

28 ΑΠΡ. 2011

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΝΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Στ. Παπαδάκης

Τηλέφωνο : 2106969225
FAX : 2106969230

ΑΘΗΝΑ 28-4-2011

Α.Π. : 4626

Προς : ☒ Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν: - Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
- Υπουργείο Οικονομικών
- Βουλευτή κ. Θ. Μπούρα

ΘΕΜΑ: Αίτηση πτώχευσης για τα Ναυπηγεία Ελευσίνας».

ΣΧΕΤ. : Ερώτηση 12944/14-3-2011

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από τον βουλευτή κ. Θανάση Μπούρα και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, έχουν ιδιωτικοποιηθεί από την 10ετία του 1990 (1997) και έκτοτε λειτουργούν υπό καθεστώς ελεύθερης αγοράς. Επομένως, δεν είναι δυνατή οποιασδήποτε μορφής παρέμβαση στη λειτουργία των ναυπηγείων από πλευράς κράτους.

2. Σημειώνουμε ότι τυχόν παρεμβάσεις της πολιτείας για τη στήριξη της λειτουργίας των Ναυπηγείων, μέσω οικονομικής ή άλλης ισοδύναμης ενίσχυσης, οδηγούν στην επιβολή υψηλότατων προστίμων για καταβολή μη συμβατών προς την κοινοτική νομοθεσία ενισχύσεων, καθ' όσον το καθεστώς λειτουργίας της ναυπηγικής βιομηχανίας υπάγεται σε ειδικές κοινοτικές ρυθμίσεις. Σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν είναι δυνατή η χορήγηση ενισχύσεων-κινήτρων για την προσέλκυση ναυπήγησης σκαφών, επειδή αντίκειται πλήρως στους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

3. Η σύνδεση των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και άλλων αναγκών της χώρας, με τη ναυπηγική βιομηχανία, προσκρούει σε σειρά οικονομικών και άλλων παραγόντων (καθυστερήσεις, απεργίες, κλπ) που καθιστούν τις εργασίες (π.χ. ναυπήγηση, επισκευή, συντήρηση κλπ) εξαιρετικά δύσκολες έως και απαγορευτικές σε σύγκριση με άλλες γειτονικές χώρες (π.χ. Τουρκία, Ρουμανία), αλλά και αυτές της Άπω Ανατολής (Κίνα, Κορέα κλπ). Το γεγονός αυτό δεν έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, ενώ όσες προσπάθειες έγιναν, οδήγησαν σε ιδιαίτερα βαρύ οικονομικό αποτέλεσμα για τη χώρα (καταδίκες για αθέμιτες κρατικές ενισχύσεις, τεράστιο κόστος κατασκευής, επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού κλπ).

4. Σε κάθε περίπτωση είναι αδύνατη η επανακρατικοποίηση του ναυπηγικού τομέα, τόσο γιατί αυτό προσκρούει στην ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού, αλλά και κρατικών ενισχύσεων, όσο και στο πολύ υψηλό κόστος μιας τέτοιας προσπάθειας, το οποίο δεν μπορεί να σηκώσει η οικονομία υπό τις παρούσες δύσκολες συγκυρίες. Βέβαια, το κράτος, όπου δεν παραβιάζεται η ευρωπαϊκή νομοθεσία και δεν θίγεται το δημόσιο συμφέρον, φροντίζει να στηρίζει τη ναυπηγική βιομηχανία και να διευκολύνει την ανάληψη έργων, που όμως από μόνα τους δεν είναι δυνατόν να αποτελούν τη μοναδική λύση βιωσιμότητας της μονάδας. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι, απαιτείται η λήψη μέτρων από την ίδια την επιχείρηση προκειμένου να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της και να επιτύχει την προσέλκυση πελατών και την άρση των αντικινήτρων που οδηγούν τους ενδιαφερόμενους σε ανταγωνιστικές επιχειρήσεις άλλων χωρών.

Στο πλαίσιο αυτό έχει ήδη συσταθεί ομάδα εργασίας με εκπροσώπους τεσσάρων Υπουργείων προκειμένου να εξετάζονται συνεχώς όλα τα επιμέρους ζητήματα που αφορούν στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και το ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού.

Για τα λοιπά θέματα αρμόδια να απαντήσουν είναι τα συνενωτώμενα Υπουργεία.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Αν. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
- Δ/ση Οργάνωσης (684)



Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΣΦΚΡΑΤΗΣ ΞΥΝΙΔΗΣ