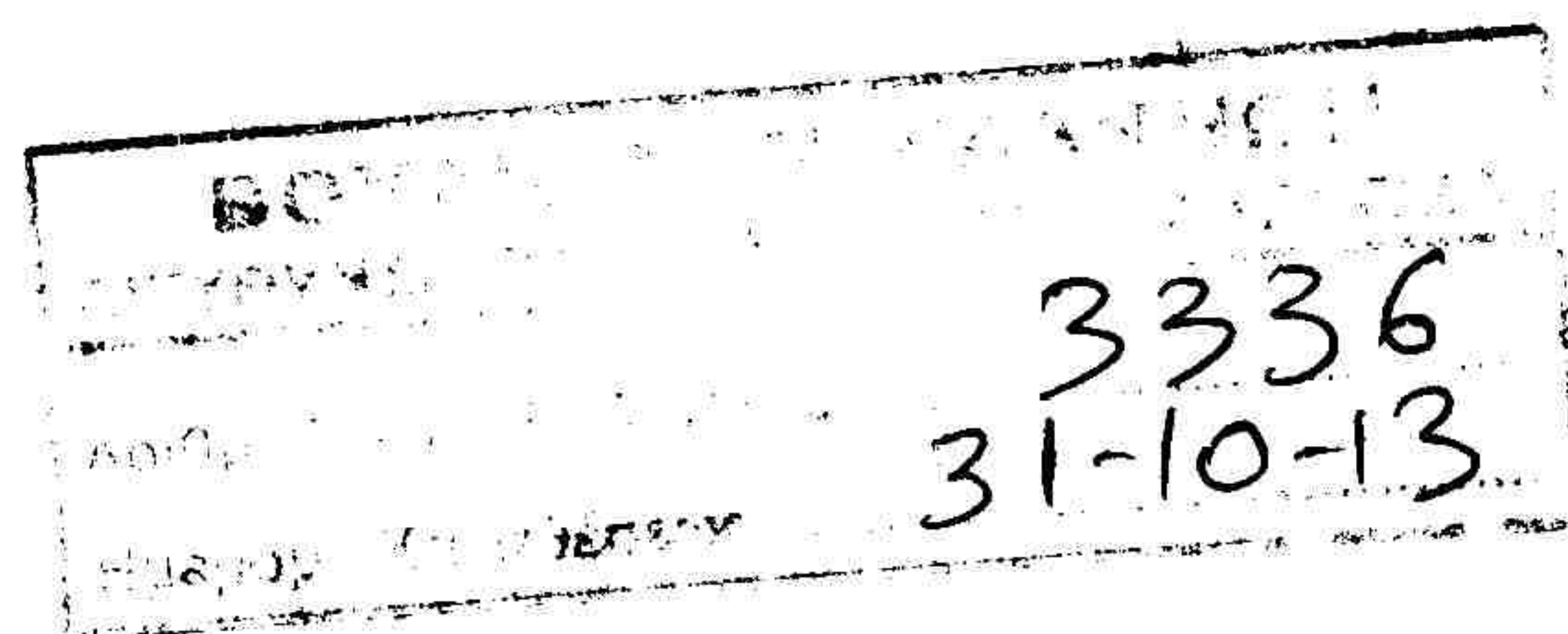




ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ
Β' ΑΘΗΝΑΣ

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θέμα: « Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία »

Κύριοι Υπουργοί,

Η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου, η Ελλάδα, δεν έχει ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Μπορεί η Ελλάδα να πρωταγωνιστεί στη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων, ως η ισχυρότερη δύναμη στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη με τον μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο, την ίδια ώρα όμως ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας με παράδοση αιώνων δεν μπορεί καν να επιβιώσει και στα δύο μεγάλα ναυπηγεία της χώρας, το Σκαραμαγκά και την Ελευσίνα. Πολλές χώρες πλην της Ελλάδας, ακόμη και η γείτονα Τουρκία, κερδίζουν σήμερα από το ελληνικό πρόγραμμα μαμούθ ναυπήγησης πλοίων για λογαριασμό ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Την ίδια ώρα δηλαδή που τα ναυπηγεία του κόσμου κερδίζουν δισεκατομμύρια δολάρια από επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών στις ναυπηγήσεις εκατοντάδων πλοίων (366 εμπορικά πλοία) χωρητικότητας δεκάδων εκατομμυρίων τόνων, η Ελλάδα «χτίζει» σήμερα σε κάποιο ναυπηγείο στο Πέραμα, ένα μικρό δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας κάτω των 2.000 τόνων που προορίζεται για τροφοδοσία καυσίμων στα νησιά.

Η αναβίωση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα έπρεπε να θεωρείται αυτονόητη εδώ και χρόνια και, όπως πολλοί έχουν παραδεχθεί, το παραγωγικό και αναπτυξιακό μοντέλο που αναζητά η κυβέρνηση θα μπορούσε να αναζητηθεί και στα ελληνικά ναυπηγεία. Κάτι τέτοιο μπορεί να δημιουργήσει δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας και να φέρει πολύτιμο συνάλλαγμα στην εγχώρια οικονομία.

Η Ελλάδα, παρότι αναγνωρίζεται ως ναυτιλιακή υπερδύναμη σε ολόκληρο τον κόσμο, αδυνατεί να εκμεταλλευθεί τα πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως η υψηλή τεχνογνωσία, την ίδια στιγμή που χώρες ακόμα και στα Βαλκάνια, όπως η Ρουμανία, με συντονισμένη πολιτική επενδύσεων και στρατηγικό επενδυτή τους Νοτιοκορεάτες, αποσπά ολοένα και μεγαλύτερα μερίδια στην αγορά.

Δεν φέρουν λοιπόν ευθύνη όσοι χάραζαν τα τελευταία χρόνια από υπουργικά έδρανα πολιτική στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας όπου με χαρακτηριστική προχειρότητα και ανευθυνότητα πήραν την απόφαση οι ελληνικές αρχές να προτείνουν στην Ε.Ε. τον εγκλωβισμό της μόνιμης δεξαμενής των 250.000 τόνων του Σκαρμαγκά (μήκους 300 μ.) αποκλειστικά για πολεμικά πλοία του Π.Ν. (πιθανόν αεροπλανοφόρα !!!!) με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον δυνατόν να δεξαμενισθούν και επισκευασθούν στη χώρα εμπορικά πλοία άνω των 120.000 τόνων.

Ένα δεύτερο ζήτημα που θα έπρεπε να επισημανθεί είναι το ζήτημα της διάλυσης και ανακύκλωσης των πλοίων, το οποίο έχει προκύψει τα τελευταία χρόνια ως ένα κρίσιμο θέμα τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Οι χώρες, στις οποίες υπάρχουν μονάδες ανακύκλωσης πλοίων- διαλυτήρια πλοίων- όπου θα πρέπει να εφαρμόζουν κατάλληλες διαδικασίες ώστε οι μονάδες αυτές να είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένες . Να προβαίνουν στην δραστηριότητα της ανακύκλωσης των πλοίων και να τηρούν τις προδιαγραφές για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, οι περισσότερες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων, εντοπίζονται σήμερα κυρίως στην Νοτιοανατολική Ασία.

Η διάλυση ενός πλοίου ή το σπάσιμο (scrap ή ship demolition), συμβαίνει όταν ένα πλοίο δεν είναι πλέον λειτουργικό, να έχει φτάσει τα χρόνια για τα οποία κατασκευάστηκε, να έχει ζημιές οι οποίες να μην συμφέρουν τον εκάστοτε ιδιοκτήτη ή για οτιδήποτε άλλο. Το σπάσιμο δε, επιφέρει ένα πολύ σημαντικό ποσό στον ιδιοκτήτη που προέρχεται από την ανακύκλωση του χάλυβα από μηχανήματα και γενικότερα από τον εξοπλισμό του πλοίου που είναι σε καλή κατάσταση και μπορεί να αξιοποιηθεί.

Σημειώνεται επίσης ότι σε διεθνές επίπεδο το ζήτημα της ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής ανακύκλωσης των πλοίων αποτέλεσε αντικείμενο τόσο της 8ης όσο και της 9ης Συνδιάσκεψης των μερών στη Σύμβαση της Βασιλείας οι οποίες έλαβαν χώρα στο Ναϊρόμπι της Κένυας (2006) και στο Μπαλί της Ινδονησίας (2008) αντίστοιχα.

Από την Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωκοινοβουλίου η πρόταση της Κομισιόν για δημιουργία δικτύου διαλυτηρίων πλοίων εγκεκριμένων από την ΕΕ προς τα οποία θα κατευθύνονται όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια με στόχο τη μείωση των δραματικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί το σημερινό ανεξέλεγκτο καθεστώς σε σειρά χωρών σε όλο τον κόσμο.

Ειδικότερα, η στρατηγική της ΕΕ προβλέπει σειρά μέτρων για τη βελτίωση το συντομότερο δυνατό των όρων υπό τους οποίους διενεργείται η διάλυση των πλοίων.

Ερωτάστε :

1. Ποια η πορεία των ελληνικών ναυπηγείων; Υπάρχει κάποιο σχέδιο που θα οδηγήσει σε ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας απ' την στιγμή που οι εγκαταστάσεις υπάρχουν;

2. Για το κλείσιμο των ελληνικών ναυπηγείων και την αντιπαραγωγικότητά τους δεν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες; Ως πότε σε αυτή τη χώρα οι πολιτικοί θα

λειτουργούν κατά τα δοκούντα, ή υποκινούμενοι από συμφέροντα ή είτε λόγω ανικανότητας, θα μπορούν να παίρνουν αποφάσεις οι οποίες βλάπτουν τη χώρα χωρίς να έχουν επιπτώσεις;

3. Ισχύει ότι με δική μας υπαιτιότητα οι ελληνικές αρχές πρότειναν στην Ε.Ε. τον εγκλωβισμό της μόνιμης δεξαμενής των 250.000 τόνων του Σκαρμαγκά (μήκους 300 μ.) αποκλειστικά για πολεμικά πλοία του Π.Ν. με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον δυνατόν να δεξαμενισθούν και επισκευασθούν στη χώρα εμπορικά πλοία άνω των 120.000 τόνων;

4. Γιατί δεν μπορούμε να αλλάξουμε το συγκεκριμένο καθεστώς το οποίο ισχύει σήμερα με την ΕΕ επικαλούμενοι την οικονομική κρίση κ.α , προτείνοντάς τους νέα σχέδια με προοπτική ανάπτυξης και στρατηγικές με συντονισμένη πολιτική επενδύσεων για την επαναλειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Μήπως σε σχέση με τις διεκδικήσεις που θα έπρεπε να προβάλετε στην ΕΕ εξ' αιτίας των προκλήσεων που παρουσιάζονται, αρκείστε και αρέσκεστε στην λογική των υποκόμων - Yesmen;

5. Υπάρχει στρατηγική και προγραμματισμός για τις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων και τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη να λειτουργήσουν βάσει νέων συνθηκών ως διαλυτήρια πλοίων σύμφωνα με την Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για δημιουργία δικτύου διαλυτηρίων πλοίων εγκεκριμένων από την ΕΕ προς τα οποία θα κατευθύνονται όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια με στόχο τη μείωση των δραματικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί το σημερινό ανεξέλεγκτο καθεστώς σε σειρά χωρών σε όλο τον κόσμο;

Αθήνα 31 - 10 - 2013

Αρ. πρωτ.

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ