

SEA Europe: Τα «πράσινα» πλοία του αύριο πρέπει να είναι ευρωπαϊκά

2024/04/29 07:01 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την παροχή οικονομικών κινήτρων στους πλοιοκτήτες, προκειμένου να μπορούν να ναυπηγούν και να μετασκευάζουν πλοία στην Ευρώπη, μειώνοντας παράλληλα το χάσμα τιμών μεταξύ ευρωπαϊκών και ασιατικών ναυπηγείων αλλά και παρέχοντας φορολογικά πλεονεκτήματα πλαισιωμένα από ένα ευρωπαϊκό σύστημα, ζητεί η SEA Europe, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Η Ένωση που εκπροσωπεί το 100% των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και των κατασκευαστών του ναυτιλιακού εξοπλισμού του κλάδου σε 16 χώρες, μεταξύ των οποίων και την Ελλάδα, παρουσίασε τη συνολική στρατηγική της ενόψει και της πράσινης μετάβασης των πλοίων.

Εκτιμά ότι μια ευνοϊκότερη πολιτική πλαίσιο της ΕΕ θα επέτρεπε στον κλάδο από το 2025 έως το 2035 να προμηθεύσει τις ναυτιλιακές αγορές με 10.000 πλοία διαφόρων τύπων, να επιτρέψει την κατασκευή μεγάλων εμπορικών πλοίων έως το 2050 αλλά και να επενδύσει περισσότερα από 10 δισ. ευρώ σε εξαιρετικά αποτελεσματικές, αυτοματοποιημένες και βιώσιμες εγκαταστάσεις παραγωγής με την πρόσληψη συνολικά 500.000 ειδικευμένων εργαζομένων.

Επίσης, επισημαίνει με βάση το τρέχον πλαίσιο της πολιτικής στην ΕΕ θα μπορούσαν να κατασκευαστούν από τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία περίπου 7.000 σκάφη έως το 2035.

Οι στρεβλώσεις

Η Sea Europe στην παρουσίαση της στρατηγικής της αναφέρει ότι ο ευρωπαϊκός κλάδος της ναυτιλιακής τεχνολογίας και ναυπηγικής αντιμετωπίζει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού από την Ασία εδώ και δεκαετίες. Τονίζει ότι η Κίνα θεωρεί ότι η ναυπηγική αλυσίδα εφοδιασμού της είναι στρατηγικής σημασίας και για το λόγο αυτό χορηγεί μαζικές επιδοτήσεις ενώ εφαρμόζει παράλληλα πρακτικές προστατευτισμού.

Προσθέτει, εξάλλου, ότι και η Νότια Κορέα και οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν επίσης εθνικές πολιτικές στήριξης και προστατευτικά μέτρα για τη στήριξη της εγχώριας βιομηχανίας τους κάτι που βλάπτει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και την αλυσίδα εφοδιασμού τους.

Σημαντικό ρόλο στην ώθηση της ναυπηγικής δραστηριότητας εκτός Ευρώπης αποτελεί για τη Sea Europe και το γεγονός ότι οι κινεζικές τράπεζες προσφέρουν πολύ ελκυστική χρηματοδότηση πλοίων και ευνοϊκά οικονομικά κίνητρα στους πλοιοκτήτες, ενώ διατηρούν την κυριότητα των βαποριών που μπορούν να μισθώσουν σε εταιρείες.

Υπογραμμίζει ως εκ τούτου, ότι η Ευρώπη όχι μόνο έχασε το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής της ναυπηγικής και μέρος της υπεράκτιας παραγωγής της αλλά αντιμετώπισε και μια σοβαρή πτώση της βιομηχανικής της ικανότητας να κατασκευάζει και να συντηρεί πλοία, σε αντίθεση με την Ασία. Ως αποτέλεσμα αυτών των στρεβλώσεων, οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες – που ελέγχουν σχεδόν το 40% του παγκόσμιου στόλου – εξακολουθούν να επιλέγουν τα ασιατικά ναυπηγεία έναντι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων λόγω των μειωμένων τιμών στο κόστος κατά 30%-40%.

Αυτό αναφέρει ότι επηρεάζει επίσης την ηγετική θέση της Ευρώπης στον ναυτιλιακό εξοπλισμό καθώς τα ασιατικά ναυπηγεία ενθαρρύνονται **ολοένα και περισσότερο να χρησιμοποιούν τοπικό εξοπλισμό εις βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

Ο Γενικός Γραμματέας της Sea Europe, Christophe Tytgat, με αφορμή την επισημοποίηση της στρατηγικής για τη ναυπηγική δραστηριότητα και τον ναυτιλιακό εξοπλισμό τόνισε ότι “είναι επιτακτική ανάγκη να ανακτήσουμε τη ναυπηγική ικανότητα της Ευρώπης με την εξασφάλιση παραγγελιών από πλοιοκτήτες”.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία περιλαμβάνει σήμερα περίπου 300 ναυπηγεία και πάνω από 28.000 κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού και παρόχους τεχνολογίας, οι οποίοι από κοινού παράγουν ετήσια αξία παραγωγής 128 δισ. ευρώ και δημιουργούν 1,1 εκατομμύρια – κυρίως υψηλής εξειδίκευσης – θέσεις εργασίας στην Ευρώπη.

Οι προτάσεις

Όπως υποστηρίζει η Sea Europe, δεδομένου ότι στο σημερινό ευρωπαϊκό πλαίσιο η ΕΕ απέτυχε να γεφυρώσει τα κενά ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής τεχνολογίας και ναυπηγικής θα πρέπει να εκδώσει επειγόντως μια τομεακή θαλάσσια βιομηχανική στρατηγική, με βάση στα ακόλουθα δομικά στοιχεία:

-η εισαγωγή «Made in Europe» απαιτήσεων και μη τιμολογιακών κριτηρίων στις δημόσιες συμβάσεις στρατηγικών αγορών (patrol vessels, ferries, offshore κλπ),

-παροχή οικονομικών κινήτρων για την κατασκευή και μετασκευή πλοίων από πλοιοκτήτες,- εισαγωγή νομοθεσίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα υποστηρίξει το επιχειρηματικό πλαίσιο γύρω από τις βιώσιμες και ψηφιακές θαλάσσιες μεταφορές,

-διευκόλυνση εγγυήσεων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων με ευνοϊκούς όρους για επενδύσεις στην αλυσίδα αξίας των υδάτινων μεταφορών, τη γαλάζια οικονομία και την άμυνα και

-δημιουργία μιας δεξαμενής εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού σε όλη την Ευρώπη.