



ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΒΕΡΟΛΙΝΟ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

**ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ
ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ – ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**



Επιμέλεια – Σύνταξη: Θεόδωρος Ξυπολιάς, Γενικός Σύμβουλος ΟΕΥ Β΄
Ιωάννης Μαρούτσος, Γραμματέας ΟΕΥ Α΄
Μαρία Μουσουράκη, Γραμματέας ΟΕΥ Β΄

Ιούλιος 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ.....	3
1. ΜΕΙΩΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ	3
2. ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΦΡΕΣΚΩΝ ΦΡΟΥΤΩΝ ΚΑΙ ΛΑΧΑΝΙΚΩΝ (ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ)	4
B. ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ –ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	6
1. ΈΓΚΡΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ 2024.....	6
2. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΥΠ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, C. LINDNER, ΣΤΗ Ε/Φ HANDELSBLATT	7
3. ΥΨΗΛΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ - ΑΥΞΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΡΕΟΥΣ	8
Γ. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ – ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ / ΕΙΔΗΣΕΙΣ.....	9
1. ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ –M. SCHNITZER: Η ΓΕΡΜΑΝΙΑ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ 1,5 ΕΚ. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΕΤΗΣΙΩΣ	9
2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΝΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	10
3. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ: ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΑΠΕΙΛΕΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	11
– Στόχος παραγωγής 15 εκ. ηλεκτρικών οχημάτων έως το 2030 καθίσταται πιθανότατα ανέφικτος	11
4. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΜΕΙΩΜΕΝΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΝΕΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ	13
5. ΝΕΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝ ΣΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΧΟΜΕΝΟ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ	14
6. ΈΡΕΥΝΑ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ (DIEH) ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΑΡΙΘΜΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΧΩΡΑ	15
Δ. ΕΝΕΡΓΕΙΑ.....	16
1. ΜΕΛΕΤΗ – ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ LNG	16
2. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΑΝΑΣΤΕΛΛΕΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΤΙΡΙΑΚΗΣ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	17
3. ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ 50 ΝΕΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΜΕ ΧΡΗΣΗ Φ.Α.....	18
4. ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΗ «ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΔΡΟΓΟΝΟ ΕΩΣ ΤΟ 2030»	19
Ε. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ.....	21
1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΧΑΜΗΛΟ ΤΟ 2022 ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΞΕ	21
α. Προβλέψεις για μειωμένη προσέλκυση ΑΞΕ έως το 2024	22
β. Πρόταση Νόμου για την Ενίσχυσης χώρας ως Επιχειρηματικής Τοποθεσίας	22
2. ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΗ ΡΩΣΙΑ ΠΑΡΑ ΤΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΕΕ	24
3. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΚΕΛΟΣ ΝΕΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΑ.....	25
- Γ/ Κυβ. Σχεδιασμός για Δημιουργία Νέου Ταμείου για την Προμήθεια Γερμανίας σε Πρώτες Ύλες και απεξάρτησή της από την αγορά Κίνας	26
4. ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ TESLA ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	27

→ Παρακαλούμε σε περίπτωση αναδημοσίευσης να αναφέρεται η πηγή.

→ Εάν δεν επιθυμείτε να λαμβάνεται σε μηνιαία βάση το παρόν δελτίο, μπορείτε να μας ενημερώσετε σχετικά, ώστε να σας αφαιρέσουμε από τη λίστα αποδεκτών.

Α. ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ**1. Μείωση εισερχόμενης τουριστικής κίνησης προς Ελλάδα**

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, η Γερμανία εξακολουθεί να αποτελεί την σημαντικότερη «δεξαμενή» επισκεπτών και εσόδων για τον Ελληνικό Τουρισμό. Μόνο για το 2022 οι αφίξεις Γερμανών τουριστών άγγιξαν τα 4,352 εκατομμύρια (σε σύνολο 27,8 εκ. ταξιδιωτών από το εξωτερικό). Σημειώνεται επίσης ότι το 2022 ήταν η μοναδική χρονιά που οι αφίξεις των Βρετανών τουριστών (4,485 εκ.) ξεπέρασαν τις αφίξεις από την Γερμανία.

Σε συνέχεια και της άκρως επιτυχημένης Ελληνικής παρουσίας μας στην φετινή Παγκόσμια Έκθεση Τουρισμού/ITB του Βερολίνου τον Μάρτιο 2023 και παρά τις συνακόλουθες υψηλές προσδοκίες μας για ένα ακόμη θετικό τουριστικό ισοζύγιο και για το 2023, εν τούτοις η τρέχουσα τουριστική εικόνα φαίνεται να διαψεύδει τις προοπτικές αυτές και να είναι τελείως διαφορετική. Όπως επισημαίνουν οι Έλληνες ξενοδόχοι που παρακολουθούν στενά τη πορεία της γ/τουριστικής αγοράς, μέχρι και τον περασμένο Μάρτιο η ζήτηση ήταν πράγματι μεγάλη από την Γερμανία, γεγονός που προμήνυε μία πολύ καλή τουριστική χρονιά, με έσοδα πολύ υψηλότερα ακόμα και από την «χρυσή τουριστική περίοδο του 2019».

Εντούτοις, οι επόμενοι μήνες δεν εξελίχθηκαν εντέλει σύμφωνα με τις προβλέψεις, με αποτέλεσμα, όπως αναφέρει η Γερμανική Στατιστική Υπηρεσία (DESTATIS), να σημειώνεται μεγάλη υστέρηση στις τουριστικές αφίξεις από την Γερμανία για τους μήνες Μάιο και Ιούνιο, μείωση που συνεχίζει να καταγράφεται και το πρώτο 15θήμερο τρέχοντος μηνός Ιουλίου. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του AIRDATA TRACKER (Σύστημα Προγραμματισμού Διεθνών Πτήσεων) για τις προγραμματισμένες θέσεις από την Γερμανία, με την παρατηρούμενη πτώση να κυμαίνεται στο 6,4% για το σύνολο της εφετινής θερινής περιόδου.

Η Γερμανική Υπηρεσία DESTATIS το αιτιολογεί ότι «το αυξημένο κόστος για την ενέργεια και τα τρόφιμα, σε συνδυασμό με τις υψηλές πληθωριστικές πιέσεις, συμπιέζουν τους οικ. προϋπολογισμούς των Γερμανών για ταξίδια». Ενδεικτικό της όλης αρνητικής κατάστασης είναι και το γεγονός ότι παρουσιάζουν σαφή μείωση όλες οι αφίξεις γ/τουριστών με προορισμούς στις χώρες της Νότιας και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όπως η Ελλάδα. Μάλιστα η σαφώς μειωμένη ζήτηση εκτιμάται ότι δεν θα είναι προσωρινή, αλλά θα διατηρηθεί για όλους τους μήνες της καλοκαιρινής περιόδου. Ο προβληματισμός είναι ακόμη εντονότερος, δεδομένου ότι πολλοί ελληνικοί τουριστικοί προορισμοί, όπως η Κρήτη, η Κως και η Χαλκιδική, στηρίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό στις αφίξεις των Γερμανών τουριστών. Δεδομένη επίσης είναι η μείωση στις αφίξεις, ενώ καταγράφονται και λιγότερες διανυκτερεύσεις. Για τους Γερμανούς τουρίστες η Ελλάδα βρίσκεται στην 6η θέση προτίμησης, με τους top-5 προορισμούς να είναι η Αυστρία, η Ισπανία, η Ιταλία, η Γαλλία και η Τουρκία.

Παράλληλα, δεν θα πρέπει να αγνοηθεί και το πρωτόγνωρο (για τους Γερμανούς) γεγονός της οικονομικής δυσπραγίας γιατί όπως δήλωσαν, σχεδόν ο ένας στους πέντε δεν έχουν φέτος την οικονομική δυνατότητα να κάνουν ούτε μια βδομάδα διακοπές το καλοκαίρι (σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Forsa για λογαριασμό του τηλεοπτικού δικτύου RTL). Άλλη έρευνα του περιοδικού DER SPIEGEL, σε μεγαλύτερο στατιστικό δείγμα, ανεβάζει το ποσοστό αυτό σε 25%. Αυτό σημαίνει ότι ο ένας στους τέσσερεις Γερμανούς θα στερηθεί τις εφετινές διακοπές του. Προφανώς «υπάρχει σοβαρό θέμα», αν αναλογιστούμε ότι την αντίστοιχη τουριστική περίοδο του 2019, πριν από την κρίση της πανδημίας, μόλις ο ένας στους επτά Γερμανούς δήλωνε σε αντίστοιχες έρευνες ότι αδυνατεί να κάνει διακοπές.

Σε ότι αφορά ειδικά την Ελλάδα, οι αιτίες για τις διαπιστούμενες μειώσεις των γ/τουριστικών αφίξεων θα πρέπει να αναζητηθούν στον υψηλό πληθωρισμό της Γερμανίας, καθώς και στην σημαντική αύξηση των τιμών στα ελληνικά τουριστικά πακέτα, που έχουν επηρεάσει αρνητικά τον όγκο των κρατήσεων. Σύμφωνα όμως με όλους τους τουριστικούς φορείς, ταξιδιωτικά

γραφεία και ξενοδοχεία, ο πιο καθοριστικός αρνητικός παράγων για τις μειώσεις των γ/τουριστικών αφίξεων είναι οι υπερβολικές αυξήσεις στα κόστη των αεροπορικών εισιτηρίων, γιατί έχουν αυξηθεί μέχρι και 30% σε σύγκριση με το 2022 (ΣΗΜ.: ενδεικτικά αναφέρουμε, ότι το εισιτήριο Βερολίνο-Αθήνα-Βερολίνο /Οικονομικής Θέσης με την AEGEAN για τα τέλη Ιουλίου, έχει φθάσει στα 840 Ευρώ, ενώ οι αντίστοιχες τιμές για Κροατία και Τουρκία είναι γύρω στα 250-350 Ευρώ).

Στην περίπτωση της Τουρκίας, και πέραν των φθηνότερων αεροπορικών εισιτηρίων, υπάρχουν και πολλοί Τούρκοι tour operators με έδρα την Γερμανία, που προσφέρουν πολύ συμφέρουσες προσφορές στα ταξιδιωτικά πακέτα. Επίσης θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ότι - όπως μας ενημερώνουν κορυφαία στελέχη της TUI του μεγαλύτερου γερμανικού τουριστικού κολοσσού/Tour Operator, υπάρχει μεγάλη ζήτηση και προσφορά πακέτων προς τα Ελληνικά Νησιά για κρατήσεις της τελευταίας στιγμής (last minute), όταν το αντίστοιχο χρονικό διάστημα για το 2022 οι συγκεκριμένοι προορισμοί ήταν πλήρεις (fully booked).

Υπομνηστικά αναφέρεται ότι το 54% των Γερμανών τα ταξιδιωτικά τους σχέδια επηρεάζονται από τη σχέση ποιότητας/τιμής των παρεχομένων ταξιδιωτικών υπηρεσιών. Σε σχετική έρευνα του Οργανισμού INSETE Intelligence, το 40% δηλώνει ότι τους ενδιαφέρει η επιλογή του χρόνου και το 28% δίνει μεγάλη σημασία στην εμπειρία χαλάρωσης. Ο γ/Ομιλος TUI προσπαθώντας να αναστρέψει το αρνητικό κλίμα έναντι της χώρας μας, έχει ήδη προχωρήσει σε σημαντικές εκπτώσεις τιμών έως και 20% για την Ελλάδα: ενδεικτικά, το 7ήμερο πακέτο διακοπών/all-inclusive σε ξενοδοχείο πέντε αστέρων στο Ρέθυμνο ξεκινά από τα 900 € και στην Κω από τα 842 €.

Τέλος, ο συνεχιζόμενος πόλεμος στην Ουκρανία και το αυξανόμενο ενεργειακό κόστος μειώνουν ακόμη περισσότερο τις ευοίωνες προοπτικές για βελτίωση της κατάστασης, προκαλώντας έντονη αβεβαιότητα η οποία επιδεινώνεται και από τις αλλαγές στους τρόπους που επιλέγουν οι Γερμανοί να ταξιδέψουν, που αφορά στη τάση για κρατήσεις της τελευταίας στιγμής. Την ίδια στιγμή, η ανακοίνωση των προχωρημένων διαπραγματεύσεων της DER TOURISTK, που ανήκει στον γ/Ομιλο REWE, για τη εξαγορά του γ/Ταξιδιωτικού Οργανισμού FTI GROUP, ανοίγει το δρόμο για πιθανές ανακατατάξεις στην εγχώρια τουριστική αγορά. Συνεχίσουμε να σας τηρούμε ενήμερους για ότι νεώτερο.

2. Επικαιροποιημένα στατιστικά στοιχεία για την εισαγωγή φρέσκων φρούτων και λαχανικών (και ελληνικών)

Εκτενής είναι η αναφορά της Γ/Ομοσπονδιακής Στατιστικής Υπηρεσίας (Destatis), η οποία σημειωτέον γιορτάζει φέτος τα 75 χρόνια από την ίδρυση της, στα επικαιροποιημένα στατιστικά σε σχέση με την εισαγωγή φρέσκων φρούτων και λαχανικών (ΚΣΟ 07 και 08) στη Γερμανία για το έτος 2022. Σύμφωνα με την εν λόγω έκθεση, ο όγκος εισαγωγών στη Γερμανία σε εν λόγω κατηγορία, ανήλθε σε περίπου 11,1 τόν. με κύρια προμηθευτρία χώρα να είναι και φέτος η Ισπανία.

Πιο συγκεκριμένα, η Ισπανία με συνολικές εισαγωγές 2.871.695 τόν. (περί τα 1,6 εκ. τόν. φρούτων και 1,3 εκ. τόν. λαχανικών), κατέλαβε την 1η θέση με μερίδιο 26% επί συνόλου εισαγωγών σε εν λόγω κατηγορία για το 2022.

Δεύτερος σημαντικότερος προμηθευτής της Γερμανίας φρούτων και λαχανικών μετά την Ισπανία για το 2022 ήταν η Ολλανδία (16,2% επί συνόλου γερμανικών εισαγωγών), ακολουθούμενη από την Ιταλία (9,4% επί συνόλου γερμανικών εισαγωγών).

Συνολικά, η Γερμανία το 2022 εισήγαγε 6,2 εκ. τόν. φρούτα και 4,9 εκ. τόν. λαχανικά και εξήγαγε 800 χιλ φρούτα και 2,8 εκ. τόν., με το ισοζύγιο της χώρας να παραμένει ελλειμματικό διαχρονικά, ιδίως σε ό,τι αφορά τα φρούτα, καθώς πολλά είδη δεν μπορούν να παραχθούν στη Γερμανία λόγω του κλίματος της.

Επιπροσθέτως, η Destatis επισημαίνει ότι «η εξάρτηση της Γερμανίας από τις ισπανικές εισαγωγές στην εν λόγω κατηγορία είναι ιδιαίτερα εμφανής, ιδίως αν εξετάσει κανείς μεμονωμένα τα είδη

φρούτων και λαχανικών». Πιο συγκεκριμένα στη Γερμανία, περίπου το 79% όλων των εισαγόμενων πορτοκαλιών για το 2022 ήταν ισπανικής προέλευσης, καθώς και το 52% των εισαγόμενων καρπουζιών και πεπονιών. Η Ισπανία ήταν για τη Γερμανία επίσης η πιο σημαντική χώρα προέλευσης για τα αγγούρια (43%), τις πιπεριές (50%), το μαρούλι (50%) και τα κρεμμύδια (46%), ροδάκινα- νεκταρίνια (67%), λεμόνια (72%), κολοκυθάκια (68%) και μελιτζάνες (50%).

Ωστόσο, υπάρχουν διαφορές μεταξύ των επιμέρους τύπων φρούτων και λαχανικών στην αναλογία όγκου εισαγωγών προς όγκο συγκομιδής στη Γερμανία. Ενώ, για παράδειγμα, η Γερμανία πρέπει να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εισαγωγές όσον αφορά τις πιπεριές, τα κρεμμύδια συγκομίζονται σε μεγαλύτερες ποσότητες εδώ από ό,τι εκείνες που εισάγονται. Πιο συγκεκριμένα το 2022, στη Γερμανία συγκομίστηκαν 578.200 τον. κρεμμυδιών, ενώ εισήχθησαν συνολικά 207.200 τον. Στον αντίποδα για την πιπεριά, συγκομίστηκαν μόλις 16.900 τον. (είδος που στη χώρα καλλιεργείται μόνο σε θερμοκήπια), ενώ εισήχθησαν 403.600 τον. πιπεριών.

20 πρώτες χώρες- προμηθεύτριες Γερμανίας σε φρούτα και λαχανικά (ΚΣΟ 07+08)					
	Χώρες	2022 (όγκος σε τον.)	2021 (όγκος σε τον.)	% επί συνόλου 2022	Μεταβολή 2021/2022
1	Ισπανία	2.871.695	4.140.912	25,9	-30,7
2	Ολλανδία	1.796.457	3.316.610	16,2	-45,8
3	Ιταλία	1.041.517	1.371.375	9,4	-24,1
4	Βέλγιο	514.558	930.776	4,6	-44,7
5	Πολωνία	500.342	758.131	4,5	-34,0
6	Κόστα Ρίκα	437.209	437.333	3,9	0,0
7	Κολομβία	367.642	367.977	3,3	-0,1
8	Εκουαδόρ	345.594	354.466	3,1	-2,5
9	Γαλλία	288.354	510.192	2,6	-43,5
10	Τουρκία	285.985	366.588	2,6	-22,0
11	Νότια Αφρική	220.656	224.519	2,0	-1,7
12	Μαρόκο	202.949	329.395	1,8	-38,4
13	ΗΠΑ	191.545	211.418	1,7	-9,4
14	Αίγυπτος	156.384	242.642	1,4	-35,5
15	Περου	148.307	155.143	1,3	-4,4
16	Ελλάδα	133.137	154.439	1,2	-13,8
17	Δομιν. Δημοκρατία	122.230	122.555	1,1	-0,3
18	Βραζιλία	102.746	103.213	0,9	-0,5
19	Χιλή	100.333	101.962	0,9	-1,6
20	Κίνα	89.896	145.371	0,8	-38,2
ΣΥΝΟΛΟ		11.088.278	12.063.579	100	-8,01%

Πηγή: Destatis, Επεξεργασία Γραφείο ΟΕΥ Βερολίνου Ιουλίου 2023

Ειδικότερα για την **Ελλάδα** και σύμφωνα με τα στοιχεία της Destatis συγκρατείται η επιδείνωση της θέσης της χώρας μας, από την 15^η στην 16^η θέση, σε εν λόγω κατηγορία εισαγωγών, με δεδομένο ότι εισήχθησαν στη γερμανική αγορά 21.302 τον. ελλ/λαχανικών, ποσότητα μειωμένη

κατά -19,8% και 111.835 τον. ελλ/φρούτων ποσότητα μειωμένη κατά 2,8% σε σύγκριση με το 2021.

B. ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ –ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

1. Έγκριση Σχεδίου Προϋπολογισμού για το 2024

Η έγκριση του προσχεδίου Προϋπολογισμού 2024 κατά τη χθεσινή συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου της Γερμανίας στις 05.07 συνιστά μεν πολιτική νίκη για τον Υπουργό Οικονομικών και αρχηγό του συγκυβερνώντος FDP, C. Lindner, που εξασφάλισε την υποστήριξη του Καγκελαρίου Scholz (SPD) και υπερκάλυψε το δημοσιονομικό κενό με συνολικές περικοπές € 30 δις στις δαπάνες του ερχόμενου έτους, αλλά δεν συνεπάγεται την επίτευξη ανακωχής στο εσωτερικό του Κυβερνητικού Συνασπισμού. Αντιθέτως, η αντιπαράθεση των δύο ελασσόνων συγκυβερνώντων κομμάτων, Πράσινων και FDP (Φιλελεύθερων) φαίνεται να αναζωπυρώνεται.

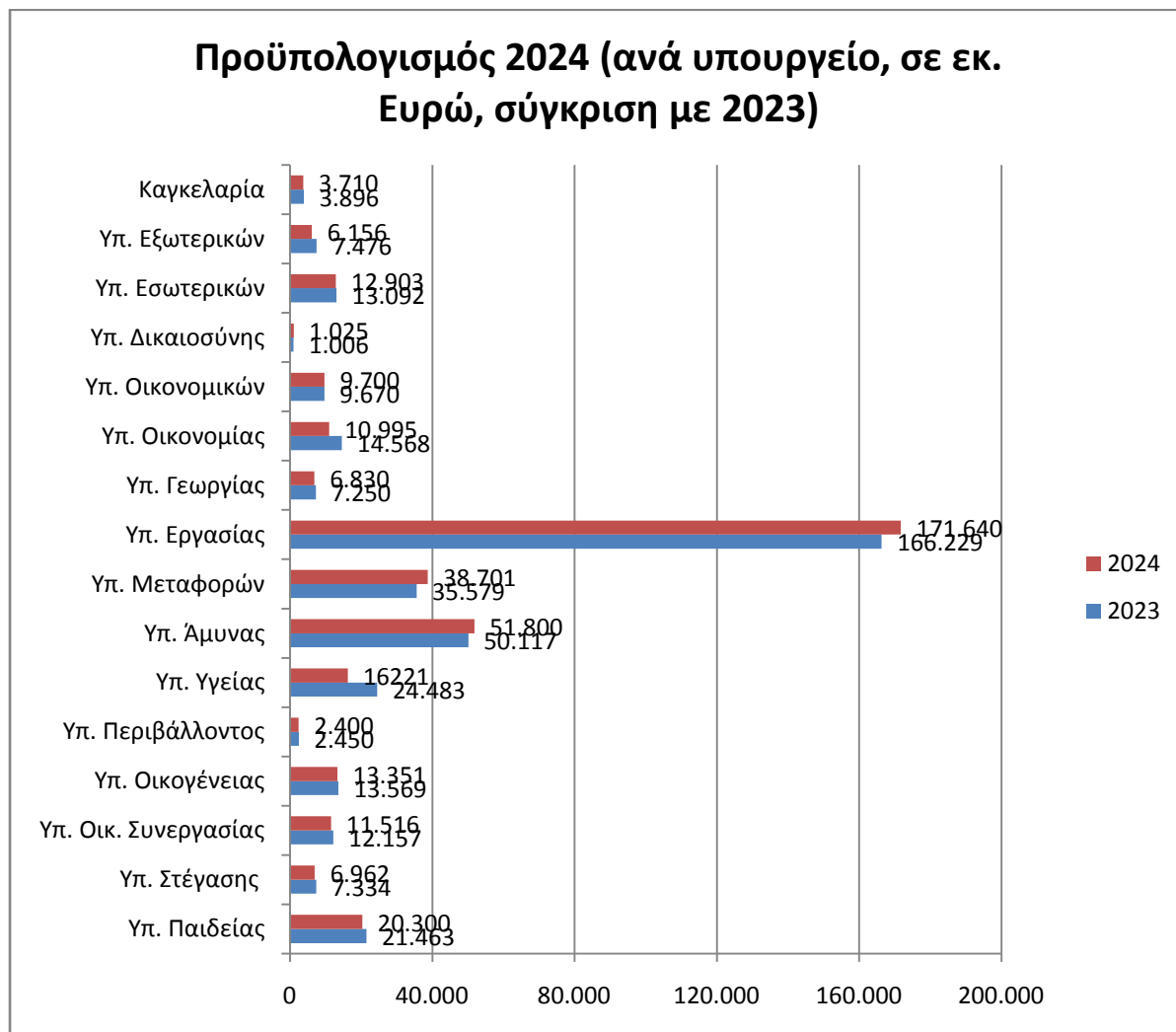
Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Υπουργείου Οικογένειας, του οποίου η επικεφαλής και προσκείμενη στους Πράσινους, L. Paus, επίμονα ζητούσε από τον κ.Lindner ετήσια χρηματοδότηση €12 δις για την μεταρρύθμιση που αφορά την ασφαλιστική κάλυψη και επιδοματική πολιτική σχετικά με τα παιδιά (Kindergrundsicherung), η οποία αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή από 01.01.2025. Τελικά η εν λόγω μεταρρύθμιση έπεσε θύμα της πολιτικής λιτότητας του κ. Lindner, ο οποίος στον οικονομικό προγραμματισμό για την 3ετία 2025-2027 δεσμεύθηκε για χρηματοδότηση της Kindergrundsicherung μόνο έως €2 δις ετησίως.

Ο προϋπολογισμός του εν λόγω Υπουργείου για το ερχόμενο έτος περικόπηκε κατά €218 εκ. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε την Paus στην απόφαση να αυστηροποιήσει τα εισοδηματικά κριτήρια για τη χορήγηση του γονικού επιδόματος (Elterngeld): το ανώτατο (καθαρό) ετήσιο οικογενειακό εισόδημα για τη λήψη του επιδόματος μειώνεται στις €150 από 300 χιλιάδες. Ωστόσο, η απόφαση αυτή προκάλεσε οξείες δημόσιες αντιδράσεις από στελέχη του FDP. Μεταξύ αυτών ο Αντιπρόεδρος των Φιλελεύθερων, J. Vogel, χαρακτήρισε το σχέδιο Paus για περικοπή του Elterngeld ως «μη πειστικό» και συμπλήρωσε σε ιδιαίτερα καυστικό τόνο πως «η Paus δεν είναι υπουργός Κοινωνικών Υποθέσεων, αλλά υπουργός Οικογένειας. Εντέλει πρόκειται για ζήτημα ισότητας και για έναν στόχο οικογενειακής πολιτικής: τα νεαρά ζευγάρια των μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων να μπορούν να αντέξουν οικονομικά να κάνουν παιδιά.» Η Υπουργός Οικογένειας απαντά στο FDP ότι υπεύθυνος για την απόφαση αυτή είναι ο Πρόεδρος τους και Υπουργός Οικονομικών με την περιοριστική δημοσιονομική πολιτική που επέβαλε. Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά η Paus, «μεταξύ μόνο κακών λύσεων προσπάθησα να αποφύγω τις χειρότερες».

Σχεδόν κανένα Υπουργείο δεν απέφυγε τις περικοπές, αλλά ούτε και η Καγκελαρία, της οποίας ο προϋπολογισμός για το 2024 μειώθηκε κατά €190 εκ. Εντυπωσιακές είναι οι περικοπές στο Υπουργείο Οικονομίας / Κλίματος (περίπου €3,5 δις) με τον προϋπολογισμό του να μειώνεται σε σχέση με φέτος κατά 25%. Υπενθυμίζεται πως, όταν τέλη Μαΐου ο Lindner απέστειλε επιστολή στους συναδέλφους του, με την οποία έθετε ανώτατο όριο μέχρι του οποίου θα μπορούσαν να κινηθούν οι δαπάνες τους, ο Αντικαγκελάριος και Υπουργός Οικονομίας, R. Habeck, είχε πρωτοστατήσει στις αντιδράσεις των Πρασίνων. Η Υπουργός Εξωτερικών, A. Baerbock, είναι ένα ακόμη ηγετικό στέλεχος των Πρασίνων, της οποίας το Υπουργείο υφίσταται μεγάλες περικοπές (περίπου €1,3 δις).

Τα μόνα Υπουργεία στα οποία καταγράφεται αύξηση προϋπολογιζόμενων δαπανών είναι το Εργασίας και το Άμυνας και τα δύο με επικεφαλής στελέχη του SPD. Ως προς το Εργασίας, σημειώνεται ότι με € 171 δις του αναλογεί περισσότερο από το 1/3 του συνολικού

προϋπολογισμού 2024. Από αυτά € 127 δις (έναντι € 121 δις φέτος) θα διατεθούν για την κάλυψη των συντάξεων, ενώ αυξημένες κατά € 500 εκ. θα είναι και οι δαπάνες για την πρόσφατη μεταρρύθμιση του συστήματος Πρόνοιας και Επιδομάτων, γνωστή ως "Bürgergeld" (Εισόδημα των Πολιτών).



Σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Άμυνας, ο προϋπολογισμός του αυξήθηκε μεν από τα € 50,1 στα € 51,8 δις, αλλά προφανώς πρόκειται για πολύ μικρότερη αύξηση σε σχέση με αυτήν που αρχικώς ανέμενε ο επικεφαλής του, B. Pistorius (SPD), ο οποίος είχε θέσει τον στόχο πολύ ψηλά ζητώντας ο προϋπολογισμός του Υπουργείου του να φτάσει στα € 60 δις, ανεξαρτήτως του χωριστού Ειδικού Ταμείου €100 δις για την ενίσχυση των γ/Ενόπλων Δυνάμεων (Bundeswehr-Sondervermögen). Το επιπλέον €1,7 δις που έλαβε θα καλύψει μόνο τις αυξημένες μισθοδοτικές ανάγκες του Υπουργείου Άμυνας.

Ο προϋπολογισμός 2024 αναμένεται να ψηφισθεί από την Bundestag αρχές Δεκεμβρίου 2024.

2. Συνέντευξη Υπ. Οικονομικών, C. Lindner, στη ε/φ Handelsblatt

Σε συνέντευξή του στην ε/φ Handelsblatt, ο Υπ. Οικονομικών της Γερμανίας και πρόεδρος του συγκυβερνώντος FDP, C. Lindner, καθιστά σαφή τη διαφορετική του φιλοσοφία σε σχέση με τους Πράσινους, αλλά και με ηγετικά στελέχη του SPD. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, συμμερίζεται τον στόχο του Καγκελαρίου Scholz για ένα «πράσινο οικονομικό θαύμα» στη Γερμανία τα επόμενα χρόνια, αλλά προειδοποιεί ότι «δεν θα μπορέσουμε να αδράξουμε την

ευκαιρία αυτή, αν συνεχίσουμε να φιλοσοφούμε για την 4ήμερη εργασία και για νέες επιδοτήσεις, αντί να επικεντρωθούμε στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς μας».

Ο κ. Lindner παραδέχεται ότι η εισροή ΑΞΕ στη Γερμανία δεν είναι ικανοποιητική τα τελευταία χρόνια και προτείνει «επιτάχυνση του ρυθμού λειτουργίας της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης και ενίσχυση των φιλοδοξιών της με αντιστροφή της τάσης από τη διανομή, στην δημιουργία πλούτου καθώς οι διεθνείς επενδυτές μας παρακολουθούν και ρωτούν, εάν ακολουθούμε τον δρόμο της κρατικής πολιτικής επιδοτήσεων ή της ανανέωσης της οικονομίας της αγοράς». Ειδικά σε σχέση με την ενέργεια, υποστηρίζει ότι χρειάζεται αύξηση των αποθηκευτικών δυνατοτήτων στη Γερμανία και εισαγωγές υδρογόνου χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις.

Σε σχέση με το τελικό σχέδιο προϋπολογισμού 2024, που οριστικοποιήθηκε ύστερα από έντονες ενδοκυβερνητικές αντιπαραθέσεις (βλ. αναλυτικότερα παραπάνω), ο Γερμανός Υπουργός Οικονομικών υποστηρίζει ότι «η παρουσία του Γ/Καγκελαρίου [στις συνομιλίες με τα άλλα Υπουργεία] κατέστησε σαφές ότι δεν μπορούσαν να υπάρξουν θεμελιώδεις αλλαγές επί του αρχικού σχεδιασμού μας». Σύμφωνα με τον Lindner, «υπήρξαν μόνο αλλαγές τεχνικού χαρακτήρα σε συνεργασία με κάποια Υπουργεία» και πλέον έχει καλυφθεί το δημοσιονομικό κενό € 20 δις. Στο πλαίσιο αυτό, ο Lindner δεσμεύεται για χρηματοδότηση της Kindergrundsicherung, αλλά για ποσό μόνο έως €2 δις ετησίως, και εκφράζει την εκτίμησή του πως το σχετικό νομοσχέδιο για την υλοποίηση της μεταρρύθμισης θα είναι έτοιμο εντός του καλοκαιριού.

Ο κ. Lindner αναγνωρίζει την ανάγκη «αναπτυξιακής ώθησης» της οικονομίας και προαναγγέλλει την επικείμενη κατάθεση στην Bundestag ενός νέου νομοσχεδίου (Zukunftsfinanzierungsgesetz) με σημαντικές μεταρρυθμίσεις για τη λειτουργία της κεφαλαιαγοράς και τις νεοφυείς επιχειρήσεις. Θα ακολουθήσει η νέα φορολογική μεταρρύθμιση με στόχο τον περιορισμό της γραφειοκρατίας, θα διευρύνει τα φορολογικά κίνητρα για έρευνα & ανάπτυξη (R&D) και θα θεσπίζει «επενδυτικό premium» για τεχνολογικές εταιρείες που συμβάλλουν στο στόχο της κλιματικής ουδετερότητας. Ωστόσο, στον εν λόγω φορολογικό νόμο δεν θα προβλέπεται η κατάργηση της εισφοράς αλληλεγγύης, καθώς, όπως παραδέχεται ο κ. Lindner, ο ίδιος θα το ήθελε αλλά οι εταίροι του SPD και Πράσινοι διαφωνούν.

Σύμφωνα με τον κ. Lindner, με το προσχέδιο του προϋπολογισμού 2024 επιτυγχάνεται ένα σημαντικό βήμα προς την «ποσοτική» δημοσιονομική εξυγίανση. Ωστόσο, πρέπει από εδώ και πέρα να δοθεί έμφαση στην κατάρτιση προϋπολογισμών βασισμένων σε ανάλυση και μέτρα ποιοτικού (qualitative) χαρακτήρα, καθώς «παρά την αύξηση των αμυντικών δαπανών, τα υψηλά επιτόκια και τις κοινωνικές δαπάνες, πρέπει να εστιάσουμε περισσότερο στην εκπαίδευση, την καινοτομία και τα επενδυτικά κίνητρα, που θα δώσουν την απαραίτητη ώθηση στην ανάπτυξη της οικονομίας».

3. Υψηλά επίπεδα πληθωρισμού - Αύξηση Δημόσιου Χρέους

Προβληματισμό για την μετέπειτα πορεία της δημοσιονομικής εικόνας της γ/Οικονομίας δημιουργούν τα πρόσφατα στοιχεία της γ/Ομοσπονδιακής Στατιστικής Αρχής (DESTATIS) για την πορεία του πληθωρισμού, αλλά και των συνεχιζόμενων αυξήσεων στους τομείς των τροφίμων και της εστίασης. Πιο συγκεκριμένα μέχρι τον περασμένο Μάιο, το ποσοστό του πληθωρισμού υποχωρούσε διαρκώς, έχοντας περιοριστεί στο 6,1% σε ετήσια βάση, στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα από την άνοιξη του 2022. Ωστόσο, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της DESTATIS, που δόθηκαν στην δημοσιότητα, τον περασμένο μήνα Ιούνιο, οι τιμές φαίνεται ότι παρουσιάζουν πάλι ανοδικές τάσεις με το ποσοστό να ανέρχεται στο 6,4%.

Όπως αναφέρει η Επικεφαλής της γ/Κεντρικής Στατιστικής Αρχής, Dr R. Brand, «για μία ακόμη φορά τα τρόφιμα είναι ο βασικός συντελεστής στην άνοδο των τιμών. Υπάρχουν όμως και συγκυριακοί παράγοντες, όπως η κατάργηση ορισμένων ελαφρύνσεων και επιδοτήσεων που ίσχυαν το καλοκαίρι του 2022 (μείωση των φόρων στα καύσιμα, εισιτήριο των 9 € και άλλα. Σήμερα, παρά τις κρίσιμες γεωπολιτικές εξελίξεις στην Ουκρανία, οι τιμές της ενέργειας εμφανίζονται αυξημένες μόλις κατά 3% σε ετήσια βάση, σύμφωνα με τα στοιχεία για τον Ιούνιο. Ιδιαίτερα αισθητή (-10,4%) είναι η πτώση στις τιμές των καυσίμων, σε σύγκριση με το προηγούμενο καλοκαίρι».

Στα τρόφιμα οι ανατιμήσεις έφτασαν το 13,7%, ποσοστό εξαιρετικά υψηλό, αν και ελαφρά χαμηλότερο από τον Μάιο (14,9%). Την μεγαλύτερη αύξηση εμφανίζουν για άλλη μία φορά τα γαλακτοκομικά (22,3%) καθώς και τα είδη ζαχαροπλαστικής (ζάχαρη, μέλι, μαρμελάδα) (18,8%) καθώς και σε ψάρια και θαλασσινά (18,5%). Οι ανατιμήσεις, σύμφωνα με την επικεφαλής της DESTATIS, στα τρόφιμα οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στις αυξήσεις που είχαν προηγηθεί σε πρώτες ύλες, ενέργεια και λιπάσματα. Το αν και κατά πόσο οι αυξήσεις μετακυλίσονται στην τιμή του τελικού αγαθού, εξαρτάται βέβαια από τις εκάστοτε συνθήκες ανταγωνισμού.

Ο επικεφαλής οικονομολόγος της Kommerzbank, Dr Jörg Krämer, εμφανίζεται αισιόδοξος και δηλώνει ότι «τα στοιχεία του περασμένου Ιουνίου μπορεί να ανακοπούν προσωρινά, αλλά δεν τερματίζουν την πτωτική πορεία του πληθωρισμού». Πάντως οι περισσότεροι αναλυτές εκτιμούν ότι πριν το 2024 δεν πρόκειται να επανέλθουμε στην περιοχή του 2%, ποσοστό που αποτελεί διακηρυγμένο στόχο της ΕΚΤ.

Στη Γερμανία οι ανατιμήσεις στα τρόφιμα τροφοδοτούν κάθε τόσο νέες αυξήσεις στην εστίαση, παρόλο που εξακολουθεί να ισχύει ο χαμηλός συντελεστής ΦΠΑ 7%, που είχε καθιερωθεί στην περίοδο της πανδημίας του κορωνοϊού. Μετέωρο στέκει το ερώτημα τι θα συμβεί από τον Ιανουάριο του 2024, όταν επανέλθει ο υψηλότερος συντελεστής του 19%. Ο Σύνδεσμος Ξενοδοχείων και Εστίασης (DEHOGA) έχει ζητήσει την παράταση του μέτρου, καθώς υποστηρίζει ότι μόνο στην περίοδο 2020-2021 αναγκάστηκαν να κλείσουν 36.000 επιχειρήσεις του κλάδου, ενώ προειδοποιεί για νέα «λουκέτα» σε περίπτωση αύξησης του ΦΠΑ.

Μάλιστα στο τέλος του μήνα η Γ/Ομοσπονδιακή Στατιστική Υπηρεσία, των τελικών αποτελεσμάτων της για το 2022 αναφορικά με την αύξηση του δημόσιου χρέους της Γερμανίας σε ιστορικό υψηλό και πιο συγκεκριμένα σε ποσό που ανήλθε στα €2,368 τρις (αύξηση κατά 2%/ €47,1 δις σε σύγκριση με το 2021) και του κατά κεφαλήν χρέους στο ποσό των €28.164 (αύξηση κατά €244 σε σύγκριση με το 2021).

Γ. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ – ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ / ΕΙΔΗΣΕΙΣ

1. ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ –M. Schnitzer: Η Γερμανία χρειάζεται 1,5 εκ. μετανάστες ετησίως

Αίσθηση προκαλεί δήλωση της έγκριτης οικονομολόγου M. Schnitzer, μέλους της Επιτροπής Σοφών [του ανώτατου συμβουλευτικού οργάνου της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης επί οικονομικών θεμάτων], ότι η Γερμανία χρειάζεται 1,5 εκ. μετανάστες ετησίως, για να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις σε εργατικό δυναμικό. Σε συνέντευξή της στην ε/φ «Süddeutsche Zeitung», η κυρία Schnitzer αναγνωρίζει τη συμβολή του νέου Νόμου (Fachkräfteeinwanderungsgesetz) αλλά επισημαίνει την αναγκαιότητα μιας «νέας κουλτούρας υποδοχής» και αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους μετανάστες από τα αρμόδια Γερμανικές Κρατικές Υπηρεσίες.

Ο Υπουργός Οικονομικών, C. Lindner (FDP), έχει χαρακτηρίσει κατ' επανάληψη την έλλειψη καταρτισμένου εργατικού δυναμικού ως το σημαντικότερο πρόβλημα της γερμανικής οικονομίας, και έχει προτείνει την αυστηροποίηση των όρων πρόσβασης στο σύστημα

κοινωνικής ασφάλισης για τους παράτυπους μετανάστες, ώστε να ευνοηθούν οι καταρτισμένοι οικονομικοί μετανάστες. Πάντως, στη συνέντευξή του στη Handelsblatt (βλ. αναλυτικά παραπάνω) επισημαίνει ότι, παρά τις ενδοκυβερνητικές εντάσεις, η Κυβέρνηση Scholz έχει προωθήσει σειρά μεταρρυθμίσεων, που ενισχύουν τη διεθνή θέση της Γερμανίας ως επενδυτικού προορισμού, μεταξύ των οποίων και ο Νόμος για την Προσέλκυση Εξειδικευμένου Εργατικού Δυναμικού (Fachkräfteeinwanderungsgesetz).

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Κυβερνητικό Σχέδιο για νέα Ναυτιλιακή Στρατηγική προς ενίσχυση της Ναυτιλιακής και Θαλάσσιας Οικονομίας

Την υιοθέτησή ενός «Πακέτου Μέτρων 66 Σημείων» για ενίσχυση της Γερμανικής Ναυτιλίας και εν γένει της Θαλάσσιας Οικονομίας, που θα αποτελέσει την νέα Γερμανική Ναυτιλιακή Στρατηγική και θα αναλάβει καθοριστικό ρόλο στην ενεργειακή μετάβαση με πρωτεύοντα ρόλο για το κράτος, πρότειναν από κοινού οι κοινοβουλευτικές ομάδες του Γερμανικού Κυβερνητικού Συνασπισμού (SPD, Πράσινοι, FDP) με σχετική Κοινή Πρόταση που κατέθεσαν στο Γερμανικό Κοινοβούλιο (Bundestag) και συζητήθηκε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος πριν τις θερινές διακοπές της Βουλής.

Η προσπάθεια αυτή κινείται στον άξονα κατευνασμού της αυξημένης ανησυχίας στην Γερμανία ότι η διαρκώς διευρυνόμενη κυριαρχία των ασιατικών κρατών στην ναυπηγική - που αποτελεί παραδοσιακό τομέα οικονομικής/τεχνολογικής υπεροχής και κυριαρχίας της Γερμανίας, όπως και στις υποδομές πλωτών οδών, και την μεταφορά ενέργειας μέσω της θάλασσας, θα οδηγήσει τη γερμανική οικονομία σε «νέες εξαρτήσεις» και σε βαθμιαία υποβάθμιση της σημασίας της.

Με την προτεινόμενη νέα Ναυτιλιακή Στρατηγική η Γ/Κυβέρνηση στοχεύει στην έγκαιρη προστασία της ζωτικής σημασίας των λιμενικών υποδομών από την επιρροή τρίτων χωρών, τη διασφάλιση των θαλάσσιων ενεργειακών υποδομών, την ενίσχυση των γερμανικών εξαγωγών σχετιζόμενων με τη Ναυτιλία, ενώ παράλληλα προτείνει την οικοδόμηση ενός κλιματικά ουδέτερου Γερμανικού Εμπορικού Στόλου με ταυτόχρονη προώθηση του μετασχηματισμού της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σε διεθνές επίπεδο, η Γερμανία στοχεύει στη δημιουργία νέων συνεργειών ώστε να διασφαλιστεί ότι η παγκόσμια ναυτιλία θα καταστεί κλιματικά ουδέτερη μέχρι το 2050 τοποθετώντας το «πράσινο υδρογόνο» στον πυρήνα αυτής της στρατηγικής.

Από πλευράς Γ/Κυβέρνησης, ο Συντονιστής για Θέματα Ναυτιλίας D. Janeczek (Πράσινοι) δήλωσε ότι στόχος είναι η διατήρηση της εσωτερικά δημιουργούμενης υπεραξίας του γ/ναυτιλιακού κλάδου, ενώ υπογράμμισε παράλληλα ότι η Γ/Κυβέρνηση λαμβάνει υπόψη της το σχετικό κόστος, με δεδομένο ότι πρέπει να δαπανηθεί πλέον του €1 τρις για την πραγματοποίηση των σχετικών επενδύσεων που θα απαιτηθούν.

Με δεδομένη ωστόσο τη ενεργειακή στρατηγική όχι μόνο της Γερμανίας, αλλά και άλλων γειτονικών χωρών (Δανία, Ολλανδία κλπ.) για τη δημιουργία στις επόμενες δύο δεκαετίες των εγκαταστάσεων παραγωγής τεράστιας υπεράκτιας αιολικής ισχύος στην Βόρεια και τη Βαλτική Θάλασσα, καθίσταται αδήριτη η ανάγκη μετασχηματισμού του μοντέλου της Γερμανικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Σημειώνεται ότι ο θεσμοθετημένος στόχος από γερμανικής πλευράς για επέκταση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας έως το 2035 είναι τα 40 GW, και για τον λόγο αυτό η Γ/Κυβέρνηση βρίσκεται αυτή την περίοδο στο κυνήγι αναζήτησης νέων περιοχών, όπου διερευνάται η εγκατάσταση νέων πλωτών μονάδων ενέργειας (FSRU).

Αξίζει να σημειωθεί ότι εν λόγω νέα Στρατηγική της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, περιλαμβάνει σαφώς και Λιμενικές Υποδομές, για τις οποίες υπενθυμίζεται ότι πρόσφατα οι 3 κυβ. εταίροι είχαν διαφωνήσει έντονα για την επένδυση της

κιν/ναυτιλιακής COSCO σε τερματικό σταθμό στο Λιμάνι του Αμβούργου [έγκριση για την οποία τελικώς εδόθη (σχετ. 1)], με το αιτιολογικό ότι οι λιμένες, ειδικά αυτός του Αμβούργου, θεωρούνται Υποδομές Ζωτικής Σημασίας, που είναι σημαντικές για τον ενεργειακό ανεφοδιασμό της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα η πρόταση αφορά την μόνιμη εγκατάσταση στα γερμανικά λιμάνια των απαραίτητων υποδομών για την εισαγωγή και αποθήκευση υγροποιημένου φ/α, υδρογόνου, καθώς και άλλων πηγών ενέργειας, καθιστώντας τα γ/λιμάνια ενεργειακούς κόμβους ενός συστήματος ΑΠΕ.

Το 2022, η διακίνηση αγαθών μέσω των Γερμανικών Λιμένων ανήλθε συνολικά σε 279,1 εκ. τόνους, και ήταν μειωμένη κατά 3,2% σε σύγκριση με το 2021. Σε σχέση με το επίπεδο πριν από την πανδημική κρίση, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων επίσης μειώθηκε κατά 4,9%. Αιτία γι' αυτό είναι ότι τα γερμανικά λιμάνια πλήττονται ιδιαίτερα από την έλλειψη κίνησης των Ρωσικών πλοίων μέσω της Βαλτικής Θάλασσας και χρειάζονται νέα ώθηση, δεδομένου ότι χάνουν ολοένα και περισσότερο μερίδιο αγοράς στον έντονο Ευρ. ανταγωνισμό.

Εκτός από τους παράγοντες που σχετίζονται με την οικονομική ασφάλεια, δια μέσω της προτεινόμενης νέας Ναυτιλιακής Στρατηγικής εξετάζονται επίσης ζητήματα ασφάλειας στις θαλάσσιες υποδομές. Μετά τις περσινές δολιοφθορές στους δύο υποθαλάσσιους αγωγούς φ/α Nordstream 1 & 2 στην Β. Θάλασσα, επικράτησε ανησυχία για νέες παρόμοιες επιθέσεις σε άλλους αγωγούς, οι οποίες θα έθεταν σε κίνδυνο τον τοπικό ενεργειακό εφοδιασμό.

Για τον λόγο αυτό, η προτεινόμενη νέα Γ/Ναυτιλιακή Στρατηγική εμπεριέχει και τη δημιουργία «Γερμανικής Ακτοφυλακής» η οποία θα συντεθεί τόσο από «δυνάμεις» δραστηριοποιούμενες σε Γ/Ομοσπονδιακό Επίπεδο αλλά και από τις αρμόδιες Κρατιδιακές Υποδομές των παράκτιων ομόσπονδων Κρατιδίων.

Επιπλέον, η προστασία των κρίσιμων θαλάσσιων υποδομών προτείνεται να ανατεθεί σε Ομοσπονδιακό Επίπεδο στο Κέντρο Ασφάλειας Ναυτιλίας (Maritimes Sicherheitszentrum/MSZ) με έδρα τον Λιμένα Cuxhaven (Κρατίδιο Κάτω Σαξωνίας, στις ακτές της Βόρειας Θάλασσας/ εκβολές ποταμού Έλβα).

Η εν λόγω πρόταση Γ/Κυβ. Συνασπισμού, η οποία κατά την πρώτη ανάγνωσή της έγινε δεκτή, συζητήθηκε παράλληλα με την πρόταση από τη αξιωματική αντιπολίτευση για διασύνδεση των εθνικών κονδυλίων με τα Προγράμματα Επιδότησης της ΕΕ, με στόχο τη ναυπήγηση νέων πλοίων με τη θέση παράλληλα δεσμευτικών ρητρών παραγωγής τους στην ΕΕ, ώστε να δοθούν τα απαραίτητα εχέγγυα και να στηριχθεί η Ευρ. Ναυτιλία.

3. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ: Συρρίκνωση παραγγελιών απειλεί την επιβίωση του Κλάδου

– Στόχος παραγωγής 15 εκ. ηλεκτρικών οχημάτων έως το 2030 καθίσταται πιθανότατα ανέφικτος

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία αναφορικά με τη γ/αυτοκινητοβιομηχανία -πυλώνα στήριξης της Γερμανικής Οικονομίας, οι παραγγελίες στον εν λόγω κλάδο έχουν συρρικνωθεί σημαντικά σε σύγκριση με την προ της πανδημίας εποχή, ενώ σύμφωνα με προβλέψεις εκπροσώπων του κλάδου, αναμένεται ότι κλάδος δε θα ανακάμψει ποτέ.

Συνολικά εκτιμάται ότι οι κορυφαίες γ/εταιρείες παραγωγής οχημάτων, VW, Audi, BMW και Mercedes-Benz παρήγαγαν στα εργοστάσια που διατηρούν στην Ευρώπη κατά το α' πεντάμηνο τ.έ., μισό εκατομμύριο λιγότερα αυτοκίνητα σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2019, ποσό που αντιστοιχεί σε μειωμένη κατά 20% παραγωγή.

Οι εν λόγω Γ/Κατασκευαστές οχημάτων καλούνται να αντιμετωπίσουν ένα δραστικά μεταβαλλόμενο περιβάλλον αγοράς, σε σύγκριση με το 2019. Ο υψηλός πληθωρισμός και τα

αυξημένα επιτόκια, τα οποία οδηγούν συνακόλουθα με τις αυξημένες τιμές οχημάτων, μειώνουν οριζόντια τη ζήτηση, ανεξάρτητα από τον τύπο κίνησης.

Σημειώνεται ότι ενώ το 2019 η ζήτηση υπερέβαινε την προσφορά, έκτοτε, ήτοι κατά τη διετία 2020-22, οι επιπτώσεις της πανδημίας στις αλυσίδες εφοδιασμού και η ενεργειακή κρίση με τη συνακόλουθη έλλειψη ημιαγωγών επιβράδυναν την παραγωγή αυτοκινήτων.

Παρά το γεγονός ότι παρόμοια είναι η κατάσταση σε όλη την Ευρώπη, πλήττονται ιδιαίτερα τα εργοστάσια στη Γερμανία, όπου η πλειοψηφία των Γ/Κατασκευαστών διατηρεί τη γραμμή παραγωγής της [στην Γερμανία παράγονται το 60% περίπου των παραγόμενων αυτοκινήτων από VW και Audi που κατασκευάζονται στην Ευρώπη, ενώ αντίστοιχα ποσοστά για Mercedes και BMW ανέρχονται σε 79% και 97% αντίστοιχα].

Πάντως, και εκτός από τους ως άνω αναφερόμενους περιορισμούς, η γ/αυτοκινητοβιομηχανία έχει έρθει αντιμέτωπη το τελευταίο χρονικό διάστημα με το επιτακτικό πρόβλημα της έλλειψης εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού που επηρεάζει όλους τους κλάδους της γ/οικονομίας, με τα Συνδικάτα των εργαζομένων στους κορυφαίους γ/ομίλους παραγωγής οχημάτων να προχωρούν σε στάσεις εργασίας, επιδεινώνοντας έτι περαιτέρω την κατάσταση στις ήδη καθυστερημένες παραδόσεις αυτοκινήτων.

Επιπροσθέτως, η πλειοψηφία των γ/κατασκευαστριών οχημάτων αναμένουν την 1η Σεπτεμβρίου με ιδιαίτερη ανησυχία, οπότε και θα παύσει να ισχύει η κρατική πριμοδότηση για αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων από εμπορικούς πελάτες, οποίοι και ήταν έως στιγμής κύριοι αγοραστές εν λόγω τύπου οχημάτων.

Σύμφωνα με τον Αντιπρόεδρο της Κεντρικής Ένωσης Γερμανικού Εμπορίου Αυτοκινήτων (ZDK), T. Peckruhn, η συνεχιζόμενη μείωση στις παραγγελίες - ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων - σε ποσοστό από 30-50% [σ.σ. ανάλογα με την αυτοκινητοβιομηχανία] συνιστά ένα εντόνως ανησυχητικό δείγμα, ότι όχι μόνο δεν μπορεί να επιτευχθεί ο φιλόδοξος στόχος της Γ/Κυβέρνησης να κυκλοφορούν στους γ/δρόμους έως το 2030 τουλάχιστον 15 εκ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα, αλλά κυρίως ότι διακυβεύεται συνολικά «το μέλλον» της Γερμανίας ως βιομηχανικής τοποθεσίας για την παραγωγή οχημάτων (ηλεκτρικών και μη), και μάλιστα την ώρα που ο ανταγωνισμός από το εξωτερικό, ιδίως από Κίνα, είναι ιδιαίτερα υψηλός.

Παρότι η τρέχουσα κατάσταση δυσχεραίνει τις «ευρωπαϊκές» φιλοδοξίες της αμερικανικής εταιρείας TESLA και των Κινεζικών εταιρειών /κατασκευαστών ηλεκτρικών αυτοκινήτων, φαίνεται ότι κατασκευάστριες εταιρείες από ΗΠΑ και Κίνα έχουν καταφέρει να «κλέβουν» από τη γ/αυτοκινητοβιομηχανία ολοένα μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς τους στην Ευρώπη.

Λόγω των ιδιαίτερα υψηλών καταγραφόμενων τιμών ηλεκτρικής ενέργειας, η παύση κρατικής επιδότησης από το Γ/Κράτος αναμένεται να συμπίσει τα περιθώρια κέρδους των κατασκευαστών οχημάτων, αλλά κυρίως την επιθυμία των καταναλωτών να στραφούν στην ηλεκτροκίνηση, με δεδομένο ότι τα υψηλά επιτόκια θα επιβραδύνουν τη ζήτηση.

Σημειώνεται ότι αυτή τη στιγμή στους γ/δρόμους κυκλοφορούν 1,1 εκ. ηλ. αυτοκίνητα. Υπολογίζεται λοιπόν ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της Γ/Κυβέρνησης για 15 ηλ.. οχήματα έως το 2030, θα πρέπει το ποσοστό νέων ταξινομήσεων ανά έτος να αυξηθεί κατά 90 % σε ετήσια βάση, προοπτική μη ρεαλιστική υπό τις παρούσες συνθήκες.

Απομένει φανερό πως η Γ/Κυβέρνηση θα υλοποιήσει τον κεντρικό στόχο της [σ.σ. που περιλαμβάνεται και στην Κυβερνητική Συμφωνία Συνεργασίας], να καταστεί η γ/αγορά πρωτοπόρος στην ηλεκτροκίνηση, καθώς και να στηριχθεί η γ/αυτοκινητοβιομηχανία στην πορεία της προς την κλιματικά ουδέτερη κινητικότητα έως το 2030, την ώρα μάλιστα που συνεχίζεται η συζήτηση σε ευρ. επίπεδο για την εκπλήρωση των στόχων προστασίας του κλίματος [διάλογος για εκπομπές ρύπων και e-fuels].

4. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: διευρύνεται το Στεγαστικό Πρόβλημα λόγω του μειωμένου αριθμού νέων οικοδομικών αδειών

Τα γ/ΜΜΕ και ιστοσελίδες παρουσιάζουν πλέον καθημερινά γλαφυρές περιγραφές της δραματικής κατάστασης που επικρατεί στην γ/αγορά κατοικίας και σκιαγραφούν την πραγματική εικόνα που παρουσιάζει η γ/αγορά κατοικίας και συγκεκριμένα την σταδιακή κατάρρευση του αριθμού των νέων οικοδομικών αδειών, παρ' όλες τις διαβεβαιώσεις της γ/Κυβέρνησης ότι το Στεγαστικό πρόγραμμα εξελίσσεται κανονικά με την κατασκευή 400.000 διαμερισμάτων/ανά έτος. Στο βασικό ερώτημα για το ποια είναι η πραγματικότητα, οι σχολιαστές κάνουν λόγο για εφαρμογή μιας Πράσινης Πολιτικής που βασίζεται στην «από-ανάπτυξη».

Πιο αναλυτικά και με βάση στοιχεία της Γ/Ομοσπονδιακής Κεντρικής Στατιστικής Αρχής (DESTATIS), τον περασμένο Μάιο εγκρίθηκε η κατασκευή 23.500 νέων διαμερισμάτων, λιγότερες κατά 8.200 άδειες κατασκευής συγκριτικά προς τον Μάιο 2022, καταγράφοντας μείωση κατά 25,9%. Η αρμόδια Υπουργός Στέγασης, Οικονομικής Ανάπτυξης και Υποδομών, K. Geywitz (SPD) έχει δεσμευθεί για την κατασκευή 400.000 νέων διαμερισμάτων κάθε χρόνο, κυρίως και λόγω του διογκούμενου αριθμού νέων μεταναστών οι οποίοι εγκαθίστανται στη Γερμανία. Σύμφωνα με εκπροσώπους του γ/Κατασκευαστικού κλάδου, η μέχρι σήμερα στεγαστική πολιτική της Κυβέρνησης έχει αποτύχει, ενώ παραθέτουν στοιχεία που αποδεικνύουν τον επείγοντα χαρακτήρα του προβλήματος, και προβλέπουν ότι έως το 2025 θα υπάρξει έλλειψη περίπου 700.000 διαμερισμάτων. Όπως τονίζει χαρακτηριστικά ο Πρόεδρος της Κεντρικής Κτηματικής Επιτροπής (ZIA), A. Mattner, «αν δεν αλλάξουμε άμεσα την κατάσταση, 1.400.000 άνθρωποι θα ψάχνουν για διαμέρισμα το 2024».

Υπάρχουν πολλοί λόγοι που συντείνουν στην όξυνση του προβλήματος: οι συνεχείς αυξήσεις του κόστους κατασκευής και των επιτοκίων, τα αυστηρά οικοδομικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών και ενεργειακών κανονισμών, οι χρονοβόρες και γραφειοκρατικές διαδικασίες αδειοδότησης και η μαζική εισροή Ουκρανών προσφύγων (πάνω από 1,4 εκατ. άτομα), υπολογίζεται ότι προκαλούν νέα πρόσθετη ζήτηση για 200.000 επιπλέον κατοικίες. Το Στεγαστικό πρόβλημα, το οποίο σύμφωνα με τις παρούσες συνθήκες, οξύνεται ακόμη περισσότερο, είναι αποτέλεσμα μιας σειράς λανθασμένων πολιτικών.

Όσον αφορά τις νέες κατασκευές, η τρικομματική Κυβέρνηση εκτιμάται ότι εφαρμόζει αντιφατικές πολιτικές : με τους Σοσιαλδημοκράτες (SPD) να προχωρούν σε αβάσιμες υποσχέσεις για κατασκευή νέων διαμερισμάτων, τους Πράσινους να υιοθετούν εξωπραγματική πολιτική, και τους Φιλελεύθερους (FDP) να κρατούν πολιτική ίσων αποστάσεων από τους άλλους δύο κυβερνητικούς εταίρους. Σύμφωνα με το ίδρυμα H. Böckler, εκτιμάται ότι είναι πολύ πιθανό ο αριθμός των νέων διαμερισμάτων που πραγματικά ολοκληρώθηκαν να μειωθεί από 295.000 το 2022, σε 223.000 το 2023, ενώ για το 2024 προβλέπει ότι η μείωση θα είναι ακόμη μεγαλύτερη και θα περιορισθεί στην κατασκευή 177.000 νέων διαμερισμάτων. Επίσης, σύμφωνα με μελέτη του Ινστιτούτου Μακροοικονομικής και Έρευνας Επιχειρηματικού Κύκλου, που αποτελεί Τμήμα του ιδρύματος, οι επενδύσεις στον τομέα της κατοικίας προβλέπεται να παρουσιάσουν μείωση κατά 21 δις € για το τρέχον έτος και περαιτέρω μείωση κατά 16 δις € το 2024.

Σύμφωνα με τον Δ/ντα Σύμβουλο της Γ/Κατασκευαστικής Βιομηχανίας (ZDB), T. Oliver Müller «οι στόχοι της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης δεν επιτεύχθηκαν το 2022 και δεν μπορούν να επιτευχθούν ούτε το 2023 ή το 2024».

Η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη ως προς τις κοινωνικές κατοικίες για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Έτσι, ενώ περισσότερα από 11 εκατομμύρια νοικοκυριά στη Γερμανία δικαιούνται κοινωνική στέγαση, παρέχεται η δυνατότητα μόλις σε ένα στα δέκα. Η «Συμμαχία για την Κοινωνική Στέγαση», που απαρτίζεται από συλλόγους ενοικιαστών, κοινωνικές ομάδες

και ενώσεις του κατασκευαστικού κλάδου, ζητούν τώρα την δημιουργία ειδικού ταμείου για τις κοινωνικές κατοικίες, και υπολογίζουν ότι, ως πρώτο βήμα, απαιτούνται περί τα 50 δις € έως το 2025.

Απέναντι σε αυτήν την αδιέξοδη, όπως φαίνεται κατάσταση, η αρμόδια Υπουργός, K.Geywitz (SPD), προτείνει ως εναλλακτική λύση στην αντιμετώπιση της οξείας έλλειψης κατοικιών την μετακόμιση από τα αστικά κέντρα στην ύπαιθρο, όπου υπολογίζεται ότι υπάρχουν πολλά κενά διαμερίσματα. Έχει μάλιστα δρομολογήσει τα πρώτα βήματα, όπως επέκταση των δημόσιων συγκοινωνιών, την ενίσχυση της ψηφιοποίησης για εξ αποστάσεως εργασία, και την ανάπτυξη των υποδομών, προκειμένου η ζωή στην ύπαιθρο να γίνει περισσότερο ελκυστική για περισσότερους ανθρώπους.

5. Νέα νομοθετική ρύθμιση για την αύξηση διοδίων και τελών στις εμπορευματικές μεταφορές από τον ερχόμενο Δεκέμβριο

Νέα νομοθετική ρύθμιση με την εισαγωγή πρόσθετης επιβάρυνσης στα διόδια φορτηγών οχημάτων τα οποία κινούνται στους γ/αυτοκινητοδρόμους, η οποία θα συνδέεται με την ποσότητα των εκπομπών CO₂ προωθεί εντατικά το τελευταίο διάστημα η Γ/Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση. Υπομνηστικά αναφέρεται ότι στους γ/αυτοκινητόδρομους ισχύει η υποχρέωση πληρωμής διοδίων για ημεδαπά και αλλοδαπά φορτηγά άνω των 7,5 τόνων.

Ειδικότερα προβλέπεται η τροποποίηση της κείμενης γ/νομοθεσίας, προκειμένου να επιταχυνθεί η μετάβαση σε κλιματικά ουδέτερες εμπορευματικές κινήσεις, με δεδομένο ότι σύμφωνα με την Γ/Κυβέρνηση τα επαγγελματικά οχήματα παράγουν επί του παρόντος το 1/3 όλων των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών.

Η νέα νομοθετική πρόταση αποτελεί συνέχεια της Οδηγίας της ΕΕ για την «ευρωβινιέτα», η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Μάρτιο του 2022, η οποία μεταξύ άλλων, προβλέπει ότι έως τα τέλη Μαρτίου 2024, τα κ-μ πρέπει να έχουν εναρμονιστεί με το ευρ. πλαίσιο και να προχωρήσουν σε διάκριση των διοδίων για βαρέα φορτηγά οχήματα και έως τα τέλη Μαρτίου 2027 στην επιβολή τέλους εκπομπών CO₂ για όλα των φορτηγά με συνολική μάζα άνω των 3,5 τόνων.

Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο τύπου της Γ/Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης οι νομοθετικές αλλαγές για τα διόδια των γ/αυτοκινητοδρόμων, οποίες έχουν συμπεριληφθεί στη συμφωνία συνεργασίας του Γ/Κυβερνητικού Συνασπισμού, έχουν ως εξής:

-Εισαγωγή νέας επιβάρυνσης εκπομπών CO₂ στα διόδια: Την 1η Δεκεμβρίου 2023, θα εισαχθεί ένα νέος συντελεστής διοδίων για την επιβάρυνση του κόστους εκπομπών CO₂ που σχετίζονται με την εμπορευματική κυκλοφορία. Αυτό συνίσταται σε επιβάρυνση €200 ανά εκπεμπόμενο τόνο CO₂. Συνεπώς, στο μέλλον, τα τέλη διοδίων στα φορτηγά που κινούνται στις γ/εθνικές οδούς θα απαρτίζονται από τέσσερις συνιστώσες κόστους: υποδομής, ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης και εκπομπών CO₂.

-Υποχρέωση καταβολής τέλους εκπομπών CO₂ για φορτηγά άνω των 3,5 τόνων: Από την 1η Ιουλίου 2024, θα εισαχθεί υποχρέωση καταβολής εν λόγω τέλους για τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων.

-Οχήματα μηδενικών εκπομπών: Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών εξαιρούνται από τα ανωτέρω έως τα τέλη 2025, ενώ από αρχές του 2026 θα πληρώνουν μειωμένα διόδια κατά 75%.

-Κατανομή εσόδων: Τα ανωτέρω έσοδα από διόδια θα προορίζονται εφεξής για τη βελτίωση του οδικού εθνικού δικτύου καθώς και για τη λήψη μέτρων συνολικά στον τομέα της κινητικότητας, με έμφαση στους ομοσπονδιακούς σιδηροδρόμους.

Ως αποτέλεσμα της ανωτέρω νομοθετικής ρύθμισης το καθ' ύλην αρμόδιο Γ/Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών αναμένει κατά την περίοδο 2024-2027 συνολικά έσοδα της τάξης €26,6 δις.

Από την πλευρά τους κλαδικοί σύνδεσμοι και φορείς (Γερμανική Ένωση Διαμεταφορέων/ Γερμανική Ομοσπονδιακή Ένωση Οδικών Εμπορευματικών Εμπορευμάτων) τονίζουν ότι τα εν λόγω μέτρα δε θα συντείνουν πραγματικά στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, αλλά στην αύξηση των κρατικών εσόδων, με το κόστος να μετακυλύεται στους εμπορευματικούς μεταφορείς.

Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζουν ότι δια μέσω αυτών των αυξήσεων, η οποία βλέπει την ανιούσα από το 2016, αναμένεται να διπλασιαστεί το κόστος μετακινήσεων και για τον λόγο αυτό ζητούν από τη Γ/Κυβέρνηση προκειμένου εταιρείες κλάδου να παραμείνουν ανταγωνιστικές να επιστραφεί σε εκείνες μέρος της διπλής προσαύξησης (αύξηση διοδίων και τέλος για εκπομπές CO₂).

Στο πλαίσιο αυτό, η μελέτη του Ινστιτούτου Γερμανικής Οικονομίας (IW), με τίτλο «Τα φορτηγά θα πληρώσουν σύντομα για όλους» ενισχύει την κριτική των κλαδικών φορέων, αφού κάνει λόγο για «σοκ κόστους» για τους εμπορευματικούς μεταφορείς, ενώ υπογραμμίζει ότι αναμένεται να υπάρξει μια «πολύ μικρή» θετική επίδραση στο κλίμα. Και συνεχίζει υπογραμμίζοντας ότι το μόνο που απομένει να κάνουν οι μεταφορείς είναι «να μετακυλήσουν το κόστος στους πελάτες», κάτι που θα είναι ιδιαίτερα δύσκολο για τις μικρές εταιρείες του κλάδου.

Κεντρικό πόρισμα της μελέτης είναι ότι τα επόμενα χρόνια τα φορτηγά οχήματα θα χρηματοδοτούν περίπου το 80% όλων των ομοσπονδιακών επενδύσεων στις μεταφορές, καταστρατηγώντας έτσι την εμπεδωμένη αρχή στη Γερμανία, ότι τα εισπραττόμενα έσοδα από διόδια σε γ/αυτοκινητοδρόμους χρηματοδοτούν τις επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα και μόνο. Ο ερευνητής της IW, T. Puls, συνοψίζει τα πορίσματα της μελέτης, αναφέροντας ότι με τη νέα νομοθετική ρύθμιση για τα διόδια, «δημιουργείται η εντύπωση ότι η Γ/Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση έψαχνε επειγόντως και βρήκε έναν συγ-χρηματοδοτητή για τους σιδηρόδρομους».

Σύμφωνα, πάντως και με την διαχειρίστρια των διοδίων εταιρεία (Toll Collect), τα ‘πράσινα’ φορτηγά αυτή τη στιγμή είναι ελάχιστα και ως εκ τούτου πράγματι το 90% των κινούμενων στους γ/αυτοκινητοδρόμους φορτηγών θα κληθούν να πληρώσουν διπλάσια ποσά σε διόδια και σχετικά τέλη.

6. Έρευνα Συνομοσπονδίας Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιμελητηρίων Γερμανίας (DIHK) αναφορικά με τον μειωμένο αριθμό ίδρυσης νέων επιχειρήσεων στη χώρα

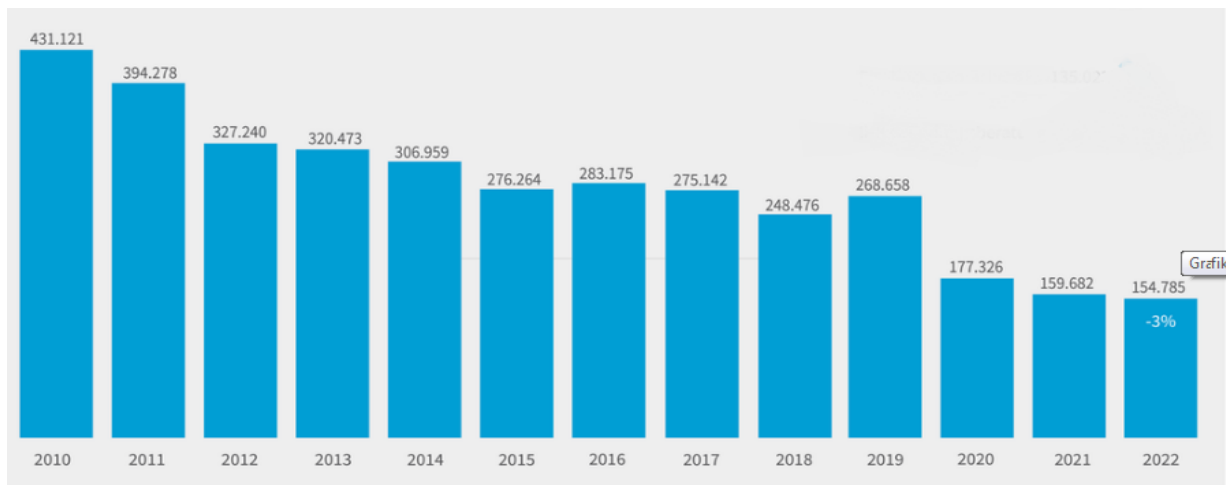
Στον απόηχο των μελετών που βλέπουν το φως της δημοσιότητας τις τελευταίες εβδομάδες με κεντρικό συμπέρασμα ότι η Γερμανία υφίσταται ολοένα μεγαλύτερη πίεση, ως επιχειρηματική τοποθεσία και των σχετικών κυβερνητικών εξαγγελιών για ταχεία προώθηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου προσέλκυσης ΑΞΕ στη χώρα, η Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Γερμανίας (DIHK) προχώρησε σε νέα έρευνα σύμφωνα με την οποία η αρνητική τάση στην ίδρυση νέων επιχειρήσεων αποτελεί σοβαρή απειλή για την οικονομία της χώρας, ενώ για τον σκοπό αυτό απηύθυνε έκκληση στους πολιτικούς παράσχουν στοχευμένα και στους νέους επιχειρηματίες να προσαρμόσουν το επιχειρηματικό μοντέλο στις νέες συνθήκες.

Τα αποτελέσματα της μελέτης βασίστηκαν σε δημοσκόπηση στην οποία συμμετείχαν 350 στελέχη εταιρειών- μέλη των περιφερειακών Βιομηχανικών και Εμπορικών Επιμελητηρίων της χώρας (IHK).

Συγκρατείται ότι η φθίνουσα πορεία Γερμανίας, ως ελκυστικής τοποθεσίας για ίδρυση νέας επιχείρησης, ακόμα και νεοφυούς (όπου σημειωτέον Γερμανία διατηρούσε τα τελευταία χρόνια την ευρωπαϊκή πρωτοκαθεδρία), φθίνει συνεχώς από το 2010.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ κατά το 2010 τα περιφερειακά Βιομηχανικά και Εμπορικά Επιμελητήρια έγιναν αποδέκτες 431.000 αιτημάτων εταιρειών για τη δημιουργία νέας επιχείρησης, ο αντίστοιχος αριθμός για το 2022 ανήλθε στα 154.800 αιτήματα (βλ. παρακάτω πίνακα), μείωση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 42% και δεν μπορεί με κανένα τρόπο να αποδοθεί μόνο στις επιπτώσεις κρίσης πανδημίας και πολέμου στην Ουκρανία, αλλά πρέπει να ιδωθεί και υπό το πρίσμα του εμμένοντα υψηλού πληθωρισμού και τη γραφειοκρατία.

Αριθμός αιτημάτων προς τα περιφερειακά Βιομηχανικά και Εμπορικά Επιμελητήρια στη Γερμανία για πληροφορίες και συμβουλές ίδρυσης νέων επιχειρήσεων (2010-2022)



© DIHK

Δύσκολη όμως είναι η κατάσταση και στον κλάδο αυτοαπασχόλησης, όπου αριθμοί νέων εισερχομένων στον κλάδο επαγγελματιών μειώνεται δραματικά, εξέλιξη η οποία από κοινού με την έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού και το δημογραφικό πρόβλημα, δημιουργεί ένα δισεπίλυτο γρίφο για τη Γερμανική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση.

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του DIHK, P. Adrian, η γερμανική ΜμΕ επιχειρηματικότητα χάνει σταδιακά τα θεμέλια στήριξής της, ενώ πλήττονται ιδιαίτερα όσες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε νευραλγικούς τομείς, όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες και ο κλάδος της φιλοξενίας, πυλώνες στήριξης της γερμανικής οικονομίας.

Το DIHK προειδοποιεί ότι υπάρχει επείγουσα ανάγκη πολιτικής εστίασης στην επιχειρηματικότητα στη Γερμανία, με δεδομένο ότι ο ψηφιακός μετασχηματισμός, η ενεργειακή μετάβαση και η τεχνητή νοημοσύνη θα θέσουν άμεσα επιπρόσθετες προκλήσεις.

Α. ΕΝΕΡΓΕΙΑ

1. Μελέτη – αναγκαία η επέκταση του δικτύου υποδομών LNG

Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης, η οποία εκπονήθηκε από την Επιστημονική Πλατφόρμα για την Προστασία του Κλίματος (WPKS), κρίνεται αναγκαία η συνεχιζόμενη επέκταση του δικτύου υποδομών φ/α στη χώρα εξαιτίας της συνεχιζόμενης υψηλής παγκόσμιας ζήτησης και της ισχυρής πιθανότητας να παραμείνει τα επόμενα χρόνια τεταμένη η κατάσταση στον εφοδιασμό με υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ/LNG). Ως εκ τούτου, θα χρειαστεί η συνέχιση της αδιάλειπτης πρόσβασης σε LNG μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων προμήθειας.

Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω έκθεση αναλύει διάφορες μελέτες/casestudies για κάλυψη της μελλοντικής ζήτησης LNG, υπό το πρίσμα του εάν οι σχεδιαζόμενοι τερματικοί σταθμοί LNG στη Γερμανία μπορούν να σταθούν επαρκείς.

Κεντρικό πόρισμα της μελέτης είναι ότι σε όλα τα βραχυπρόθεσμα σενάρια [2023-2024] υπάρχει κίνδυνος ισχυρού διεθνούς ανταγωνισμού για τις διαθέσιμες ποσότητες LNG και άρα μη δυνατότητας κάλυψης της ζήτησης, στοιχείο το οποίο μπορεί να εκλείψει μετά το 2025.

Ωστόσο, σύμφωνα με τη μελέτη, υπό δυσμενείς συνθήκες στη Γερμανία η τεταμένη κατάσταση θα μπορούσε να συνεχιστεί και πιο μεσοπρόθεσμα, μετά τα μέσα της τρέχουσας δεκαετίας. Για τον λόγο αυτό η επέκταση, ειδικώς, των σχεδιαζόμενων πλωτών τερματικών LNG (FSRU), θα μπορούσε να δικαιολογηθεί τα επόμενα χρόνια προκειμένου να διατηρηθεί η απρόσκοπτη συνέχεια του εφοδιασμού.

Διάφοροι εμπειρογνώμονες του κλάδου υπέβαλαν ενστάσεις προς τα ανωτέρω, με δεδομένο ότι η WPKS αποτελεί από το 2019 την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, εμπνεύσεως της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, με αποστολή την παροχή – με επιστημονική τεχνογνωσία – στήριξης προς την τελευταία, για υλοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη θεμάτων σχετικών με την προστασία του κλίματος.

Μάλιστα, συγκρατείται ότι κεντρικός άξονας γύρω από τον οποίο περιστρέφεται η δραστηριότητα της εν λόγω Επιστημονικής Επιτροπής είναι η Γ/Στρατηγική για την Προστασία του Κλίματος με ορίζοντα το 2050, καθώς και ο Γ/Ομοσπονδιακός Νόμος για την Προστασία του Κλίματος.

Πλειοψηφία Γερμανών ειδικών επισημαίνει πάντως με κάθε ευκαιρία ότι οι ήδη προγραμματισμένες μονάδες FSRU είναι υπερμεγέθεις και ξεπερνούν κατά πολύ τις τρέχουσες ανάγκες της Γερμανίας, ενώ παράλληλα ενισχύουν τη χρήση των «μη-πράσινων», ορυκτών καυσίμων.

2. Ομοσπονδιακό Συνταγματικό Δικαστήριο Γερμανίας αναστέλλει την Κοινοβουλευτική Συζήτηση για την Ενέργεια και τα Συστήματα Κτιριακής Θέρμανσης

Σε συνέχεια συζητήσεων για το κομβικής πολιτικής σημασίας «Νομοσχέδιο για την Ενέργεια και τα Συστήματα Κτιριακής Θέρμανσης» (Gebäudeenergiegesetz – GEG), και μετά την συγκρατημένη αισιοδοξία επιτέλους επήλθε συμφωνία μεταξύ των τριών κυβερνητικών εταίρων για την εισαγωγή του εν λόγω ‘επίμαχου’ νομοσχεδίου στο Γ/Κοινοβούλιο (Bundestag), το Ομοσπονδιακό Συνταγματικό Δικαστήριο της Γερμανίας (Bundesverfassungsgericht) εξέδωσε Προσωρινή Διαταγή να μην προχωρήσει η σχετική συζήτηση στην Ολομέλεια, και συνακόλουθα να αναβληθεί επ’ αόριστον η προγραμματισμένη ψήφισή του η οποία επρόκειτο να λάβει χώρα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, την Παρασκευή (07/07) πριν από τις καλοκαιρινές διακοπές της Βουλής.

Η ανωτέρω δικαστική απόφαση στηρίχθηκε στο Αίτημα Προσωρινής Διαταγής που κατέθεσε ο Βουλευτής του CDU, T. Heilmann, με αιτητικό ότι η ψηφοφορία επί του εν λόγω νομοσχεδίου στην Bundestag δεν είναι εφικτή να πραγματοποιηθεί επί του παρόντος, με το αιτιολογικό ότι θίγονται τα δικαιώματα των βουλευτών, καθόσον το κείμενο του νομοσχεδίου δεν τους υποβλήθηκε εντός της ταχθείσας από τον νόμο προθεσμίας, ήτοι τουλάχιστον 14 ημέρες πριν την τελική συζήτηση.

Σημειώνεται ότι με την κατάθεση της ανωτέρω Αίτησης Προσωρινής Διαταγής, ο Βερολινέζος Βουλευτής Heilmann είχε δημόσια υποστηρίξει ότι είχαν παραβιαστεί σοβαρά τα δικαιώματά του ως βουλευτή, από τη νομοθετική διαδικασία εξαιτίας των συντομευμένων διαβουλευσεων στο Κοινοβούλιο για τροποποίηση του νόμου για την Ενεργειακή Υποδομή των Κτιρίων (GEG), όπου δεν κατέστη δυνατό να εντοπιστούν και να τροποποιηθούν εννοιολογικές αδυναμίες της εν λόγω νομοθετικής δέσμης μέτρων, αναφέροντας ότι «ο Κυβ. Συνασπισμός του SPD, των Πρασίνων και του FDP καταστρέφει τη μετάβαση σε ‘πράσινα’ συστήματα θέρμανσης με ένα νομοθετικό πακέτο της τελευταίας στιγμής και μια αντισυνταγματική διαδικασία».

Στον απόηχο δημοσίευσης της δικαστικής απόφασης του BvG, ο F. Merz, Πρόεδρος CDU/Επικεφαλής της γ/Αξ. Αντιπολίτευσης της «Ένωσης» (CDU/CSU), ο οποίος είχε προειδοποιήσει, ήδη, από τα μέσα Ιουνίου [σ.σ. με τη δημοσίευση από τη Γ/Κυβέρνηση των «Κατευθυντήριων Γραμμών της για περαιτέρω Διαβούλευση των Παρατάξεων σε Σχέση με τον GEG»] ότι δεν πρόκειται να συναινέσει σε επίσπευση των κοινοβουλευτικών διαδικασιών, καθώς ο στόχος για ψήφιση του GEG έως τις αρχές Ιουλίου είναι υπερβολικά φιλόδοξος, έκανε λόγο για «σοβαρή ήττα των Παρατάξεων του 'Φωτεινού Σηματοδότη' (Ampel)».

Σύμφωνα με το διατακτικό της Απόφασης του Γ/ Ομοσπονδιακού Συνταγματικού Δικαστηρίου, βασίστηκε στη συνήθη εξέταση που προηγείται της ψήφισης όλων των νομοσχεδίων που εισάγονται με κατεπείγοντα χαρακτήρα, ενώ υπογραμμίστηκε ότι τα πράγματα θα ήταν ακόμα χειρότερα, εάν ο νόμος ψηφιζόταν τώρα και ανατρεπόταν αργότερα μέσω της κύριας δίκης, οπότε τα αποτελέσματα δε θα ήταν εύκολο να θεραπευθούν.

3. Κυβερνητικός Σχεδιασμός για 50 νέες μονάδες ηλεκτρικής ενέργειας με χρήση φ.α.

Καθώς όλα δείχνουν η Ε. Επιτροπή δεν αναμένεται να χορηγήσει άμεσα έγκριση της προς τις γ/Αρχές να προχωρήσουν στην κατασκευή 50 σταθμών παραγωγής ηλεκτρ. ενέργειας συνολικής εγκατεστημένης ισχύος 25 GW, το οποίο αποτελεί μέρος του φιλόδοξου σχεδιασμού του Γ/Αντικαγκελάριου και Ομοσπονδιακού Υπουργού Οικονομίας και Προστασίας του Κλίματος, R. Habeck (Πράσινοι).

Υπομνηστικά αναφέρεται ότι από πλευράς Γ/Κυβέρνησης η κατασκευή των νέων σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας -σε πρώτη φάση με καύση φ.α. και σε δεύτερη με υδρογόνο- κρίνονται απαραίτητοι για την επιτυχία της φιλόδοξης γ/Πολιτικής για την Ενεργειακή Μετάβαση (Energiewende) και για τη σταδιακή κατάργηση, έως το 2030, της παραγωγής ηλεκτρ. ενέργειας με καύση άνθρακα.

Σύμφωνα με το αρμόδιο Γ/Υπουργείο Οικονομίας και Προστασίας του Κλίματος, προκειμένου να επιτευχθεί ο συνολικός στόχος των 25 GW θα απαιτηθούν 50 νέοι σταθμοί παραγωγής ηλ. ενέργειας. Στόχος είναι οι εν λόγω νέοι σταθμοί να έχουν τεθεί σε πλήρη λειτουργία πριν αποσυνδεθεί από το δίκτυο ο τελευταίος σταθμός παραγωγής ηλεκτρ. ενέργειας με καύση άνθρακα, ενώ εν λόγω σταθμοί σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθούν κυρίως ως αποθεματικό, ήτοι όταν η χρήση ΑΠΕ δε θα μπορεί να καλύπτει -υπό όλες τις καιρικές συνθήκες- τις ενεργειακές ανάγκες της χώρας.

Παρόλαυτα η διαδικασία σχεδιασμού, έγκρισης και κατασκευής τους αναμένεται να διαρκέσει περί τα 6-7 χρόνια, ενώ για το ενδιάμεσο διάστημα εκφράζονται φόβοι ελλείψεων στην γ/αγορά ηλεκτρ. ενέργειας. Για τον λόγο αυτό, R. Habeck (Πράσινοι) ανακοίνωσε ότι οι πρώτες δημοπρασίες για την αδειοδότηση των εν λόγω σταθμών θα πραγματοποιηθούν μέχρι το τέλος του έτους.

Η Ε. Επιτροπή από πλευράς της διαμηνύει στις γ/Αρχές ότι τα βήματα που σχεδιάζει πρέπει να κινούνται προς την κατεύθυνση της ασφάλειας του Ευρ. Εφοδιασμού. Για τον λόγο αυτό φαίνεται να απαιτήσει να εκκινήσει πρώτα η διαδικασία μιας θεμελιώδους μεταρρύθμισης της Ευρ. Αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και το άνοιγμα των σχετικών διαγωνισμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τέτοιες μονάδες λόγω της χαμηλής χωρητικότητάς τους, παράγουν χαμηλά ποσά ηλεκτρ. ενέργειας και για τον λόγο αυτό δραστηριοποίηση γ/εταιρειών ενέργειας στον τομέα αυτό κρίνεται ασύμφορη, χωρίς κρατικές επιδοτήσεις. Λαμβάνοντας, ωστόσο, υπόψη το σχετικό Θεσμικό Πλαίσιο ΕΕ για Κρατικές Ενισχύσεις, η χορήγηση σχετικών κρατικών επιδοτήσεων περνά πρώτα από την έγκριση της Ε. Επιτροπής.

Παράλληλα η Ε. Επιτροπή φαίνεται να αντιτίθεται στον Γ/Κυβ. Σχεδιασμό για κατασκευή νέων σταθμών παραγωγής ηλεκτρ. ενέργειας με φ.α., με το αιτιολογικό ότι δεν είναι πλήρως συμβατοί με τη σταδιακή κατάργηση των ορυκτών καυσίμων.

Συνεπεία των ανωτέρω και προκειμένου να μην οδηγηθεί σε κατάρρευση η γ/Πολιτική για την Ενεργειακή Μετάβαση, αλλά κυρίως να μη σημειωθούν ελλείψεις στη γ/αγορά ηλεκτρ. ενέργειας, ο Habeck (Πράσινοι), φαίνεται ότι επανεκκίνησε κύκλο επαφών με διεθνείς εταίρους της Γερμανίας, με στόχο τη διαφοροποίηση της ενεργειακής της τροφοδοσίας.

4. Επικαιροποιημένη «Εθνική Στρατηγική Γερμανίας για το Υδρογόνο έως το 2030»

Στον απόηχο της «Έκθεσης Προόδου για την Εφαρμογή της Γερμανικής Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο» που δημοσιεύτηκε τον Μάιο 2022, αλλά και στο πλαίσιο της από καιρό θέσης σε υψηλό επίπεδο από τη Γερμανία των φιλόδοξων ενεργειακών και κλιματικών της στόχων έως το 2045, η Γ/Κυβέρνηση προχώρησε στην επικαιροποίηση της Γερμανικής Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο (Wasserstoffstrategie/NWS), ενώ παραχωρήθηκε μάλιστα χθες ειδικά γι' αυτό συνέντευξη τύπου από τον καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργό Ενέργειας και Προστασίας του Κλίματος, R. Habeck (Πράσινοι).

Η επικαιροποιημένη Εθνική Στρατηγική Γερμανίας για το Υδρογόνο, η οποία εγκρίθηκε εχθές (26/07) από το Γ/Υπουργικό Συμβούλιο και έγινε ευρεία αποδεκτή από τη επιχειρηματική και επιστημονική κοινότητα χώρας, κινείται προς τον άξονα της απεξάρτησης της Γερμανίας από τα ορυκτά καύσιμα και στροφής της προς τις φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας, με γνώμονα την ανάγκη μείωσης του υψηλού κόστους παραγωγής ενέργειας με τη χρήση «πράσινου» υδρογόνου, καθώς και κάλυψης των ενεργειακών αναγκών της χώρας (αφού προς το παρόν το παραγόμενο «πράσινης» μορφής υδρογόνο δεν επαρκεί).

Με κεντρικό στόχο την διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της Γερμανίας και της δημιουργίας νέων βιομηχανικών κλάδων με βιώσιμες θέσεις εργασίας και μεγάλες εξαγωγικές ευκαιρίες για την ΜμΕπιχειρηματικότητα (συμπεριλαμβανομένων των γ/start-ups οι οποίες έχουν ήδη μια θέση στον διεθνή ανταγωνισμό όσον αφορά τις τεχνολογίες υδρογόνου- ειδικά ηλεκτρολυτών και κυψελών καυσίμου), η Γ/Κυβέρνηση στοχεύει στο να επιχειρήσει να επανακτήσει η Γερμανία τη θέση της, ως σημαντική βιομηχανική τοποθεσία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ειδικότερα, στόχοι της Γερμανικής Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο έως το 2030 είναι να καταστεί η Γερμανία κορυφαίος πάροχος υδρογόνου από την παραγωγή αυτού (π.χ. ηλεκτρολύτες) έως τις διάφορες εφαρμογές των σχετικών τεχνολογιών (π.χ. τεχνολογία κυψελών καυσίμου) και ειδικότερα:

Χρήση υδρογόνου σε όλους τους βασικούς τομείς της γ/Οικονομίας και στις εμπορευματικές μεταφορές (κυρίως αεροπορία, ναυτιλία, σιδηρόδρομοι).

Για την προοπτική χρήσης του υδρογόνου στην παροχή θερμότητας για οικιακή χρήση, θα αναπτυχθούν περαιτέρω οι όροι-πλαίσιο στο GEG.

Εξασφάλιση επαρκούς διαθεσιμότητας υδρογόνου και των παραγώγων του: Ο στόχος για οικιακή δυναμικότητα ηλεκτρόλυσης θα αυξηθεί από τα 5GW σε τουλάχιστον 10 GW έως το 2030, ενώ υπόλοιπη ζήτηση θα καλυφθεί από εισαγωγές, για τις οποίες θα αναπτυχθεί χωριστή στρατηγική.

Ανάπτυξη αποτελεσματικής υποδομής υδρογόνου: Έως το 2027/2028 θα δημιουργηθεί ένα δίκτυο με περισσότερα από 1.800 km νέων γραμμών υδρογόνου, μέσω χρηματοδότησης για τα IPCEIs, ενισχύοντας έτσι παράλληλα και το ευρ. δίκτυο διαχειριστών (European Hydrogen Backbone). Με την επέκταση σε ένα βασικό δίκτυο, όλα τα μεγάλα κέντρα παραγωγής,

εισαγωγής και αποθήκευσης σε επίπεδο ΕΕ θα διασυνδεθούν έως το 2032 με τους πελάτες στη Γερμανία.

Δημιουργία σε ευρωπαϊκό και ει δυνατόν διεθνές επίπεδο των κατάλληλων συνθηκών νομικού πλαισίου προκειμένου να αρθούν εμπόδια πρόσβασης στην αγορά (αποτελεσματικές διαδικασίες σχεδιασμού και έγκρισης, ενιαία πρότυπα και συστήματα πιστοποίησης και διοίκηση που είναι επαρκώς εξοπλισμένη και συντονισμένη σε όλα τα επίπεδα)

Διακυβέρνηση της στρατηγικής για το υδρογόνο

Τα μέτρα που ορίζονται στο Σχέδιο Δράσης χωρίζονται στους κάτωθι τομείς: Παραγωγή, Μεταφορές, Βιομηχανικός Τομέας, Θερμότητα, Υποδομή/Προμήθεια, Έρευνα, Εκπαίδευση και Καινοτομία, Ανάγκη δράσης σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, Διεθνής Αγορά Υδρογόνου και Εξωτερικές Οικονομικές Συνεργασίες.

Για την επιτυχή εφαρμογή και περαιτέρω ανάπτυξη της Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο έως το 2030, ο αρμόδιος Γ/Υπουργός, R. Habeck (Πράσινοι), επεσήμανε ότι είναι σημαντικό να παρακολουθείται συνεχώς η πρόοδος της υλοποίησής της.

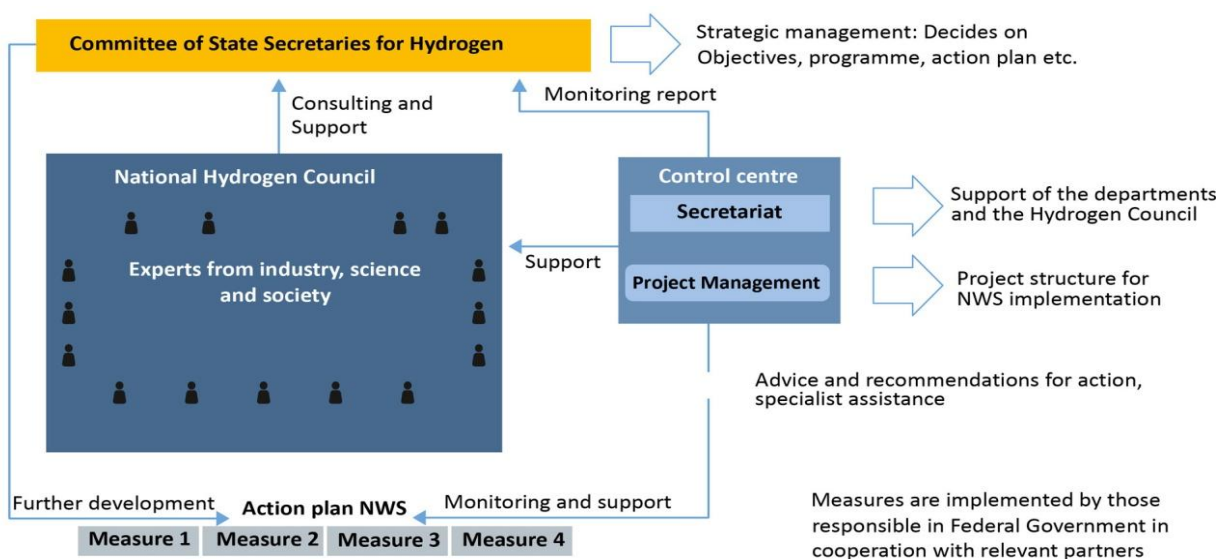
Για τον σκοπό αυτό, δημιουργήθηκε η εξής ευέλικτη Δομή Διακυβέρνησης, η οποία θα συνδράμεται από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, καθώς και από τις αρμόδιες αρχές των Γ/Ομόσπονδων Κρατιδίων, όπου αυτό απαιτείται:

Επιτροπή Υφυπουργών Υδρογόνου: αποτελεί το κεντρικό όργανο λήψης αποφάσεων Εάν η εφαρμογή καθυστερήσει ή δεν επιτευχθούν οι στόχοι, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να λαμβάνει άμεσα διορθωτικά μέτρα, ενώ παράλληλα συνεδριάζει ανά τακτά διαστήματα για τη θέση νέων στόχων για την περαιτέρω ανάπτυξη της Στρατηγικής.

Εθνικό Συμβούλιο Υδρογόνου: ένα ανεξάρτητο συμβουλευτικό όργανο, το οποίο αποτελείται από 26 υψηλόβαθμους εμπειρογνώμονες από τον κλάδο επιχειρήσεων, την επιστήμη και την κοινωνία των πολιτών, το οποίο οργανώνει τις εργασίες του σε τέσσερις υποομάδες.

Κέντρο Ελέγχου Υδρογόνου: υποστηρίζει για λογαριασμό της Γ/Κυβέρνησης τα Γ/Ομοσπονδιακά Υπουργεία στην υλοποίηση της εν λόγω Στρατηγικής.

Δομή Διακυβέρνησης για την Υλοποίηση της Γερμανικής Εθνικής Στρατηγικής Υδρογόνου



Πηγή: Γερμανικό Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ενέργειας και Προστασίας του Κλίματος

Παράλληλα, κατά τη χθεσινή παρουσίαση στο Γ/Ομοσπονδιακό Υπουργικό Συμβούλιο της εν λόγω Γ/Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο, το Γ/Ομοσπονδιακό Υπουργείο Αναπτυξιακής Βοήθειας, δημοσίευσε λεπτομέρειες αναφορικά με την πορεία υλοποίησης του σχεδίου εισαγωγών.

Ειδικότερα, προκειμένου η Γερμανία να καταφέρει να αντικαταστήσει έως το 2050 την απαιτούμενη ποσότητα εισαγωγών της τάξης 45 εκ. τον. υδρογόνου ετησίως και να καλύψει τις ενεργειακές της ανάγκες, θα χρειαστεί περίπου τέσσερις φορές περισσότερη ηλεκτρική ενέργεια από αυτήν που καταναλώνεται, ήδη, ετησίως στη χώρα.

Για τον σκοπό αυτό και προκειμένου να «συνεχιστεί η διασφάλιση της διαθεσιμότητας υδρογόνου μέσω εισαγωγών», η Γερμανία θα υποστηρίξει «έργα υδρογόνου μεγάλης κλίμακας σε χώρες εταίρους». Συγκεκριμένα, μέχρι στιγμής έχουν αναφερθεί «συμμαχίες υδρογόνου» Γερμανίας με το Μαρόκο και την Τυνησία, καθώς και έργα στη Βραζιλία, τη Ν. Αφρική και την Αλγερία.

Ε. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

1. Ιστορικό χαμηλό το 2022 για τις ΑΞΕ

Με ρεαλιστικό τρόπο σκιαγραφεί την προβληματική κατάσταση που επικρατεί σε πολλούς τομείς της γερμανικής οικονομίας σε πρόσφατη έκθεσή του το Ινστιτούτο GeorgEckertInstitut, καταγράφοντας τις υφιστάμενες αγκυλώσεις αλλά και το συνεχώς αυξανόμενο χάσμα στις εξερχόμενες και εισερχόμενες επενδύσεις. Πιο συγκεκριμένα σημειώνεται ότι το χάσμα μεταξύ εξερχόμενων και εισερχόμενων επιχειρηματικών επενδύσεων στη χώρα για το 2022 είναι το μεγαλύτερο που έχει καταγραφεί ποτέ, εκτίμηση που υιοθετεί και ο ΟΟΣΑ.

Παράλληλα η έκθεση στέκεται στο γεγονός ότι η Γερμανία λαμβάνει πολύ λίγα κεφάλαια από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ, το οποίο δημιουργήθηκε ως απάντηση στην πανδημία για την χρηματοδότηση επενδύσεων σε κλάδους όπως η πράσινη ενέργεια και η ψηφιοποίηση που επικεντρώνεται σε οικονομίες που έχουν πληγεί περισσότερο. Συγχρόνως η επενδυτική πολιτική που ακολουθούν οι ΗΠΑ, είτε μέσω προσφοράς μεγάλων επιδοτήσεων για να προσελκύσουν αλλοδαπούς επενδυτές σε διάφορους κλάδους (όπως των ηλεκτρικών οχημάτων και των ΑΠΕ), είτε μέσω του InflationReductionAct, έχουν επιταχύνει τις εκροές επενδύσεων από την Γερμανία.

Εντωμεταξύ, ο μεταποιητικός κλάδος της Γερμανίας αντιμετωπίζει έντονα υφεσιακές συνθήκες τους τελευταίους μήνες επηρεασμένος από την ξαφνική άνοδο των ενεργειακών τιμών μετά την ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, καθώς και τη σοβαρή μείωση νέων παραγγελιών, την αδύναμη ανάπτυξη των γ/εξαγωγών, και την απώλεια μεριδίου της αγοράς των ηλεκτρικών οχημάτων. Σύμφωνα με τους οικονομικούς αναλυτές του GEI «το γερμανικό εξαγωγικό μοντέλο με τον αυξανόμενο προστατευτισμό δεν λειτουργεί πλέον όπως παλιά».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και στοιχεία που αναδημοσιεύονται στους FinancialTimes, ότι ο ταχύς εκσυγχρονισμός του γερμανικού οικονομικού αποτελεί αδήριτη ανάγκη. Η Γερμανική Κυβέρνηση προσπαθεί να δώσει νέα ώθηση στην Οικονομία, μεταξύ άλλων μέσω μείωσης της εξάρτησης της χώρας από την ρωσική ενέργεια και την εξασφάλιση νέων αλυσίδων προμήθειας, κυρίως για την βιομηχανία. Ο στόχος που έχει θέσει, οι ΑΠΕ να αντιπροσωπεύουν το 80% του ενεργειακού της μείγματος, έχουν αυξήσει την ελκυστικότητα της χώρας ως κατάλληλου προορισμού για πράσινες επενδύσεις. Η γερμανική οικονομία έχει επίσης δείξει μεγάλη ανθεκτικότητα, καθώς έχει διαψεύσει τις δυσοίωνες προβλέψεις για

βαθεία ύφεση. Παρόλα αυτά το έργο που πρέπει να υλοποιηθεί, προκειμένου να επιτευχθεί ο εκσυγχρονισμός του οικονομικού μοντέλου, είναι ακόμη μεγάλο.

Η διαφοροποίηση της οικονομίας αποτελεί επίσης πρόκληση. Ο κλάδος της μεταποίησης αντιπροσωπεύει περίπου το ¼ της παραγωγής της. Η παραγωγή αυτοκινήτων παρουσιάζει σταδιακή μείωση από το 2018. Η εξειδίκευση των γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών στις τεχνολογίες καύσης αμφισβητείται από την στροφή τους προς τα ηλεκτρικά οχήματα όπου η Κίνα είναι πρωτοπόρος. Η απεμπλοκή των εμπορικών δεσμών με τη Κίνα, τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο για την πλειοψηφία των γερμανικών επιχειρήσεων δεν θα είναι απλή καθώς αρκετές την θεωρούν αγορά ζωτικής σημασίας και προμηθευτή ενδιάμεσων προϊόντων.

Ο εκσυγχρονισμός της οικονομίας θα απαιτήσει περαιτέρω δημόσιες επενδύσεις και κίνητρα, αλλά οι απαιτήσεις για τα οικονομικά θα επιβαρυνθούν από τα γηραιότερα δημογραφικά στοιχεία και την δέσμευση για αύξηση των αμυντικών δαπανών. Κατά κάποιο τρόπο, η Γερμανία είναι θύμα της ίδιας της επιτυχίας της. Το οικονομικό της μοντέλο ευδοκίμησε στην εποχή της ταχείας παγκοσμιοποίησης που έλαβε χώρα κατά τις δύο δεκαετίες μετά τη πτώση του τείχους του Βερολίνου. Υπό τις νέες συνθήκες που επικρατούν, σε παγκόσμια κλίμακα, αμφισβητούνται τόσο η ανταγωνιστικότητα όσο και η ανθεκτικότητά της.

α. Προβλέψεις για μειωμένη προσέλκυση ΑΞΕ έως το 2024

β. Πρόταση Νόμου για την Ενίσχυσης χώρας ως Επιχειρηματικής Τοποθεσίας

Σύμφωνα με νέα μελέτη του Γ/Ιντιστούτου στο Κίελο για την Παγκόσμια Οικονομία (IfW), η Γερμανία υφίσταται ολοένα και μεγαλύτερη πίεση, ως επιχειρηματική τοποθεσία, συνεπεία κυρίως της σχεδιαζόμενης κυβερνητικά ενεργειακής μετάβασης και του συνεπακόλουθου αυτής -αναγκαίου μετασχηματισμού της βιομηχανίας της.

Πιο συγκεκριμένα οι πάγιες επενδύσεις σε όλους τους τομείς της γ/οικονομίας αναμένεται να αυξηθούν έως το τέλος του 2024 κατά μόλις 2,2%, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019, ήτοι προ της πανδημίας και ενεργειακής κρίσης. Εν λόγω ποσοστό αποτελεί σύμφωνα με το Ινστιτούτο ισχυρό ρυθμό ανάπτυξης, ενώ αυτό που έχει ανάγκη αυτή τη στιγμή η γ/οικονομία είναι μία «επενδυτική έκρηξη».

Ως καταδεικνύουν τα αποτελέσματα της μελέτης η Γερμανία, σε μια διεθνή σύγκριση, υστερεί εδώ και χρόνια στην προσέλκυση νέων ΑΞΕ της και κινδυνεύει να αντιμετωπίσει μια διαρκή επενδυτική αδυναμία, με δεδομένο ότι η αντίστοιχη αύξηση των αποθεμάτων ΑΞΕ έως το τέλος του 2024, σε υπόλοιπες χώρες αναμένεται να αυξηθούν ως εξής: κατά 7,2% στο ΗΒ, 3,7% στις ΗΠΑ και 4,2% στην Ιαπωνία.

Σύμφωνα με τον K.- J. Gern, Επικεφαλής στο IfW, οι διαφορές σε σχέση με τις ανωτέρω αναφερόμενες χώρες δεν είναι ακόμη δραματικές, ωστόσο μπορεί κανείς να μιλήσει για ένα ισχυρό προειδοποιητικό σήμα, αφού τα τρέχοντα στοιχεία είναι πιθανό να πυροδοτήσουν περαιτέρω την κατάσταση.

Ειδικότερα επισημαίνει, αναφορικά με τους κορυφαίους εμπορικά «ανταγωνιστές» της ΗΠΑ και Κίνα, ότι, μετά την πανδημία και την ενεργειακή κρίση ως απότοκο του πολέμου στην Ουκρανία, είναι κερδισμένες στο «παιχνίδι» προσέλκυσης ΑΞΕ, με δεδομένο ότι στηρίζονται σε ένα «σχήμα επιδοτήσεων».

Για τον λόγο θα πρέπει και η Γερμανία να ενισχύσει την κρατική βοήθεια στον τομέα αυτόν και φυσικά να προχωρήσει νωρίτερα σε διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, μείωση της γραφειοκρατίας, θέσπισης φορολογικών κινήτρων στις εταιρείες που επενδύουν στην ψηφιοποίηση και την προστασία του κλίματος, βελτίωση των υποδομών και μείωσης της φορολογίας- ειδικώς στην

ηλεκτρική ενέργεια- μείωσης των επενδυτικών ασφαλιστρών προκειμένου να επανέλθει ανταγωνιστικότητα χώρας στα προ 2020 επίπεδα.

Σύμφωνα με τους ειδικούς, η βιομηχανική πολιτική που προωθεί τις επενδύσεις σε νέα εργοστάσια, μέσω επιδοτήσεων, προκειμένου η οικονομία μίας χώρας να απεξαρτηθεί στην παραγωγική της διαδικασία από άλλες χώρες μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο στην αναπροσαρμογή της οικονομικής πολιτικής. Ωστόσο πιο σημαντικό, παραμένει η ανάγκη για γενική βελτίωση των παραγόντων τοποθεσίας, από την οποία επωφελούνται όλοι οι κλάδοι και οι εταιρείες ανεξαρτήτως μεγέθους τους.

Γεγονός είναι ότι, παρότι πιο πρόσφατα υπήρχε ελπίδα ότι οι εισερχόμενες βιομηχανικές παραγγελίες θα ανακάμψουν, η γ/οικονομία αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε στασιμότητα και αυτό γιατί τα βραχυπρόθεσμα θετικά οικονομικά νέα, μόνο δευτερεύοντα ρόλο μπορούν να διαδραματίσουν στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της Γερμανίας ως επιχειρηματικής τοποθεσίας.

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Συνομοσπονδίας Γερμανικών Βιομηχανιών (BDI), S. Russwurm, «η προσέλκυση ΑΞΕ μπορεί να αποτελέσει εφελκυστικό για ολική επαναφορά της γ/οικονομίας», ενώ «η επενδυτική συμπεριφορά αποτελεί τον νέο βασικό δείκτη για την παρακολούθηση της πορείας των οικονομικών». Αυτό που είναι σημαντικό για τον S. Russwurm είναι οι κρατικές προσπάθειες να επικεντρωθούν στην περαιτέρω αύξηση των κεφαλαιακών αποθεμάτων ΑΞΕ, τα οποία τώρα «καταρρέουν».

Στο ίδιο πλαίσιο, πρόσφατη μελέτη του Γ/Οικονομικού Ινστιτούτου (IW), αν και περισσότερο αισιόδοξη στις προβλέψεις της για το μέλλον, πυροδότησε μια ευρεία συζήτηση σχετικά με το πώς η Γερμανία θα ανακάμψει ως επιχειρηματική τοποθεσία. Πιο συγκεκριμένα σημαντική είναι για το IW, η εξέταση των ΑΞΕ σε συνδυασμό με τις πραγματικές εισροές και εκροές κεφαλαίων από και προς το εξωτερικό, προκειμένου φανεί εάν οι νέες επενδύσεις που πραγματοποιούνται γίνονται σε κλάδους με ιδιαίτερη προστιθέμενη αξία και πάντως με υψηλό αποτύπωμα για την τεχνολογική αναβάθμιση της γ/βιομηχανίας.

Πάντως, μήνυμα ανάκαμψης ήδη φαίνεται ότι έχει εκπεμφθεί από πλευράς Γ/Κυβέρνησης, μετά το «πράσινο» φως για επενδύσεις αμερικανού κολοσσού παραγωγής chip «Intel» στο Μαγδεμβούργο και σουηδού κατασκευαστή μπαταριών «Northvolt» στο Σλέσβιχ - Χόλσταϊν. Επίσης σύμφωνα με κυβερνητικές πηγές αναμένεται να εισρεύσουν στη Γερμανία τα επόμενα χρόνια ΑΞΕ ύψους €56 δις, στις οποίες περιλαμβάνονται μεγάλα βιομηχανικά έργα με όγκο άνω των €100 εκ.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Γ/ Υπουργός Οικονομικών, C. Lindner (FDP) ανακοίνωσε στα μέσα του μήνα ότι το επιτελείο του, μετά από μακρά προετοιμασία, είναι έτοιμο να παρουσιάσει προς το Υπουργικό Συμβούλιο ένα Προσχέδιο Νόμου για την Ενίσχυση των Ευκαιριών Ανάπτυξης και Επενδύσεων στην Καινοτομία μέσω της Φορολογικής Δικαιοσύνης και της Απλούστευσης των Διαδικασιών (Wachstumschancengesetz).

Στόχος της εν λόγω πρότασης νόμου, η οποία επί της ουσίας αποτελεί ένα φορολογικό πακέτο 50 μέτρων, είναι η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της Γερμανίας, η δημιουργία ευκαιριών ανάπτυξης και η ενίσχυσή της, ως επιχειρηματικής τοποθεσίας, διανοίγοντας έτσι τα περιθώρια για καινοτόμες επενδύσεις. Φαίνεται ότι το Γ/Κυβερνητικό Οικονομικό Επιτελείο αποφάσισε να ευθυγραμμιστεί με τις επισημάνσεις των ειδικών, ότι η Γερμανία, σε μια διεθνή σύγκριση, πρέπει να σταματήσει να υστερεί στην προσέλκυση νέων ΑΞΕ, γιατί αλλιώς κινδυνεύει να αντιμετωπίσει μια διαρκή επενδυτική αδυναμία έως το 2024 – επομένως κινήθηκε δυναμικά και προτείνει την συνολική μεταρρύθμιση του εταιρικού φορολογικού πλαισίου «ανακουφίζοντας» έτσι τη γ/Οικονομία κατά € 6 δις σε ετήσια βάση.

Κύριες κατευθύνσεις εν λόγω πρότασης νόμου θα κινηθούν προς τέσσερις κατευθύνσεις:

-Επενδυτικό μπόνους για εταιρείες με κεντρική στρατηγική την κλιματική ουδετερότητα

- Αύξηση επιλέξιμων δαπανών προς χρηματοδότηση για επενδύσεις σε έρευνα και καινοτομία
- Άρση των εν ισχύι περιορισμών και παράταση του δικαιώματος μεταφοράς ζημιών
- Άρση γραφειοκρατικών εμποδίων και απλούστευση των διαδικασιών υποβολής εταιρικών εκθέσεων

Σύμφωνα με Γ/Οικονομολόγους, τα ανωτέρω μέτρα κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, ωστόσο η ώθηση που δίνουν και ο αντίκτυπος τους αναμένεται να είναι περιορισμένος, με δεδομένο κυρίως ότι αναμένεται να έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια έως το 2027. Από την πλευρά τους, οι γ/επιχειρηματικές ενώσεις και κλαδικοί φορείς καλωσόρισαν επί της αρχής τον σχεδιασμό του Γ/ΥΠΟΙΚ, όμως προκλήθηκαν «τριγμοί» στο εσωτερικό του Γ/Κυβ. Συνασπισμού, μετά τη χθεσινή ανακοίνωση της πρότασης για το νέο φορολογικό ν/σ, στον απόηχο μάλιστα της διαφωνίας που συνεχίζεται αναφορικά με την έγκριση του προσχεδίου του Γ/Προϋπολογισμού για το 2024, με τις περικοπές στις δαπάνες του ερχόμενου έτους να ανέρχονται στα €30 δις.

Πιο συγκεκριμένα, Πράσινοι και Σοσιαλδημοκράτες (SPD) θεωρούν ότι ανωτέρω περικοπές αποτελούν μία «ισχυρή πρόκληση» για τη γ/Οικονομία, ενώ κατηγορούν τους Φίλελεύθερους (FDP), υπό την ηγεσία του C.Lindner στο Γ/ΥΠΟΙΚ, ότι «φάσκουν και αντιφάσκουν» επιχειρώντας με το προτεινόμενο νέο ν/σ να προχωρήσουν σε μείωση των εταιρικών φόρων, ενώ από την άλλη ζητούν εξοικονόμηση πόρων.

Από πλευράς Γ/Κυβέρνησης, το μήνυμα ανάκαμψης φαίνεται, ήδη, ότι έχει εκπεμφθεί μετά το «πράσινο» φως για τις μεγάλες επενδύσεις του Αμερικανικού κολοσσού παραγωγής chip «Intel» στο Μαγδεμβούργο και της Σουηδικής εταιρείας κατασκευής μπαταριών «Northvolt» στο Σλέσβιχ – Χόλσταιν, ενώ, σύμφωνα με κυβερνητικές πηγές, αναμένεται να εισρεύσουν στη Γερμανία τα επόμενα χρόνια ΑΞΕ ύψους €56 δις, στις οποίες περιλαμβάνονται μεγάλα βιομηχανικά έργα με όγκο άνω των €100 εκ/έκαστο. Στο πλαίσιο αυτό, ο Γ/Υπουργός Οικονομίας/Προστασίας του Κλίματος, R. Habeck (Πράσινοι) συνοδευόμενος από την Γ/ΥΠΕΞ, A. Baerbock (Πράσινοι) επισκέπτονται σήμερα το εργοστάσιο παραγωγής chip της «Infineon» στην Δρέσδη, όπου ξεκίνησε εκεί τον Μάιο η επέκταση ενός υπερσύγχρονου εργοστασίου ημιαγωγών, με τη γραμμή παραγωγής να αναμένεται να τεθεί σε πλήρη λειτουργία το φθινόπωρο του 2026.

Παράλληλα, ο Habeck θα πραγματοποιήσει τις επόμενες ημέρες κύκλο επαφών με εκπροσώπους από την Μικρομεσαία Επιχειρηματικότητα από όλα τα Κρατίδια, προκειμένου να συζητήσει μαζί τους ζητήματα αναφορικά με τη μείωση της γραφειοκρατίας και την εξασφάλιση ειδικευμένων αλλοδαπών εργαζομένων, πρόβλημα που θα απασχολήσει έντονα τη χώρα για τις επόμενες δεκαετίες σε συνάρτηση με το δημογραφικό και την προϊούσα γήρανση του πληθυσμού στην Γερμανία.

2. Πλειοψηφία γερμανικών εταιριών παραμένουν στη Ρωσία παρά τις κυρώσεις ΕΕ

Σύμφωνα με έρευνα του KyivSchoolofEconomics και της ΜΚΟ B4Ukraine, την οποία αναπαράγει ο γερμανικός τύπος, η Ρωσία εισέπραξε το 2022 φορολογικά έσοδα ύψους 402 εκ. δολαρίων από τις γερμανικές εταιρείες που εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στη χώρα. Οι γερμανικές εταιρείες είναι οι δεύτερες κατά σειρά μετά τις αμερικανικές - ανά κράτος προέλευσης – ως συνεισφέρουσες στα ρωσικά κρατικά έσοδα και κατέβαλαν φόρους ύψους 712 εκ. δολαρίων.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του KyivSchoolofEconomics, από 1.387 δυτικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνταν στη Ρωσία τον Φεβρουάριο 2022, μόλις 241 έχουν έκτοτε εγκαταλείψει πλήρως τη χώρα. Σε ό,τι αφορά τις εταιρείες γερμανικών συμφερόντων παραμένει το 69% αυτών (262 εταιρείες), καταγράφοντας κύκλο εργασιών 23 δις δολαρίων το 2022. Στην πρώτη

δεκάδα των εταιρειών δυτικών συμφερόντων με το μεγαλύτερο κύκλο εργασιών στη Ρωσία περιλαμβάνεται μόνο μία γερμανική εταιρεία: η METROAG (8^η θέση).

Οι συντάκτες της μελέτης παραδέχονται ότι πρόκειται για νόμιμες συναλλαγές που δεν επηρεάζονται από τις επιβληθείσες κυρώσεις της ΕΕ στη Ρωσία. Όπως, μάλιστα, δήλωσαν εκπρόσωποι της METRO στην ε/φ FAZ, «η εταιρεία μας συμμορφώνεται πλήρως με τις κυρώσεις της ΕΕ».

Οι συντάκτες της μελέτης επικρίνουν τη συνέχιση της παρουσίας των εταιρειών δυτικών συμφερόντων στη Ρωσία, αλλά από εκπροσώπους των γερμανικών επιχειρήσεων διατυπώνονται αντίθετα επιχειρήματα υπέρ της, εν μέρει έστω, παραμονής τους στη Ρωσία. Σε κάθε περίπτωση, η στάση των Γερμανικών εταιρειών δεν είναι ομοιόμορφη: η METRO επιθυμεί να παραμείνει στη Ρωσία, ενώ η εταιρεία ενέργειας UNIPER, 2^η σε καταβολή φόρων μεταξύ των γερμανικών εταιρειών, έχει εδώ και καιρό εκφράσει την πρόθεσή της να αποσυρθεί από τη ρωσική αγορά αλλά δεν έχει ακόμη καταφέρει να πωλήσει τη θυγατρική της λόγω διαδικαστικών εμποδίων που θέτει η Κυβέρνηση της Ρωσίας.

Η BASF και η Bosch είχαν επίσης ανακοινώσει την αποχώρησή τους από τη Ρωσία, ενώ η BMW σταμάτησε τις παραδόσεις το 2022. Από την άλλη, εκπρόσωπος της εταιρείας τροφίμων Hochland υπεραμύνθηκε της παραμονής της στη Ρωσία υποστηρίζοντας ότι «τον πόλεμο κατά της Ουκρανίας δεν τον διεξάγει ολόκληρος ο ρωσικός πληθυσμός» και, σε κάθε περίπτωση, «δεν έχει εγκαταλειφθεί η ελπίδα να επιστρέψει η Ρωσία στη δυτική κοινότητα αξιών στο μέλλον». Τέλος, η Bayer αναγνωρίζει «τις ανησυχίες και τα ηθικά διλήμματα που ο πόλεμος εγείρει για κάθε εταιρεία», αλλά «ως εταιρεία βιοεπιστημών, έχουμε ηθική υποχρέωση σε κάθε χώρα όπου δραστηριοποιούμαστε».

Ο M. Harms, Δ. Σύμβουλος της γ/ Ένωσης Εξωτ. Εμπορίου για προώθηση Οικ. Σχέσεων με Κράτη Αν./ΝΑ Ευρώπης, Καυκάσου, Κ. Ασίας (Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft/OA) υποστηρίζει ότι στην πραγματικότητα, η ρωσική πλευρά εμποδίζει την αποχώρηση των δυτικών εταιρειών με ποικίλους τρόπους: «Τα περιουσιακά τους στοιχεία μπορούν να πωληθούν μόνο πολύ χαμηλότερα από την πραγματική αγοραστική τους αξία, ενώ θα πρέπει να καταβληθεί και φόρος (ExitTax). Εντέλει, αυτό είναι πιο πιθανό να βοηθήσει τη σταθεροποίηση της ρ/ οικονομίας και η Ουκρανία να μην επωφεληθεί καθόλου».

3. Εμπορικό και επενδυτικό σκέλος νέας Εθνικής Στρατηγικής Γερμανίας για την Κίνα

Σε συνέχεια ανωτέρω σχετικού αναφορικά με τη νέα Γ/Στρατηγική για την Κίνα, η οποία παρουσιάστηκε από τη Γ/ Κυβέρνηση, οι Γερμανικές επιχειρήσεις και οι κλαδικοί φορείς καλωσόρισαν θετικά τις σχετικές αναφορές της για τις διμερείς οικονομικές σχέσεις.

Η Γ/Ένωση Χημικής Βιομηχανίας (VCI) χαρακτήρισε θετικό το γεγονός ότι η Γ/Κυβέρνηση κατάφερε επιτέλους να συμφωνήσει σε μια κοινή στρατηγική απέναντι στην Κίνα, η οποία παράλληλα με το έντονο πολιτικό της βάρος αποτελεί για τις γ/εταιρείες μία ισχυρή επιχειρηματική τοποθεσία. Συγχρόνως ιδιαίτερο βάρος αποκτά, το εμπορικό, επιχειρηματικό και επενδυτικό σκέλος της νέας γ/Στρατηγικής για τη Κίνα για τις διμερείς επιχειρηματικές και οικονομικές σχέσεις.

Ειδικότερα, όπως επισημαίνει ο Πρόεδρος της Γ/Ομοσπονδιακής Ένωσης Χονδρικής, Εξωτερικού Εμπορίου και Υπηρεσιών (BGA) αυτή η αναπροσαρμογή της Γ/Στρατηγικής για την Κίνα είχε καθυστερήσει πολύ και είναι θετικό ότι τα Γ/Υπουργεία μπόρεσαν να συμφωνήσουν σε μια κοινή πορεία προκειμένου να αμβλυνθεί η πιεστική κατάσταση που βιώνουν οι γ/επιχειρήσεις με την κατάσταση στις αλυσίδες εφοδιασμού στην Ασία.

Όσον αφορά τον στρατηγικό τομέα των εξαγωγών, η γ/Κυβέρνηση σχεδιάζει να προσαρμόσει τον κατάλογο των αγαθών που υπόκεινται σε ελέγχους εξαγωγών ώστε να αντικατοπτρίζουν τους αναδυόμενους κινδύνους για την ασφάλεια. Παράλληλα και προκειμένου αποφευχθούν

μακροπρόθεσμοι κίνδυνοι για την ίδια την Γερμανία, την ΕΕ και τους συμμάχους τους από την εξαγωγή νέων βασικών τεχνολογιών, η γ/Κυβέρνηση έχει δεσμευτεί να προσαρμόσει τις λίστες ελέγχου των εξαγωγών και να τις αναθεωρήσει στο πλαίσιο των νέων τεχνολογικών εξελίξεων, π.χ. στους τομείς της κυβερνο-ασφάλειας και της τεχνολογίας επιτήρησης.

Στο πλαίσιο της νέας Στρατηγικής οι γ/Επιχειρήσεις καλούνται να μειώσουν τους κινδύνους τους στις κ/Επιχειρήσεις. Όπως τονίζεται στο συγκεκριμένο κείμενο «όσο περισσότερο η Κίνα απομακρύνεται από τους κανόνες της διεθνούς τάξης, τόσο πιο κρίσιμες θα είναι οι εξαρτήσεις μεμονωμένων βιομηχανιών ή εταιρειών στην κ/αγορά, γεγονός που θα μπορούσε να αποδεχθεί πρόβλημα».

Υπάρχουν επίσης κρίσιμες εξαρτήσεις σε άλλους σημαντικούς τομείς, όπως οι σπάνιες γαίες και πρώτες ύλες που χρειάζονται για την ενεργειακή μετάβαση. Τονίζεται ότι «η συγκέντρωση σε λίγες ή μόνο μία χώρα προέλευσης για πρωτογενή, ενδιάμεσα και τελικά προϊόντα μπορεί να οδηγήσει σε εξαρτήσεις σε κρίσιμους τομείς. Αυτό έχει επίσης αποδειχθεί στο παράδειγμα της Ρωσίας».

Η Γ/ΥΠΕΞ, A. Baerbock (Πράσινοι) πάντως δεν παρέλειψε να καλέσει τις γ/εταιρείες να μειώσουν ή/και να αποφύγουν τις μονόπλευρες εξαρτήσεις τους από την Κίνα με στόχο να καταστεί η Γερμανία οικονομικά ασφαλής στο μέλλον. Ειδικότερα σημείωσε ότι «οι γ/εταιρείες που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την κιν/ αγορά θα πρέπει να επωμιστούν οι ίδιες τον χρηματοοικονομικό κίνδυνο σε μεγαλύτερο βαθμό στο μέλλον. Το να εμπιστευόμαστε το 'αόρατο χέρι' της αγοράς σε καλούς καιρούς και να ζητάμε το 'ισχυρό χέρι' του κράτους σε περιόδους κρίσης δε θα λειτουργήσει μακροπρόθεσμα».

Η πλειοψηφία πάντως των εδώ οικονομικών αναλυτών είχε επισημάνει εδώ και καιρό ότι η ελαχιστοποίηση των κινδύνων στις σχέσεις με την Κίνα δεν σημαίνει εγκατάλειψη των επιχειρηματικών σχέσεων, με το δεδομένο, μάλιστα ότι η Κίνα αποτελεί για τη Γερμανία τον κορυφαίο εμπορικό της εταίρο [σ.σ. μετάβαση από τη στρατηγική της «αποσύνδεσης» (decoupling) στη στρατηγική της «υπεύθυνης συνύπαρξης» (responsible coexistence)].

Σε κάθε περίπτωση εδώ οικονομικοί αναλυτές αναφέρουν ότι η νέα αυτή εθνική στρατηγική της Γερμανίας είναι μόνο ένα πρώτο βήμα στην προσέγγιση των νέων σχέσεων με Κίνα και τονίζουν ότι αντιστοίχως πρέπει να πράξει η ΕΕ, ενώ παράλληλα σε πολυμέρες επίπεδο η ΕΕ πρέπει να επεκτείνει γρήγορα τις εταιρικές της σχέσεις, όπως για παράδειγμα με επίσπευση της σύναψης της εμπορικής συμφωνίας ΕΕ - Mercosur. Επιπροσθέτως αναφέρουν ότι η Γερμανία δε θα πρέπει να παραγκωνίσει την ισχυροποίηση της θέσης της, ως επιχειρηματική/βιομηχανική τοποθεσία.

Για τον σκοπό αυτό, όπως δήλωσε και η Γ/ΥΠΕΞ, η Γερμανία πλέον επενδύει στις παγκόσμιες εταιρικές σχέσεις της, αναφέροντας ως παράδειγμα τη σύναψη συνεργασιών για την προμήθεια πρώτων υλών από Αφρική, Λατινική Αμερική και περιοχή Ινδο-Ειρηνικού.

- Γ/ Κυβ. Σχεδιασμός για Δημιουργία Νέου Ταμείου για την Προμήθεια Γερμανίας σε Πρώτες Ύλες και απεξάρτησή της από την αγορά Κίνας

Ο Γ/Αντικαγκελάριος και Ομοσπονδιακός Υπουργός Οικονομίας και Προστασίας του Κλίματος, R. Habeck (Πράσινοι) ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός νέου Ταμείου για τις Πρώτες Ύλες, το οποίο θα χρηματοδοτηθεί με περί €1 δις από τον Γ/Ομοσπονδιακό Προϋπολογισμό (μέσω ανακατανομών, αφού ήδη έχει εγκριθεί το προσχέδιο του για το 2024) και συμπληρωματικά με κονδύλια από την κρατική αναπτυξιακή τράπεζα KfW, ενώ θα έχει ως κεντρικό στόχο την ανάπτυξη, τόσο στο εσωτερικό, όσο και το εξωτερικό της χώρας, νέων πηγών πρώτων υλών για τη γ/αγορά, προκειμένου να περιοριστεί η τεράστια εξάρτησή της από κιν/υλικά.

Πιθανότατα ανωτέρω σχεδιασμός κινείται στο πλαίσιο του οικονομικού σκέλους της νέας Γ/Εθνικής Στρατηγικής για την Κίνα, μέσα από το οποίο η Γερμανία επιχειρεί την επανισχυροποίηση της θέσης της, ως παγκόσμια επιχειρηματική/βιομηχανική τοποθεσία και για τον λόγο αυτό επενδύει σε νέες εταιρικές σχέσεις τόσο σε εντός ΕΕ επίπεδο (Γερμανο-Γαλλο-Ιταλική Συμφωνία για επέκταση της ανταλλαγής δεδομένων και τη συνεργασία σε εξόρυξη, διύλιση και ανακύκλωση πρώτων υλών με στόχο την ενίσχυση των ευρ. αλυσίδων εφοδιασμού και μείωσης της εξάρτησης από την Κίνα), όσο και σε διεθνές (π.χ. σύναψη συνεργασιών για την προμήθεια πρώτων υλών από Αφρική, Λατινική Αμερική και περιοχή Ινδο-Ειρηνικού).

Παρότι εν λόγω σχεδιασμός R. Habeck για το νέο Ταμείο τυγχάνει ως ώρας στήριξης από τη Γ/Καγκελαρία, ασυμφωνία φαίνεται να επικρατεί εντός Γ/Κυβερνητικού Συνασπισμού αναφορικά με την αναπροσαρμογή των κονδυλίων του Γ/Ομοσπονδιακού Προϋπολογισμού, ενώ η σχετική διαδικασία κατά την πρώτη συζήτηση της τροποποίησης του σχετικού νομοσχεδίου που θα λάβει χώρα το φθινόπωρο στο Γ/Κοινοβούλιο, φαίνεται ότι δημιουργεί ήδη «πονοκέφαλο» στον Γ/Αντικαγκελάριο.

Πάντως, σύμφωνα με νομικούς κύκλους, στην περίπτωση μη έγκρισης από την Bundestag, χρηματοδότης του εν λόγω Ταμείου από κονδύλια του Γ/Προϋπολογισμού με σχετική ανακατανομή κονδυλίων, η χρηματοδότησή του από το υπάρχον Ταμείο για το Κλίμα και τον Μετασχηματισμό, μάλλον πρέπει να αποκλειστεί γιατί υπάρχουν νομικά κωλύματα.

4. Προώθηση του σχεδίου επέκτασης του μεγαλύτερου εργοστασίου αυτοκινήτων της αμερικανικής Tesla στην Ευρώπη με έδρα τη Γερμανία

Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις της α/αυτοκινητοβιομηχανίας Tesla, ιδιοκτησίας του E. Musk, η εταιρεία αντιμετώπισε το τελευταίο χρονικό διάστημα σημαντικές καθυστερήσεις στην προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της νέας εργοστασιακής μονάδας στην Γερμανία, λόγω των πολλαπλών ενστάσεων οι οποίες υποβλήθηκαν από Γερμανούς πολίτες εναντίον της εταιρείας και οι οποίοι διαμένουν σε κοντινή απόσταση από την συγκεκριμένη επιχείρηση.

Ως εκ τούτου η επιχείρηση ζήτησε έγκριση από τις επιτόπιες γερμανικές αρχές ώστε να προχωρήσει σε σαρωτικές αλλαγές στη λειτουργία της μονάδας της, ως ένα βασικό επόμενο βήμα στα φιλόδοξα σχέδιά της προκειμένου δημιουργήσει το μεγαλύτερο κέντρο λειτουργίας και παραγωγής αυτοκινήτων σε όλη την Ευρώπη. Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα και αφότου η Tesla προσπάθησε να κατευνάσει τις έντονες αντιδράσεις των κατοίκων της περιοχής, όπου η αμερικανική επιχείρηση έχει εγκαταστήσει τη μονάδα της, τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν τόσο από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Γερμανικού Υπουργείου Περιβάλλοντος όσο και την τοπική αρχή υδάτων κατέδειξαν τη μεγάλη λίστα τροποποιήσεων που σχεδιάζει η εταιρεία να προχωρήσει.

Η αυτοκινητοβιομηχανία σκοπεύει να διπλασιάσει την παραγωγική ικανότητα της εν λόγω μονάδας σε 1 εκ. αυτοκίνητα ετησίως και 100 GW παραγωγής μπαταριών δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο μονάδα που θα παράγει ακόμη περισσότερα αυτοκίνητα και από αυτά που παράγει η VW στις κεντρικές παραγωγικές της μονάδες στο Wolfsburg.

Οι προγραμματισμένες τροποποιήσεις που περιγράφονται αναλυτικά από την ίδια την επιχείρηση είναι μόνο το πρώτο από τα τρία στάδια των αλλαγών, περιλαμβάνουν την κατασκευή εργαστηρίου δοκιμών στοιχείων μπαταρίας και την επέκταση της ανακύκλωσης νερού και θα τεθούν σε λειτουργία το πρώτο εξάμηνο του 2024. Οι αλλαγές περιλαμβάνουν επίσης επεκτάσεις και αλλαγές σε υπάρχοντα τμήματα της μονάδας, όπως πιεστήριο και βαφείο, καθώς και την κατασκευή νέων τμημάτων, όπως εγκατάσταση αποθήκευσης υλικών. Η επιχείρηση ήρθε αντιμέτωπη με σοβαρές αντιδράσεις και συγχρόνως καθυστερήσεις για την

έναρξη λειτουργίας της μονάδας, κυρίως λόγω του μεγάλου όγκου ενστάσεων σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τη χρήση νερού. Οι πολίτες που αντιδρούν στις προτεινόμενες αλλαγές λειτουργίας της μονάδας έχουν χρονικό περιθώριο έως τα μέσα ερχόμενου Σεπτεμβρίου να υποβάλλουν ενστάσεις για τις τελευταίες αλλαγές.

Στο πλαίσιο της αναβάθμισης των εγκαταστάσεών της, η Tesla έχει αναλάβει την δέσμευση να μην κάνει καμία χρήση πρόσθετης ποσότητας νερού, ενώ θα ανακυκλώνει τα 1,4 εκατομμύρια κυβικά μέτρα νερού που προβλέπει η σχετική άδεια χρήσης. Επί του παρόντος, η Tesla παράγει περίπου 5.000 αυτοκίνητα την εβδομάδα, ενώ δεν έχει ακόμη παρουσιάσει το χρονοδιάγραμμα για την αύξηση της παραγωγής της. Σύμφωνα με την επιχείρηση, όταν ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη μονάδα, θα έχει μεγαλύτερη απόδοση ακόμη και από εκείνη της VW, η οποία για το 2022 είχε παραγάγει 400.000 αυτοκίνητα.

- Πλείονα στοιχεία, τα οποία επικαιροποιούνται διαρκώς, για τη γερμανική αγορά και τις οικονομικές εξελίξεις στη Γερμανία προσφέρει η [ιστοσελίδα του Γραφείου ΟΕΥ Βερολίνου](#).
- Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν, κατόπιν εγγραφής τους στον κάτωθι υπερσύνδεσμο της διαδικτυακής πύλης AGORA, να λαμβάνουν εξατομικευμένη οικονομική πληροφόρηση σχετικά με χώρες και κατηγορίες οικονομικής δραστηριότητας ενδιαφέροντός τους με τη συχνότητα που επιθυμούν (ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία): <https://agora.mfa.gr/component/users/?view=registration&Itemid=949>