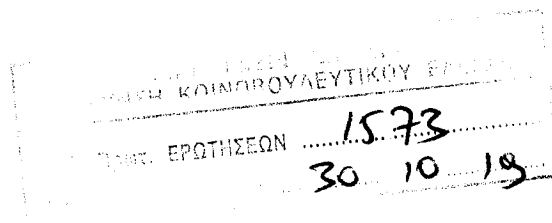


ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ



Αθήνα 30-10-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Α. Γεωργιάδη, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων
τον κ. Χ. Σταϊκούρα, Υπουργό Οικονομικών**

**Θέμα: Εργοστάσιο VW, προσέλκυση επενδύσεων στην εγχώρια
αυτοκινητοβιομηχανία και εν γένει στη βιομηχανία.**

Σχετικά πρόσφατα είχε ανακοινωθεί πως η Γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία Volkswagen θα κατασκεύαζε εργοστάσιο στην Τουρκία. Θα κατασκευαζόταν στη Μανίσα, 40 χλμ. βορειοανατολικά της Σμύρνης, θα κόστιζε 1,3 δις €, θα απασχολούσε 4.000 άτομα και θα είχε δυναμικότητα παραγωγής 300.000 αυτοκινήτων ετησίως (VW Passat και Skoda Superb). Η παραγωγή θα ξεκινούσε το 2022.

<http://www.antinews.gr/action.read/antitheseis/i-germania-tsakizei-tin-tourkia/10.137530>.

Η δημιουργία του εργοστασίου θα γινόταν εκτός ΕΕ, εκμεταλλευόμενη αφενός μεν τις χαμηλές αμοιβές στην Τουρκία (που όμως κατά δημοσιεύματα είναι υψηλότερες της Βουλγαρίας), αφετέρου μειώσεις του φόρου στα αυτοκίνητα στην τοπική αγορά <https://www.newsauto.gr/news/na-ti-edose-o-erntogan-sti-vw-gia-to-ergostasio-stin-tourkia/>

Η Τουρκία κατασκευάζει μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων Ευρωπαϊκών εταιριών, πολλά από τα οποία εξάγονται στην Ευρώπη - ξεπερνώντας πλέον το 1 εκατομμύριο <https://www.protothema.gr/world/article/542913/tourkia-espasan-kathe-rekor-oi-exagoges-autokiniton-mesa-sto-2015/> Η συγκεκριμένη τεχνογνωσία έχει βέβαια χρησιμότητα και στην αμυντική βιομηχανία. Ο Ερντογάν υπερηφανεύεται πως όλα τα πολεμικά οχήματα που χρησιμοποιούνται πλέον στη Συρία είναι τουρκικής παραγωγής - γεγονός που εξουδετερώνει τις κυρώσεις στις πωλήσεις όπλων. <https://www.news247.gr/kosmos/o-erntogan-stinei-polemiki-michani-made-in-turkey.6576754.html>

Στον απόηχο τώρα της εισβολής στην Συρία η Volkswagen, μετά από γιέσεις της κοινής γνώμης διεθνώς, ανακοίνωσε την επανεξέταση της απόφασης για τον χώρο

εγκατάστασης του εργοστασίου. Η Βουλγαρία και η Ρουμανία που είχαν εξεταστεί ως τοποθεσίες αρχικά, ανανέωσαν το ενδιαφέρον τους. Γράφτηκε πως είναι έτοιμες να προσφέρουν περισσότερα κίνητρα στον Όμιλο Volkswagen για να κατασκευάσει το εργοστάσιο εκεί. <https://www.news247.gr/epixeiriseis/i-voulgaria-kai-i-roymania-antagonizontai-gia-to-ergostasio-tis-vw.7517122.html>

Δεν έγινε όμως η παραμικρή νύξη, εξ όσων γνωρίζουμε, για ανάλογο ενδιαφέρον της Ελλάδας - παρά τη σπουδή για την αύξηση των ξένων επενδύσεων. Δεν είχε υπάρξει ενδιαφέρον ούτε όταν η Tesla αναζητούσε τοποθεσία στην Ευρώπη - όπου εκτός από τη Γερμανία είχε ενδιαφερθεί και η Πορτογαλία. Η Ελλάδα είχε σημαντική και εκκολαπτόμενη αυτοκινητοβιομηχανία στο παρελθόν, αλλά δεν υποστηρίχτηκε - ούτε όσον αφορά ενδογενή παραγωγή, ούτε την παραγωγή για Ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες. Τελικά εξαφανίστηκε μετά την είσοδο της στη ΕΕ. Υπήρξαν αρκετοί σημαντικοί παραγωγοί αυτοκινήτων στην Ελλάδα όπως οι:

ΤΕΟΚΑΡ στο Βόλο (1980-1995) που αποτέλεσε το πρώτο εργοστάσιο συναρμολόγησης της Nissan στην Ευρώπη πριν ανοίξει το εργοστάσιο της στο Sunderland της Αγγλίας, με περίπου 170.000 παραχθέντα οχήματα. Έκλεισε λόγω μη παροχής κινήτρων για να εκσυγχρονιστεί και συνεχιστεί η παραγωγή.

NAMCO στη Θεσσαλονίκη (1972- σήμερα) που κατασκεύασε συνολικά 30.000 αυτοκίνητα από το ανθεκτικό και δημοφιλές, αν και όχι εντυπωσιακό μοντέλο της Pony - με 67% εγχώρια προστιθέμενη αξία. Περίπου η μισή παραγωγή (17.000 Pony) απορροφήθηκε στην Ελλάδα - ενώ τα υπόλοιπα εξαγόταν σε 14 χώρες. Η NAMCO ουσιαστικά αδρανοποιήθηκε το 1983, μετά από απεργίες για διεκδίκηση μεγάλων μισθολογικών αυξήσεων. Τελευταία ανακοίνωσε την πρόθεση της να παράγει μια νέα έκδοση του Pony - χωρίς όμως πρόοδο ως σήμερα.

ΕΛΒΟ η οποία αποτελεί σημαντική αμυντική βιομηχανία - ενώ παρήγαγε πάνω από 30.000 οχήματα (φορτηγά, τζιπ, ειδικού τύπου), τεθωρακισμένα ερπυστριοφόρα τανκς και λεωφορεία μεταφοράς προσωπικού. Όμως τώρα έχει απαξιωθεί και τελεί υπό καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης!

Υπήρχε επίσης και ένα μεγάλος αριθμός μικρότερων παραγωγών που εξελισσόταν αυτόνομα και καινοτομούσε - αποτελώντας έναν δυναμικό τομέα, ανάλογο αυτού που σήμερα ονομάζουμε «νεοφυής επιχειρηματικότητα» (startup).

Οι πωλήσεις νέων αυτοκινήτων συνολικά κυμαίνονται στην Ελλάδα στις 120.000 το χρόνο - όσο πριν τριπλασιαστούν στις «καλές εποχές» της δεκαετίας του 2000, μετά την εισαγωγή του Ευρώ και την εύκολη χρηματοδότηση από τις τράπεζες. Αυτές οι πωλήσεις διέφυγαν στο εξωτερικό με τις εισαγωγές. Με δεδομένη τη σχετικά υψηλή μέση ηλικία του στόλου (περίπου 12 έτη) το Υπουργείο Μεταφορών μελετά την εισαγωγή μεταχειρισμένων και την αύξηση του κόστους των παλαιών αυτοκινήτων. Όμως, η αντικατάσταση θα πυροδοτήσει περαιτέρω το εμπορικό έλλειμμα - αφού τα εισαγόμενα αυτοκίνητα συμβάλλουν καθοριστικά στην αύξηση του. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, στους τομείς «Μηχανήματα και Υλικό Μεταφορών» είχαμε εμπορικό έλλειμμα 7,8 δις € το 2018.

Η Ελλάδα αποτελεί τη μοναδική χώρα στην Ευρώπη, χωρίς κανένα εργοστάσιο αυτοκινητοβιομηχανίας - σύμφωνα με στοιχεία της ACEA (Ένωση Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων)! Το γεγονός αυτό έχει επισημανθεί από τον κ. Μητσοτάκη στην συνέντευξη τύπου στη ΔΕΘ του 2019 - όπου ανέφερε πως θα προωθηθεί η εγκατάσταση έστω ενός μέρους της αλυσίδας παραγωγής αυτοκινητοβιομηχανιών <https://www.makthes.gr/olokliri-i-synteyxi-typoy-toy-k-mitsotaki-stin-84i-deth-236448>. Επικροτούμε κάτι τέτοιο. Εκτός από τη μείωση του εμπορικού ελλείμματος, θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας για την επιστροφή των νέων επιστημόνων (braindrain) - ενώ θα κρατήσει κάποιους άλλους, από το

να φύγουν στο μέλλον. Δεν υστερούμε κάπου, είναι πολλοί οι Έλληνες σχεδιαστές κατασκευαστές αυτοκινήτων. Ενδεικτικά, η Αμερικανική Tesla απασχολεί σε υψηλές θέσεις απόφοιτους των Ελληνικών ΑΕΙ, ενώ έχει ιδρύσει μονάδα έρευνας στις εγκαταστάσεις του Δημόκριτου.

Σημειώνεται επί πλέον ότι στη βιομηχανία οι αμοιβές είναι υψηλότερες, όπως επίσης το επίπεδο της μόρφωσης/εξειδίκευσης - ενώ δημιουργούν αρκετές παράπλευρες θέσεις εργασίας σε προμηθευτές προϊόντων και στις υπηρεσίες. Σύμφωνα με στοιχεία του IOBE, κάθε 1 θέση εργασίας στην βιομηχανία, δημιουργεί 3,5 στην οικονομία - ενώ ειδικά στην αυτοκινητοβιομηχανία, σύμφωνα με στοιχεία του Αμερικανικού Economic Policy Institute, κάθε 1 θέση εργασίας δημιουργεί 14 συνολικά. Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΒ, το 43% στη βιομηχανία είναι υψηλής εκπαίδευσης - ενώ μόλις το 31% των εργαζομένων στο τουρισμό. Οι μέσες ετήσιες αμοιβές, ξανά με στοιχεία του ΣΕΒ, είναι 23.500 € στη βιομηχανία - ενώ στον τουρισμό 11.600 €. Εν τούτοις, η βιομηχανική παραγωγή στην Ελλάδα είναι χαμηλή - μόλις στο 8% του ΑΕΠ σε σχέση με 15-20% στην ΕΕ - όπου υπάρχει πολιτική περαιτέρω ενίσχυσης της. Στην Ευρώπη η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί έναν από τους βασικότερους εργοδότες και αιμοδότες της οικονομίας - ειδικά στην Γερμανία και τις γειτονικές χώρες. Συνολικά στην Ευρώπη παρέχει 12 εκ. θέσεις εργασίας και «παράγει» το 4% του ΑΕΠ της. Τα αυτοκίνητα δε αποτελούν το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Γερμανίας - το 12% των εξαγωγών της και το 17% μαζί με τα ανταλλακτικά.

Από την άλλη πλευρά, μπορεί μεν ο μέσος μισθός στη Ρουμανία και στη Βουλγαρία να είναι χαμηλότερος από την Ελλάδα, αλλά αυτό δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως μία εύκολη δικαιολογία. Παραγωγή αυτοκινήτων, πολύ μεγάλη, υπάρχει σε χώρες με ανάλογο μισθολογικό κόστος όπως η Τσεχία, η Σλοβακία, η Πορτογαλία και η Πολωνία - ενώ οι χώρες προέλευσης των αυτοκινητοβιομηχανιών (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία) έχουν πολύ υψηλότερο μισθολογικό κόστος. Θα μπορούσαν επίσης να δοθούν κίνητρα στη VW - κάτι που αποτελεί συνηθισμένη πρακτική, όπως στον τουρισμό με τη χρεωκοπία της Thomas Cook ή πρόσφατα στην οικοδομή (αναστολή του ΦΠΑ, έκπτωση για επισκευές και απαλλαγή από φόροι υπεραξίας <http://www.economy365.gr/article/135107/oikodomi-anastoli-fpa-gia-3-hronia-ekptosi-40-tis-dapanis-gia-episkeyi-katoikion>). Ας μην αναφερθούμε δε στις ανακεφαλαιοποιήσεις τραπεζών.

ΕΡΩΤΑΣΘΕ

1. Θα προβείτε σε πρόταση προς τη Volkswagen για παραγωγή στην Ελλάδα όπως σας ζήτησα στην ομιλία μου για το Αναπτυξιακό και θα επιδιώξετε εν γένει την προσέλκυση βιομηχανιών υψηλής προστιθέμενης αξίας ή θα ασχολείστε μόνο με τον τουρισμό; Σύμφωνα πάντως με τον αναπτυξιακό νόμο, παρέχονται αρκετά ευνοϊκές προϋποθέσεις, για παράδειγμα σε επιχειρηματικά πάρκα, χωρίς πολλές διαδικασίες.

2. Αν δεν σκοπεύετε να προβείτε σε πρόταση είτε στη Volkswagen ή σε άλλη αυτοκινητοβιομηχανία, ποιος είναι ο λόγος; Υπάρχει μέλλον για τη βιομηχανία στην Ελλάδα και για τα σχετικά επιστημονικά επαγγέλματα;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος