



Κείμενο Εργασίας

Γαλάζια Οικονομία στην Ελλάδα: Αξιοποίηση των δυνατοτήτων της στο πλαίσιο αναζήτησης Νέου Αναπτυξιακού Υποδείγματος*

1

**Κέντρο Αριστείας «Γαλάζια Ανάπτυξη-Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα-
Θαλάσσιο Περιβάλλον-Νησιωτικότητα»,**

Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

<https://blue-growth.gr/>

Η σημασία της Γαλάζιας Οικονομίας σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο

Η Γαλάζια Οικονομία αποτελεί ένα από τους πιο σημαντικούς και ανταγωνιστικούς, σε παγκόσμιο επίπεδο, τομείς της οικονομικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Όταν αναφερόμαστε στην Γαλάζια Οικονομία εννοούμε το σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων που την απαρτίζουν και οι οποίες περιλαμβάνουν:

- *Εδραιωμένοι τομείς (όπως αυτοί τηρούνται από τους Ευρωπαϊκούς Λογαριασμούς)*
 - Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες (υποδομές, παραγωγή, προώθηση αλιευμάτων),

* Συντάκτες: Δημήτρης Καινούργιος, Αναπλ. Καθηγητής, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Διευθυντής Κέντρου Μελετών και Εκπαίδευσης Χρηματοοικονομικής (ΚΕΜΕΧ), Μέλος Συντονιστικής Επιτροπής Κέντρου Αριστείας «Γαλάζια Ανάπτυξη-Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα-Θαλάσσιο Περιβάλλον-Νησιωτικότητα», ΕΚΠΑ & Ηλίας Κοντάκος, Σύμβουλος Στρατηγικής και Ανάπτυξης, Επιστημονικός Συνεργάτης ΚΕΜΕΧ, ΕΚΠΑ.

- Τουρισμός και αναψυχή,
- Λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές - ναυτιλία,
- Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (υποδομές, μεταφορά, επενδύσεις)
- Θαλάσσια αδρανή (υλικά από το πυθμένα της θάλασσας),
- Παράκτια άντληση πετρελαίου και φυσικού αερίου

➤ *Αναδυόμενοι τομείς*

- Ωκεάνια ενέργεια
- Αφαλάτωση
- Θαλάσσια βιοτεχνολογία (παραγωγή προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας)
- Ωκεανογραφική έρευνα
- Προστασία παράκτιων οικοσυστημάτων (π.χ. παραλίες, λιμνοθάλασσες, εκβολικά συστήματα)
- Άμυνα και ασφάλεια

Η σημαντικότητα της Γαλάζιας Οικονομίας έγκειται στη συμμετοχή που αυτή έχει στη δημιουργία θέσεων εργασίας (άμεσες και έμμεσες), στη δημιουργία σημαντικού πλούτου για την ΕΕ (ως μικτή προστιθέμενη αξία-ΜΠΑ) αλλά και στις καθαρές επενδύσεις. Μάλιστα παρά την ισχυρή κρίση που έπληξε την Ευρώπη από το 2008, οι τομείς που απαρτίζουν την Γαλάζια Οικονομία παρουσίασαν αύξηση, και σε ορισμένες χώρες όπως η Ελλάδα ισχυρή, τόσο σε σχέση με τις θέσεις εργασίας όσο και ως προς την μικτή προστιθέμενη αξία.

Πιο συγκεκριμένα, η έκθεση του 2020 της Ε.Ε για τη Γαλάζια Οικονομία αναφέρει ότι οι τομείς που την απαρτίζουν συνεισφέρουν ένα κύκλο εργασιών που αγγίζει τα €750 δις το χρόνο, απασχολεί περίπου 5 εκατομμύρια εργαζόμενους, ενώ συμμετέχει στις επενδύσεις με περίπου €14δις το χρόνο (Πίνακας 1).

Πίνακας 1

Συνεισφορά της Γαλάζιας Οικονομίας στην ΕΕ

Δείκτες	Γαλάζια Οικονομία σε επίπεδο ΕΕ για το 2018
Κύκλος Εργασιών	€750 δισεκατομμύρια
Μικτή Προστιθέμενη Αξία (ΜΠΑ)	€218 δισεκατομμύρια
Μικτό κέρδος	€94 δισεκατομμύρια
Απασχόληση	5 εκατομμύρια
Καθαρή επένδυση σε πάγια	€14 δισεκατομμύρια
Καθαρές επενδύσεις ως ποσοστό	22%
Μέσος ετήσιος μισθός	€24,000

Πηγή: European Union (2020), The Blue Economy Report 2020.

Επιπλέον, ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η συνεισφορά της Γαλάζιας Οικονομίας είναι ισομερώς κατανομημένη σε όλες τις θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρώπης (Πίνακας 2). Αυτό δεικνύει την σημαντικότητα της Γαλάζιας Οικονομίας για την Ευρώπη και τις περιφέρειές της. Επιπλέον, η εσωτερική συνοχή της ΕΕ ως προς την Γαλάζια Οικονομία είναι σημαντική σε αντίθεση με άλλες δραστηριότητες και τομείς της.

Πίνακας 2

Η συνεισφορά της Γαλάζιας Οικονομίας ανά θαλάσσια περιφέρεια (σε όρους ΜΠΑ)

Total Blue Economy		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
European Union		189.8	193.5	188.3	178.9	182.8	183.6	193.0	185.5	205.6
Northern waters	Atlantic Ocean	33.1%	33.5%	34.8%	36.2%	36.1%	36.5%	36.1%	34.5%	35.7%
	North Sea	29.3%	29.6%	30.0%	32.4%	32.0%	31.8%	32.0%	30.2%	30.6%
	Baltic Sea	15.6%	17.0%	17.8%	17.9%	18.1%	17.9%	17.9%	16.7%	16.6%
Mediterranean	Mediterranean	32.7%	31.3%	29.2%	26.5%	26.5%	26.9%	27.0%	29.7%	29.0%
	West Mediterranean	23.3%	23.0%	22.6%	21.4%	21.6%	21.7%	21.9%	24.1%	23.4%
	Adriatic-Ionian Sea	14.5%	13.4%	11.2%	9.5%	9.6%	9.9%	9.9%	11.0%	11.0%
	East Mediterranean	7.5%	5.7%	4.4%	3.2%	3.5%	3.8%	3.5%	4.0%	4.2%
	Black Sea	1.3%	1.1%	1.1%	0.8%	0.8%	0.7%	0.8%	1.0%	0.8%

Πηγή: European Union (2020), The Blue Economy Report 2020.

Στην λεκάνη της Μεσογείου, όπου συμμετέχει και η Ελλάδα, η Γαλάζια Οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντικής σημασίας αφού απασχολείται το 35% περίπου του συνόλου των εργαζομένων της Ευρώπης (περίπου 1.800.000 άτομα), ενώ παράγεται περίπου το 30% της μικτής προστιθέμενης αξίας (ΜΠΑ), δηλαδή περίπου €60δισ. Ιδιαίτερη παρουσία στην οικονομία της Μεσογείου έχουν οι ακόλουθες δραστηριότητες: Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, Τουρισμός και Αναψυχή, Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες, Θαλάσσια ασφάλεια (κυρίως για την αποφυγή των ρυπάνσεων και ατυχημάτων), Θαλάσσια βιοτεχνολογία. Η Μεσόγειος χάνει την πρωτοκαθεδρία στην Γαλάζια Οικονομία σε επίπεδο Ευρώπης αφού εμφανίζει σημαντικά χαμηλότερη συνολική αξία επενδύσεων και κέρδους, λόγω των διαφόρων διαθρωτικών προβλημάτων των χωρών στην περιοχή σε σχέση με τον Βορρά της Ευρώπης.

Ερχόμενοι στην περίπτωση της Ελλάδας, θα έλεγε κανείς ότι η Γαλάζια Οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομία της χώρας, αν όχι η σημαντικότερη. Επιπλέον δεν θα ήταν υπερβολή να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είναι πολύ σημαντική για την οικονομία της Ευρώπης στο συγκεκριμένο πλαίσιο, αφού κατατάσσεται στην 7^η θέση (από τις 28) στη συνεισφορά της μικτής προστιθέμενης αξίας.

Σύμφωνα με την έκθεση του 2020 της Ε.Ε. για τη Γαλάζια Οικονομία, στην Ελλάδα απασχολούνται περίπου 533.547 εργαζόμενοι (14,2% περίπου του συνόλου των εργαζομένων, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη) και συνεισφέρει περισσότερα από €8,4 δισ σε ΜΠΑ στην Ελληνική Οικονομία. Οι τομείς που είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένοι είναι ο παράκτιος

τουρισμός (με συμμετοχή 85% στην εργασία και 69% στην ΜΠΑ), οι θαλάσσιες μεταφορές (με 13% της ΜΠΑ και 3,8% στην εργασία) και η αλιεία (με περίπου 7% σε εργασία και ΜΠΑ).

Όπως αναφέρεται στην έκθεση, ξεχωριστό ρόλο παίζει η ποντοπόρος ναυτιλία όπου η Ελλάδα εξακολουθεί να κατέχει την πρωτοκαθεδρία παγκοσμίως (4.936 πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt) με χωρητικότητα 389,69 εκ. τόνους ξηρού φορτίου (dwt) ή το 20,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας και 53% του Ευρωπαϊκού στόλου. Συνεπώς η Ελληνική ναυτιλία έχει αναπόσπαστο ρόλο στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, συμπεριλαμβανομένου και της ΕΕ όπου συμβάλλει ιδιαίτερα στη διασφάλιση της ενεργειακής ασφάλειας της Ευρώπης μέσα από την αξιόπιστη, αποτελεσματική και ασφαλή μεταφορά (Ibid.).

Επιτροπή Πισσαρίδη και Γαλάζια Οικονομία

Το Σχέδιο Ανάπτυξης για την Ελληνική Οικονομία της Επιτροπής Πισσαρίδη (ενδιάμεση έκθεση, 27 Ιουλίου 2020) στοχεύει στην αναζήτηση, υιοθέτηση και εφαρμογή ενός αξιόπιστου παραγωγικού μοντέλου που θα οδηγήσει στην επιτάχυνση εξόδου της χώρας από την κρίση χρέους που βίωσε από το 2010 και την παταγώδη κατάρρευση του κρατικοδίαιτου μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης.

Παρά τις όποιες ελλείψεις στην ενδιάμεση αυτή έκθεση, η πιο ουσιαστική και συνάμα καλόπιστη κριτική που θα μπορούσε να γίνει στο κείμενο αυτό, είναι ότι επιλέγει να μην ασχοληθεί με την Γαλάζια Οικονομία (ή Γαλάζια Ανάπτυξη) στην οποία η χώρα έχει σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα, όπως ήδη αναφέρθηκε.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η λέξη «πράσινο» αναφέρεται 10 φορές μέσα στο κείμενο, ενώ η λέξη «Μπλε» ή «Γαλάζιο» καμία. Είναι επίσης, πολύ ενδιαφέρον ότι η λέξη «ναυτιλία» αναφέρεται 7 φορές και κατά κύριο λόγο σε σχέση με την ασιατική αγορά, ενώ δεν τονίζεται καθόλου η παγκόσμια και ευρωπαϊκή πρωτοκαθεδρία και σημαντικότητά της. Η λέξη «παράκτιος» (που θα μπορούσε να αναφέρεται στον τουρισμό, ενέργεια και μια σειρά άλλες δραστηριότητες) εμφανίζεται μόνο 1 φορά, όταν η χώρα μας θεωρείται ως μια κατ' εξοχήν παράκτια και νησιωτική χώρα με έκταση ακτογραμμής >20.000 χιλιομέτρων και με το 85% του πληθυσμού να ευρίσκεται σε απόσταση < 50 χιλιομέτρων από την ακτογραμμή, όπως και ένα μεγάλο μέρος της βιομηχανικής δραστηριότητας. Η λέξη «τουρισμός» εμφανίζεται 20 φορές χωρίς να γίνεται σαφής διαχωρισμός μεταξύ των τύπων, υπονοώντας όμως τον παράκτιο και κατά συνέπεια ένα τομέα της Γαλάζιας Οικονομίας.

Προς επιβεβαίωση των ανωτέρω σημειώνεται στον πρόλογο ότι *«Η τελική Έκθεση προγραμματίζεται να έχει επίσης ανάλυση και προτάσεις σε σειρά τομέων, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών και μεταφορών, του αγροδιατροφικού συμπλέγματος, της μεταποιητικής βιομηχανίας, του τουρισμού, του συστήματος κοινωνικής προστασίας, της αξιοποίησης δημόσιας περιουσίας και δημόσιων οργανισμών και επιχειρήσεων, της ενίσχυσης των εξαγωγών, όπως και άλλων που δεν αναπτύσσονται επαρκώς στο παρόν ενδιάμεσο*

κείμενο.» (σελ 6. του κειμένου). Συνεπώς, η Γαλάζια Οικονομία δεν φαίνεται να αποτελεί εμφανή προτεραιότητα για την επιτροπή Πισσαρίδη. Ελπίζουμε αυτό να αλλάξει και στην τελική Έκθεση να ενσωματωθεί και να αναδειχθεί με ευδιάκριτο τρόπο η Γαλάζια Οικονομία ως βασικός αναπτυξιακός πυλώνας της χώρας.

Αν συγκρίνουμε το κείμενο και τις διαπιστώσεις του με τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν συνοπτικά στην προηγούμενη ενότητα, τα οποία είναι βασισμένα σε Ευρωπαϊκά κείμενα και εκθέσεις ευρωπαϊκών έργων, θα μπορούσαμε συμπεράνουμε με ασφάλεια ότι ένα σημαντικό ποσοστό (αν όχι το σημαντικότερο) της ΜΠΑ αλλά και του ΑΕΠ της χώρας μας είναι μέρος της Γαλάζιας Οικονομίας. Συνεπώς, θα έπρεπε έστω να αναφέρεται, αν όχι να αναλύεται σε έκταση, η Γαλάζια Ανάπτυξη στο συγκεκριμένο κείμενο.

Είναι αναγκαίο λοιπόν να τεθεί άμεσα η Γαλάζια Ανάπτυξη ως (πρώτη;) προτεραιότητα στο οικονομικό μοντέλο που αναζητείται για την χώρα μας. Είναι ο πιο ανταγωνιστικός τομέας της χώρας, με κύριους αναπτυξιακούς άξονες τις θαλάσσιες μεταφορές, την αλιεία και υδατοκαλλιέργεια, τα λιμάνια, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τον τουρισμό και την αναψυχή αλλά και σημαντικές προοπτικές στα θαλάσσια αδρανή, τη βιοτεχνολογία και την θαλάσσια παρακολούθηση και επίβλεψη. Επιπλέον, αυτών στη Γαλάζια Ανάπτυξη (ή/και Οικονομία) προστίθενται και οι δραστηριότητες του χερσαίου τομέα της παράκτιας ζώνης (π.χ. βιομηχανικές ζώνες, ναυπηγεία, παράκτια γεωργικά εδάφη κ.α.).

Επιπλέον, οι τομείς που απαρτίζουν την Γαλάζια Οικονομία της Ελλάδας είναι αυτοί που θα μπορούσαν να γίνουν οι φάροι για την προώθηση της πράσινης και έξυπνης ανάπτυξης (που αναζητείται τόσο στο πλαίσιο της έκθεσης Πισσαρίδη, όσο και στην πρόσφατη μελέτη του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας με τίτλο «Οι επιπτώσεις της Υγειονομικής Κρίσης στην Ελληνική Οικονομία και οι προτάσεις για την επόμενη μέρα, 2020»). Έτσι, θα επιτευχθούν συνδυαστικά:

1. Η άμεση σύνδεση με τους πυλώνες/στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης (περιβάλλον, κοινωνία και οικονομία) που έχουν τεθεί από τη Global Agenda 2030 και τη συμφωνία του Παρισιού για την Κλιματική Αλλαγή.
2. Η εισροή κεφαλαίων από την Ε.Ε. για την καταπολέμηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής αλλά και της πανδημίας.
3. Η ορθή αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κεφαλαίων για παραγωγή διεθνώς εμπορεύσιμων και ανταγωνιστικών προϊόντων και υπηρεσιών που θα ενισχύσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της χώρας και θα δημιουργήσει προϋποθέσεις για νέες άμεσες επενδύσεις.

Τα παραδείγματα που υποστηρίζουν την πρόταση μας αυτή είναι πολλά και ποικίλα. Για παράδειγμα, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών οι λύσεις για πράσινες μεταφορές, πράσινη ναυτιλία (όπου θα μπορούσαν να δοθούν κίνητρα ώστε να αυξηθεί η ελληνική σημαία), ναυτιλιακό εξοπλισμό, σκάφη πολλαπλού σκοπού (multi purpose vessels), έχουν παγκόσμιο αντίκτυπο, κυρίως λόγω της πρωτοκαθεδρίας της Ελληνικής ναυτιλίας. Επιπλέον,

συνδυασμένες θαλάσσιες μεταφορές, έξυπνα λιμάνια, παράκτια παρακολούθηση και έλεγχος ρύπανσης των λιμένων είναι τομείς με ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επενδυτικό ενδιαφέρον. Αναπροσανατολισμό της επαγγελματικής εκπαίδευσης και ιδιαίτερα των ειδικοτήτων που έχουν προοπτικές υψηλής κινητικότητας (π.χ. ηλεκτρολόγοι, ξυλουργοί, αλουμινάδες, κλπ.) και προώθηση τους σε εργασίες/δραστηριότητες ναυπήγησης και συντήρησης. Είσοδος σε νέες παραγωγικές δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα βιοδραστικά συστατικά για ανάπτυξη φαρμάκων, καλλυντικών και συμπληρωμάτων διατροφής, που αποτελούν τον πιο ταχέως αυξανόμενο κλάδο στην Γαλάζια Οικονομία, από εταιρείες (π.χ. φαρμακευτικές) που έχουν σημαντική παρουσία σε Ελλάδα και Ευρώπη. Τέλος, δεν θα έπρεπε να παραληφθούν οι τομείς της ασφαλούς και αειφόρου εκμετάλλευσης των Θαλάσσιων Πόρων, τόσο των ορυκτών όσο και των υδρογονανθράκων, που μπορεί να έχουν πολύ σημαντικό αποτύπωμα στους οικονομικούς λογαριασμούς της χώρας.

Συμπερασματικά, σημειώνουμε ότι σε μια κατ' εξοχήν παράκτια, νησιωτική και ναυτική χώρα, όπως η Ελλάδα,

- **Η Γαλάζια Οικονομία** και οι τομείς που την απαρτίζουν, αποτελούν το πλέον υγιές και ανταγωνιστικό κομμάτι της Ελληνικής Οικονομίας. Συνεπώς δεν μπορούν να αγνοούνται από ένα στρατηγικό κείμενο αυτού του επιπέδου. Αντίθετα, θα πρέπει να τεθεί ως πρωταρχικός στόχος η αειφόρος εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων και του θαλάσσιου/παράκτιου οικοσυστήματος.
- Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που έχουν οι τομείς που απαρτίζουν την Γαλάζια Οικονομία στην Ελλάδα είναι σημαντικά και με παγκόσμιο αντίκτυπο (θαλάσσιες μεταφορές, ιδιοκτησία στόλου, επιχειρηματικότητα, ιχθυοκαλλιέργειες), άρα θα πρέπει να είναι το πλαίσιο στο οποίο ως χώρα θα αναζητήσουμε το νέο παραγωγικό μοντέλο ανάπτυξης.
- Σε επιμέρους τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας υπάρχει ήδη τεχνογνωσία και πρόσβαση στην αλυσίδα προστιθέμενης αξίας (value chain) ώστε να δημιουργηθούν προϊόντα και υπηρεσίες με υψηλή προστιθέμενη αξία και διείδυση στις διεθνείς αγορές.
- Οι περισσότεροι τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας έχουν την κρίσιμη εκείνη μάζα να δώσουν «πράσινες» και «έξυπνες» λύσεις και να αποτελέσουν πυξίδα για την υπόλοιπη οικονομία. Παραδείγματα αποτελούν η φιλική προς το περιβάλλον εκμετάλλευση των μέσων ναυσιπλοΐας, η ανάπτυξη και αξιοποίηση των θαλασσίων οδών, η υποστήριξη του συναφούς δικτύου υπηρεσιών (maritimecluster), εναλλακτικά είδη τουρισμού, οικοσυστημικές υπηρεσίες.