3,000
Σύνολο	19,400			32,000

σε εκ. ευρώ

Σημείωση: ψηφιακά έργα περιλαμβάνονται στους Πυλώνες 1,3 & 4 ώστε να επιτυγχάνεται ο συνολικός στόχος του 20%.

Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών

Αυτές όμως οι δράσεις μάλλον καταστρέφουν πολύτιμες θέσεις εργασίας στην Ελλάδα, χωρίς διακριτό οικονομικό αντίκτυπο, όπως για παράδειγμα η απολιγνιτοποίηση, το κόστος της οποίας θα καλύψει τα ποσά αυτά σε κάποιο βαθμό. Εκτός των άλλων, το Ταμείο Ανάκαμψης παρουσιάζει σημαντικές καθυστερήσεις ως το 2024 ενώ μεγάλο μέρος λαμβάνεται από μεγάλες επιχειρήσεις.

Απολιγνιτοποίηση (ΣΔΑΜ)

Οι δαπάνες για την απολιγνιτοποίηση, με βάση το αναρτημένο σχέδιο της λεγόμενης «Δίκαιης Μετάβασης», θα είναι περί τα 3 δις €, ενώ θα καλυφθούν και από τις πράσινες δαπάνες του N Gen EU.

Έχουν προταθεί διάφορες επενδύσεις, προκειμένου να αντισταθμιστούν οι χαμένες θέσεις εργασίας, τόσο άμεσα στα λιγνιτικά εργοστάσια της ΔΕΗ, όσο και έμμεσα σε προμηθευτές και στις κοινωνίες, ενώ υπολογίζονται σε 24.000 συνολικά, μόνο στη Δυτική Μακεδονία. Θεωρούμε εξαιρετικά αβέβαιο να υλοποιηθούν αυτές οι θέσεις εργασίας, ενώ δεν υπάρχουν δεσμεύσεις. Ακόμη και έτσι όμως, δε θα καλυφθούν όλες οι ανάγκες, ενώ το ίδιο το πρόγραμμα του Υπουργείου Ενέργειας δεν προβλέπει πάνω από 10.000 θέσεις εργασίας.

Συγκεντρωτικές Δράσεις προγράμματος απολιγνιτοποίησης ("Δίκαιη Μετάβαση")

		Τζίρος (€ εκατ, max)	Επένδυση (€ εκατ max)	Θέσεις Εργασίας			
				Κατασκευή		Σύνολο	Λειτουργία Σύνολο;
				Αμεσα	Εμμεσα		
	Δυτική Μακεδονία						
1	Αποκαταστάσεις γαιών	0	290	500	500	1,000	
2	Φωτοβολταϊκά		1,600			2,500	400
3	Πεδίο Ερευνας & Τεχνολογίας (Παν. Δυτ Μακεδονίας)		60			400	2,200
4	Βιομηχανικό Πάρκο Ηλεκτροκίνησης	400	200			200	600
5	Εξυπνες αγροτικές μονάδες	60	100			300	700
6	Οινικός τουρισμός					100	300
7	Κλινική φυσικής αποκατάστασης					400	1,000
	Συνολο Δυτ. Μακεδονίας	€ 460	€ 2,250			4,900	5,200
	Μεγαλόπολη						
1	Αποκαταστάσεις γαιών		65	200	200	400	
2	Φωτοβολταϊκά	60	400			600	100
3	Φαρμακοβιομηχανία	150	90			350	1,100
4	Εφυής κτηνοτροφία	15	40			200	400
5	Θεαματικό πάρκο	9	40			300	600
	Συνολο Μεγαλόπολης	€ 234	€ 635			1,850	2,200
	ΣΥΝΟΛΟ	€ 694	€ 2,885			6,750	7,400

Πηγές: Μελέτη ΥΠΕΚΑ και δημοσιεύματα

Πράγματι, με βάση τα πεπραγμένα ως το 2025, δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις πέρα από τα φωτοβολταϊκά πάρκα των ηλεκτροπαραγωγών. Εκτός αυτού, μεγάλο μέρος των κεφαλαίων του Ταμείου Ενεργειακής Μετάβασης ύψους 8,1 δις €, δαπανήθηκαν για την επιδότηση του αυξημένου κόστους ενέργειας το 2022 - δηλαδή γι' αυτούς του ίδιους παραγωγούς ηλεκτρικής ενέργειας!

Όμως τα ποσά αυτά του Ταμείου Ανάκαμψης θα μπορούσαν να ανακατανεμηθούν για άλλες πράσινες επενδύσεις, όπως για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων (που περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Μετάβασης αλλά με πολύ μικρό ποσό επένδυσης) και για την εξοικονόμηση ενέργειας στα σπίτια «Εξοικονομώ-Αυτονομώ».

Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ πιστεύουμε με βάση υπολογισμούς μας ότι, η εξοικονόμηση ενέργειας θα προσφέρει μεγάλη μείωση ρύπων, οπότε είναι προτιμότερη από την τοποθέτηση ΑΠΕ που έχουν κόστος και ανεξέλεγκτες συνέπειες για το περιβάλλον, ειδικά όταν θα πρέπει να αντικατασταθούν.

Όσον αφορά στα ποσά για την ψηφιοποίηση, οι διαδικασίες αυτές στην ουσία αντικαθιστούν υπάρχουσες λειτουργίες του Δημοσίου. Ουσιαστικά η γραφειοκρατία ψηφιοποιείται. Παράλληλα, είμαστε κατ' αρχήν επιφυλακτικοί ως προς τη διαχείριση προσωπικών στοιχείων,

κάτι που η υπάρχουσα νομοθεσία (Ν. 4624/2019) αφήνει περιθώρια να συμβεί. Βέβαια έχει παρουσιαστεί κατά καιρούς σε διάφορες υπηρεσίες διαρροή προσωπικών δεδομένων είτε λόγω αβλεψίας είτε λόγω κακόβουλων ενεργειών. Θα προτείναμε εναλλακτικά να δοθούν ποσά σε άλλες σύγχρονες ψηφιακές εφαρμογές, όπως είναι η κυβερνοασφάλεια και η έξυπνη γεωργία.

Σε κάθε περίπτωση, τα χρήματα των επενδύσεων, είτε από το ΠΔΕ είτε από τα διάφορα κοινοτικά προγράμματα, θα πρέπει να διατίθενται για παραγωγικούς σκοπούς, όχι για να καλύπτουν δημοσιονομικές τρύπες και κοινωνική πολιτική. Εναλλακτικά, στον βαθμό που αντικαθιστούν την κοινωνική πολιτική του Κράτους, να αποδεσμευτούν κονδύλιά τους για παραγωγικούς σκοπούς.

Χρηματοδότηση ΕΚΤ

Σε αυτά τα ποσά από την Ευρώπη, θα μπορούσε κανείς να προσθέσει τα χρήματα που οδηγήθηκαν στην αγορά μέσω του προγράμματος αγοράς ομολόγων της ΕΚΤ, το οποίο, τουλάχιστον για το 2020-2021, εκτιμάται στα 38 δις € για τη χώρα μας - όπως για ρευστότητα επιχειρήσεων με την επιστρεπτέα περίπου 8 δις € για το 2020-21 και για τα ποσά που δόθηκαν για προμήθειες του Δημοσίου κατά την πανδημία - αν και σε μεγάλο βαθμό αυτό έγινε με αναθέσεις, κάτι που πρέπει να διερευνηθεί (το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει σημειώσει τουλάχιστον 4,5 δις € για την περίοδο 2021-2022, ενώ υπάρχουν εκτιμήσεις για μεγαλύτερο εύρος αναθέσεων). Τα χρήματα αυτά θα έπρεπε να χρηματοδοτήσουν την πραγματική οικονομία, όχι να καλύψουν τρύπες του Δημοσίου - ειδικά όταν πρόκειται για επιδοματική πολιτική, που δεν παράγει ανάπτυξη. Ούτε φυσικά να μείνουν σε αποθεματικά και σε καταθέσεις τραπεζών των μεγάλων επιχειρήσεων, για να επενδυθούν σε άλλα κράτη.

(δ) Εμπορικό ισοζύγιο

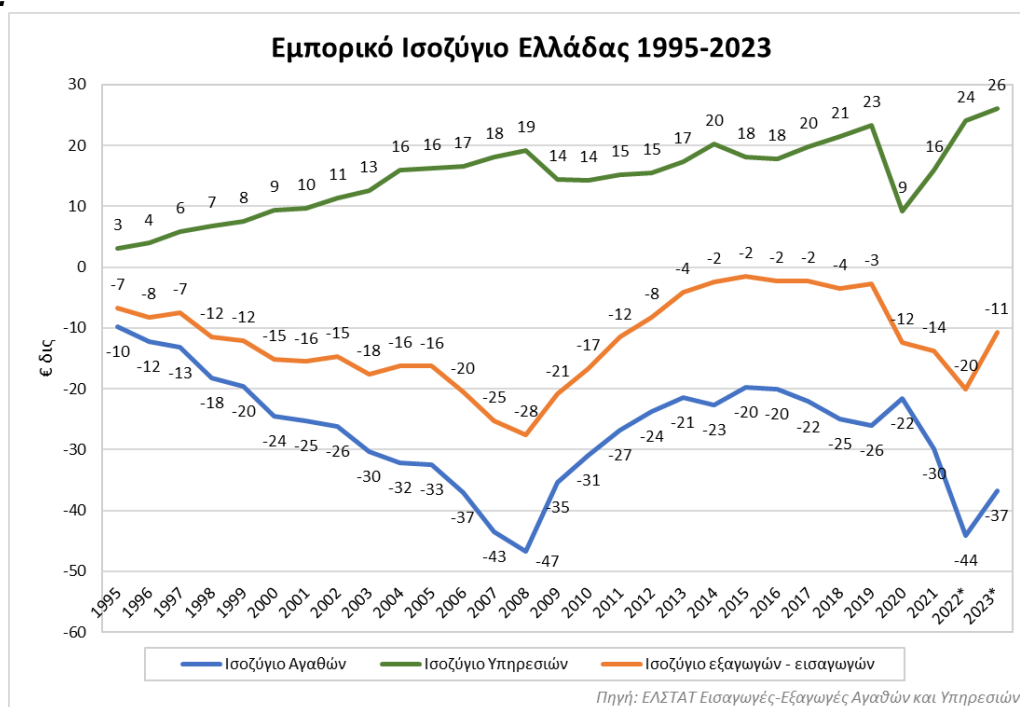
Πρόκειται για έναν πολύ σημαντικό συντελεστή της ανάπτυξης, που διαχρονικά η χώρα μας παρουσιάζει έλλειμμα, κυρίως λόγω της αποβιομηχανοποίησης και της μείωσης της παραγωγής κατά τη μεταπολίτευση αλλά και του ανταγωνισμού, μετά την είσοδο στην ευρωζώνη. Το έλλειμμα, όσον αφορά στα προϊόντα, περιορίζεται σε κάποιο βαθμό από τις υπηρεσίες, που όμως δεν καλύπτουν σε συνολικό επίπεδο τις απώλειες.

Η εξέλιξη του μεγέθους αυτού εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη

συμπεριφορά του εγχωρίου πληθυσμού όπως:

(1) από την αγορά μόνο ελληνικών προϊόντων από τους Πολίτες, η οποία μειώνει τις εισαγωγές που λειτουργούν αρνητικά,

(2) από την πώληση μόνο ελληνικών προϊόντων στους ξένους τουρίστες από τα ξενοδοχεία, κάτι που στηρίζει επίσης τις εξαγωγές, αφού οι τουρίστες τα αναζητούν και στις χώρες τους, όταν επιστρέφουν ή από την κάλυψη των επενδυτικών αναγκών με προϊόντα που παράγονται στο εσωτερικό (για παράδειγμα θερμοκήπια, λιπάσματα κ.λπ., στα οποία η Ελλάδα κυριολεκτικά αυτοκτονεί, βλέπε πρόγραμμα Πρωτογενούς Τομέα).



Δυστυχώς, ο συντελεστής αυτός, όσον αφορά στο εμπόριο αγαθών, ήταν ανέκαθεν και συνεχίζει να είναι αρνητικός (γράφημα), μειώνοντας ανάλογα το ΑΕΠ, ενώ απλά και μόνο η εν μέρει ισοσκελισή του, η οποία είναι στο χέρι μας, θα μπορούσε να συμβάλλει με άνω των 20 δις € στην άνοδο του ΑΕΠ, αυξάνοντας τον ρυθμό ανάπτυξης κατά 10%! Το 2024 δε το εμπορικό έλλειμμα αγαθών εκτοξεύθηκε στα 34,6 δις € - ενώ το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών στα 15,1 δις €.

Εισαγωγές- Εξαγωγές ανά Κατηγορία και Εντός/Εκτός ΕΕ 2022-2023

Ποσά σε € εκατομμύρια)	2022			2023		
Κατηγορίες Προϊόντων	Ε.Ε	Τρίτες	Σύνολο	Ε.Ε	Τρίτες	Σύνολο
Εισαγωγές-Αφίξεις						
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	6,336.2	1,910.0	8,246.2	6,490.7	1,985.3	8,476.0
1. Ποτά και καπνός	609.8	245.7	855.5	678.3	288.8	967.1
2. Πρώτες ύλες μη edώδιμες, εκτός καύσιμα	950.6	1,367.3	2,317.9	916.6	1,082.8	1,999.4
3. Ορυκτά καύσιμα, λιπαντικά κλπ	1,752.7	30,713.5	32,466.2	1,982.4	20,787.8	22,770.2
4. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	265.7	302.2	567.9	244.2	243.8	488.0
5. Χημικά προϊόντα και συναφή (μ.α.κ)	9,504.1	2,777.9	12,282.0	9,357.2	2,314.2	11,671.4
6. Βιομηχανικά είδη	4,901.6	5,754.1	10,655.7	4,617.5	4,955.1	9,572.6
7. Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	9,469.4	6,161.5	15,630.9	10,759.2	5,805.7	16,564.9
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	5,190.7	3,557.9	8,748.6	5,709.2	3,045.0	8,754.2
9. Είδη και συναλλαγές μη ταξινομημένα	822.6	454.8	1,277.4	613.0	88.8	701.8
Σύνολο Εισαγωγές	39,803.3	53,245.0	93,048.3	41,368.3	40,597.3	81,965.6
Εξαγωγές-Αποστολές						
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	4,798.4	2,129.0	6,927.4	5,352.5	2,228.3	7,580.8
1. Ποτά και καπνός	549.4	601.1	1,150.5	674.1	605.1	1,279.2
2. Πρώτες ύλες μη edώδιμες, εκτός καύσιμα	652.9	1,282.9	1,935.8	535.3	1,046.9	1,582.2
3. Ορυκτά καύσιμα, λιπαντικά κλπ	7,371.1	12,736.9	20,108.0	6,226.7	10,249.5	16,476.2
4. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	900.5	146.3	1,046.8	1,256.6	179.8	1,436.4
5. Χημικά προϊόντα και συναφή (μ.α.κ)	4,075.8	1,954.5	6,030.3	4,031.0	1,894.2	5,925.2
6. Βιομηχανικά είδη	5,369.8	2,723.9	8,093.7	4,884.8	2,471.6	7,356.4
7. Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	3,218.8	1,733.7	4,952.5	3,183.4	1,856.4	5,039.8
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	2,877.7	863.4	3,741.1	2,674.4	962.7	3,637.1
9. Είδη και συναλλαγές μη ταξινομημένα	319.8	370.5	690.3	233.1	373.4	606.5
Σύνολο Εξαγωγές	30,134.2	24,542.2	54,676.4	29,052.1	21,867.9	50,919.8
Εμπορικό Ισοζύγιο Αγαθών						
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	-1,537.8	219.0	-1,318.8	-1,138.2	243.0	-895.2
1. Ποτά και καπνός	-60.4	355.4	295.0	-4.2	316.3	312.1
2. Πρώτες ύλες μη edώδιμες, εκτός καύσιμα	-297.7	-84.4	-382.1	-381.3	-35.9	-417.2
3. Ορυκτά καύσιμα, λιπαντικά κλπ	5,618.4	-17,976.6	-12,358.2	4,244.3	-10,538.3	-6,294.0
4. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	634.8	-155.9	478.9	1,012.4	-64.0	948.4
5. Χημικά προϊόντα και συναφή (μ.α.κ)	-5,428.3	-823.4	-6,251.7	-5,326.2	-420.0	-5,746.2
6. Βιομηχανικά είδη	468.2	-3,030.2	-2,562.0	267.3	-2,483.5	-2,216.2
7. Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	-6,250.6	-4,427.8	-10,678.4	-7,575.8	-3,949.3	-11,525.1
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	-2,313.0	-2,694.5	-5,007.5	-3,034.8	-2,082.3	-5,117.1
9. Είδη και συναλλαγές μη ταξινομημένα	-502.8	-84.3	-587.1	-379.9	284.6	-95.3
Σύνολο Εμπορικό Ισοζύγιο	-9,669.1	-28,702.8	-38,371.9	-12,316.2	-18,729.4	-31,045.8

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εμπορευματικές Συναλλαγές της Ελλάδας 2022-2023

Σήμερα, το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών μας είναι μακράν σε καύσιμα (κάτι που δεν ξέρουμε αν θα είναι διατηρήσιμο μακροχρόνια, λόγω του Green Deal της ΕΕ), στα τρόφιμα όπου όμως υπάρχει έλλειμμα στα μεταλλεύματα, φάρμακα και κάποια άλλα χημικά.

Δυστυχώς, η Ελλάδα έχει εμπορικό έλλειμμα με την ΕΕ, ενώ οι μεγαλύτερες εξαγωγικές χώρες είναι Γερμανία, Ιταλία, Κύπρος, Βουλγαρία - ενώ η χώρα μας κάνει ένα πολύ μεγάλο μέρος εμπορίου εκτός ΕΕ (Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Τουρκία και τελευταία Ισραήλ και άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου). Επομένως, αναρωτιόμαστε ποιος είναι ο λόγος να συμμετέχουμε στη μεγάλη αυτή αδασμολόγητη

αγορά της ΕΕ, εάν δεν μπορούμε να την εκμεταλλευτούμε. Όταν με τους ίδιους αδασμολόγητους όρους την εκμεταλλεύεται πολλαπλάσια το μη μέλος Τουρκία, που επίσης λαμβάνει και δάνεια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, από το εμπορικό έλλειμμα της Ελλάδας, έως και το μισό είναι με την ΕΕ περίπου 12 δις € ή το 38% με στοιχεία 2023 (εκροές κεφαλαίων δηλαδή) που δεν καλύπτονται από το σημαντικό μαζικό τουρισμό – ο οποίος άλλωστε προκαλεί μέσω των εισαγωγών προμηθειών μέρος αυτού του ελλείμματος. Την ίδια περίοδο η χώρα μας λαμβάνει λιγότερο από αυτά, ως επενδύσεις μέσω των ΕΣΠΑ και πληρωμές ΚΑΠ (περίπου 6-7 δις ετήσια). Επομένως, χρειάζεται μια επανεκτίμηση της σχέσης μας με την ΕΕ - ενδεχομένως με την διεκδίκηση μεριδίου στην Ευρωπαϊκή παραγωγή με την μετεγκατάσταση εργοστασίων.

Εκτός αυτού, χρειάζεται υποστήριξη της εγχώριας παραγωγής, που, απουσία προστατευτικού πλαισίου, πρέπει να γίνει με την κατά προτεραιότητα αγορά ελληνικών προϊόντων, δηλαδή με τον **οικονομικό πατριωτισμό**, τόσο από τους ιδιώτες καταναλωτές όσο και από τους επιχειρηματικούς παράγοντες.

Εάν δεν μπορεί μία χώρα να παράγει και να ικανοποιεί την εσωτερική της αγορά, τότε πώς θα μπορέσει να διεισδύσει σε ξένες αγορές, ειδικά της ΕΕ; Όταν βέβαια επιχειρήσεις λιανεμπορίου πουλούν εισαγόμενα κινεζικά προϊόντα, στηρίζοντας τις θέσεις εργασίας στην Κίνα, γερμανικά κοκ., τότε ο συντελεστής δεν πρόκειται να γίνει ποτέ θετικός – πόσο μάλλον όταν κάποιες μεταφέρουν την έδρα τους στο εξωτερικό, παρά το ότι πουλούν τα προϊόντα τους στην Ελλάδα.

Μόνο με τον οικονομικό πατριωτισμό κατακτάται η πραγματική ανεξαρτησία, έτσι ώστε να μην εκβιάζεται η χώρα από προμηθευτές και δανειστές. Μόνο έτσι δημιουργείται όραμα, απασχόληση για τους νέους και οικονομική ευημερία.

Αντί της μείωσης των εισαγωγών, διάφοροι «ειδήμονες» και οργανισμοί προτείνουν, ως αντίδοτο, την προώθηση των εξαγωγών, χωρίς να αναφέρονται στο πώς, στο πού και με τι προϊόντα - ενώ η απλουστευτική αναφορά σε αγροδιατροφικά προϊόντα δεν είναι ασφαλώς αρκετή. Ειδικότερα, η έκθεση Πισσαρίδη προτείνει αύξηση των εξαγωγών προϊόντων από τα σημερινά επίπεδα του 19% του ΑΕΠ, προς τον μέσο όρο άλλων οικονομιών της ΕΕ με ανάλογο πληθυσμό. Προτείνεται δηλαδή η άνοδός τους στο 48%, χωρίς να αναφέρει ποια

ακριβώς βιομηχανικά προϊόντα θα εξαγάγουμε και πού.

Από την άλλη πλευρά, πώς είναι δυνατόν να συγκρίνεται η Ελλάδα με την Τσεχία και την Πορτογαλία, με χώρες ανάλογου μεγέθους πληθυσμού και οικονομίας, όταν οι δυο αυτές χώρες παράγουν αυτοκίνητα που αποτελούν μεγάλο μέρος των εξαγωγών τους; Η αυτοκινητοβιομηχανία της Πορτογαλίας αντιπροσωπεύει το 4% του ΑΕΠ, 124.000 άμεσες θέσεις εργασίας και το 11% των εξαγωγών της - ενώ η Τσεχία είναι η βάση της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Αντίθετα, η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα της ΕΕ (μαζί με την Μάλτα) χωρίς τέτοια παραγωγή, ενώ τα αυτοκίνητα αποτελούν βασικό μέρος του εμπορικού μας ελλείμματος.

Επομένως, το ζητούμενο είναι πρωτίστως η αύξηση της παραγωγής για την εγχώρια αγορά, τόσο στον πρωτογενή τομέα όσο στη μεταποίηση και στη βιομηχανία. Ο πρωτογενής τομέας, με τη σημερινή του μορφή, είναι εντάσεως εργασίας και δημιουργεί απασχόληση, κάτι που σταδιακά θα αλλάξει βέβαια, ενώ η βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Ο πολλαπλασιαστικός παράγοντας όμως της βιομηχανίας είναι πολύ υψηλότερος από ότι των υπηρεσιών.

Αυτή η αύξηση βέβαια και η μείωση του ελλείμματος δεν μπορεί να συμβεί, παρά μόνο με ένα οργανωμένο σχέδιο ανόδου της παραγωγικής βάσης, έτσι ώστε να παράγουμε προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας και όχι να μειώνουμε τους μισθούς για να ανταγωνιστούμε με κράτη χαμηλού κόστους.

Προτάσεις της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ για την Ανάπτυξη

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, για να προσελκύσει επενδύσεις και για να τονώσει την επιχειρηματικότητα στη χώρα, έχει καταρτίσει λεπτομερές στρατηγικό σχέδιο, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα-προτάσεις:

A. Τομείς Ανάπτυξης

- 1. Πρωτογενής Τομέας και μεταποίησή του:** Αύξηση της δραστηριότητας στη κτηνοτροφία, στην οποία υπάρχει έλλειμμα, δημιουργία θερμοκηπίων, καθορισμός αλιευτικών ζωνών και υδατοκαλλιέργειες, νέες καλλιέργειες φυτών (αρωματικά κ.α.) και νέες τεχνολογίες (precision farming), στην τυποποίηση προϊόντων και προώθησή τους στο εξωτερικό, σε βιομηχανίες σε κρίση, όπως κλωστοϋφαντουργία, ώστε να αυξηθεί η προστιθέμενη αξία για το

παραγόμενο βαμβάκι.

2. **Αμυντικές Βιομηχανίες:** Άμεση δραστηριοποίηση ΕΛΒΟ, Ναυπηγείων (Ελευσίνας, Σκαρामαγκά και για εμπορικές χρήσεις) ΕΑΒ και ΕΑΣ, ώστε να θωρακιστεί αμυντικά η χώρα, αλλά και να αναπτυχθεί η οικονομία με τις εξοπλιστικές δαπάνες που θα οδηγηθούν στην εγχώρια παραγωγή και όχι σε προμήθειες εισαγωγών.
3. **Ενεργειακή αναβάθμιση** κτηρίων και προσώπων, με το πρόγραμμα «εξοικονομώ κατ' οίκον». Θα προσφέρει άμεσα πολλές θέσεις εργασίας και εξοικονόμηση συναλλάγματος για αγορά καυσίμων με τη χρήση και των χρηματοδοτήσεων της ΕΕ για την πράσινη μετάβαση (Green Deal).
4. **Σωστή εκμετάλλευση του τουρισμού** με υψηλή προστιθέμενη αξία, επικέντρωση σε τουρίστες από χώρες με υψηλή δαπάνη, επίσης σε εναλλακτικό τουρισμό (θρησκευτικό, ιαματικό, γαστρονομικό κ.λπ.), καθώς και στον εσωτερικό τουρισμό, με αύξηση των κονδυλίων.
5. **Παραγωγικός Πυρήνας Ηλεκτροκίνησης.** Η χώρα μας έχει όλες τις δυνατότητες για παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και εξαρτημάτων, αφού έχει το μόνο κοιτάσμα Νικελίου στην ΕΕ (μαζί με τη Φινλανδία). Σημειώνεται ότι υπάρχει εκτίναξη των τιμών Νικελίου διεθνώς, καθώς ο ιδιοκτήτης της αυτοκινητοβιομηχανίας Tesla Έλον Μασκ έχει αναφέρει πρόσφατα το ενδιαφέρον του για την αγορά νικελίου και την παραγωγή μπαταριών. Είναι κάτι που πρέπει να διεκδικήσουμε για την Ελλάδα, έστω τοπική παραγωγή μπαταριών που μπορεί να επιχορηγηθεί ως μέρος του battery alliance της ΕΕ.
6. **Ναυπηγοεπισκευή-Ναυτιλιακό Cluster.** Η Ελλάδα έχει τεράστια παρουσία στον ναυτιλιακό τομέα, όπως και στον ναυπηγοεπισκευαστικό. Θα πρέπει να επαναδραστηριοποιηθούν οι μεγάλες μονάδες τάχιστα και να αποτελέσουν κινητήρια δύναμη για όλο τον χώρο της εξυπηρέτησης της ναυτιλίας, που το ΕΒΕΠ εκτιμά ότι μπορεί να προσθέσει στο ΑΕΠ **18 δις €**, ενώ η Ernst & Young ανεβάζει τις εκτιμήσεις για όλο το ναυτιλιακό Cluster στα 25,9 δις ευρώ και έως και 550.000 θέσεις εργασίας.
7. **Προβληματικές Επιχειρήσεις:** Υποστήριξη/επίλυση προβλημάτων, με σκοπό να παραμείνουν ανοιχτές (π.χ. επιχειρήσεις που έχουν «μπλοκάρει», λόγω κόκκινων δανείων σε

συστημικές τράπεζες). Ο καθορισμός των εταιριών μπορεί να παρέχει τη δυνατότητα να ενισχυθούν, ξεπερνώντας τις ρυθμίσεις περί ανταγωνισμού. Για τον ίδιο λόγο, οι προμήθειες του Δημοσίου θα πρέπει να παράγονται στην Ελλάδα κατά το δυνατόν.

8. **Ιδιωτική ανώτατη εκπαίδευση** (δημιουργεί το 5% του ΑΕΠ στην Κύπρο) αλλά όχι με το πλαίσιο που την προωθεί η κυβέρνηση εκτός συνταγματικής ρύθμισης.

B. Προτάσεις Πολιτικής για την Ανάπτυξη

1. Δημιουργία **ανεξάρτητου γραφείου επενδύσεων** και επιχειρηματικότητας, το οποίο θα στελεχώνεται αποκλειστικά από τεχνοκράτες και επιτυχημένους Έλληνες επιχειρηματίες. Το γραφείο επισήμως θα υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών, όμως θα είναι ανεξάρτητο από πολιτικές / κομματικές παρεμβάσεις και θα έχει σαν αντικείμενο τις επενδύσεις, την καινοτομία και τις νέες επιχειρήσεις στη χώρα. Την αρμοδιότητα του ελέγχου του γραφείου θα την έχει μόνο το Κοινοβούλιο, 2 φορές κάθε έτος.
2. Δημιουργία **σχεδίου ολοκληρωμένης οικονομικής υποστήριξης σε νέες επιχειρήσεις** και επενδύσεις. Θα καταρτιστούν προγράμματα υποστήριξης των νέων επενδύσεων και επιχειρήσεων, με τη συμμετοχή του Κράτους, ξένων επενδυτών και τραπεζών. Έμφαση σε νέες τεχνολογίες της αυτοματοποίησης, τεχνητής νοημοσύνης και στην έρευνα.

Σημαντικές φορολογικές ελαφρύνσεις και φοροαπαλλαγή για τα πρώτα δύο χρόνια σε όποια επιχείρηση επιλέξει να κάνει επενδύσεις Υψηλού ρίσκου και Υψηλής απόδοσης. Αυτά τα χαρακτηριστικά τα έχουν κυρίως οι καινοτόμες επενδύσεις και με αυτόν τον τρόπο το Κράτος δείχνει την έμπρακτη στήριξη του στον επιχειρηματία που επιλέγει να ρισκάρει. Η φοροαπαλλαγή των δύο πρώτων ετών θα βοηθήσει σημαντικά τον επιχειρηματία μέχρι να αρχίσει η επένδυσή του να αποδίδει.

3. **Παράκαμψη όλων των χρονοβόρων και αντιπαραγωγικών γραφειοκρατικών διαδικασιών** και μείωση του χρόνου έγκρισης των αιτημάτων για επενδύσεις και έναρξη νέων επιχειρήσεων, χωρίς βέβαια εκπτώσεις στον έλεγχο της ποιότητας της επένδυσης και των

επενδυτών. Οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες και το μεγάλο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί για τη μελέτη και την έγκριση των αιτημάτων, είναι η κύρια αιτία αποφυγής των επενδύσεων στην Ελλάδα. Η άλλη αιτία είναι η παράλογη υπερφορολόγηση όλων των επιχειρήσεων, που δεν έχει καμία σχέση με τα πραγματικά έσοδα της επιχείρησης!

4. Δημιουργία **φορολογικού συστήματος που θα είναι φιλικό** προς τον επιχειρηματία και τον επενδυτή. Η φορολογία που έχει εφαρμοστεί από όλες τις Ελληνικές Κυβερνήσεις μέχρι και σήμερα, δείχνει πως το Κράτος δεν αντιμετωπίζει την επιχείρηση ως έναν από τους βασικότερους μοχλούς ανάπτυξης της οικονομίας! Αντιθέτως, εδώ και δεκαετίες το Κράτος, με την πολιτική που ακολουθεί, δείχνει πως «μισεί» την ιδιωτική πρωτοβουλία, τις επιχειρήσεις (μικρές, μεσαίες και μεγάλες) και τις επενδύσεις. Η φορολογία που επιβάλλει κάθε άλλο παρά δίκαιη είναι και μοιάζει να έχει «τιμωρητικό» χαρακτήρα για τον επιχειρηματία που τόλμησε να επενδύσει στην Ελλάδα!
5. **Επαναπατρισμό επιχειρήσεων** τόσο μικρομεσαίων επιχειρήσεων όσο και μεγάλων που έχουν φύγει στα χρόνια των μνημονίων. Για παράδειγμα, στη Βουλγαρία θεωρείται ότι έχουν μετακινηθεί 16.000 ελληνικές επιχειρήσεις (ή ΑΦΜ) και απ' αυτές οι 6.000 που είναι παραγωγικές απασχολούν 53.000 υπαλλήλους, με κύκλο εργασιών (τζίρο) 5 δις €. Οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις, 3 στις 4 προέρχονται από την Βόρεια Ελλάδα και ειδικά τον νομό Θεσσαλονίκης (το 38% των επιχειρήσεων θεωρείται ότι μετέφεραν την έδρα τους στην Βουλγαρία). Προτείνουμε να τους δοθεί ο ίδιος συντελεστής φορολογίας στα κέρδη για το μέρος του κύκλου εργασιών (τζίρου)/πελάτες τους στη Βουλγαρία (δηλαδή 10%), για μια 5ετία τουλάχιστον, δηλαδή να παρασχεθούν φορολογικές διευκολύνσεις, όπως παρέχονται για επιστροφή των Ελλήνων της διαρροής του επιστημονικού δυναμικού (brain drain). Κυρίως ενδιαφέρουν μικρές παραγωγικές μονάδες που κατασκευάζουν προϊόντα βάσει κάποιου προτύπου - «φασόν» - (π.χ. ρούχα, μικροτεχνίτες κ.λπ.) που μπορούν να μεταφερθούν εύκολα σε χώρους στην Ελλάδα, μεταφορικές εταιρίες (φορτηγά), κτηνοτροφία κ.α. .
6. Προώθηση της **αποκέντρωσης** επιτέλους. Παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες από πολύ παλιά για την αποκέντρωση αυτό που

παρατηρείται είναι η συνεχής γιγάντωση του πληθυσμού στο λεκανοπέδιο της Αθήνας σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, ένα πραγματικό πρωτοφανές φαινόμενο για την Ευρώπη. Αυτό επιβαρύνει τις υποδομές της αλλά και εντείνει το στεγαστικό πρόβλημα όπως και στις τουριστικές περιοχές όταν υπάρχουν κενά σπίτια στην υπόλοιπη Ελλάδα. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ έχει διάφορες προτάσεις που στηρίζουν την επαρχία και την αποκέντρωση όπως φορολογικά κίνητρα για απομακρυσμένες και παραμεθόριες περιοχές το οποίο μπορεί να επεκταθεί σε ολόκληρους νομούς που παρουσιάζουν πληθυσμιακή πτώση όπως στην Δυτική Μακεδονία που πλήττεται από την απολιγνιτοποίηση. Επίσης ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, θεματική ανάπτυξη της βιομηχανίας ανά την περιφέρεια, τον βιώσιμο τουρισμό με εναλλακτικές μορφές και επιδοτούμενο κοινωνικό τουρισμό, αυξημένο οικογενειακό επίδομα ανά παιδί, στελέχωση και αναβάθμιση των δομών υγείας και παιδείας όπως και των κατά τόπους δημόσιων υπηρεσιών. Τα μέτρα αυτά μπορούν να πλαισιωθούν με περαιτέρω επιδότηση στεγαστικών προγραμμάτων και ανακαίνισης (ενεργειακής και δομικής) κατοικιών με προτεραιότητα στην περιφέρεια. Επίσης προτείνουμε την αύξηση του εθνικού σκέλους του ΠΔΕ το οποίο αποδίδεται σε μικρότερα έργα ανά την περιφέρεια που βελτιώνουν την καθημερινότητα των πολιτών. Παράλληλα θα πρέπει να προχωρήσουν οι αποζημιώσεις από τις πλημμύρες και τις πυρκαγιές και να αποκατασταθούν οι ζημιές από τον Ντανιελ στην Θεσσαλία όπως και τα αντιπλημμυρικά έργα τόσο εκεί όσο και σε άλλες περιοχές και προώθηση των εγγειοβελτιωτικών έργων του ΥΔΩΡ 2 για την καταπολέμηση της ερήμωσης. Πάνω από όλα όμως όπως και για το δημογραφικό αυτό που χρειάζεται είναι να προβληθεί από τα ΜΜΕ και την κυβέρνηση η αποκέντρωση και να δίνεται το παράδειγμα από δημόσια πρόσωπα. Σε μια κοινωνία που η ζωή στην επαρχία και η οικογένεια θεωρείται πάρεργο, βάρος, οπισθοδρόμηση σε σχέση με τη ζωή στις μεγάλες πόλεις και τις όποιες ευκαιρίες ή απολαύσεις που μπορεί να παρέχουν (κάτι που συχνά δεν ισχύει), είναι πιο δύσκολο να αντισταθμιστεί σε νέους από τα όποια επιδόματα.

7. Κατάθεση **Αναπτυξιακού Προγράμματος**, με έμφαση τη Βιομηχανία και με στόχο την ολοκλήρωσή του στην τριετία. Ως σήμερα, δεν είχε δοθεί ποτέ βάρος στη βιομηχανία, ακόμη και για λόγους σημειολογικούς. Αντίθετα, συχνές είναι οι αναφορές στον τουρισμό ως «βιομηχανία», κάτι που δεν ισχύει βέβαια.

8. Ενίσχυση της Ιδιωτικής Πρωτοβουλίας με **κατοχύρωση της επιχειρηματικότητας**, του υγιούς ανταγωνισμού με σεβασμό στα εργασιακά δικαιώματα, την Αύξηση και τη Δίκαιη Κατανομή του ΑΕΠ.
9. Επιδίωξη επιπλέον της **εισαγωγής περισσότερων εταιρικών και κρατικών ομολόγων για διαπραγμάτευση στο χρηματιστήριο**, για να διευκολύνεται η χρηματοδότηση των επιχειρήσεων απευθείας από τους επενδυτές, χωρίς τη μεσολάβηση των τραπεζών, ενώ θα πρέπει να «*τιτλοποιηθούν*» και να εισαχθούν στο χρηματιστήριο περιουσιακά στοιχεία της χώρας, που μπορεί να εκμεταλλευθεί, παράγοντας κέρδη μελλοντικά (για παράδειγμα τα κοιτάσματα υδρογονανθράκων). Έτσι, το χρηματιστήριο θα μετατραπεί σε έναν μηχανισμό χρηματοδότησης τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημοσίου τομέα - σε συνθήκες ελεύθερης αλλά όχι ασύδοτης αγοράς.
10. **Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στις ροές των κεφαλαίων, μέσω των τραπεζών**, από τις οποίες θα δίνονται υψηλά επιτόκια μόνο σε καταθέσεις προθεσμίας άνω των δώδεκα μηνών. Χρειάζεται επίσης η αύξηση των κεφαλαίων και της δραστηριοποίησης της Αναπτυξιακής Τράπεζας, στα πρότυπα της γερμανικής KfW.
11. Πάγωμα της **απολιγνιτοποίησης**. Τα χρήματα να δοθούν για εξοικονόμηση και ηλεκτροκίνηση. Όχι στην καταστροφή πλούτου και θέσεων εργασίας. Η Γερμανία θα συνεχίσει την ηλεκτροπαραγωγή από λιγνίτη μέχρι το 2038 και η Πολωνία περισσότερο.
12. Όχι σε άλλα μεγάλα οδικά **κατασκευαστικά έργα** (εκτός του ΒΟΑΚ). Τα χρήματα του ΠΔΕ-ΕΣΠΑ να δοθούν για λίγα χρήσιμα οδικά, σιδηροδρομικά και εγγειοβελτιωτικά έργα (βλέπε τμήμα υποδομές).
13. **Χρηματοδότηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων** κατά προτεραιότητα, από τα κεφάλαια που θα εισρεύσουν από την ΕΕ και την ΕΚΤ. Όχι δηλαδή να απορροφηθούν από το Δημόσιο για επιδόματα ή από μεγάλες επιχειρήσεις και να μείνουν αδρανή. Επίσης, κινητοποίηση άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως ιδιωτικές τοποθετήσεις, εταιρίες εναλλακτικής χρηματοδότησης, μικροπιστώσεις (βλέπε κεφάλαιο για Χρηματοοικονομικά). Επαναδραστηριοποίηση επιχειρήσεων που διέκοψαν την λειτουργία

λόγω της οικονομικής ασφυξίας των μνημονίων ή της μεταφοράς της παραγωγής στο εξωτερικό από τις μητρικές τους.

14. **Πάγωμα όλων των ιδιωτικοποιήσεων και επαναξιολόγησή τους.** Αποτίμηση και σχέδιο δραστηριοποίησης στο πλαίσιο του νέου παραγωγικού μοντέλου και των τεχνολογικών προοπτικών, όπως για παράδειγμα για την πολύτιμη ΛΑΡΚΟ και την ηλεκτροκίνηση. Παράλληλα, επαναδραστηριοποίηση κομβικών κρατικών επιχειρήσεων όπως η ΕΒΖ.
15. **Σύνδεση του τουρισμού με την πρωτογενή παραγωγή,** για την αγορά των ελληνικών προϊόντων - έτσι ώστε τα τουριστικά έσοδα να μένουν στον τόπο. Έναντι αυτού, θα μπορούν να παρέχονται φορολογικές ελαφρύνσεις.
16. **Επανεκτίμηση συνολικά της σχέσης** με την ΕΕ, στο πλαίσιο της επαναδιαπραγμάτευσης της αποπληρωμής του χρέους. Το ζητούμενο πρέπει να είναι πλεονάσματα στις συναλλαγές με την ΕΕ (σύνολο τουρισμός, ΕΣΠΑ, ΚΑΠ, τόκοι, εμπορικό ισοζύγιο), ώστε να μην διαφεύγουν κεφάλαια.
17. Σημαντική δαπάνη για **διαφήμιση** και προβολή των ελληνικών προϊόντων, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.
18. **Εμπορικός αποκλεισμός (μποϊκοτάζ) εισαγωγών από την Τουρκία και μείωση εισαγωγών από τρίτες χώρες:** Θα πρέπει να μειωθούν ή να τερματιστούν οι εμπορικές συναλλαγές, ειδικά με εχθρικές χώρες, όπως η Τουρκία και να στηριχτεί η ενδογενής παραγωγή.



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΑΤΡΙΩΤΙΣΜΟΣ

Για να μείνουν τα λεφτά και οι δουλειές στον τόπο μας....

**Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ
έχει σχέδιο που μπορεί
να οδηγήσει τη χώρα με
στόχο την ανάπτυξη**

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΕΝΕΡΓΕΙΑ

**«Αυτός που ελέγχει την ενέργεια, ελέγχει ολόκληρες
ηπείρους» Henry Kissinger**



Διαπιστώσεις

- Η **ενεργειακή εξάρτηση** της χώρας έχει εκτοξευτεί και θα αυξηθεί περαιτέρω με την αντικατάσταση του λιγνίτη από εισαγόμενο φυσικό αέριο, ενώ το κόστος ρεύματος έχει αυξηθεί στο υψηλότερο στην Ευρώπη.
- Η **απολιγνιτοποίηση** θα κοστίσει χιλιάδες θέσεις εργασίας.
- Υψηλή χρήση **ΑΠΕ** που επιχορηγούνται από φόρους στην κατανάλωση (ΕΤΜΕΑΡ, ΝΟΜΕ, τέλη CO₂).
- Οι εισροές των **ΕΣΠΑ** και με συγχρηματοδότηση από το εθνικό σκέλος του ΠΔΕ και μόχλευση δεν αρκούν για τα κατασκευαστικά έργα που μελετώνται.
- Παρά τις διατάξεις που εισήχθησαν για επιτάχυνση των πολεοδομικών αδειών, που μένει να δοκιμαστούν στην πράξη, η πολυσπερμία κανονισμών παραμένει.
- Μεγάλες ελλείψεις στις αστικές συγκοινωνίες που ελέγχει το Υπερταμείο των ξένων (ΟΑΣΑ, υπόγειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος – μετρό -, ΣΤΑΣΥ).

Μέτρα

- Ολοκλήρωση του Εθνικού Ψηφιακού Χάρτη, ώστε να είναι όλη η πληροφορία για ένα ακίνητο προσβάσιμη με ένα «κλικ».

- Έκδοση αδειών λειτουργίας επιχειρήσεων με ηλεκτρονική διαδικασία.
- Σύσταση Σώματος Ορκωτών Επιθεωρητών Αδειοδοτήσεων Επιχειρήσεων για τον έλεγχο.
- Καθιέρωση Ηλεκτρονικού Μητρώου Συντηρήσεων για όλες τις δημόσιες υποδομές.
- Δημιουργία ηλεκτρονικής ταυτότητας όλων των κτηρίων με δαπάνη της Πολιτείας.
- Κατάργηση του νόμου Χατζηδάκη που απαγορεύει την οικοδόμηση σε τεμάχια κάτω των 4 στρεμμάτων εκτός σχεδίου πόλεως, απαξιώνοντας την παρουσία πολλών μικροϊδιοκτητών γης Ν. 4759/20.
- Προώθηση του προγράμματος της ενεργειακής απόδοσης των κτηρίων (Εξοικονομώ-Αυτονομώ), που στην παρούσα φάση δεν καλύπτει ούτε το 10% των κτηρίων.
- Πάγωμα της απολιγνιτοποίησης για το άμεσο διάστημα. Προώθηση της εξοικονόμησης ενέργειας και της ηλεκτροκίνησης με παραγωγή όμως ηλεκτρικού αυτοκινήτου στην Ελλάδα, για μείωση ρύπων στα πλαίσια του Green Deal με εκμετάλλευση των πόρων του NGenEU.
- Επιτάχυνση του προγράμματος έρευνας υδρογονανθράκων στα ήδη δημοπρατημένα οικόπεδα και δημοπράτηση των υπολοίπων οικοπέδων Νοτίως και Ανατολικά της Κρήτης και Δυτικό Ιόνιο, με χάραξη ΑΟΖ.
- Υποχρέωση του Υπερταμείου των ξένων να καλύψει τις ελλείψεις των μέσων μαζικών μεταφορών που ελέγχει (ΟΑΣΑ, υπόγειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος –«μετρό»-) σε λεωφορεία και βαγόνια. Στην αντίθετη περίπτωση να επιβληθεί φορολογία ή πρόστιμα που να αντισταθμίζουν την επιβάρυνση του Δημοσίου από κάλυψη των εξόδων μίσθωσης ΚΤΕΛ.
- Δεδομένης της ανεπάρκειας των κεφαλαίων των ΕΣΠΑ, προτεραιότητα πρέπει να δοθεί σε έργα χρηστικά κυρίως: σιδηροδρομική σύνδεση Μπουργκάς-Καβάλα (Sea2Sea-ανατολική Εγνατία), BOAK (μείωση ατυχημάτων, αποσυμφόρηση αεροδρομίου Ηρακλείου) και εγγειοβελτιωτικά-αντιπλημμυρικά (πρωτογενής παραγωγή και προστασία).
- Εκμετάλλευση κτηνοτροφικών αποβλήτων για παραγωγή ενέργειας. Μπορεί να παραχθεί θερμότητα και ηλεκτρισμός συνολικής ισχύος 350 MW από 10-15 μονάδες βιοαερίου.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ» ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΕΝΕΡΓΕΙΑ

A. ΤΟΜΕΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η ενέργεια αποτελεί ζωτική ανάγκη για μια χώρα - για την ασφάλεια, ανεξαρτησία και οικονομική ανάπτυξή της. Ανεπάρκεια στην παροχή ενέργειας οδηγεί σε διακοπή της οικονομικής δραστηριότητας και άλλων ζωτικών λειτουργιών για το κράτος και τους πολίτες. Αύξηση του κόστους ενέργειας οδηγεί σε πληθωρισμό στην κατανάλωση και αύξηση του κόστους παραγωγής για τον πρωτογενή τομέα και την βιομηχανία. Σύμφωνα με μελέτη των Διανεοσις-IOBE του 2021 *«Ο Τομέας Ενέργειας στην Ελλάδα: Τάσεις, Προοπτικές και Προκλήσεις, Απρίλιος 2021»* μείωση του κόστους ενέργειας κατά 10% θα πρόσθετε 1 δις € περίπου στο ΑΕΠ και 21.500 θέσεις εργασίας.

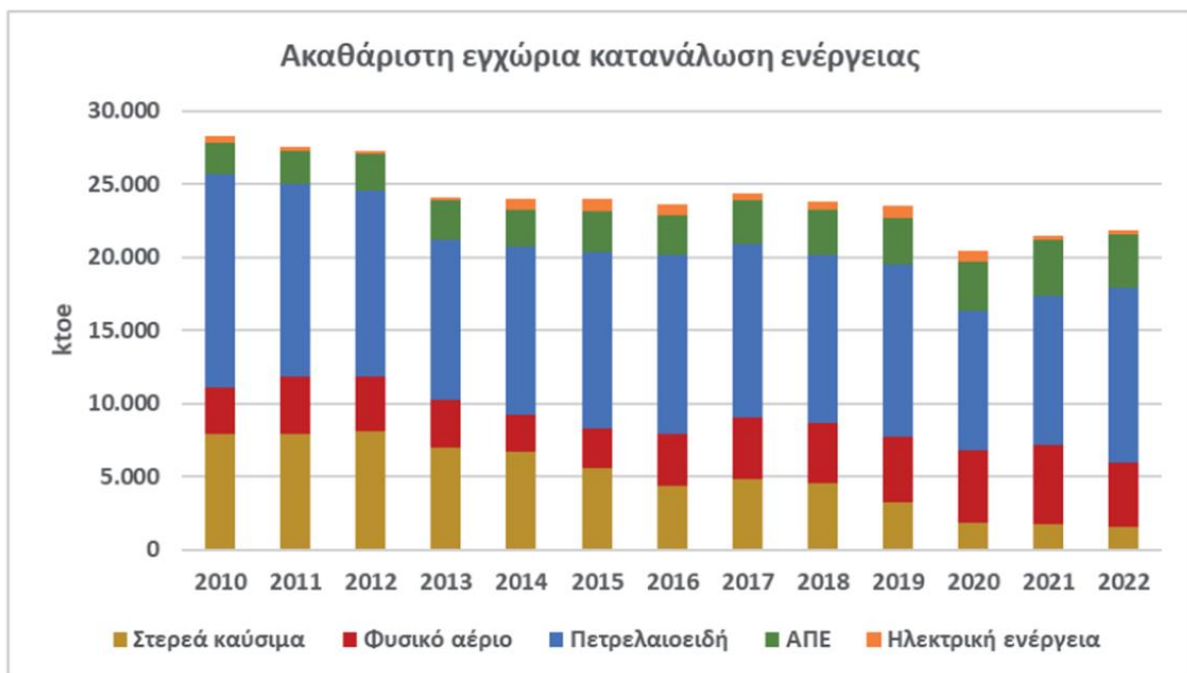
Παράλληλα ο τομέας ενέργειας αποτελεί κρίσιμο παράγοντα παραγωγής πλούτου, σύμφωνα με την μελέτη των IOBE-Διανεοσις συμβάλλει στο ΑΕΠ άμεσα περίπου 6 δις € ή 3,8% της Εγχώριας Προστιθέμενης Αξίας με στοιχεία 2017 και 49 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Συγκριτικά στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) του 2024 προβλέπεται η άμεση συνεισφορά του στα 2,1 δις € Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας ή 2,6% του ΑΕΠ κατά την περίοδο 2025-2030 με 111 χιλιάδες θέσεις εργασίας – κάτι που φυσικά μένει να επαληθευτεί μετά την μεγάλη απώλεια θέσεων εργασίας από την απολιγνιτοποίηση.

Η ανάπτυξη της Ελλάδας μεταπολεμικά βασίστηκε στην παραγωγή φθηνής και αξιόπιστης ηλεκτρικής ενέργειας κυρίως από τον εγχώριο λιγνίτη και από μεγάλα υδροηλεκτρικά έργα μέσω της κρατικής ΔΕΗ με σχεδιασμό του προγράμματος Μάρσαλ. Παράλληλα, η χώρα προέβη σε εξορύξεις στον Πρίνο της Καβάλας τη δεκαετία του 1970 και στη δημιουργία διυλιστηρίων για τις εγχώριες ανάγκες σε υγρά καύσιμα αλλά και για εξαγωγές.

Από το 2010 και μετά όμως έχει ξεκινήσει μια τάση αντικατάστασης του λιγνίτη από εισαγόμενο φυσικό αέριο και επικουρικά από την αιολική και ηλιακή ενέργεια (λεγόμενες και ως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας)

κάτι που έχει επιταχυνθεί κυρίως μετά το 2019, με την εισαγωγή αυστηρών κανονισμών της ΕΕ για την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Αυτό σε συνδυασμό με την γεωπολιτική αστάθεια στις χώρες προμήθειας του φυσικού αερίου, δηλαδή κυρίως της Ρωσίας, και σε συνδυασμό με την ολιγοπωλιακή μορφή της χονδρικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και το προβληματικό Χρηματιστήριο Ενέργειας που θεσπίστηκε κάτω από κοινοτικές οδηγίες, έχει αυξήσει το κόστος ενέργειας.

Εξέλιξη των μεριδίων καυσίμων στην ακαθάριστη εγχώρια κατανάλωση ενέργειας (2010-2022)

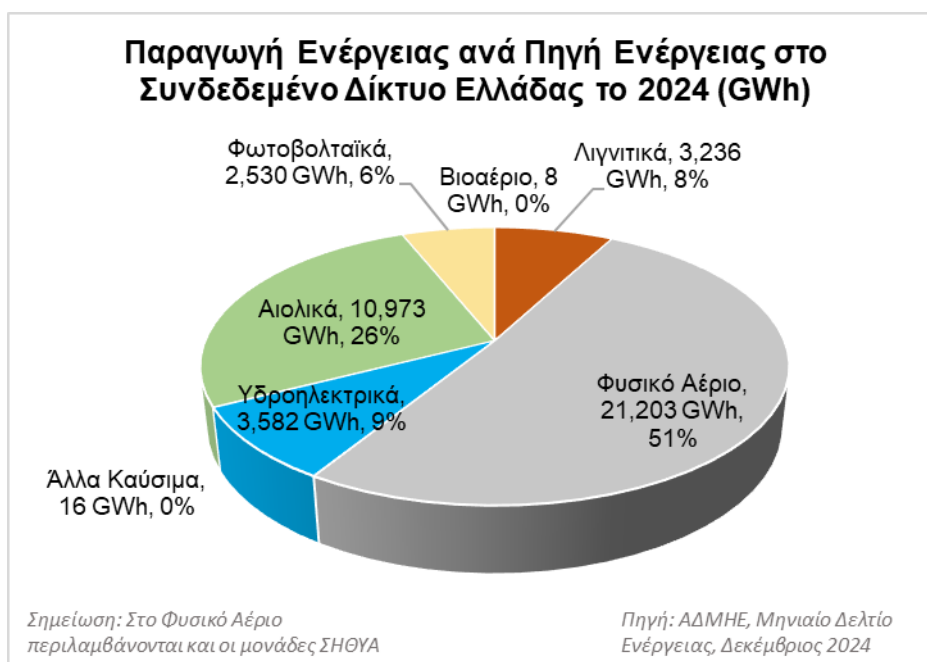


Πηγή: Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα 2024, Eurostat

Παράλληλα με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά την περίοδο των μνημονίων λόγω της οικονομικής κρίσης, της αποβιομηχάνισης και σε ένα βαθμό της εξοικονόμησης - ενώ αυξήθηκαν οι εισαγωγές ρεύματος από τις γειτονικές χώρες.

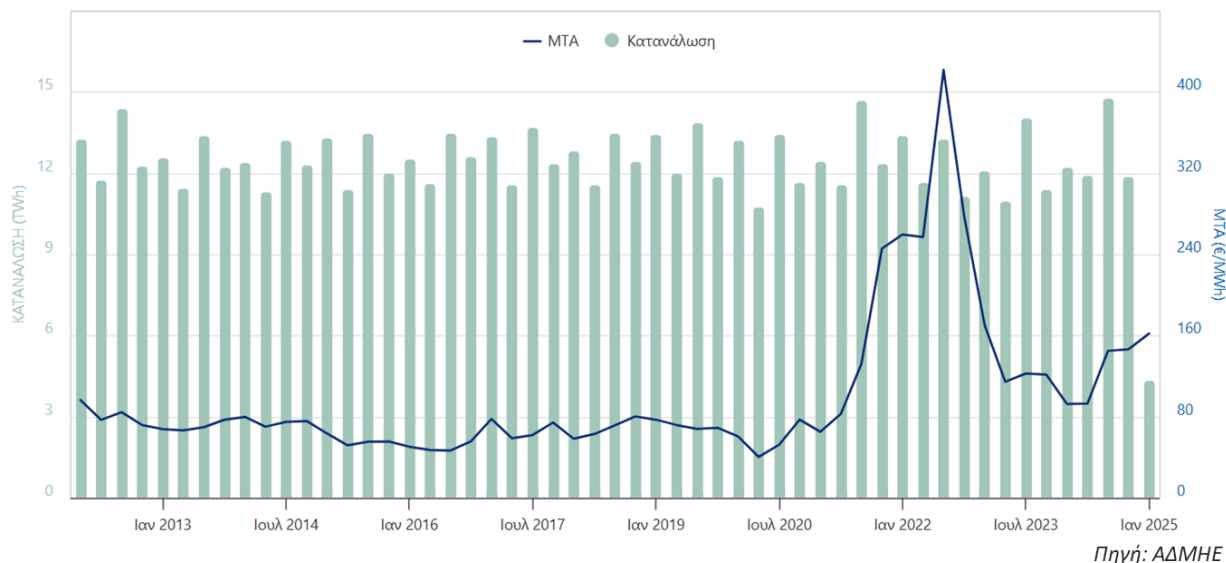
Το 2024 η κατανάλωση ανήλθε σε 51,8 TWh με την παραγωγή στα 52,1 TWh από τα οποία στο συνδεδεμένο δίκτυο 41,5 TWh ενώ μετά πολύ καιρό οι εξαγωγές ξεπέρασαν τις εισαγωγές κατά 307 GWh (αν και με εισαγόμενες πρώτες ύλες). Το ήμισυ την παραγωγής καλύφθηκε από το φυσικό αέριο - ενώ ακολουθούν οι ΑΠΕ με 40% κυρίως αιολικά με 26%, υδροηλεκτρικά 9%, φωτοβολταϊκά 6% και στο 8% λιγνίτης που αποτελεί εξισορροπητικό παράγοντα έναντι των μεγάλων αυξήσεων

κόστους στην χονδρική αγορά.



Το μέσο κόστος παραγωγής ενέργειας έχει φτάσει τα 150€/MWh το 2025 μια από τις υψηλότερες τιμές στην Ευρώπη - ενώ την δεκαετία του 2000 ήταν στα 30 €/MWh. Μάλιστα υπερέβη και τα 200 €/MWh το 2021-2022 λόγω ανωμαλιών στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα όπως και του πολέμου στην Ουκρανία που αύξησε την χρήση του ακριβότερου υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Η αύξηση της ενέργειας κατά την περίοδο αυτή μπορεί να μην έγινε στο σύνολό της αντιληπτή από τα νοικοκυριά, λόγω της επιχορήγησης του κόστους από το κράτος με 10,6 δις € το 2022, αλλά αυτό επιβάρυνε τον προϋπολογισμό και τα κεφάλαια του Ταμείου Ενεργειακής Μετάβασης (απολιγνιτοποίησης).

Κατανάλωση Ρεύματος και Μεσοσταθμική Τιμή Αγοράς (ΜΤΑ) στην Ελλάδα (2012-2025)



Η ενεργειακή εξάρτηση της χώρας μας έχει αυξηθεί επίσης στο 77% όταν την δεκαετία του 2000 ήταν σχετικά αυτάρκης όσον αφορά στην ηλεκτροπαραγωγή τουλάχιστον - αφού άνω του 70% της ηλεκτρικής ενέργειας καλυπτόταν από εγχώριες πηγές (κυρίως λιγνίτη και υδροηλεκτρικά).

Η απολιγνιτοποίηση έχει επίσης οδηγήσει σε μείωση της απασχόλησης στον τομέα της εξόρυξης και παραγωγής ενέργειας με πολύ αρνητικά αποτελέσματα για τον πληθυσμό κυρίως της Δυτικής Μακεδονίας και μετά της Κεντρικής Πελοποννήσου. Σημειώνεται ότι το προσωπικό της ΔΕΗ που σε μεγάλο βαθμό απασχολούνταν σε λιγνιτορυχεία και λιγνιτικές μονάδες εκεί, έχει μειωθεί - από 31.645 το 2000 λίγο πριν την αρχή της διάσπασης και ιδιωτικοποίησής της σε 7.000 σήμερα και 1.000 με μερική απασχόληση. Σύμφωνα δε με την απογραφή του 2021, ο πληθυσμός της Δυτικής Μακεδονίας (255.056) έχει μειωθεί κατά 10% σε σχέση με το 2011 - κάτι που επιβεβαιώνει φόβους που είχαν αναφερθεί το 2019, σύμφωνα με τους οποίους η απολιγνιτοποίηση μπορεί να επηρεάσει ως 100.000 άτομα στην περιοχή άμεσα και έμμεσα, με απώλεια 25.000 θέσεων εργασίας.

Για την Ελληνική Λύση η ενέργεια αποτελεί βασικό ζητούμενο της πολιτικής εθνικής ασφάλειας και της οικονομικής ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό έχει προχωρήσει σε ενδεδειγμένη μελέτη όλων των τεχνολογικών επιλογών όπως και των κοινοτικών περιορισμών, ώστε να μπορέσει να επιτύχει την χαμηλότερη δυνατή ενεργειακή εξάρτηση και το

ανταγωνιστικό κόστος της.

Βασικοί Άξονες Ενεργειακής Πολιτικής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ – Ενεργειακό Μίγμα

Η λογική του ενεργειακού προγράμματος της Ελληνικής Λύσης εστιάζει στην εκμετάλλευση των εγχώριων πηγών ενέργειας, όπως είναι αυτή τη στιγμή ο λιγνίτης - αλλά και των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων της χώρας μας. Επίσης, αντιλαμβανόμενοι της συμβατικές απαιτήσεις ως προς τις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων, θα αναπτύξει περαιτέρω τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας με σεβασμό στο περιβάλλον και σε συνδυασμό με μονάδες αποθήκευσης για αιολική και ηλιακή ενέργεια που παρουσιάζουν μη προβλέψιμη παραγωγή. Αλλά και σε αυτά θα επιδιώξει την εγχώρια παραγωγή του εξοπλισμού των ΑΠΕ. Επίσης, σκοπεύει να αναπτύξει άλλες ΑΠΕ όπως περαιτέρω τα υδροηλεκτρικά, τη βιοθερμία, το βιοαέριο κ.α.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα επιδιώξει την παράταση της λειτουργίας όλων των Λιγνιτικών Μονάδων Ηλεκτροπαραγωγής της μέχρι το 2038, όπως η Γερμανία και πιο αργότερα η Πολωνία, μέχρι τη σταδιακή αντικατάστασή τους από άλλες μορφές ενέργειας.

Ο λιγνίτης αποτελεί εθνικό κεφάλαιο με κοιτάσματα 3,2 δις τόνων που μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες της χώρας για τα επόμενα 35-40 χρόνια και η αξία τους εκτιμάται σε άνω των 200 δις €. Οι λιγνιτικές μονάδες ηλεκτροπαραγωγής αποτελούν το 20% περίπου της εγκατεστημένης ισχύος σήμερα. Η λειτουργία του επιβαρύνεται φυσικά, λόγω των προστίμων για εκπομπές ρύπων, αλλά υπάρχουν τεχνολογίες για τη μείωση τους, όπως γίνεται στην νέα μονάδα Πτολεμαΐδα 5 και αλλού και η διακράτηση και αποθήκευσή τους (Carbon Capture & Storage).

Σε κάθε περίπτωση όμως, λόγω της αστάθειας στην αγορά φυσικού αερίου τα τελευταία χρόνια ο εγχώριος λιγνίτης αποτελεί την μόνη αξιόπιστη και προβλέψιμου κόστους πηγή ενέργειας (ως 150 €/MWh) για μονάδες βάσης. Εκτός αυτού, είναι ακραία υποκριτικό να εξάγουμε ορυκτό λιγνίτη σήμερα για ηλεκτροπαραγωγή στις γειτονικές χώρες, ενώ δεν τον εκμεταλλευόμαστε στην χώρα μας λες και οι εκπομπές περιορίζονται στην χώρα παραγωγής!

Προέχει επίσης η περαιτέρω εκμετάλλευση του υδροδυναμικού αποθέματος της χώρας για την ανάπτυξη μεγάλων μονάδων ηλεκτροπαραγωγής αλλά και μικρότερων. Αυτό μπορεί να μην αποτελεί κύρια πηγή ενέργειας για την χώρα μας, όμως συνδυάζεται με τις ανάγκες εξοικονόμησης υδάτινων πόρων για τον πρωτογενή τομέα και την πρόληψη των πλημμυρών. Τέτοιο έργο είναι η μερική διαχείριση των υδάτων του Αχελώου - Αγράφων που μελετάται για πολλά χρόνια και σε αυτό το πλαίσιο δημιουργήθηκε και η τεχνητή λίμνη Πλαστήρα, Κρεμαστών κ.α.

Όμως, τα πιο πρόσφατα έργα που ξεκίνησαν μετά το 1980 έχουν μείνει ημιτελή - όπως η πλήρωση του έτοιμου φράγματος της Μεσοχώρας και η λειτουργία του υδροηλεκτρικού σταθμού ισχύος 161 MW που το συνοδεύει. Εκτός αυτού, σε σημαντικό βαθμό έχουν προχωρήσει και άλλα συνοδά έργα, όπως το φράγμα Συκιάς και η σήραγγα των 17 χιλιομέτρων. Αυτά θα πρέπει να συμπληρωθούν με περισσότερα αντιπλημμυρικά φράγματα στα Άγραφα και στον κάμπο της Θεσσαλίας που είχαν προγραμματιστεί πριν από τις μεγάλες πλημμύρες του 2023 (Ντάνιελ).

Όσον αφορά στην ανάπτυξη των λοιπών Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, αυτή υπαγορεύεται από τους περιορισμούς που θέτει η πράσινη πολιτική της ΕΕ που έχει επιβάλει μείωση των εκπομπών ρύπων κατά 55% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 μέχρι το 2030. Οι ΑΠΕ πάντως δεν αποτελούν πανάκεια, καθώς στηρίζονται σε μη ανακυκλώσιμες εισαγόμενες τεχνολογίες, που επιβαρύνουν το φυσικό τοπίο στα βουνά, όπως και στα χωράφια που έχουν αρχίσει να εγκαθίστανται.

Στα βουνά οι ανεμογεννήτριες επιβαρύνουν τη χλωρίδα και πανίδα, με τραυματισμούς άγριων πτηνών - ενώ θεωρείται ότι προκαλούν και πλημμύρες με την αλλαγή της ροής των υδάτων. Στα χωράφια τα φωτοβολταϊκά δεσμεύουν γη υψηλής παραγωγικής δυνατότητας με άγνωστες συνέπειες στην περιοχή, καθώς θεωρείται ότι προκαλούν αύξηση της θερμοκρασίας γύρω από αυτά - ενώ στις πλημμύρες βυθίζονται στο νερό με κίνδυνο να διαφύγουν τοξικά. Σημειώνεται ότι στη Γερμανία η εγκατάσταση αγρο-φωτοβολταϊκών έχει απαγορευτεί, ενώ και στο παρελθόν τοποθετούνταν σε ικριώματα πάνω από την καλλιεργούμενη έκταση.

Είμαστε επίσης αρκετά επιφυλακτικοί ως προς την ανάπτυξη θαλάσσιων αιολικών, καθώς το κόστος μέχρι σήμερα είναι αρκετά υψηλό και απαιτούν διαδικασίες οριοθέτησης χωρικών υδάτων - ΑΟΖ που μπορεί

να τα επιβραδύνουν (αλλά ούτως ή άλλως πρέπει να προχωρήσουν). Επίσης, μένει να εκτιμηθούν οι συνέπειες για την ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο. Πάντως και σε αυτή την περίπτωση οι βάσεις τους θα πρέπει να κατασκευαστούν εγχώρια π.χ. από τα ναυπηγεία. Ανάλογη επιφύλαξη έχουμε για νέες τεχνολογίες - όπως πλωτά φωτοβολταϊκά ή υδρογόνο που έχουν προταθεί τελευταία. Θεωρούμε ότι δεν αποτελούν λύσεις ευρείας εφαρμογής αλλά εντοπισμένης. Θα εξεταστούν φυσικά έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν οι όποιες κοινοτικές ενισχύσεις γι' αυτές από τη χώρα μας και για την ανάπτυξη τεχνογνωσίας.

Να σημειωθεί ότι η Ελλάδα έχει ήδη υψηλή παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ που το 2024 έφτασε το 40% (συμπεριλαμβανομένης της υδροηλεκτρικής ενέργειας). Η ενέργεια αυτή όμως δεν είναι πλήρως αξιοπίστη όσον αφορά στην ηλιακή και αιολική ενέργεια, αφού δεν παράγεται συνεχώς και ειδικότερα όταν υπάρχει μεγάλη ζήτηση (ημέρες χωρίς ηλιοφάνεια το χειμώνα ή άνεμο το καλοκαίρι ή βραδινές ώρες) οπότε πρέπει να συνδυαστεί με μονάδες βάσης σταθερής λειτουργίας (π.χ. λιγνίτης, φυσικό αέριο, υδροηλεκτρικά συνεχούς ροής) ή συσσωρευτές (μπαταρίες). Παράλληλα, σε μεγάλο βαθμό οι ανεμογεννήτριες και τα φωτοβολταϊκά συστήματα εισάγονται από το εξωτερικό - κάτι που οδηγεί σε διαφυγή κεφαλαίων για την αγορά τους. Θα πρέπει να επιζητηθεί η εγχώρια παραγωγή αυτών των τεχνολογιών, αφού ήδη υπάρχει η παραγωγική δυνατότητα.

Σημειώνουμε ότι η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ έχει εκπονήσει μελέτη που αποδεικνύει πόσο καταστροφική και μη αναγκαία είναι η ευρεία τοποθέτηση ΑΠΕ. Την ίδια στιγμή, με προγράμματα εξοικονόμησης ενέργειας, όπως η επιδότηση για λιγότερο ενεργοβόρα κτίρια για παράδειγμα με το «Εξοικονομώ-Αυτονομώ», θα μπορούσε να πετύχει σε μεγάλο βαθμό περισσότερα στη μείωση της κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων.

Εκτός όμως από τις πιο προβεβλημένες ΑΠΕ, αυτές της αιολικής και ηλιακής ενέργειας, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ έχει προτάσεις και για άλλες μορφές, όπως την γεωθερμία και το βιοαέριο. Η γεωθερμία αποτελεί τον κρυμμένο θησαυρό της Ελλάδας, με σημαντικό δυναμικό και με πολύ μικρή εκμετάλλευση ως τώρα. Εφαρμογές σήμερα υπάρχουν σε περιοχές της Κεντρικής -Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Λεκάνη Στρυμόνα, Νέστου, Βόλβης, Λαγκαδά) στον πρωτογενή τομέα και στην Αλεξανδρούπολη. Σημαντικό απόθεμα υπάρχει σε Νίσυρο και Μήλο που μπορεί να αναπτυχθεί για θέρμανση και ηλεκτροπαραγωγή σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Το βιοαέριο προέρχεται από οργανικά απόβλητα και ειδικά ζωικά, από Χώρους Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) και Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων (ΕΕΛ). Τα απόβλητα εκτιμώνται σε 12 εκατομμύρια τόνους το 2018 με άνω του 90% να προορίζεται για ταφή. Τα απόβλητα της κτηνοτροφίας μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία βιοαερίου, από το οποίο δύναται να παραχθεί θερμότητα και ηλεκτρισμός συνολικής ισχύος 350 MW, περίπου όση ενέργεια αναγκαζόμαστε να εισάγουμε κάθε καλοκαίρι, λόγω αυξημένης ζήτησης σε ρεύμα. Η δημιουργία 10 – 15 τέτοιων μονάδων σε όλη τη χώρα θα ήταν αρκετή για αυτόν τον σκοπό. Επίσης, από τη διαδικασία μετατροπής των αποβλήτων των βουστασίων, των σφαγείων και των πτηνοτροφείων σε βιοαέριο, παράγεται ένα λίπασμα υψηλής απόδοσης, 85% φθηνότερο από τα αντίστοιχα προϊόντα του εμπορίου.

Ως προς το φυσικό αέριο που αποτελεί αυτή τη στιγμή το βασικό καύσιμο, προτείνουμε να εξορυχθεί κατά το μεγαλύτερο βαθμό από τα ελληνικά κοιτάσματα ή αυτά της Κύπρου και της μεταφοράς μέσω του αγωγού EastMed μαζί με αυτά από Ισραήλ. Έως τότε η προμήθειά του πρέπει να γίνεται μέσω αγωγών, αφού έτσι είναι φθηνότερο από το LNG - το οποίο συν τοις άλλοις έχει αποδειχθεί ότι επιβαρύνει την ατμόσφαιρα σε μεγαλύτερο βαθμό από την παραγωγή ενέργειας σε εκπομπές (κατά την εξόρυξη, υγροποίηση, μεταφορά και επαναεριοποίηση).

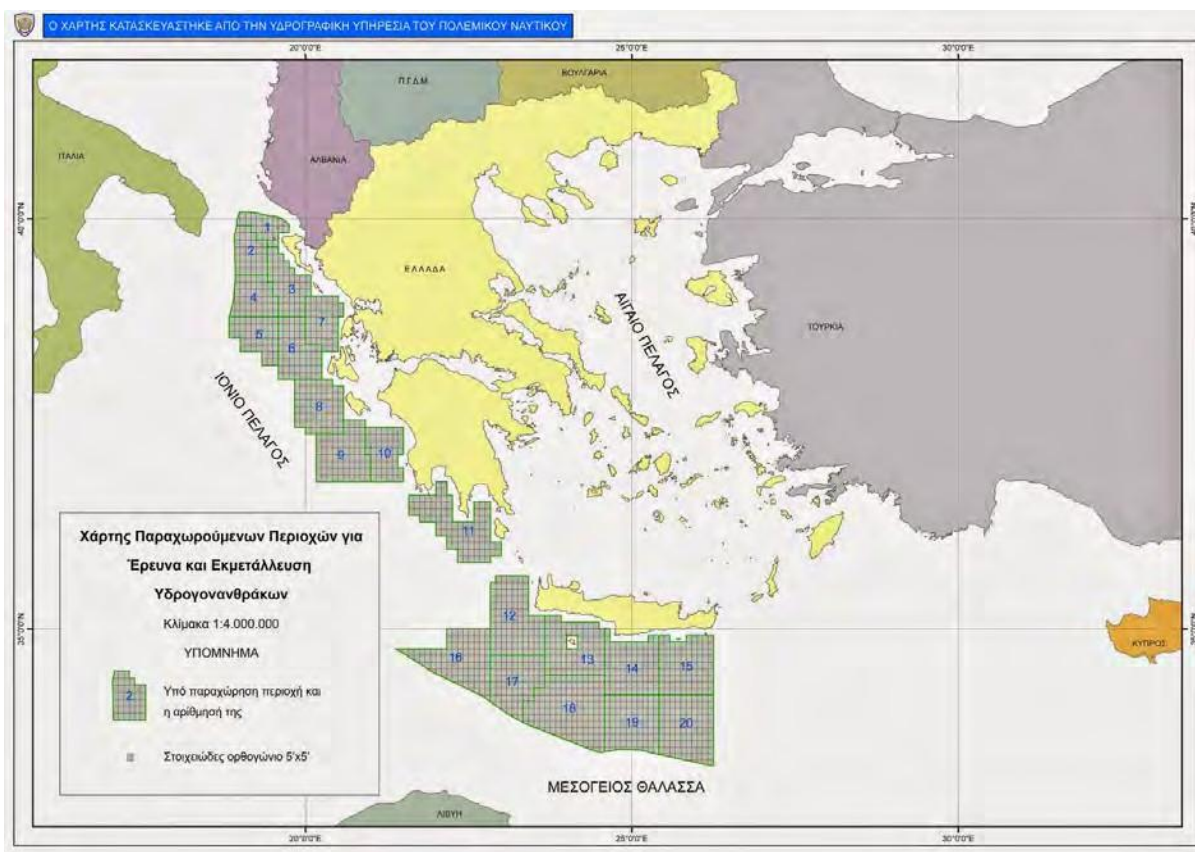
Η αξία των κοιτασμάτων φυσικού αερίου της χώρας μας είχε εκτιμηθεί από την Deutsche Bank στα 427 δις € το 2012 (με χαμηλότερες τιμές ενέργειας) ενώ το καθαρό όφελος, αφαιρώντας δηλαδή το κόστος εξόρυξης, στα 214 δις €, λίγο χαμηλότερα από το ΑΕΠ της χώρας. Αυτό αφορά μόνο το κοίτασμα νοτίως της Κρήτης. Άλλες εκτιμήσεις (π.χ. Φωσκολος, Ζεληλίδης) για το σύνολο των κοιτασμάτων της χώρας ανεβάζουν τον όγκο τους στα 16,8 ως 27,2 τρις κυβικών μέτρων και την αξία τους στα 4,7-7,7 τρις \$ με αξίες της δεκαετίας του 2000 ή και παραπάνω - με το 20% να μπορεί να καταλήξει στο Δημόσιο. Εκτός των υδρογονανθράκων όμως, υπάρχουν και υδρίτες επιφανειακά στον βυθό της Ελληνικής ΑΟΖ, με την αξία του κοιτάσματός τους να εκτιμάται σε πολλά τρις \$.

Η εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων μπορεί να γίνει στο πλαίσιο των συμβάσεων που έχουν ήδη εγκριθεί από την Ελληνική Βουλή για συγκεκριμένα οικόπεδα του Ιονίου και Ν.Δ της Κρήτης - εν συνεχεία των νέων οικοπέδων που θα προκύψουν με νεότερες συμβάσεις μετά την τελική ανακήρυξη των ελληνικών ΑΟΖ/Υφαλοκρηπίδων στο Αιγαίο και στην ευρύτερη περιοχή της λεκάνης του Ηροδότου και την

δημοπρατήσή τους.

Η χώρα θα πρέπει να επιταχύνει τις εξερευνήσεις για τις περιοχές που έχουν ήδη δημοπρατηθεί, αλλά και να δημοπρατήσει και νέες, ειδικά νοτίως της Κρήτης που είναι οι πιο υποσχόμενες, όπως και δυτικά των Ιονίων. Φυσικά, το ίδιο πρέπει να γίνει και ανατολικά της Κρήτης στη λεκάνη του Ηροδότου, σε συνδυασμό με τον καθορισμό ΑΟΖ.

Βυθοτεμάχια προς δημοπρατήση (2014)



Δημοπρατημένα Βυθοτεμάχια έως τέλος 2020



Τέλος, η Ελληνική Λύση σχεδιάζοντας για το μέλλον έχει εκπονήσει μελέτη για την εισαγωγή της πυρηνικής ενέργειας, όπως κάνουν εδώ και πολλά χρόνια πολλές χώρες της Ευρώπης και οι γειτονικές Βουλγαρία και Τουρκία, που επίσης αναπτύσσει πυρηνικούς αντιδραστήρες. Η πυρηνική ενέργεια θεωρείται πράσινη από την ΕΕ, οπότε δεν υπόκειται σε περιορισμούς, είναι χαμηλού κόστους λειτουργίας και υψηλής αξιοπιστίας παραγωγής και ασφάλειας (λειτουργεί στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ με ελάχιστα ατυχήματα, ενώ ακόμα και στην σεισμογενή Ιαπωνία δεν έχουν προκληθεί ατυχήματα από τους σεισμούς καθαυτό αλλά από το τσουνάμι στην περίπτωση της Φουκουσίμα).

Η πυρηνική ενέργεια θα γίνει περισσότερο ασφαλής στο μέλλον με τους αντιδραστήρες πυρηνικής σύντηξης. Σημειώνεται δε ότι η Ελλάδα διαθέτει και ορυκτό ουράνιο κατά μερικές μελέτες (καθηγητής Λευτέρης Τσουκαλάς) για την τροφοδοσία των αντιδραστήρων επιλύοντας και το θέμα της αυτάρκειας.

Εξοικονόμηση Ενέργειας

Το ενεργειακό πρόγραμμα της **ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ** επικεντρώνει επίσης στην εξοικονόμηση ενέργειας που μπορεί να επιτευχθεί με ενεργειακή θωράκιση του κτηριακού αποθέματος της χώρας. Θεωρείται ότι λιγότερο από το 10% του κτηριακού αποθέματος της χώρας έχει

αναβαθμιστεί, ενώ στην πλειονότητά τους θεωρούνται πολύ ενεργοβόρα. Εκτιμούμε ότι το κόστος αναβάθμισής τους θα ανέλθει σε περί τα 3 δις €. Παράλληλα η εξοικονόμηση ενέργειας μπορεί να συνδυαστεί με έξυπνες λύσεις ΑΠΕ για την μείωση του κόστους και των εκπομπών.

Για παράδειγμα, ανάπτυξη ηλιοθερμικών συστημάτων, συστημάτων γεωθερμίας, βιοενέργειας και μονάδων συμπαραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας με φυσικό αέριο ή με ηλιακή ψύξη.

Επίσης, την τοποθέτηση υβριδικών συστημάτων παραγωγής ηλεκτρισμού που θα τοποθετούνται στα δώματα του κτηριακού αποθέματος της χώρας (μικρές ανεμογεννήτριες συνδεδεμένες με φωτοβολταϊκά πλαίσια-«πάνελ») για κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των νοικοκυριών ή ακόμα και των επαγγελματικών κτηρίων.

Η Ελλάδα διαθέτει το κατάλληλο επιστημονικό τεχνικό προσωπικό, έμπειρο, εξειδικευμένο, καταρτισμένο με τεχνογνωσία στα συστήματα Α.Π.Ε. που μπορεί να συνδράμει στην ανάκαμψη της εγχώριας βιομηχανίας για παραγωγή τέτοιων συστημάτων και ΟΧΙ να εισάγει από τις αγορές του εξωτερικού κατά την προσφιλή τακτική των μέχρι τώρα Κυβερνήσεων. Σημειώνεται ότι με υπόδειξη της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ συμπεριλήφθηκαν στον επιδοτούμενο εξοπλισμό για την ενεργειακή αναβάθμιση των σπιτιών (πρόγραμμα «Εξοικονομώ») οι ηλιακοί θερμοσίφωνες που σε μεγάλο βαθμό κατασκευάζονται στην χώρα μας.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, αναγνωρίζοντας τη σημασία της εκμετάλλευσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, έχει καταρτίσει στρατηγικό σχέδιο Εθνικής Ενεργειακής Πολιτικής, που έχει ως βασικούς στόχους, την αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων εναλλακτικών, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη δημιουργία εγκαταστάσεων σε όλη την Επικράτεια, που θα βοηθήσουν στην αύξηση των κρατικών εσόδων, στη βελτίωση της καθημερινότητας των Ελλήνων, στη μείωση της ανεργίας, στην εκμετάλλευση του επιστημονικού δυναμικού που διαθέτει η χώρα και τελικά στην παροχή φθηνής ενέργειας για όλους τους Έλληνες και την εξαγωγή της ενέργειας που περισσεύει.

Προτάσεις της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ για την Ενέργεια

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ έχει τις ακόλουθες προτάσεις για την Εθνική Ενεργειακή Πολιτική:

1. **Εκσυγχρονισμός των λιγνιτικών μονάδων**, ώστε να συνεχίσουν να λειτουργούν με χαμηλές εκπομπές ρύπων π.χ. τεχνολογίες Δέσμευσης, Χρήσης και Αποθήκευσης Διοξειδίου του Άνθρακα CO₂, ξήρανση του λιγνίτη με ατμό και περιστροφή κ.α. .
2. **Ανάπτυξη εξωηλεκτρικών χρήσεων του λιγνίτη**, όπως αεριοποίηση για παραγωγή συνθετικών καυσίμων, εξαγωγή σπανίων γαιών, παραγωγή φίλτρων ενεργού άνθρακα, προϊόντα με βάση τα ανθρακονήματα, οργανοχουμικών λιπασμάτων και εδαφοβελτιωτικών κ.α. .
3. **Εισαγωγή του φόρου άνθρακα για τις εισαγωγές από χώρες που έχουν χαμηλότερες περιβαλλοντικές απαιτήσεις ως προς την παραγωγή ενέργειας** με αποτέλεσμα να έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ήδη μελετάται από την ΕΕ ως Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM.
4. **Άμεση λειτουργία του φράγματος και του υδροηλεκτρικού σταθμού της Μεσοχώρας** με ολοκλήρωση των υπόλοιπων έργων διαχείρισης των υδάτων του Αχελώου και των απορροών από τις βροχοπτώσεις στα Άγραφα ,ώστε να αποσοβούνται και τα πλημμυρικά φαινόμενα στον κάμπο της Θεσσαλίας.
5. **Αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας**, που ιδρύθηκε το 1987 και έκτοτε έχει παραμείνει σχεδόν ανενεργό. Άμεση αξιοκρατική στελέχωσή του με επιστημονικό προσωπικό, απόφοιτους των πολυτεχνικών σχολών της χώρας μας, που έχουν εξειδικευτεί στον τομέα της ενέργειας.
6. **Συνεργασία με τις περιφέρειες**, ώστε να καταγραφούν οι **κλιματολογικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής και οι δυνατότητες δημιουργίας εγκαταστάσεων για παραγωγή ενέργειας**, μέσω εναλλακτικών ανανεώσιμων πηγών.
7. **Παροχή κρατικής στήριξης για ευρεσιτεχνίες (πατέντες) και καινοτομίες που σχετίζονται με την ενέργεια**. Οι ιδιώτες θα στηρίζονται από το Κράτος για περαιτέρω ανάπτυξη των ευρεσιτεχνιών τους και σε περίπτωση που αυτές αποδειχθούν επιτυχείς, τότε θα τους εξασφαλίζεται δια βίου χρηματικό εισόδημα για την κρατική εκμετάλλευση της ιδέας τους.

8. **Κρατική μέριμνα για την εξεύρεση κεφαλαίων και διεθνές κάλεσμα σε επενδυτές που ενδιαφέρονται, ώστε να επενδύσουν στο Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας για την ενίσχυση της μελέτης και έρευνας.**

9. **Παροχή κινήτρων και κρατική στήριξη σ' όλους τους ιδιώτες που θα θελήσουν να εγκαταστήσουν στο σπίτι τους συστήματα παραγωγής ενέργειας από εναλλακτικές ανανεώσιμες πηγές, ώστε να είναι αυτόαρκεις ή την περίσσεια ενέργεια να τη διοχετεύουν στο εθνικό δίκτυο ενέργειας (ηλεκτρισμός-τηλεθέρμανση).**

10. **Χρήση της παραγόμενης ενέργειας για την κίνηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, μέσα από σύγχρονες τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης.** Η χώρα διαθέτει τεχνογνωσία για την κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών και αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας που μπορεί να κατασκευάσει εξ' ολοκλήρου ηλεκτροκίνητα οχήματα υψηλής τεχνολογίας και πλήρως ανταγωνιστικά με αντίστοιχα των ξένων εταιριών (όπως άλλωστε και πολεμικά πλοία τύπου Belhara).

11. **Συνεργασία με τις Περιφέρειες, ώστε να δημιουργηθεί ένα ενεργειακό πάρκο ανά Περιφέρεια.** Τα ενεργειακά πάρκα θα είναι ανοιχτά στους πολίτες και στα σχολεία και θα έχουν ως βασικό στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών γύρω από θέματα που αφορούν την ενέργεια.

12. **Δημιουργία Δικτύου Συνεργασιών με χώρες του εξωτερικού, σε θέματα ενέργειας.**

13. **Δημιουργία Στρατηγικού Σχεδίου, ώστε σε 10 χρόνια, όλα τα νησιά της Ελλάδας να είναι ενεργειακά αυτόνομα και αυτόαρκη.** Θα τοποθετηθούν σε κάθε νησί ΑΠΕ σε χώρους που δεν προσβάλλουν την αρχιτεκτονική του τοπίου, το φυσικό κάλλος και το περιβάλλον, απομακρυσμένες από τους οικισμούς, καθώς και φωτοβολταϊκά συστήματα, ώστε να παράγεται η απαραίτητη ηλεκτρική ενέργεια που έχει ανάγκη το κάθε νησί. Η ενέργεια που περισσεύει θα αξιοποιείται για τη λειτουργία σύγχρονων μονάδων αφαλάτωσης θαλασσινού νερού για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ μεριμνά για τα ελληνικά νησιά και θέλει να βελτιώσει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων, διευκολύνοντας

την καθημερινότητά τους!

14. Εκμετάλλευση των μη κατοικημένων νησιών της χώρας για τη δημιουργία αιολικών πάρκων και την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων, όπου η παραγόμενη ενέργεια θα εξάγεται.

15. Εκμετάλλευση του προγράμματος WAVEPLAM – «Ευφυής Ενέργεια για την Ευρώπη», με στόχο τον περιορισμό ή και την άρση των μη τεχνολογικής φύσεως εμποδίων, που πιθανόν να προκύψουν, όταν μεγάλης κλίμακας εφαρμογές των τεχνολογιών αξιοποίησης της κυματικής ενέργειας θα είναι έτοιμες προς εγκατάσταση. Αυτό το πρόγραμμα στοχεύει στην αξιοποίηση της κυματικής ενέργειας. Η Ελλάδα, σαφέστατα, είναι μια από τις ευρωπαϊκές χώρες που μπορεί και πρέπει να συμμετέχει.

16. Αξιοποίηση των απορριμμάτων για παραγωγή ενέργειας και ανακύκλωση για λήψη χρήσιμων επαναχρησιμοποιούμενων πρώτων υλών.

17. Βελτίωση της νομοθεσίας που αφορά την εξοικονόμηση Ενέργειας στο κτηριακό απόθεμα της χώρας. Πέραν των προγραμμάτων ΕΣΠΑ που αφορούν ενεργειακές αναβαθμίσεις κατοικιών (π.χ. το εξοικονομώ κατ' οίκον II), η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ σκοπεύει να ενεργοποιήσει και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία μέσω ΕΣΠΑ για την ενεργειακή θωράκιση των κτηρίων του τριτογενούς τομέα (Νοσοκομεία, Σχολεία, Ξενοδοχεία, Επιχειρήσεις κ.λπ.), που μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί σε κανένα ανάλογο πρόγραμμα στο βάθος και στην έκταση που θα έπρεπε να επιφέρει ουσιαστική εξοικονόμηση ενέργειας, άρα και χρημάτων στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας.

18. Πριμοδότηση των επιχειρήσεων που επενδύουν στην πράσινη ενέργεια με ειδικό φορολογικό και ασφαλιστικό καθεστώς, προκειμένου να κινητοποιήσει και να προσελκύσει νέους επενδυτές με απλές διαδικασίες αδειοδοτήσεων, ασφαλώς με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον.

19. Τα νοικοκυριά που για οποιοδήποτε λόγο δε θα καταφέρνουν να ενταχθούν στα προγράμματα ενεργειακής αναβάθμισης αλλά παρόλα αυτά, προβαίνουν σε ενεργειακή θωράκιση των κτηρίων τους (κουφώματα, μονώσεις, ηλιακά, φ/β, γεωθερμικές αντλίες, κλπ.) με

ίδια κεφάλαια, θα έχουν απαλλαγή του ΦΠΑ στον ενεργειακό εξοπλισμό και τα υλικά που ενσωματώνονται στο κτήριο και επιφέρουν πιστοποιημένη εξοικονόμηση ενέργειας, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης των Κτηρίων (ΚΕΝΑΚ). Η απαλλαγή του ΦΠΑ δεν θα απομειώσει τα κρατικά έσοδα, αφού θα μειωθούν αντίστοιχα οι δαπάνες για την εισαγωγή πρωτογενούς ενέργειας από τρίτες χώρες.

Η **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ** έχει ως μόνιμο μέλημα τη σταδιακή απεμπλοκή της χώρας από την εισαγόμενη ενέργεια, την εκμετάλλευση των εγχωρίων υδρογονανθράκων και τη σταδιακή εγκατάσταση συστημάτων πράσινης ενέργειας, εγχώριας παραγωγής - εκμεταλλευόμενης το πλούσιο ηλιακό, γεωθερμικό και αιολικό της δυναμικό, έτσι ώστε να μην είναι η Ελλάδα όμηρος ομηρία ξένων και εγχωρίων ιδιωτικών συμφερόντων.

Β. ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

Χωροταξία και Πολεοδομία

Η **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ** στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού της σημερινής αναχρονιστικής, αποσπασματικής και συγκεχυμένης ελληνικής τεχνικής νομοθεσίας και της εναρμόνισής της, με τον σύγχρονο κόσμο που σήμερα διατρέχει την τέταρτη βιομηχανική επανάσταση, όπως είναι η ρομποτική, η τεχνητή νοημοσύνη, η ψηφιακή τεχνολογία, η πράσινη ενέργεια κ.λπ., προτίθεται να καταργήσει τις χιλιάδες σελίδες νομοθετικών κειμένων (Νόμους, Προεδρικά Διατάγματα, Εγκυκλίου κλπ.), που σήμερα πλαισιώνουν τον τομέα αυτόν.

Η **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ** θα δημιουργήσει μια νέα, σύγχρονη, περιεκτική και πρακτικά αποτελεσματική ψηφιακή βιβλιοθήκη τεχνικών νομοθετικών κειμένων και πρακτικών οδηγών που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις του 21ου αιώνα, καθιστώντας την Ελλάδα πρωτοπόρα εντός της Ευρώπης.

Η χώρα δεν μπορεί να διοικείται μέσω μίας χαοτικής γραφειοκρατικής και ανορθολογικής πολυνομίας. Το γεγονός ότι ακόμα και σήμερα υπάρχουν νόμοι που περιέχουν αντικρουόμενες ή αλληλοκαλυπτόμενες διατάξεις, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία

μιας τεράστιας σύγχυσης μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου και του ενδιαφερόμενου πολίτη ή του υποψήφιου επενδυτή που θέλει, αλλά δεν μπορεί, να δημιουργήσει πλούτο μέσα από καινοτόμες και τεχνολογικά προηγμένες επιχειρήσεις.

Η Ελλάδα κατέχει μία από τις πρώτες θέσεις στον κόσμο, που διοικείται με χιλιάδες Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις (Κ.Υ.Α), Ερμηνευτικές Εγκυκλίους κ.λπ. και όχι από Νόμους. Κατέχουμε τα πρωτεία στην εκτελεστική αυθαιρεσία, όπου η εκάστοτε εκλεγμένη Κυβέρνηση, ερμηνεύει ή περιφρονεί και καταργεί κατά το δοκούν τους νόμους που έχουν εκδοθεί από προηγούμενες Κυβερνήσεις, με σκοπό να εξυπηρετεί τόσο μικροκομματικά συμφέροντα και διάφορες επαγγελματικές συντεχνίες όσο και μεγάλα οικονομικά συμφέροντα της οικονομικής αριστοκρατίας (ελίτ) και ημετέρων της, με προφανή βλάβη για το κοινωνικό και εθνικό συμφέρον της πατρίδας.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ στελεχωμένη από έμπειρους τεχνοκράτες, έχει εκπονήσει ολοκληρωμένο σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης που αφορούν θέματα πολεοδομίας, δικτύων, περιβάλλοντος και πράσινης ενέργειας.

Έκδοση Οικοδομικών Αδειών και Αδειών Λειτουργίας Επιχειρήσεων

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα προβεί κατ' απόλυτη προτεραιότητα στην **επικαιροποίηση του σημερινού Ελληνικού Κτηριοδομικού Κανονισμού**, με στόχο να απλοποιήσει όλους τους όρους δόμησης και τη διαδικασία έκδοσης των οικοδομικών αδειών, καθώς και όλη την κείμενη νομοθεσία για την αδειοδότηση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

Συγκεκριμένα, η **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ** θα δώσει άμεση προτεραιότητα στην επίλυση όλων των εκκρεμών θεμάτων που μαστίζουν την ελληνική πραγματικότητα εδώ και δεκαετίες και κυρίως θεμάτων που αφορούν στον καθορισμό χρήσης γης, με σεβασμό στο περιβάλλον και στην αισθητική της περιοχής, τον αποχαρακτηρισμό δασικών εκτάσεων που πλέον δεν είναι δασικές αλλά μόνο στα χαρτιά κυρίως εντός αστικών και περιαστικών περιοχών, θα επανακαθορίσει τις ειδικές τουριστικές ζώνες υψηλής ζήτησης με στόχο τη δημιουργία νέων τουριστικών επενδύσεων, αγνοώντας τα διάφορα κωλύματα που προβάλλουν αντιδραστικά κινήματα με οπισθοδρομικές αντιλήψεις ή

φοβικές ιδεοληψίες.

Πρώτο μέλημα της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΤΕΕ) θα είναι η ολοκλήρωση του **Εθνικού Ψηφιακού Χάρτη** που θα αφορά όλη την Ελληνική Επικράτεια και ο οποίος θα εμπεριέχει σαφείς και περιεκτικές πληροφορίες με το νομικό και πολεοδομικό καθεστώς που επικρατεί ανά περιοχή, τους όρους δόμησης, τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, τις εκάστοτε χρήσεις γης, τις κτηματολογικές πληροφορίες, κ.λπ. . Έτσι, ο κάθε πολίτης ή επενδυτής με ένα κλικ επάνω στον ψηφιακό χάρτη και στην περιοχή που τον ενδιαφέρει θα λαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σε ελάχιστο χρόνο, χωρίς να χρειάζεται να ανατρέξει στον δαίδαλο των υφιστάμενων νόμων, προκειμένου να πληροφορηθεί για όλο το νομικό και πολεοδομικό καθεστώς και ανάλογα να αξιολογεί το καθαρό όφελος της επένδυσής του.

Η έκδοση αδειών λειτουργίας επιχειρήσεων θα γίνεται **με ηλεκτρονική διαδικασία** σε ειδικό ηλεκτρονικό περιβάλλον κρατήσεων, ανάλογο με αυτό που έχει εγκαταστήσει το **ΥΠΕΚΑ** για την έκδοση των ενεργειακών πιστοποιητικών ή των προγραμμάτων εξοικονόμησης κατ' οίκον. Την ευθύνη για την αρτιότητα, την πληρότητα και την ακρίβεια των υποβαλλόμενων στοιχείων, δηλαδή των μελετών, των σχεδίων, των πιστοποιητικών, των βεβαιώσεων, των δηλώσεων κ.λπ. θα τη φέρει αποκλειστικά ο εκάστοτε μηχανικός ή σύμβουλος που θα έχει εκ του νόμου την ευθύνη της έκδοσής της. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση ελέγχου, εάν διαπιστωθεί παραβίαση της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας, ο εκδίδων την ηλεκτρονική άδεια θα έχει όχι μόνο διοικητικές και αστικές κυρώσεις αλλά και αυστηρές ποινικές κυρώσεις.

Με τον τρόπο αυτό θα σταματήσει η δια ζώσης συναλλαγή δημοσίων υπαλλήλων και πολιτών. Το τέλος αυτής της διαπροσωπικής επαφής αυτομάτως θα θέσει σε τέλος την αδειοδοτική κωλυσιεργία, την ομηρία των ενδιαφερομένων πολιτών από τους δημόσιους φορείς, τις χρονοβόρες διαδικασίες και την περίπτωση λανθασμένης απόφασης εξαιτίας των πολλών εμπλεκόμενων φορέων, είτε της ανεπαρκούς γνώσης και κατάρτισης των δημοσίων υπαλλήλων στο συγκεκριμένο αντικείμενο και των υποκειμενικών ερμηνειών της νομοθεσίας.

Επισημαίνεται ότι η σημερινή διαδικασία έκδοσης αδειών με υποβολή εκτυπωμένων εγγράφων, σχεδίων κ.λπ., ζημιώνει το Δημόσιο αλλά κυρίως τους ενδιαφερόμενους πολίτες με εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Επίσης, η φύλαξη όλων αυτών των φακέλων αδειοδοτήσεων στα αρχεία των δημοσίων φορέων, αποτελεί μείζον πρόβλημα χωροθέτησης, ασφαλούς φύλαξης αλλά και καταστροφής τους από φυσικά ή δόλια τεχνητά αίτια.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα δημιουργήσει το **Σώμα Ορκωτών Επιθεωρητών Αδειοδοτήσεων Επιχειρήσεων**, που θα αποτελείται από **πιστοποιημένους** ιδιώτες τεχνοκράτες (μηχανικούς, συμβούλους, κ.λπ.), όπως ισχύει και σε άλλες περιπτώσεις (π.χ. ορκωτοί λογιστές, ελεγκτές δόμησης, κ.λπ.) οι οποίοι θα ελέγχουν δειγματοληπτικά τη νομιμότητα των εκδιδόμενων ηλεκτρονικών αδειών, ενώ το σώμα αυτό θα ελέγχεται απευθείας από τον εκάστοτε αρμόδιο υπουργό και σε περίπτωση παραβίασης του όρκου τους, θα επιβάλλονται αυστηρές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα αποσυνδέσει την Πυροσβεστική Υπηρεσία από τις αρμοδιότητες ελέγχου και σχετικών εγκρίσεων των μελετών πυρασφάλειας κτηρίων, στα πλαίσια αδειοδότησης λειτουργίας των επιχειρήσεων. Θα προβεί στη θεσμοθέτηση Σώματος Πιστοποιημένων Μηχανικών Πυρασφαλείας που θα εκδίδουν τα πιστοποιητικά πυρασφάλειας με ευθύνη δική τους, ενώ παράλληλα η Πυροσβεστική Υπηρεσία θα μπορεί να ελέγχει το Σώμα αυτό για τη νομιμότητα των εγκρίσεων και εκδόσεων των σχετικών πιστοποιητικών πυρασφαλείας. Τα εν λόγω πιστοποιητικά είναι απαραίτητα ως δικαιολογητικά για τη λειτουργία των επιχειρήσεων. Μέχρι σήμερα αυτά χορηγούνται από την Π.Υ. με τεράστια καθυστέρηση, λόγω έλλειψης προσωπικού των τμημάτων Πυρασφαλείας. Η πρόταση αυτή θα επιφέρει εξοικονόμηση σε ανθρώπινο δυναμικό της Π.Υ. για να ενισχύσει το επιχειρησιακό της έργο.

Έκδοση Ψηφιακού Μητρώου Συντηρήσεων Δικτύων και Υποδομών

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα προβεί για πρώτη φορά στα χρονικά του ελέγχου της ασφάλειας και της συντήρησης όλων των δημόσιων υποδομών – δικτύων της χώρας στην καθιέρωση Ηλεκτρονικού Μητρώου Συντηρήσεων (γέφυρες, οδικοί άξονες, αεροδρόμια, λιμάνια, αποχετευτικά δίκτυα, αντιπλημμυρικά δίκτυα, κ.λπ.). Στο μητρώο αυτό θα καταχωρούνται από τις περιφέρειες, δήμους, παρόχους κ.λπ. όλες οι προβλεπόμενες συντηρήσεις τεχνικών έργων με βάση την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Όλο το ιστορικό βλαβών, επισκευών, συντηρήσεων θα καταχωρείται ηλεκτρονικά σε ειδική πλατφόρμα του ΥΠΕΚΑ και σε περίπτωση ελέγχου πλημμελών συντηρήσεων, πλημμελούς λήψης μέτρων ασφαλείας, κακοτεχνιών, κ.λπ. θα λογοδοτεί στη Δικαιοσύνη ο αρμόδιος φορέας εκμετάλλευσης της υποδομής. Το μητρώο αυτό θα αποτελεί το τεκμήριο νομικών κυρώσεων, έναντι οποιουδήποτε που θα εμπλέκεται με τη συντήρηση σε περίπτωση αστοχιών.

Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτηρίων και Αντιμετώπιση Πολεοδομικών Αυθαιρεσιών

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα προβεί σε ριζική αναθεώρηση όλης της κείμενης πολεοδομικής νομοθεσίας που αφορά στην αντιμετώπιση των πολεοδομικών παραβάσεων και αυθαιρεσιών, με γνώμονα την ουσιαστική αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης και της προστασίας του δομημένου περιβάλλοντος και όχι με βάση τη λογική της είσπραξης χαρατσιών, που επιβαρύνουν αδίκως τους ιδιοκτήτες ακίνητης περιουσίας.

Συγκεκριμένα, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα εφαρμόσει όλα τα πρωτόκολλα κατεδάφισης χωρίς καμία εξαίρεση και θα προβεί στην κατεδάφιση όλων των αυθαίρετων κτισμάτων που έχουν κτιστεί παρανόμως εντός δασικών περιοχών, ρεμάτων, αιγιαλού και περιοχών natura. Καμία ειδική ρύθμιση διατήρησης προστίμων σε αυτά τα αυθαίρετα κτίσματα.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα κινηθεί στο πνεύμα της πολεοδομικής νομιμότητας, σεβόμενη τους ισχύοντες θεσμοθετημένους όρους δόμησης ανά περιοχή, σεβόμενη το περιβάλλον και την αισθητική της δομημένης ανάπτυξης αλλά σε καμία περίπτωση δε θα επιβάλλει χράτσια σε ιδιοκτήτες ακινήτων οι οποίοι προέβησαν σε μικροπαραβάσεις, όπως εσωτερικές αλλαγές του ακινήτου τους, ή διαφοροποιήσεις στην εσωτερική εγκατάσταση που δεν επηρεάζουν τη στατικότητα και την ασφάλεια εν γένει του κτηρίου.

Επιπλέον, ακίνητα που κτίστηκαν με οικοδομική άδεια πριν το 1990 και δεν έχουν υπέρβαση δόμησης πάνω από 3%, ή έχουν γίνει μικρές παραβάσεις εντός του εσωτερικού του ακινήτου (μετατόπιση ή αλλαγή διαστάσεων κουφωμάτων, εσωτερικές διαρρυθμίσεις, διαμερισμάτων, κατασκευές που χρησιμοποιούνται για σκίαση ή για διαχωρισμό (πέργκολες), εξώστες, τζάκια, κ.λπ.), θα απαλλάσσονται από την υποχρέωση τακτοποιήσεων-νομιμοποιήσεων και θα εκδίδεται η βεβαίωση νομιμότητας για μεταβίβαση ακινήτου.

Επίσης, για τον έλεγχο πολεοδομικής νομιμότητας για όλα τα υφιστάμενα κτήρια που έχει απολεσθεί ο φάκελος οικοδομικής αδείας του κτηρίου με ευθύνη των δημοσίων υπηρεσιών, ο έλεγχος πολεοδομικής νομιμότητας θα γίνεται μόνο με βάση τα σχέδια της συμβολαιογραφικής σύστασης του ακινήτου και όχι με την υποχρέωση ανασύστασης του φακέλου αδείας με ευθύνη του πολίτη, ως ισχύει σήμερα, αφού δε φέρει ο πολίτης την ευθύνη απώλειας δημοσίων εγγράφων (σχέδια, διαγράμματα, κ.λπ.) από το αρχείο των κατά τόπων αρμοδίων πολεοδομικών υπηρεσιών.

Η ηλεκτρονική ταυτότητα των κτηρίων είναι μια ορθή καταγραφή του κτηριακού αποθέματος της χώρας, αυτό θα γίνει άπαξ σε όλα τα κτήρια από αρμόδιους μηχανικούς μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα **με δαπάνη της πολιτείας**, ενώ οποιαδήποτε πολεοδομική παράβαση συντελεστεί μετά την πρώτη ηλεκτρονική καταγραφή, οφείλει ο πολίτης με δική του ευθύνη και δαπάνη να ενημερώσει τη βάση δεδομένων του Παρατηρητηρίου Πολεοδομικών Παραβάσεων για τυχόν οικοδομικές αλλαγές στο ακίνητό του (και όχι να εξαναγκάζεται να προβαίνει σε περιοδικές (5 έτη ή 7 έτη) επικαιροποιήσεις του ακινήτου, εφόσον δεν έχει επέλθει καμία ουσιαστική κτηριακή αλλαγή. Σε περίπτωση που από δειγματοληπτικούς ελέγχους των επιθεωρητών δόμησης προκύψουν τροποποιήσεις στην υφιστάμενη δόμηση και δεν έχει προβεί στη σχετική έκδοση αδείας ή ενημέρωσης του φακέλου αδείας ή έχει αποκρύψει τις μεταβολές του κτηρίου του, θα επιβάλλονται από τον νόμο οι προβλεπόμενες αστικές και ποινικές κυρώσεις.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα προβεί στην κατάρτιση προγραμμάτων προσεισμικών ελέγχων για όλα τα κτήρια - δημόσια και ιδιωτικά - που έχουν κτιστεί πριν το 1995 με προτεραιότητα τα προ του 1975, με βάση τους ισχύοντες αντισεισμικούς κανονισμούς και τα πρωτόκολλα ελέγχων στατικότητας και δομικής τρωτότητας. Τα προγράμματα αυτά θα χρηματοδοτηθούν από το πράσινο ταμείο και ευρωπαϊκά κονδύλια, όπως ισχύει και με τα προγράμματα εξοικονόμησης κατ' οίκον.

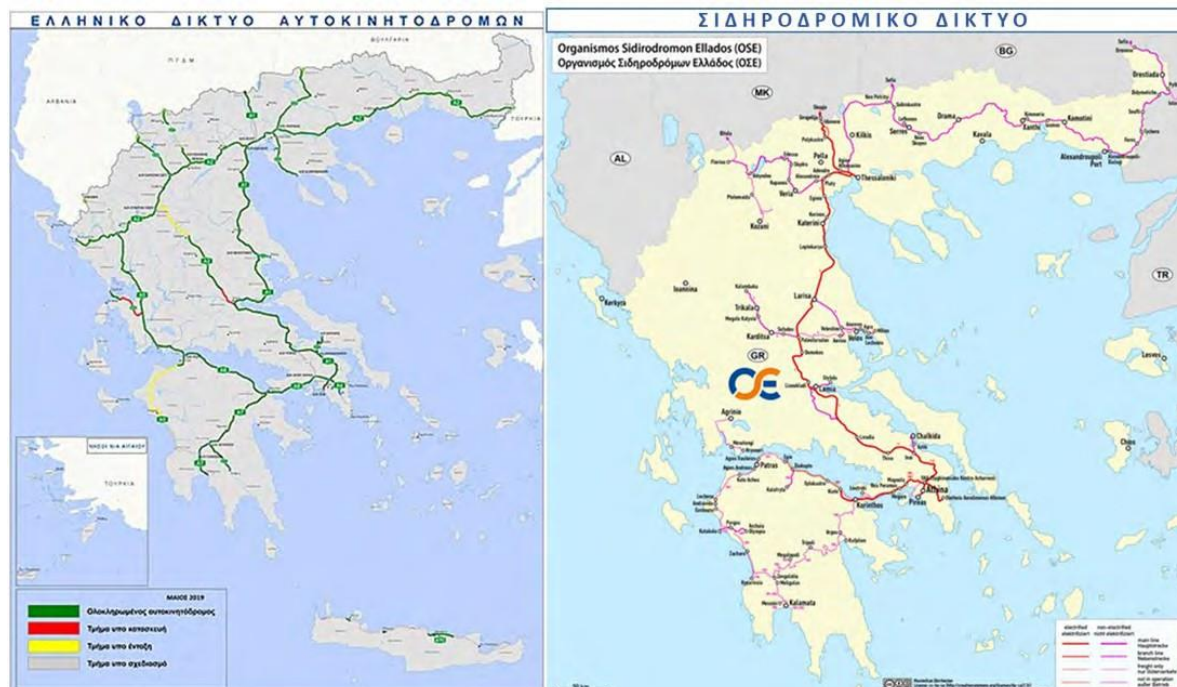
Τέλος, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θα προβεί στην κατάργηση του ληστρικού νόμου Χατζηδάκη Ν. 4759/20, με τον οποίο απαγορεύεται η εκτός σχεδίου δόμηση σε οικόπεδα κάτω των 4 στρεμμάτων, κάτι που αποτελεί συνειδητή απαξίωση της περιουσίας χιλιάδων μικρομεσαίων ιδιοκτητών.

Κατασκευαστικός Τομέας (Δημόσια Έργα)

Τα τελευταία χρόνια με τα προγράμματα Ευρωπαϊκής Συνοχής ΕΣΠΑ η χώρα έχει προχωρήσει σε προώθηση μεγάλων έργων που έχουν αναληφθεί από μεγάλες κατασκευαστικές, χωρίς όμως να έχουν συμβάλει πολλαπλασιαστικά στην ανάπτυξη - όπως μαρτυρά η χαμηλή κίνηση σε πολλούς αυτοκινητόδρομους, πέρα από τις εισροές κατά την κατασκευή. Αυτό ενώ είχε μειωθεί και το εθνικό σκέλος του ΠΔΕ αλλά όχι το συγχρηματοδοτούμενο που αναλώθηκε σε αυτά τα μεγάλα έργα (συνολικά οι δημόσιες επενδύσεις δεν ξεπερνούν το 2-3% του ΑΕΠ)

Στα χρόνια της μνημονιακής κρίσης τα μεγάλα έργα των αυτοκινητοδρόμων υπολείπονται και επιδοτούνται, καθώς έτσι προβλέπεται από τις συμβάσεις που υπογράφηκαν ώστε να καλύψουν και χρηματοοικονομικό κόστος δανείων που έδωσαν ευρωπαϊκές τράπεζες ως συγχρηματοδότηση μαζί με τα ΕΣΠΑ.

Πιστεύουμε ότι η χώρα έχει ικανοποιητικές υποδομές και δεν χρειάζεται εκχώρηση υπάρχοντων εσόδων (βλέπε υποθαλάσσια Σαλαμίνας), μέσω της δημιουργίας νέων υποδομών που εξυπηρετούν κατασκευαστικά συμφέροντα.

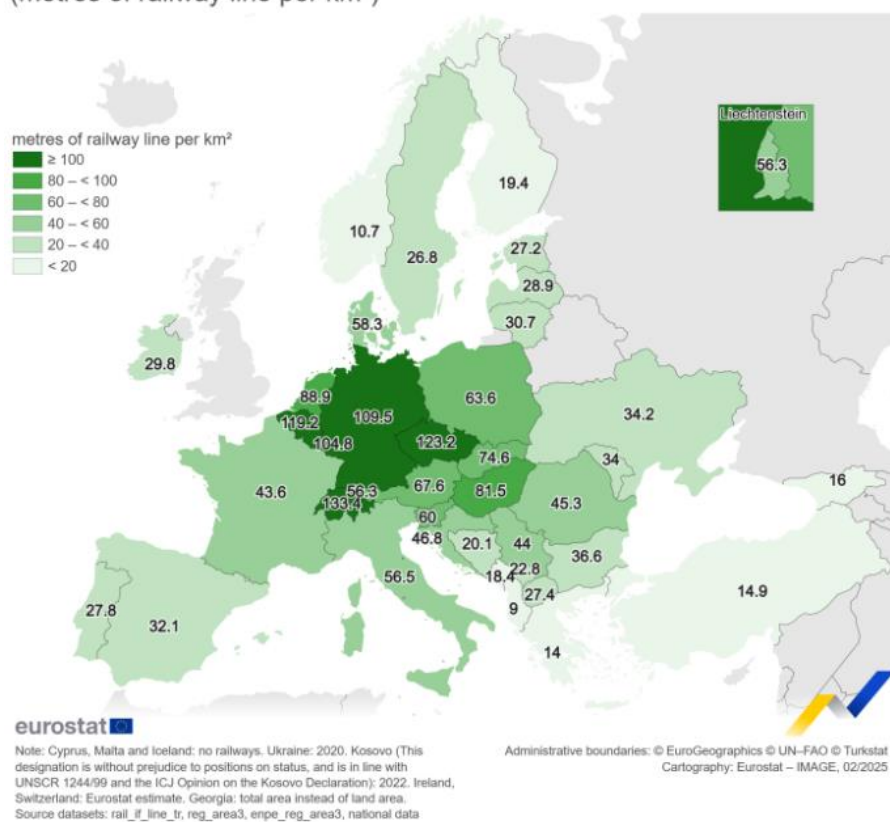


Στον τομέα που χρειάζονται βελτιώσεις όμως είναι στις σιδηροδρομικές μεταφορές όπως προκύπτει και από διεθνείς συγκρίσεις. Η Ελλάδα έχει την χαμηλότερη πυκνότητα σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη με μόνο 14 μέτρα σιδηροδρομικής γραμμής/τετραγωνικό χιλιόμετρο

έκτασης όταν η Βουλγαρία έχει 36 και η Ρουμανία 45 (μέσος όρος ΕΕ 100 μ/τ.χλμ). Η κάλυψη έχει μειωθεί μετά το κλείσιμο του μετρικού δικτύου ΟΣΕ στην Πελοπόννησο αλλά και σε πολλά μέρη του κανονικού δικτύου στην Μακεδονία και Θράκη. Η χαμηλή πυκνότητα δικτύου εκτός του ότι δυσχεραίνει τις μεταφορές ειδικά για τους ασθενέστερους, επιβαρύνει τις εκπομπές ρύπων, καθώς οι μεταφορές πρέπει να γίνουν οδικά, κάτι που θέλει να μειώσει η ΕΕ. Επίσης δυσχεραίνει και το διακομετακομιστικό εμπόριο τόσο στο εσωτερικό όσο και στον στρατηγικό Δρόμο του Μεταξιού μεταξύ Κίνας και Ευρώπης που περνά από τον λιμάνι του Πειραιά.

Density of the national railway networks, 2023

(metres of railway line per km²)



Προτεινόμενα Δημόσια Έργα

Όσον αφορά τα έργα των ΕΣΠΑ της επόμενης προγραμματικής περιόδου της ΕΕ 2021-2027, έχουν ήδη αναφερθεί από το Υπουργείο και από δημοσιεύματα, έργα προϋπολογισμού άνω των 13 δις € που παραθέτουμε ακολούθως μαζί με την δική μας πρόταση ως προς την προώθησή τους ή όχι.

Έργα προτεινόμενα για την περίοδο 2021-2027

	Ανακοινωθέν Προϋπολογισμός	Πρόταση Ελληνικής Λύσης
Νέα σιδηροδρομικά έργα (Sea2 Sea/Ανατολική Εγνατία, ηλεκτροκίνηση-ΠΑΘΕ)	3.300	3.300
Έργα ΣΔΙΤ (απορρίμματα, κτήρια)	2.000	
ΒΟΑΚ (Αυτοκινητόδρομος Κρήτης)	1.800	1.800
Αντιπλημμυρικά	1.200	1.200
Σύνδεση Αττική Οδός-ΠΑΘΕ (επέκταση Λεωφ. Κύμης 3,8 χλμ.)	450	
Υποθαλάσσια Σαλαμίνας	450	
Βόρειο Τμήμα Ε65	443	
Επέκταση Γραμμή 2 προς Ίλιον	350	
Παράκαμψη Χαλκίδας - Ψαχνών	250	
Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (flyover)	370	370
Επεκτάσεις Αττικής Οδού (Βουλιαγμένη και Ελληνικό)	190	
Αεροδρόμιο Καστέλιου (συμμετοχή Δημοσίου)	280	
Οδικές Βελτιώσεις	470	
1ο τμήμα της γραμμής 4 του υπόγειου ηλεκτρικού σιδηρόδρομου (μετρό)	1.200	1.200
Υπόγειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος (μετρό) Θεσσαλονίκης	450	450
Πάτρα – Πύργος	310	310
Άκτιο – Αμβρακία	91	91
ΣΥΝΟΛΟ	13.604	8.721

Σημειώσεις:

Οδικές Βελτιώσεις: σε 7.000 σημεία, επιμέρους διασυνδέσεις, ενιαίος πομποδέκτης κ.λπ.
ΣΔΙΤ: Καλαμάτα-Ριζόμυλος, Λειτουργία-Συντήρηση Μετρό Θεσσαλονίκης, 12 Δικαστήρια
ΒΟΑΚ: Χανιά-Αγ. Νικόλαος (πρώτη φάση) 900-1.300 εκατ. € Κίσσαμος-Χανιά και Αγ.
Νικόλαος-Σητεία (500-600 εκατ.).

Αρκετά από αυτά τα έργα είναι χρήσιμα, αν και θα μπορούσαν να προστεθούν και άλλα (π.χ. Ιωάννινα-Κακαβιά και Πύργος-Καλό Νερό, Καρπενήσι-Λαμία, αυτοκινητόδρομος Ασπρόπυργος-Θήβα (παράκαμψη λεκανοπεδίου) κ.α.). Για όλα τα έργα θα μπορούσαν να

παρατεθούν λόγοι για να επιβαρυνθεί το Δημόσιο με ένα νέο κόστος κατασκευής και οι χρήστες με τέλη. Δεν έχουμε όμως σκοπό να εμπλακούμε σε ένα μικροπολιτικό «παιχνίδι πλειοδοσίας» για ικανοποίηση επιχειρηματικών συμφερόντων ή τοπικών προσδοκιών.

Εκτός αυτού, δεν νομίζουμε ότι υπάρχουν χρήματα για τα έργα αυτά, καθώς από το ΕΣΠΑ 2021-27 για κατασκευαστικά δίνονται μόνο 2-3 δις € από την ΕΕ, ενώ και με το εθνικό σκέλος και τη συνήθη μόχλευση από Ευρωπαϊκές Τράπεζες δεν μπορούν να ξεπεράσουν τα 4 δις €. Λογικά, δεν υπάρχουν κεφάλαια να εκτελεστούν ούτε ως ΣΔΙΤ. Δε συνυπολογίζονται αυτά που μπορούν να ενταχθούν στα Πράσινα Έργα του NGenEU (π.χ. προτείνονται για ηλεκτρική σύνδεση Κρήτης-Αττικής, έργα ΑΠΕ, απολιγνιτοποίηση κ.α.).

Εκτός αυτών όμως πλέον έχουν προκύψει και νέες ανάγκες από τις ζημιές των μεγάλων πλημμυρών του 2023 (Ντάνιελ), όπου στην Θεσσαλία εκτιμάται ότι απαιτούνται 1,3 δις € για την αποκατάσταση στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Παράλληλα είναι ανάγκη να προχωρήσουν και τα μεγάλα αντιπλημμυρικά στην περιοχή (φράγματα Μουζακίου, Πύλης, Ενιππέα, Ταυρωπού, αποστραγγιστικό δίκτυο και σύνοδα έργα) που είχαν σχεδιασθεί μετά τις πλημμύρες του 2020 (Ιανός) ύψους 350 εκατ. κατά τις εξαγγελίες και δεν έγιναν.

Σε νεότερη μελέτη της συμβουλευτικής HVA του 2024 το κόστος των παρεμβάσεων αυτών ανέρχεται σε 3,3 δις όπου περιλαμβάνεται πλέον και προσθήκες στην λίμνη Κάρλα. Εκτός αυτών υπάρχουν και τα πολύ αναγκαία αρδευτικά έργα που πρέπει να προωθηθούν σε όλη την χώρα για την υποστήριξη του πρωτογενούς τομέα και την ανάσχεση της λειψυδρίας και ερήμωσης. Το σχετικό πρόγραμμα Υδωρ 2 ανέρχεται συνολικά στο ύψος των 4 δις € και έχει αρχίσει να δημοπρατείται τμηματικά.

Η μείωση της δαπάνης για έργα υποδομών όπως και η οικονομική κρίση των μνημονίων όμως, έχει πλήξει και τον σημαντικό για την οικονομία κατασκευαστικό κλάδο που πρέπει να στηριχθεί. Πολλοί δε μηχανικοί αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την χώρα για απασχόληση και καλύτερες αμοιβές. Οι κατασκευαστικές που ιστορικά ανελάμβαναν έργα στη Μέση Ανατολή και στα Βαλκάνια σε μεγάλο βαθμό στηρίζονται στα περιορισμένα ΕΣΠΑ στην Ελλάδα με μικρή παρουσία στο εξωτερικό.

Την ίδια ώρα οι κατασκευαστικές της Τουρκίας κινούνται σε σφαίρες

γεωπολιτικής επιρροής της χώρας αναλαμβάνοντας έργα στη Ρωσία, Βαλκάνια (π.χ. αεροδρόμιο Πρίστινας) Καύκασο, Ουκρανία (συμπεριλαμβανομένης της αποκατάστασης ζημιών από τον πόλεμο), Κεντρική Ασία, Λιβύη, Μέση Ανατολή, Πακιστάν, Άπω Ανατολή αλλά και στη Γερμανία, όπου υπάρχει ομογένεια. Η αξία των έργων που έχουν αναλάβει εκτός Τουρκίας έχει φτάσει τα 500 δις \$ το 2024 όταν οι συμβάσεις εξωτερικού το 2009 ανέρχονταν σε μόνο 6 δις €! Τα έσοδα από έργα στο εξωτερικό ανήλθαν σε 27,4 δις \$ το 2023, ενώ απασχολούνται περί τους 100.000 Τούρκους στο εξωτερικό και 9 Τουρκικές εταιρίες είναι στις κορυφαίες 250 παγκοσμίως.

Προτάσεις για τα Δημόσια Έργα

Έργα προς Κατασκευή:

1. Κατ' αρχήν θα πρέπει να υπάρξει **ιεράρχηση των έργων με βάση το εθνικό πρόγραμμα ανάπτυξης, τη σχέση κόστους - οφέλους και τα διαθέσιμα κεφάλαια** και όχι με βάση μικροπολιτικά και κατασκευαστικά συμφέροντα.
2. Στα οδικά έργα προτεραιότητα δίνουμε στον **ΒΟΑΚ**, ώστε να μειωθούν τα ατυχήματα στην Κρήτη, την ολοκλήρωση του πολύπαθου τμήματος **Πάτρα-Πύργος** και του **flyover** περιφερειακού στην Θεσσαλονίκη και από εκεί και πέρα βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο όλης της χώρας όπου ειδικά χρειάζονται στην **Θεσσαλία** μετά τις πλημμύρες.
3. Στα **σιδηροδρομικά έργα** ειδικό βάρος αποδίδουμε στην ολοκλήρωση του τμήματος **Αθήνα - Θεσσαλονίκη** (με επιδιόρθωση των ζημιών από τις πλημμύρες του 2023) με σύγχρονη τηλεδιοίκηση, έτσι ώστε να γίνεται το ταξίδι σε 3 ώρες και λιγότερο όπως και της σύνδεσης με Ειδομένη. Επίσης προώθηση του **Sea2Sea (σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Αλεξανδρούπολη-Μπουργκάς)** που συνδυάζει βελτίωση της Ανατολικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας με σύνδεση των λιμανιών Θεσσαλονίκης - Καβάλας με την Μαύρη Θάλασσα για εμπορευματικές κινήσεις, όπως χρησιμοποιείται για τον εφοδιασμό της Ουκρανίας από το NATO. Το έργο αυτό έχει κοινοτική υποστήριξη. Επίσης, ολοκλήρωση των εργασιών στο τμήμα Πάτρα-Αθήνα και της αναβάθμισης του Κεντρικού Σταθμού Αθηνών και του δικτύου της Αττικής όπως και του προαστιακού, συμπεριλαμβανομένης της υπογειοποίησης στα Σεπόλια που έχει καθυστερήσει και την προσθήκη δεύτερου σταθμού στην Αττική για τα υπεραστικά δρομολόγια για αποσυμφόρηση του κεντρικού όπως γίνεται σε όλη την Ευρώπη. Σημειώνεται ότι, ενδεχομένως, να μην είναι αναγκαία η ηλεκτροκίνηση των συρμών παντού, αφού σε κοντινές

διαδρομές προωθείται στην ΕΕ και η χρήση υδρογονοκίνητων τρένων σε τοπικές διαδρομές.

4. Προώθηση των **εγγειοβελτιωτικών έργων** (Υδωρ 2 και αντιπλημμυρικά Θεσσαλίας), ώστε να θωρακιστεί η χώρα από πλημμύρες και παράλληλα να υποστηριχτεί η αγροτική παραγωγή, ενδεχομένως μπορούν να ενταχθούν σε ένα ποσοστό και στο πακέτο των 5 δις € του ΕΣΠΑ για το περιβάλλον.

5. Προώθηση των προεκτάσεων του υπόγειου ηλεκτρικού σιδηρόδρομου (μετρό) σε Αθήνα (**Γραμμή 4**) και Θεσσαλονίκη στο βαθμό που υπάρχει εξασφαλισμένη κοινοτική χρηματοδότηση, κάποιο μέρος μπορεί ίσως να ενταχθεί στα 1,1 δις του ΕΣΠΑ για Αστικές Παρεμβάσεις.

6. Υποστήριξη της **εξωστρέφειας** των κατασκευαστικών εταιριών της Ελλάδας για ανάληψη έργων στη βάση των γεωπολιτικών συνεργασιών της χώρας όπως π.χ. για την ανοικοδόμηση της Ουκρανίας (αξίας άνω των 500 δις €), της Συρίας και άλλα έργα στην Μέση Ανατολή και την Μεσόγειο.

Διαδικασίες εκτέλεσης δημοσίων έργων:

7. Επικαιροποίηση των κοστολογίων για εργασίες και υλικά, ώστε να συντάσσονται ρεαλιστικοί προϋπολογισμοί και να μπορεί να καθοριστεί ένα εύλογο όριο εκπτώσεων που να εξασφαλίζει την εκτέλεσή τους και να μην οδηγούνται μετά στην πρακτική των αναθεωρήσεων και υπερβάσεων με ή χωρίς πραγματική αιτία.

8. Δημοπράτηση των δημόσιων έργων μόνο αν υπάρχουν πλήρεις και εφαρμόσιμες τεχνικές μελέτες, έχουν ολοκληρωθεί απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικές έρευνες, έχουν ληφθεί οι άδειες για τα εργοτάξια και έχει δεσμευτεί η πίστωση του έργου. Είναι απαράδεκτο να ξεκινάνε έργα με δεδομένα προβλήματα, να παγώνουν και να ταλαιπωρείται το κοινωνικό σύνολο χωρίς λόγο.

9. Διασπορά των έργων στις κατασκευαστικές εταιρίες με βάση τις δυνατότητες και το ανεκτέλεστο υπόλοιπο, ώστε να αποφεύγεται η συγκέντρωση σε εργολαβικές συμπράξεις (καρτέλ) είτε κατά τη δημοπράτηση είτε μετά με υπεργολαβίες.

10. Αποφυγή συστήματος ανάθεσης έργων με μελέτη – κατασκευή, ειδικά σε ΣΔΙΤ, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε σχεδιαστικές και κατασκευαστικές υπερβάσεις.

11. Συμμετοχή του μελετητή στην επίβλεψη, ώστε να φέρει ευθύνη για την εκτέλεση του έργου με βάση τη μελέτη.
12. Αποκλεισμό ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων με τις οποίες το Δημόσιο εγγυάται για τα ελάχιστα έσοδα των έργων, όπως γίνεται με τους αυτοκινητόδρομους. Το επιχειρηματικό ρίσκο θα πρέπει να βαρύνει το σχήμα των αναδόχων, κάτι που θα περιορίσει τη σπατάλη δημοσίων πόρων.
13. Μείωση του ποσοστού συμμετοχής του Δημοσίου στον προϋπολογισμό ΣΔΙΤ (κυμαίνεται από 50% ως 85% στο παρελθόν), ειδικά όταν αφορά έργα μεγάλα και διευρωπαϊκού χαρακτήρα με υπερτοπική σημασία και περιορισμένη τοπική. Ταυτόχρονα, να αυξηθεί το εθνικό σκέλος του ΠΔΕ, ώστε να διατεθεί σε μικρά έργα συντήρησης του οδικού δικτύου και των υποδομών γενικά σε όλη την επικράτεια.
14. Αποφυγή αναθέσεων ακόμα και σε πολύ μικρά έργα ΟΤΑ με την μέθοδο του τεμαχισμού, καθώς δημιουργούν κίνδυνο συναλλαγών και κατάχρησης πόρων.
15. Αναδιάρθρωση των τεχνικών υπηρεσιών του Δημοσίου στην περιφέρεια με στόχο να υπάρχουν πλήρως στελεχωμένες υπηρεσίες παντού με όλες τις ειδικότητες των μηχανικών, πλήρη μηχανογράφηση και μηχανοργάνωση. Αντί δηλαδή να γίνεται συγκέντρωση της επίβλεψης από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου, να υπάρχει ενεργή αποκέντρωση και συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας σε ένα έργο, καθώς έτσι θα υπάρχει και καλύτερη πληροφόρηση, εκτέλεση και χρήση. Τα έργα εξάλλου έχουν και έναν ρόλο ανάπτυξης και αποκέντρωσης, αφού μέσα απ' αυτά αναδεικνύονται και τα τοπικά στελέχη και η τοπική αυτοδιοίκηση.
16. Διαφάνεια στην πορεία κατασκευής ειδικά των μεγάλων έργων, με μια ευκολόχρηστη και αξιόπιστη διαδικτυακή πύλη, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος από το κοινωνικό σύνολο πέραν των διοικητικών μηχανισμών. Το καθεστώς ελέγχων πρέπει να ενισχυθεί με δειγματοληπτικούς ελέγχους, όπως και οι κυρώσεις.

Συγκοινωνία και Μεταφορές

Ακολουθώντας περιγράφουμε τις κύριες θέσεις μας για τις αστικές, οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές συγκοινωνίες (επιβατικές και εμπορευματικές). Οι πολύ σημαντικές για την χώρα μας ακτοπολικές συγκοινωνίες καλύπτονται στο κεφάλαιο για την Ναυτιλία.

Αστικές συγκοινωνίες

Οι μεγάλοι οργανισμοί αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας (ΟΑΣΑ ΣΤΑΣΥ) παρουσιάζουν προβληματική λειτουργία εδώ και χρόνια με ανεπαρκή δρομολόγια. Οι εταιρίες έχουν παραχωρηθεί στο Υπερταμείο. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί και ο προαστιακός της Αθήνας που ανήκει στην κρατική ιταλική Hellenic Train και πρέπει να βελτιωθεί όσο αφορά τις υπηρεσίες και την συχνότητα των δρομολογίων. Πρόβλημα έχει και ο ΟΑΣΘ που δεν έχει παραχωρηθεί στο Υπερταμείο και ακόμα λειτουργεί σε μια μεταβατική κατάσταση μετά την υπαγωγή του στο Δημόσιο.

Τα προβλήματα με τα ΜΜΜ δεν είναι σημερινά, αλλά το Υπερταμείο που τα διοικεί, κωφεύει. Για την ανακαίνιση των βαγονιών του υπόγειου ηλεκτρικού σιδηρόδρομου (μετρό) που ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί, το θέμα συζητιόταν από το 2018! Όπως φυσικά και για την προμήθεια νέων λεωφορείων, που ο σχετικός διαγωνισμός για 750 λεωφορεία προωθούνταν πριν τις εκλογές του 2019, για να ματαιωθεί μετά και πλέον υλοποιείται σταδιακά και με χρηματοδότηση από το κρατικούς πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και όχι του Υπερταμείου που είναι εκτός του δημόσιου τομέα. Εκτός αυτού, δεν προωθείται η συμπαραγωγή των λεωφορείων από Ελληνικές εταιρίες όπως γινόταν στο παρελθόν, έτσι ώστε να μείνει μέρος των κεφαλαίων στην χώρα για την ανάπτυξη. Σημειώνεται ότι κατά την παραχώρηση της ΕΛΒΟ στην Ισραηλινή Plasa, είχε αναφερθεί ότι θα συμμετέχει στην παραγωγή των 1000 λεωφορείων (650-750 για την Αθήνα και 250-300 για την Θεσσαλονίκη) πλέον ανάλογων οχημάτων υποστήριξης (φορτηγά, λεωφορεία) των Ενόπλων Δυνάμεων όπως στο παρελθόν.

Εκτός αυτού το δημόσιο επιδότησε την πρόσληψη προσωπικού και την μίσθωση λεωφορείων ΚΤΕΛ κατά την πανδημία και όχι ο πραγματικός ιδιοκτήτης, που είναι το Υπερταμείο των ξένων.

Αν δεν μπορεί να καλύψει τα έξοδα αυτά το Υπερταμείο για εταιρίες που έχει στη δικαιοδοσία και δεν επιτελούν το σκοπό ύπαρξής τους, τότε ίσως είναι ορθότερο να τις επιστρέψει στο Δημόσιο! Κάτι ανάλογο ισχύει και για την ιταλική κρατική Hellenic Train. Το Υπερταμείο με τα μηδαμινά κέρδη και πολύ χαμηλά έσοδα αποκρατικοποιήσεων (8,79 δις € που έχουν αμελητέα συνδρομή στην αποπληρωμή του χρέους και 143,7 εκατ. € μερίσματα) έχει εμφανώς αποτύχει παταγωδώς ταλαιπωρώντας το κοινό, κάτι για το οποίο δε λογοδοτεί ούτε στους πελάτες του, ούτε στους μετόχους του, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο,

αφού δεν υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Απαράδεκτο!

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Ο πάλαι ποτέ ΟΣΕ διασπάστηκε κάτω από τις επιταγές κοινοτικών οδηγιών και υπήχθη σε μια ακόμη «Ανεξάρτητη Αρχή», την ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων). Η τραγωδία στα Τέμπη και μια πλειάδα από άλλες αστοχίες έχει αποδείξει πόσο αναποτελεσματικές και εν τέλει περιττού κόστους ήταν αυτές οι μεταρρυθμίσεις.

Τα τμήματά του πάλαι ποτέ ΟΣΕ σήμερα συνίστανται στον ομώνυμο ΟΣΕ, ο οποίος πλέον έχει στην ιδιοκτησία του μόνο την υποδομή και την ευθύνη της συντήρησής τους, λαμβάνοντας τέλη χρήσης από το μονοπώλιο του πρώην εμπορικού του τμήματος, της Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) που μεταβιβάστηκε στον Ιταλικό κρατικό σιδηροδρομικό φορέα Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A (FSI) το 2017 έναντι ενός συμβολικού τιμήματος 45 εκατ. € μαζί με τη βάση συντήρησης ΕΕΣΣΤΥ έναντι 22 εκατ. €.

Τα μη σιδηροδρομικά πάγια του πρώην ΟΣΕ υπάχθηκαν στη ΓΑΙΟΣΕ που παραχωρήθηκε στο Υπερταμείο άνευ τιμήματος και αποτίμησης, όταν τα πάγιά της θεωρούνταν μεγάλης αξίας. Τέλος, υπό τον ΟΣΕ στο Δημόσιο έμεινε και η ΕΡΓΟΣΕ που υλοποιεί τα κατασκευαστικά έργα για τον σιδηρόδρομο. Η Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) λαμβάνει 50 εκατ. € κατ' έτος επιχορήγηση για άγονες γραμμές (υπηρεσίες ΥΔΥ) που το 2019, μετά τις εκλογές, επεκτάθηκε για 15 χρόνια έναντι 750 εκατ. €, δηλαδή εις βάρος του Δημοσίου και με μείωση των επενδύσεων που θα πρέπει η Hellenic Train να πραγματοποιήσει όπως για καινούρια τρένα. Σημειώνουμε ότι, τα ETR470 της γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης έχουν κατασκευαστεί πριν 30 χρόνια με κάποιες αναβαθμίσεις και χρησιμοποιούνταν στην Ελβετία από όπου αποσύρθηκαν - όπως και σε κάποιες γραμμές της Ιταλίας. Το Δημόσιο επίσης καλύπτει και τα ελλείμματα του ΟΣΕ που δημιουργούνται από τη συντήρηση της υποδομής και από την άρνηση της Hellenic Train να καταβάλλει τα τέλη που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό.

Η Ελλάδα έχει σήμερα την χειρότερη εταιρία σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ, την Hellenic Train με βάση αξιολόγηση του ευρωπαϊκού οργανισμού «*Transport & Environment*». Εκτός των επιβατικών μεταφορών, έχει αναλάβει και τις εμπορικές που είναι κρίσιμες για το εγχώριο εμπόριο και διεθνείς μεταφορές στον Δρόμο

της χώρας και την λειτουργία ως διαμετακομιστικού κόμβου.

Εκτός αυτών οι αεροδιακομιδές που έκανε η Ολυμπιακή δωρεάν στο παρελθόν επιβαρύνοντας τα αποτελέσματά της έχουν αναληφθεί από το Δημόσιο, μέσω του ΕΚΑΒ με πτητικά μέσα του δημοσίου και κάποια που έχει δωρίσει το Ι.Σ. Νιάρχος και προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας με καταπόνηση του προσωπικού και ελικοπτέρων των πολύτιμων Ενόπλων Δυνάμεων.

Από τις 12 άγονες γραμμές το 2010 με κόστος 22 εκ. €, μετά την ουσιαστική απορρόφηση της Ολυμπιακής από την Aegean το 2012 οι άγονες γραμμές έγιναν 24 με κόστος 157 εκ. € - ενώ το 2016 αυξήθηκαν σε 28 με το κόστος να πέφτει σταδιακά και να φτάσει στα 9 εκ. ευρώ το 2016, όταν για 10 γραμμές δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον ενώ αντίστοιχη δυσκολία εμφανίζεται για 8 το 2023.

Η Aegean έλαβε 120 εκατομμύρια € ενίσχυση, λόγω της πανδημίας, αλλά το Κράτος δεν πήρε κάποια συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο ή στη διοίκηση της εταιρίας, έως ότου αποπληρωθεί, όπως έχει γίνει στη Γερμανία με τη Lufthansa - ενώ τελικά ζημιώθηκε κατά 35 εκ. € τουλάχιστον. Σε αυτά δεν συνυπολογίζεται η ειδική ανταμοιβή του εισιτηρίου από το Δημόσιο με τα μέτρα της πανδημίας (περίπου 6 εκ. € με βάση την 7η αξιολόγηση για το 2020).

Στα θετικά πάντως είναι η επαναδραστηριοποίηση το 2024 του υπόστεγου της Τεχνικής Βάσης της Ολυμπιακής από την Aegean, κάτι το οποίο είχε ζητήσει πολλές φορές η Ελληνική Λύση στη Βουλή. Η Τεχνική Βάση είχε κατασκευαστεί με δημόσιους πόρους 150 εκ. € την δεκαετία του 2000 (κτήριο και εξοπλισμός που δυστυχώς εκποιήθηκε) και θα μπορέσει να αποτελέσει σημαντική πηγή απασχόλησης για τεχνικούς στην Ελλάδα εξυπηρετώντας και άλλες αεροπορικές εταιρίες.

Στα αεροδρόμια, τα 14 πιο κερδοφόρα τουριστικά παραχωρήθηκαν στη Fraport για 40 χρόνια με το τρίτο μνημόνιο που ψήφισαν όλα τα μνημονιακά κόμματα, χωρίς όμως να δοθούν πλήρη οικονομικά στοιχεία. Μεταγενέστερα έγινε γνωστό ότι, η Fraport πλήρωσε εξαπλάσιο τίμημα για την 25ετη σύμβαση του αεροδρόμιου της Αττάλειας που είναι αντίστοιχης κίνησης. Η Fraport έλαβε για να πληρώσει το τίμημα δάνεια και από ελληνικές τράπεζες, ενώ τα έργα των 400 εκ. € της αναβάθμισής τους καλύφθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος από τα ΕΣΠΑ του δημοσίου.

Εν συνεχεία, ψηφίστηκε η αποχώρηση της ΥΠΑ από τα ιδιωτικά αεροδρόμια και η εποπτεία τους από μια ακόμα Ανεξάρτητη Αρχή - την ΑΠΑ (Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας) εξ αποστάσεως! Η ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) υποβαθμίστηκε να λειτουργεί ως ΝΠΙΔ τα εναπομείναντα 23 μικρότερα αεροδρόμια που δεν έχουν πάνω από 1,5 εκ. επιβάτες και για τα οποία δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Η Fraport, όπως και η ιδιωτική εταιρία που διαχειρίζεται το Αεροδρόμιο Αθηνών, ζήτησαν και πήραν σκανδαλωδώς από την κυβέρνηση με τον Ν. 4810/21 αποζημίωση ως και 177,9 εκ. € και 130 εκ. € για την απαγόρευση πτήσεων και απώλεια τζίρου και κερδών, λόγω της πανδημίας, εκτός των σχετικών επιδοτήσεων που έλαβαν.

Εκτός αυτών δρομολογήθηκε η ιδιωτικοποίηση του αεροδρομίου Ηρακλείου, δεύτερο σε επιβατική κίνηση μετά των Αθηνών, μέσω της μεταφοράς του στο Καστέλι, σε μια αγροτική περιοχή και την ανέγερση νέας υποδομής. Εκεί θα επιφέρει καταστροφή και επιβάρυνση του φυσικού τοπίου, ενώ η λύση είναι και αντιοικονομική, καθώς απαιτεί τη δημιουργία οδικής αρτηρίας γι' αυτόν τον σκοπό. Και σ' όλα αυτά το Δημόσιο θα πρέπει να καταβάλλει ένα πολύ σημαντικό ποσό για απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικές έρευνες και συμμετοχή στο έργο που ίσως ξεπεράσει τα 180 εκ. € έναντι τιμήματος από την παραχώρηση 480 εκ. € για 32 έτη. Εμείς στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ θεωρούμε ότι, ειδικά υπό αυτές τις τουριστικές και οικονομικές συνθήκες, το έργο είναι άκαιρο, ειδικά αν κατασκευαστεί ο ΒΟΑΚ - ενώ είχαμε αντιπροτείνει τη λύση της επέκτασης του αεροδιαδρόμου στη θάλασσα, όπως στην Θεσσαλονίκη, αν χρειαζόνταν.

Συμπερασματικά, το Ελληνικό Δημόσιο έχει απωλέσει τον έλεγχο σε συγκοινωνίες και στρατηγικές υποδομές του, μέσω των «ιδιωτικοποιήσεων», ενώ συνεχίζει να επιβαρύνεται για τη λειτουργία τους σε σημαντικό βαθμό. Παράλληλα, δεν έχουν σημειωθεί σημαντικές διαφοροποιήσεις στην εξυπηρέτηση, όχι στο βαθμό τουλάχιστον που δε θα μπορούσε να κάνει το ίδιο το Δημόσιο με μια άξια διοίκηση (το να παρουσιάζονται τα ΕΣΠΑ που λαμβάνει η Fraport για τα έργα αναβάθμισης ως δικές της επενδύσεις αποτελεί από τις μεγαλύτερες εξαπατήσεις).

Ταυτόχρονα, εκτός του ότι η παραχώρηση στρατηγικών παγίων, όπως οι είσοδοι στη χώρα (αεροδρόμια και λιμάνια) και οι μετακινήσεις, θέτει θέματα εθνικής ασφάλειας, η δημόσια διαχείριση θα τις ενέτασσε στο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της χώρας, υποστηρίζοντας τις προτεραιότητες της Ελλάδας και όχι εταιριών με ατομικούς στόχους

κερδοφορίας. Όταν δε επιτευχθεί ικανοποιητική ανάπτυξη, θα μπορούσε να επανεξεταστεί η ιδιωτικοποίηση, αν κριθεί σκόπιμο, κάτω από καλύτερες προοπτικές.

Είναι δεν χαρακτηριστικό το ότι, όλες οι κύριες σιδηροδρομικές εταιρίες που λειτουργούν αυτή την στιγμή στην Ευρώπη είναι εν μέρει κρατικές - ενώ στη Μεγάλη Βρετανία που έγινε ιδιωτικοποίησή τους με απογοητευτικά αποτελέσματα, αντιστράφηκε τελικά.

Προτάσεις για τις Συγκοινωνίες

1. **Άμεσα βελτίωση της εικόνας των Δημόσιων Συγκοινωνιών με πύκνωση του στόλου και των δρομολογίων.** Το Υπερταμείο των ξένων θα πρέπει να καλύψει το κόστος για αυτές που διαχειρίζεται (ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, υπόγειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος - «μετρό» όπως και η κρατική Ιταλική *Hellenic Train* για τον Προαστιακό).
2. **Επιβάλλεται η διασφάλιση στις αεροπορικές συγκοινωνίες, είτε μέσω άγονων γραμμών είτε κεφαλαιακά.** Καμιά όμως κεφαλαιακή ενίσχυση δεν πρέπει να γίνει χωρίς τη συμμετοχή στη μετοχική σύνθεση των εταιριών ώσπου να αποπληρωθεί η ενίσχυση, όπως γίνεται και στο εξωτερικό.
3. **Επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων με τους παραχωρησιούχους των 14 αεροδρομίων και των αυτοκινητοδρόμων,** ώστε να μην επιβαρύνεται το Δημόσιο σε περιπτώσεις χαμηλών εσόδων.
4. **Κατάργηση της ΑΠΑ ως ανεξάρτητης εταιρίας και ανάληψη του έργου της από τη δημόσια υπηρεσία ΥΠΑ με παρουσία σε όλα τα αεροδρόμια,** ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πτήσεων, η εθνική ασφάλεια και τα δικαιώματα των επιβατών.
5. **«Ελληνοποίηση» των προμηθειών εξοπλισμού των δημόσιων συγκοινωνιών, δηλαδή να καλύπτονται εν μέρει και κατά προτεραιότητα από εταιρίες που παράγουν στην Ελλάδα** (λεωφορεία, βαγόνια, όπως στο παρελθόν έχουν κατασκευαστεί από τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, την ΕΛΒΟ την ιδιωτική ΒΙΑΜΑΞ κ.α). Κάτι ανάλογο εξάλλου έχουν υιοθετήσει και οι ΗΠΑ (νομοθεσία *Buy American*) – κάτι που θα πρέπει να χαρακτηρίζει όλες τις κρατικές προμήθειες, ώστε τα λεφτά να μένουν στον τόπο.
6. **Κατάργηση του καθεστώτος των ΥΔΥ για την Hellenic Train**

η οποία θα πρέπει να προχωρήσει και στις επενδύσεις των 645 εκατ. € που είχε δεσμευτεί κατά την αρχική παραχώρηση το 2017 αλλά έκτοτε κακώς μειώθηκαν με τον Ν. 4953/22. Θα πρέπει επίσης να δημοπρατούνται άγονες γραμμές κατά τα ισχύοντα στις αερομεταφορές και στην ακτοπλοΐα και όχι να παραχωρούνται με ανάθεση και ειδικά μακροχρόνια για 10ετία αποκλείοντας τον ανταγωνισμό.

7. Άμεση ολοκλήρωση των έργων στη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη (σηματοδότηση) και εισαγωγή γρήγορων τρένων, ώστε να συντομευθεί στις 3 ώρες ή λιγότερο.

8. Επαναξιολόγηση της σύμβασης παραχώρησης της Hellenic Train (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) στον κρατικό σιδηροδρομικό φορέα της Ιταλίας FSI. Σε περίπτωση που συνεχίσει να μην ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις παραχώρησης (ικανοποιητική κάλυψη της επικράτειας ειδικά στην περιοχή της Μακεδονίας-Θράκης, επίπεδο υπηρεσιών ευρωπαϊκού επιπέδου, 3 ώρες στο τμήμα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ύψος επενδύσεων) τότε θα πρέπει να εκτιμηθεί η επιστροφή της στο Δημόσιο, ειδικά και μετά τις ανεπάρκειες που εντοπίστηκαν στο έγκλημα των Τεμπών.

9. Ολοκλήρωση των έργων στον Κεντρικό Σταθμό Αθήνας (Λαρίσης) και της υπογειοποίησης στα Σεπόλια που καθυστερούν. Τα έργα στον Κεντρικό Σταθμό δεν πρέπει να καλυφθούν από το Δημόσιο αλλά από το Υπερταμείο που είναι η ιδιοκτήτρια μέσω της ΓΑΙΑΟΣΕ. Επίσης, βελτίωση της γραμμής ΣΚΑ-Οινόη με δημιουργία σταθμού ανταπόκρισης στα Βόρεια Προάστια για υπεραστικά δρομολόγια.

10. Προώθηση του προαστιακού, όπου υπάρχει δίκτυο, όπως στη Θεσσαλονίκη (City Train στη Δυτική Θεσσαλονίκη), στη Λάρισα (βελτίωση σύνδεσης με Βόλο) και στην Πάτρα.

11. Επαναλειτουργία του δικτύου Πελοποννήσου σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση (Καλαμάτα –Πάτρα, Αθήνα-Ναύπλιο) ίσως και ως τουριστικών γραμμών (Κόρινθος -Τρίπολη - Καλαμάτα, Τιθορέα – Μπράλος - Λιανοκλάδι).

12. Άμεση προώθηση των έργων για την σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών που είναι κοντά σιδηροδρομικό δίκτυο (Πάτρα, Θεσσαλονίκη-προβλήτα 6, Βόλος).

13. Προώθηση της κατασκευής του νέου σταθμού ΚΤΕΛ στην Αθήνα, στον Ελαιώνα ως ΣΔΙΤ, ώστε να συγκεντρωθούν τα δρομολόγια, να υπάρχει σύνδεση με τον υπόγειο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο (μετρό), για να αναβαθμιστεί το επίπεδο υπηρεσιών και η

επικοινωνία με την περιφέρεια.

14. **Επαναπατρισμός των εταιρειών οδικών μεταφορών που έχουν μετεγκατασταθεί σε γειτονικές χώρες** (Βουλγαρία, Αλβανία) με κατάλληλα φορολογικά κίνητρα.

15. Ολοκλήρωση επιτέλους του **Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου** του σιδηρόδρομου, ένα έργο που μελετάται από την δεκαετία του 1970, είχαν εκδηλώσει σημαντικό ενδιαφέρον η Κινεζική COSCO του ΟΛΠ αλλά τελικά παραχωρήθηκε με χαμηλό αντίτιμο στην κοινοπραξία Goldair-ETBA το 2022 – όπου ήδη καθυστερεί η υλοποίηση. Το έργο είναι κρίσιμο για την καθιέρωση της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου, σε συνδυασμό με το λιμάνι του Πειραιά.

16. Μείωση του ΦΠΑ, ώστε να καταστεί η **Ελλάδα πύλη φορολόγησης** για τα εμπορεύματα που εισέρχονται στην ΕΕ και να μην διέρχονται ή αποθηκεύονται ως εμπορεύματα που θα διαμετακομίστούν (transit). Με το υπάρχον κοινοτικό πλαίσιο, ο εκτελωνισμός μπορεί να γίνει σε άλλη χώρα, όπου θα καταναλωθούν ή όπου ο ΦΠΑ να είναι χαμηλότερος.

Γ. ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Το Περιβάλλον αποτελεί εθνικό πλούτο για την χώρα μας. Η Ελλάδα έχει μεγάλο και πολυμορφικό φυσικό πλούτο που συνδυάζει θαλάσσια και ορεινά οικοσυστήματα. Επίσης, διαθέτει 11 είδους μικροκλίματα, τα περισσότερα σε χώρα της Ευρώπης, από ξηρό μεσογειακό ως αλπικό. Το 28% της χερσαίας επικράτειας της χώρας και το 20% της θαλάσσιας αποτελεί περιοχές natura. Αυτό ήδη αποκλείει μεγάλες εκτάσεις από την εντατική εκμετάλλευση.

Natura 2000

ένα ευρωπαϊκό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών που αποτελεί ασπίδα ζωής για απειλούμενα είδη και σημαντικές περιοχές

Στην Ελλάδα:

446
περιοχές



Προστατεύουμε

στην
Ελλάδα:

299

Είδη φυτών
και ζώων

128

Είδη
πουλιών

89

Σημαντικούς
οικότοπους

Η διαμόρφωση και λειτουργία του βασίζεται στις Ευρωπαϊκές Οδηγίες για τους οικότοπους (92/43/ΕΟΚ) και για τα πουλιά (2009/174/ΕΚ). Αποτελεί το μεγαλύτερο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών στον κόσμο.



Η χώρα μας είναι επίσης από τις πιο αραιοκατοικημένες της Ευρώπης ειδικά αφού το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού συγκεντρώνεται στο επιβαρυσμένο περιβαλλοντικά Λεκανοπέδιο της Αθήνας. Από την άλλη πλευρά, μεγάλο μέρος της επικράτειας απειλείται από την άναρχη τουριστική ανάπτυξη και την λειψυδρία που μπορεί να δημιουργεί με κίνδυνο ερήμωσης. Αντίστοιχα αρνητικά φαινόμενα μπορούν να εμφανισθούν από την υπεράντληση υδάτων για τον πρωτογενή τομέα ή την μόλυνση από βιομηχανικά απόβλητα.

Η Ελληνική κοινωνία είναι παραδοσιακά αλληλένδετη με το περιβάλλον σε μια σχέση συνύπαρξης και σεβασμού, όπως φαίνεται από την αρχιτεκτονική που προσαρμόζεται στο τοπίο ως τις βιώσιμες μεθόδους γεωργίας και κτηνοτροφίας, που έχει όμως διαρραγεί με την αστικοποίηση και τον καταναλωτισμό.

Η **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ** θα προωθήσει την περιβαλλοντική και οικολογική εκπαίδευση και πληροφόρηση των πολιτών, ξεκινώντας πρώτα από το σχολείο, την οικογένεια, την επιχείρηση, με σκοπό να τονωθεί η περιβαλλοντική και οικολογική συνείδηση.

Τα άμεσα μέτρα που θα αναλάβει η Ελληνική Λύση θα είναι:

1. Περιβαλλοντική και οικολογική εκπαίδευση και πληροφόρηση των πολιτών, ξεκινώντας πρώτα από το σχολείο, την οικογένεια, την

επιχείρηση.

2. Προώθηση της συνεχούς βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οργανισμών - επιχειρήσεων που εδρεύουν στη χώρα με βάση τις αρχές της κυκλικής οικονομίας.
3. Φορολογική ελάφρυνση σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που έχουν υιοθετήσει συστήματα αποτελεσματικής και καινοτόμου περιβαλλοντικής διαχείρισης - με αντίστοιχη πιστοποίηση από τους αρμόδιους φορείς διαχείρισης περιβαλλοντικών συστημάτων.
4. Εκμετάλλευση, ως θέμα άμεσης προτεραιότητας, των εκατομμυρίων τόνων κτηνοτροφικών αποβλήτων που παράγονται ετησίως στη χώρα μας, τα οποία κατά κανόνα πετιούνται ανεξέλεγκτα σε χιλιάδες κουρουπητούς.
5. Καθιέρωση μητρώου αποβλήτων στους ΟΤΑ που θα απεικονίζεται το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και η διαχείριση των απορριμμάτων του κάθε δήμου, και σύνδεση των δημοτικών τελών με βάση την οικολογική διαχείρισή τους.
6. Στροφή προς τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας με σταδιακή απομείωση των εισαγόμενων ορυκτών καυσίμων για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών του κτηριακού αποθέματος της χώρας. Η ανάπτυξη όμως των ΑΠΕ δεν θα γίνεται σε δάση, καλλιεργήσιμη γη υψηλής παραγωγικότητας και περιοχές φυσικού κάλους - natura όπως σήμερα, προστατεύοντας έτσι και τα άγρια πτηνά.
7. Ίδρυση Αρχής Προστασίας του Περιβάλλοντος που θα ελέγχει κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς για τη διάθεση και επεξεργασία των απορριμμάτων με βάση την εφαρμογή του κοινοτικών οδηγιών που έχουν εναρμονιστεί στο εθνικό δίκαιο.
8. Επιδότηση νέων σύγχρονων Μονάδων Οικολογικής Διαχείρισης Αστικών Αποβλήτων για παραγωγή ενέργειας από το πράσινο ταμείο και των ειδικών προγραμμάτων ΕΣΠΑ.
9. Δημιουργία αποθετηρίου σπόρων (επεκτείνοντας την υπάρχουσα κρατική τράπεζα σπόρων του ΕΛΓΟ-ΔΗΜΗΤΡΑ-ΕΟΠΥ όπως και τις ιδιωτικές) με σκοπό την διατήρηση όλων των εγχώριων καλλιεργήσιμων και άγριων φυτών.
10. Οριοθέτηση αλιευτικών ζωνών, έτσι ώστε να μην υπεραλιεύεται το Αιγαίο από την Τουρκία που δεν υπόκειται και στους αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς της ΕΕ.
11. Ανάπτυξη ενός πολύπλευρου αποτελεσματικού σχεδίου

δασοφυλάκησης και αναζωογόνησης των καμένων εκτάσεων (προμήθεια εξοπλισμού, σχεδιασμό αναδάσωσης με ανθεκτικά είδη, αξιοποίηση των δασικών υπηρεσιών).

12. Συνεργασία τοπικών φορέων της αυτοδιοίκησης, της δασικής υπηρεσίας και των πολιτών για την ανάπτυξη βιώσιμων κοινοτήτων χωρίς την επιβολή εξοντωτικών πολιτικών για παραδοσιακές μορφές γεωργίας και κτηνοτροφίας και αποκλεισμού τους από μεγάλο μέρος της επικράτειας με ορθολογική χάραξη των δασικών χαρτών αλλά και αποκλεισμού των καταπατήσεων μέσω της ολοκλήρωσης του κτηματολογίου, δασοφυλάκηση κ.α. .

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ σέβεται το Περιβάλλον, γιατί το Περιβάλλον είναι το σπίτι μας, είναι η χώρα μας. Το Περιβάλλον δεν μπορεί να αποτελεί αντικείμενο πολιτικής ιδεοληψίας.

**Για την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ
η Εξοικονόμηση Ενέργειας είναι η βάση της Ενεργειακής
Ανεξαρτησίας.**

**Για την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ
η Ενεργειακή Ανεξαρτησία σημαίνει
Εθνική Ασφάλεια.**

**Ο Λιγνίτης και τα κοιτάσματα υδρογονανθράκων
αποτελούν εθνικό κεφάλαιο και
πρέπει να αξιοποιηθούν
προς όφελος όλων των Ελλήνων.**