

21.01.2013

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ. υπουργούς:

- **Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών, Δικτύων**
- **Οικονομικών**
- **Εθνικής Άμυνας**
- **Ναυτιλίας και Αιγαίου**

Θέμα: «Κατάρρευση του Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου και Κυβερνητική απραξία»

Τα τελευταία χρόνια οι εξελίξεις που αφορούν την εξέλιξη του Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου της Χώρας, με κύρια θύματα τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ (ΕΝΑΕ – Σκαρμαγκάς), καθώς και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεωρίου, αποτελούν τη δραματική παρακαταθήκη σωρείας Κυβερνητικών λαθών και πολιτικής απραξίας των Κυβερνήσεων της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ. Σήμερα, οι κυρίαρχες ναυπηγικές μονάδες της χώρας υπολειτουργούν και έχουν εισέλθει σε ένα οικονομικό αδιέξοδο δίχως τέλος, το οποίο αντιμετωπίζεται με περίσσεια γραφειοκρατική υποκρισία, τόσο από τα θεσμικά όργανα της ελληνικής πολιτείας, όσο και από αυτά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μαζί τους έχουν συμπαρασύρει ένα σύνολο επιχειρήσεων του ναυτιλιακού πλέγματος, οδηγώντας σε κοινωνική εξαθλίωση και οικονομικό μαρασμό ολόκληρες περιοχές της χώρας (ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες).

Ειδικότερα και ως γνωστόν, τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, σύμφωνα και με τις αποφάσεις Ε (2008) 3118 και Ε(2010) 8374/2010 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχουν καταδικαστεί για τη χορήγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων από την πρώην ΕΤΒΑ, κυρίως υπό μορφή δανείων, εγγυήσεων και εισφορών κεφαλαίου, με την πρωτοφανούς αυστηρότητας απαγόρευση να

αναλάβουν οποιασδήποτε ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, εκτός αυτών του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Με την εκ νέου προσφυγή του αρμοδίου Επιτρόπου επί θεμάτων Ανταγωνισμού κ. Χοακίν Αλμούνια, στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), στις 28 Ιουνίου 2012, επαναβεβαιώθηκαν οι ανωτέρω αποφάσεις και ταυτόχρονα υπερδιπλασιάστηκε το συνολικό ποσό ανάκτησης, το οποίο μαζί με τους τόκους ανέρχεται πλέον σε 562 εκατ. Ευρώ!

Μετά την έκδοση της παραπάνω απόφασης, τα ΕΝΑΕ περιέχεται σε μειονεκτική θέση σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά ναυπηγεία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υφίστανται συντριπτικό πλήγμα στην δυνατότητά τους να εκτελέσουν οιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα για τα επόμενα 15 χρόνια. Μάλιστα στην από 23/01/2012 επιστολή του ο Ισπανός Επίτροπος κ. Αλμούνια αναφέρει *«Μια τέτοια προοπτική δεν είχε ποτέ αναφερθεί στην Επιτροπή στο πλαίσιο των συνομιλιών οι οποίες οδήγησαν στη στρατιωτική απόφαση»* ξεπερνώντας κάθε όριο λογικής και ταυτόχρονα καταδεικνύοντας το μέγεθος της ανεπάρκειας των χειρισμών της τότε ελληνικής κυβέρνησης.

Η τρικομματική Κυβέρνηση αντί να αντιπαλέψει σε ανώτατο Ευρωπαϊκό θεσμικό επίπεδο την απελευθέρωση των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. από τα «δεσμά» ανεφάρμοστων και εκτός οικονομικής λογικής αποφάσεων που οδηγούν στον αφανισμό του βασικότερου παραγωγικού κλάδου της Χώρας, με το αρθ.169, του Ν.4099/12 σπρώχνει το εμπορικό τμήμα των ΕΝΑΕ στην κατάρρευση, την ίδια ώρα που συνεχίζει να τηρεί σιγή ιχθύος σχετικά με την διαμόρφωση ενός σχεδίου βιώσιμης συνεργασίας τους με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, ιδίως μετά το οριστικό ναυάγιο των επενδυτικών σχεδίων, που το έτος 2010 ανακοίνωσε ο τότε Υπουργός Εθνικής Άμυνας Ευάγγελος Βενιζέλος. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο, από 1η Ιανουαρίου 2013, καταργείται το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης που παραχωρήθηκε από το 1950 στην εταιρία «Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ» της μόνιμης δεξαμενής Νο. 5 χωρητικότητας 250.000 τόνων και 214,5 στρέμματα από το σύνολο της έκτασης των εγκαταστάσεων. Η διάταξη αυτή γεννά εύλογες αμφιβολίες σχετικά με τις προθέσεις της κυβέρνησης να προβεί στην παραγωγική ανασυγκρότηση ενός από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Μεσογείου.

Μάλιστα, η πολιτική ηγεσία έχοντας παγιδευτεί από τις διατάξεις της ζημιογόνου για τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου, σύμβασης μεταβίβασης των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά στην Abu Dhabi Mar του Ν.3885/10 και της κατασκευής των υποβρυχίων Τύπου 214, αντί να

στοχεύει στην απεμπλοκή των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. από την αδιέξοδη κατάσταση, χάνει πολύτιμο χρόνο ταυτίζοντας το μέλλον του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου μόνο με την εξέλιξη της κατασκευής των υποβρυχίων. Μάλιστα προτάσεις του Ειδικού Συντονιστή για το θέμα αυτό που είδαν το φως της επικαιρότητας (όπως π.χ. η πρόταση για την πώληση σε άλλη χώρα δύο υποβρυχίων Type 214 από τα ΕΝΑΕ), και με τις οποίες ο ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ έχει ήδη διαφωνήσει δημόσια, ακόμα και αν υλοποιηθούν, δύνανται να οδηγήσουν σε νέο φαύλο κύκλο καταγγελιών για παράνομες κρατικές ενισχύσεις.

Όλα αυτά συμβαίνουν, τη στιγμή που σύμφωνα με έγκυρα οικονομικά στοιχεία ο κύκλος εργασιών του συνόλου των κλάδων της παγκόσμιας ναυτιλίας ξεπερνά μέσα στο 2012 τα 400δισ. \$, ενώ πάνω από 100 δισ.€ του τζίρου αυτού γίνεται από Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγικός τομέας της Ελλάδας και ισοδυναμεί με το με το 65% των συνολικών υπηρεσιών που εξάγονται¹. Σύμφωνα δε με πρόσφατα στοιχεία των Lloyd's στο σύνολο των 23 κυρίαρχων Χωρών στον κλάδο της ναυπήγησης για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1000 GT η Ελλάδα από το 2006 μέχρι και το 2011 παρουσιάζει μηδενικές ναυπηγήσεις (Πίνακας 1). Μάλιστα τα υπό ναυπήγηση πλοία ελληνικών συμφερόντων έφτασαν τα 85 για το 2012, τα 127 για το 2011 και τα 189 το 2010.

Απέναντι στις τεράστιες ευκαιρίες που ανοίγονται για την δημιουργία πόλων ανάπτυξης και ενίσχυσης της παραγωγικής δυναμικότητας της Χώρας, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική συγκυρία, οι αποφάσεις τόσο των Ευρωπαϊκών Θεσμικών Οργάνων όσο και της Ελληνικής Κυβέρνησης, δεν μπορεί παρά να δημιουργούν σκιές τόσο για την σκοπιμότητα, όσο και για την ορθολογικότητά τους. Μάλιστα, την ίδια στιγμή που ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος στη χώρα καταρρέει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με ανακοίνωση της στις 7/12/2011, τροποποίησε τον σχετικό κανονισμό επιλεξιμότητας, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία και από 1/1/2012 επαναφέρει «τη χορήγηση ενισχύσεων σε ναυπηγεία ή, στην περίπτωση εξαγωγικών πιστώσεων, τη χορήγηση ενισχύσεων προς τους πλοιοκτήτες για την ναυπήγηση, επισκευή ή μετατροπή πλοίων καθώς και τη χορήγηση ενισχύσεων καινοτομίας για την κατασκευή πλωτών και κινητών κατασκευών ανοικτής θαλάσσης»².

¹ Βλ. Icana, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz, U., and Saravelos, G., (2009)

² 2011/C 364/06 - Πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία

Πίνακας 1: Σύνολο ναυπηγήσεων πλοίων (>1000GT) σε παγκόσμια κλίμακα

2006			2007			2008			2009			2010	
Αρ.	GT (1000)	Μερίδιο (%)	Αρ.	GT (1000)	Μερίδιο (%)	Αρ.	GT (1000)	Μερίδιο (%)	Αρ.	GT (1000)	Μερίδιο (%)	Αρ.	GT (1000)
653	22557	22.6	606	20667	653	22557	22.6	606	20667	653	22557	385	105
699	38109	38.3	1231	67962	699	38109	38.3	1231	67962	699	38109	467	27
1106	27352	27.5	1698	58012	1106	27352	27.5	1698	58012	1106	27352	926	33
0	0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
1	0	0.0	15	720	1	0	0.0	15	720	1	0	1	0
12	395	0.4	9	102	12	395	0.4	9	102	12	395	8	28
74	1432	1.4	61	1196	74	1432	1.4	61	1196	74	1432	21	53
0	0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
31	354	0.4	46	977	31	354	0.4	46	977	31	354	6	56
126	344	0.3	112	245	126	344	0.3	112	245	126	344	9	2
2	1	0.0	0	0	2	1	0.0	0	0	2	1	1	0
4	495	0.5	2	46	4	495	0.5	2	46	4	495	3	7
80	283	0.3	48	266	80	283	0.3	48	266	80	283	13	6
1	10	0.0	0	0	1	10	0.0	0	0	1	10	0	0
86	412	0.4	69	288	86	412	0.4	69	288	86	412	25	3
4	32	0.0	2	0	4	32	0.0	2	0	4	32	0	0
8	100	0.1	17	504	8	100	0.1	17	504	8	100	21	8
49	631	0.6	38	146	49	631	0.6	38	146	49	631	13	8
46	90	0.1	31	88	46	90	0.1	31	88	46	90	3	4
Πηγή: Lloyd's Register of Shipping "World Shipbuilding Statistics" (Note: Ship Size Coverage:100 Gross Tonnage and over, Europe total=Former AWES (present CESA) countries. Excludes Poland (member from '95), Lithuania & Bulgaria ('09) for comparisons with former periods													
20	832	0.8	27	1218	20	832	0.8	27	1218	20	832	8	24
94	384	0.4	40	46	94	384	0.4	40	46	94	384	40	6
14	275	0.3	26	613	14	275	0.3	26	613	14	275	6	14
3.828	99.600	100	4.851	164.833	3.828	99.600	100	4.851	164.833	3.828	99.600	2.526	77.

Καθίσταται συνεπώς αντιληπτό ότι πίσω από αποφάσεις κάποιων θεσμικών οργάνων των Βρυξελλών κρύβονται ταυτόχρονα δύο πράγματα. Πρώτον, η παντελής αδυναμία να υπερασπιστεί η Κυβέρνηση της Χώρας με βάσιμα επιχειρήματα, την αποτροπή αφανισμού του

ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου και την χάραξη ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού πλαισίου. Δεύτερον, πίσω από αποφάσεις Ευρωπαϊκών Οργάνων παρεισφρύουν εθνικές σκοπιμότητες που υπηρετούν άλλες πολιτικές.

Για τους ανωτέρω λόγους και προκειμένου ο ΣΥΡΙΖΑ – ΕΚΜ να προβεί σε όλες τις αναγκαίες, ως αξιωματική αντιπολίτευση και ως εκπρόσωπος του ελληνικού λαού στα Ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα (Ευρωκοινοβούλιο), ενέργειες:

Ερωτώνται οι συναρμόδιοι Υπουργοί:

- **Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών, Δικτύων**
 - **Οικονομικών**
 - **Ναυτιλίας και Αιγαίου**
-
- 1) Σκοπεύει η Ελληνική Κυβέρνηση να αναλάβει πολιτική πρωτοβουλία και να θέσει τόσο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και σε άλλα θεσμικά όργανα της Ε.Ε., το ζήτημα της ανεδαφικότητας και του απαράδεκτου των υφιστάμενων περιορισμών, έτσι ώστε να τροποποιηθούν οι περιορισμοί και να επιτραπεί η εκ νέου ανάληψη ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε;
 - 2) Έχουν εξαντληθεί όλα τα ένδικα μέσα για την νομική αντίκρουση του πυρήνα των αποφάσεων τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και του ΔΕΚ;
 - 3) Έχει διερευνήσει η Κυβέρνηση τη δυνατότητα να εισαχθούν ειδικά κίνητρα για την τόνωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, κατά παρέκκλιση της 7ης Κοινοτικής Οδηγίας, είτε βασιζόμενη στην πρόσφατη τροποποίηση του κανονισμού κρατικών ενισχύσεων (2011/C 364/06), είτε στο γεγονός ότι η Ελλάδα εκ της γεωγραφικής της θέσεως, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές και ταυτόχρονα βιώνει μια πρωτοφανή οικονομική κρίση;

- 4) Ποιά μέτρα προτίθενται να λάβουν οι ερωτώμενοι Υπουργοί στο πλαίσιο του κανονισμού ανταγωνιστικότητας όσον αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στην ναυπηγική βιομηχανία και να ενισχύσουν την καινοτομία και κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών για εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ;
- 5) Έχει διερευνηθεί η δυνατότητα συμψηφισμού των επιβληθέντων ποινών ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων βάσει της τελευταίας τροποποίησης του κανονισμού (2011/C 364/06);
- 6) Ποιές πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί μέχρι σήμερα για την άντληση χρηματοδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα για την παραγωγή φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων ;
- 7) Ποιές ενέργειες έχουν γίνει μέχρι σήμερα για την άντληση κονδυλίων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση, προκειμένου να παρασχεθεί βοήθεια προς το προσωπικό των ναυπηγείων ;
- 8) Ποιες είναι οι δυνατότητες αξιοποίησης κονδυλίων του ΕΣΠΑ για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευής, όπως είχε δεσμευτεί να εξετάσει το υπουργείο Ανάπτυξης, σε συνάντηση με τους εκπροσώπους των εργαζομένων της Ζώνης Περάματος και των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Νεωρίου και Ελευσίνας;

Ερωτώνται οι Υπουργοί

-Οικονομικών

-Εθνικής Άμυνας :

- 1) Πόσα και ποιά προγράμματα αντισταθμιστικών ωφελημάτων «νέου τύπου» έχουν υλοποιηθεί σε ελληνικά ναυπηγεία μετά το 2010 (άρθρο 87 Νόμου 3883/2010) ;
- 2) Ποιές συγκεκριμένες δράσεις έχει αναλάβει το Ελληνικό Δημόσιο και ιδίως το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για την ανάπτυξη πολεμικών πλοίων ελληνικής σχεδίασης και κατασκευής;
- 3) Ποιά ποσά διατέθηκαν την τελευταία 10ετία από το Ταμείο Εθνικού Στόλου (ΤΕΣ) για κάθε έναν από τους παρακάτω καταστατικούς του σκοπούς (α) ναυπήγηση μάχιμων πολεμικών πλοίων και όχι αγορά έτοιμων, (β) χορήγηση δανείων για την ναυπήγηση μάχιμων πολεμικών πλοίων, (γ) ανέγερση εγκαταστάσεων ; ποιά μάχιμα πολεμικά πλοία ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα με χρήματα του ΤΕΣ την τελευταία 10ετία ; Ποιο είναι το

ύψος των πιστώσεων, που προϋπολογίζεται να διατεθούν από το ΤΕΣ μέσα στο 2013 για την ναυπήγηση πλοίων των Ενόπλων Δυνάμεων;

- 4) Ποιό είναι το ετήσιο κόστος ναύλωσης πλοίων από τρίτους για την μεταφορά προσωπικού, υλικού και μέσων των Ενόπλων Δυνάμεων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό;
- 5) Ποιο είναι σήμερα το ύψος των σε ισχύ εγγυητικών επιστολών των ΕΝΑΕ ΑΕ, που έχει στα χέρια του το Ελληνικό Δημόσιο για την ολοκλήρωση του προγράμματος των υποβρυχίων; Πως εξασφαλίζονται οι πάσης φύσης ενδεχόμενες απαιτήσεις του Ελληνικού Δημοσίου από την εκτέλεση του προγράμματος αυτού ;
- 6) Ποιο είναι το μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών-μετόχων των ΕΝΑΕ ΑΕ; Επαρκεί αυτό για την χρηματοδότηση των Ναυπηγείων και την ικανοποίηση τυχόν απαιτήσεων του Ελληνικού Δημοσίου;
- 7) Ποιο είναι το ύψος των ποινικών ρητρών, που έχουν από το 2010 και μέχρι σήμερα επιβληθεί στην ΕΝΑΕ ΑΕ, για τις καθυστερήσεις στην παράδοση των υποβρυχίων;
- 8) Ποιά ήταν η αξία της τεχνογνωσίας, που μεταφέρθηκε στην ΕΝΑΕ ΑΕ, από την αγοράστρια εταιρεία PRIVINVEST; Σε τι αφορούσε η τεχνογνωσία αυτή και με ποιόν τρόπο έγινε η μεταφορά της;
- 9) Έχουν σήμερα τα ΕΝΑΕ ενεργή υπεργολαβική σύμβαση με την HDW για την κατασκευή των υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού; Για ποιους λόγους η αγοράστρια εταιρεία δεν προχώρησε στην ολοκλήρωση της κατασκευής των υποβρυχίων με δικά της μέσα και ανέθεσε στην HDW υπεργολαβικά σημαντικό ποσοστό της σύμβασης με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για τα υποβρύχια;
- 10) Ποιο είναι το κόστος της παράδοσης των υποβρυχίων στο Πολεμικό Ναυτικό; Έχει το Ελληνικό Δημόσιο εξασφαλίσει τις απαραίτητες πιστώσεις στον προϋπολογισμό 2013; Σε ποιο ΚΑΕ έχουν εγγραφεί οι πιστώσεις αυτές;
- 11) Διαθέτει το Ελληνικό Δημόσιο πιστώσεις επαρκείς για την κατασκευή δυο (2) νέων υποβρυχίων τ. 214, που παραγγέλθηκαν το 2010; Σε ποιο ΚΑΕ έχουν εγγραφεί οι πιστώσεις αυτές;
- 12) Ποιες ήταν οι προτάσεις του ΥΠΕΘΑ σχετικά με την άρση του επιβληθέντος από την ΕΕ προστίμου και της απαγόρευσης κάθε εμπορικής δραστηριότητας των ΕΝΑΕ;
- 13) Ποιες πιστώσεις έχουν προβλεφθεί στον προϋπολογισμό έτους 2013 για την ναυπήγηση και επισκευή των πλωτών μέσων του Πολεμικού Ναυτικού;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Αθανασίου Νάσος

Δούρου Ρένα

Δρίτσας Θεόδωρος

Παναγούλης Στάθης

Σταθάκης Γιώργος

Συρμαλένιος Νίκος