

ΓΙΑΒ 288
..... 20 ΑΠΡ 2015



ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ
ΕΛΛΗΝΕΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΑΝΑΣΤΗΚΡΟΤΗΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Παρακαλείσθε για την τοποθέτησή σας επί της επιστολής που μας προώθησε η Γενική Γραμματεία του Προέδρου της Βουλής μέσω email εκ μέρους της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εργατοϋπαλλήλων Μετάλλου (roem@otenet.gr) με θέμα την υποβολή πρότασης της Ομόσπονδίας για ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ο Αναφέρων Βουλευτής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

6 ελ: 1 + 28

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΤΟΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΥ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ 1924 - ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ
ΑΡΙΘ. ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 674/1946
ΓΡΑΦΕΙΑ: ΟΜ. ΣΚΥΛΙΤΣΗ 6 & ΦΙΛΩΝΟΣ 2 • 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ: 210 4174159 - 210 4132382, FAX: 210 4174781 E-mail: poem@otenet.gr



PANHELLENIC METALWORKERS FEDERATION
ESTABLISHED IN 1924
SEATED IN PIRAEUS - GREECE
DEPT. OF G.C.O.W. IN GREECE
MEMBER OF INDUSTRIALL GLOBAL UNION
MEMBER OF INDUSTRIALL EUROPEAN TRADE UNION
OFFICES: 6 SKYLITSI & 2 FILONOS STR. GR•185 31 PIRAEUS GREECE
TEL: 210 4174159 - 210 4132382, FAX: 210 4174781 E-mail: poem@otenet.gr

ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 2124
OUR REF.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
PIRAEUS

18.3.2015

Προς

Πρόεδρο της Κυβέρνησης κ.Α.Τσίπρα
Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ.Π.Καμμένο
Υπουργό Παραγωγικής Ανασυγκρότησης κ.Π.Λαφαζάνη
Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας κ.Γ.Σταθάκη
Αν/τη Υπουργό Ναυτιλίας κ.Θ.Δρίτσα
Υπουργό Εργασίας κ.Π.Σκουρλέτη
Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
Μετόχους Ναυπηγείων Σκαραμαγκά
Μετόχους Ναυπηγείων Ελευσίνας
Μετόχους Ναυπηγείων Νεωρίου
Πολιτικά Κόμματα :
ΣΥΡΙΖΑ, Ν.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ, ΠΟΤΑΜΙ, Κ.Κ.Ε, ΑΝ.ΕΛ, ΠΑΣΟΚ.

ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε της Κυβέρνησης
Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί
Αξιότιμοι κύριοι,

Με παγκόσμια πρώτη την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, τα Ναυπηγεία της χώρας μας Σκαραμαγκά, Ελευσίνα και Νεώριο είναι σε ελεύθερη πτώση. Πρόκειται για μία ακόμα ελληνική τραγωδία της σύγχρονης εποχής που σε καμία περίπτωση δεν έχουμε το δικαίωμα να παρακολουθούμε απαθείς και αδιάφοροι.

Η κυβέρνηση έχει καθήκον να ορίσει τα στρατηγικά συμφέροντα της χώρας και να αναπτύξει τα σχέδια υλοποίησής τους.

Οι επιχειρήσεις οφείλουν να αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν συνειδητοποιώντας ότι οι παραδοσιακές επιχειρηματικές δραστηριότητες δεν αρκούν και είναι ελλειμματικές για την εξασφάλιση της μελλοντικής βιωσιμότητας.

Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να απαντήσουν ηχηρά πόσο χρειάζονται μια σοβαρή και ισχυρή Ναυπηγική Ελληνική Βιομηχανία και πόσο είναι διατεθειμένοι να την στηρίξουν.

Οι εργαζόμενοι στον κλάδο έχουμε αναλάβει τις ευθύνες μας σε δύσκολες συνθήκες και συναισθανόμενοι την κρισιμότητα της κατάστασης και την

αναγκαιότητα διατήρησης αλλά και αύξησης των θέσεων εργασίας είμαστε έτοιμοι να συμβάλλουμε στην ανόρθωση του κλάδου.

Πρωταρχικός στόχος όλων μας πρέπει να είναι η προστασία των επιχειρήσεων στρατηγικής σημασίας και η εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου Βιομηχανικής πολιτικής με προοπτική και μέλλον.

Για όλους αυτούς τους λόγους καταθέτουμε σήμερα στην πολιτική ηγεσία και σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς μια επεξεργασμένη και επιστημονικά τεκμηριωμένη πρόταση δημιουργίας Ενιαίου Φορέα Ναυπηγικής Βιομηχανίας, για την οποία έχουν εργασθεί για το Τ.Ε.Ε ο Σύλλογος Διπλοματούχων Ναυπηγών Ελλάδας, η ΠΟΕΜ με την στήριξη της ΓΣΕΕ, και την σύμφωνη γνώμη των σωματείων των Ναυπηγείων Σκαρामαγκά, Ελευσίνας, Νεωρίου η οποία μπορεί να αποτελέσει βάση διαλόγου και διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους.

Επίσης θα ήταν σημαντικές για όλους μας οι θέσεις και οι προτάσεις σας.

Για την Διοίκηση της ΠΟΕΜ

Ο Πρόεδρος
Γιάννης Στεφανόπουλος

Ο Γ. Γραμματέας
Μάρκος Κοντζιάς



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

**ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΟΝ
ΤΗΣ
ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

**Κ. ΣΤΑΜΑΤΙΑΚΗΣ Πρόεδρος Σ.Δ.Ν.Μ.Ε. – Μέλος Ε.Ε.Ν.Γ.Τ.Ε.
Ι. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Πρόεδρος ΠΟΕΜ**

Μάρτιος 2015

ΠΡΟΔΟΣ

Ο Ναυπηγικός κλάδος σήμερα αντιμετωπίζει οξύγωνα προβλήματα που έχουν σχέση με την πορεία και την επιβίωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Ν.Β.) στη χώρα μας, την κατάρταση των υπηρεσιών και την ανταπόκριση των φορέων, οι οποίοι εμπλέκονται σ αυτή.

Η Πλοίαρχα πρέπει να απαντήσει στο εξής βασικό ερώτημα:

- Αν θέλει ουσιαστικά την ύπαρξη της Ν.Β. ως τη μόνη βαριά βιομηχανία που απέμεινε στη χώρα.

Επίσης πρέπει εμείς σήμερα να βρούμε απαντήσεις στα εξής ερωτήματα που ταλανίζουν όλο τον τεχνικό κόσμο, όλο το παραγωγικό δυναμικό της Ν.Β.

- Ποια η προστιτική του κλάδου και μάλλον μεσούσης της κρίσης.
- Γιατί όλες οι μονάδες φέρονται ως ζημιολόγες.
- Γιατί όλες στηρίζονται σε κρατικές δουλειές.
- Γιατί η Ευρώπη λαμβάνει μέτρα με εντοπιήσεις ανά κλάδο και ανά κλίμακα εξειδίκευσης.

Η διάθρωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Ν.Β.) στην Ελλάδα
ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ν.Β.)
ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Η Ν. Β. μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες:

Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία και μονάδες (ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑΣ, ΕΛΕΥΣΙΝΑ, ΝΕΩΡΙΟ).

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την υπόλοιπη μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ασκούμενη από ιδιώτες, που αναπτύσσεται κυρίως στην περιοχή Πειραιά – Πέραμα – Σαλαμίνα – Κόλπος Ελευσίνας, η λεγόμενη δηλαδή Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

Ο ρόλος του κλάδου της ναυπηγικής Βιομηχανίας στη χώρα μας είναι σημαντικός για τους εξής κυρίως λόγους:

- Είναι συναλλαγατοφόρος.
- Απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων.
- Εξυπηρετεί την Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.
- Συντελεί στη διατήρηση και ανάπτυξη μεγάλου αριθμού παράλληλων δραστηριοτήτων.
- Τα μεγάλα ναυπηγεία έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν και απορροφήσουν σημαντικό know – how και να συντελέσουν στη μείωση της εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό (κυρίως με τις πολεμικές κατασκευές). Επίσης μεταφέρουν τεχνολογία στην πατρίδα μας και είναι χώροι που μπορεί να αναπτυχθεί η εφαρμοσμένη έρευνα σε συνεργασία με φορείς όπως π.χ. το Ε.Μ.Π. και ΤΕΙ Ναυπηγικής.
- Εξυπηρετεί την εθνική άμυνα της χώρας με την κατασκευή και συντήρηση πλοίων του Πολεμικού ναυτικού.

Η δίδοθρωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα

ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Οι Έλληνες εφοπλιστές πραγματοποιούν όλες τις παραγγελίες τους σε ναυπηγήσεις σε ξένες χώρες. Στη χώρα μας απέμεινε πλέον ο επισκευαστικός τομέας για ανάπτυξη δραστηριοτήτων, αλλά και αυτός ο τομέας το τελευταίο διάστημα είναι σε μηδενικό σημείο, ιδιαίτερα μετά την ακατανόητη απόφασης της Ε.Ε. για κλείσιμο των εμπορικών και επισκευαστικών δραστηριοτήτων για 15 χρόνια και λειτουργία του μεγαλύτερου Ναυπηγείου της χώρας μόνο ως στρατιωτικό Ναυπηγείο.

Η σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας είναι δραματική. Η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών ναυπηγείων είναι σε χαμηλό βαθμό ακόμη και στον τομέα των επισκευών. Οι μόνες ναυπηγήσεις πλοίων είναι η εκτέλεση των προγραμμάτων του πολεμικού ναυτικού (Φρεγάτες, Αρματαγωγά, Υ/Β, Κανονοφόροι) από τα δύο μεγάλα ναυπηγεία (Σκαρμαγκά, Ελευσίνας), που έγιναν με ανάθεση.

Μπορούν να επιβιώσουν όμως τα Ελληνικά Ναυπηγεία με μόνο πελάτη το Πολεμικό Ναυτικό;

Η κάθε Κυβέρνηση, έχει καθήκον να ορίσει τα στρατηγικά συμφέροντα της χώρας και να αναπτύξει τα σχέδια για την υλοποίησή τους.

Πρωταρχικός στόχος λοιπόν είναι η προστασία επιχειρήσεων στρατηγικής σημασίας και η εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου Βιομηχανικής Πολιτικής με προοπτική και μέλλον.

Με τα σημερινά δεδομένα η ανάπτυξη της Ναυπηγικής Βιομηχανίας και ο εκσυγχρονισμός της ώστε να γίνει ενεργητικός και προσοδοφόρος κλάδος του παραγωγικού ιστού της χώρας μας είναι υπόθεση που απαιτεί μια ολοκληρωμένη και συστηματική πολιτική από όλους τους σχετικούς φορείς, Ναυπηγικές Μονάδες, Ναυτιλιακές Εταιρείες, Προμηθευτές, Πανεπιστήμια, Συνδικάτα και ιδιαίτερα χρειάζεται πολιτική παρέμβασης της Πολιτείας.

Η διόρθωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα

ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Η αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του κλάδου είναι υποστήριξη και βελτίωση σύγχρονων, ικανών και αποτελεσματικών επιχειρηματικών φορέων στο σύνολο της Ναυπηγικής δραστηριότητας.

Για να καταστεί δυνατή αυτή η συνθήκη απαιτείται δημιουργία ενός συνοδικού πλαισίου που κατ' ελάχιστον θα περιλαμβάνει μέτρα και κίνητρα αντιστοίχα των εφαρμοζόμενων στις χώρες της Ε.Ε. ενώ θα αποτελέσει τον καταλύτη για να σπάσει ο φαύλος κύκλος της αναξιοπιστίας και της έλλειψης αγορών.

Στα πλαίσια των σημερινών δεδομένων της Ελληνικής Αγοράς, δηλαδή στην Ανανέωση του Ελληνόκτητου ατοπλοϊκού στόλου, την αναδιάρθρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών καθώς και τα εξοπλιστικά προγράμματα της χώρας υπάρχει ακόμη σημαντική ευκαιρία για τον Ελληνικό Ναυπηγικό κλάδο να εισέλθει σε μια δυναμική αγορά, να αποκτήσει εξειδίκευση και να καταστεί ανταγωνιστικός.

Είναι αναγκαίο τα μεγάλα Ναυπηγεία της χώρας μας να συνειδητοποιήσουν ότι οι παραδοσιακές επιχειρηματικές δραστηριότητες (ανάθεση Π.Ν.) δεν αρκούν για την εξασφάλιση της μελλοντικής βιωσιμότητας αλλά πρέπει να καταγραφεί τι μπορεί να κάνει τοιος. (who does what) και εισαγωγή τους στην παγκόσμια κατασκευαστική αγορά.

Η διάθρωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα

ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Γι' αυτό λοιπόν σήμερα ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ:

- Προσαρμογή και Οργάνωση των ναυπηγικών μονάδων για συντόμευση των χρόνων σχεδίασης – παραγγελιών – κατασκευών – δοκιμών και παραδόσεων.
- Δημιουργία κινήτρων και προσοχή στην πολιτική προσώπου για την προσέλκυση και εκπαίδευση νέων εργαζομένων στην ναυπηγική τέχνη. Δημιουργία νέων σχολών παραγωγής Τεχνιτών Ναυπηγικής.
- Δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος, μέσα από γρήγορες αποφάσεις για την εξυγίανση των μονάδων και την μείωση της γραφειοκρατίας.
- Υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων για τον εκσυγχρονισμό τους.
- Δημιουργία από το Κράτος προϋποθέσεων για ερευνητική ομάδα η οποία να μπορεί να οραματίζεται και να σχεδιάζει την Ναυπηγική Πολιτική της χώρας (π.χ. τι είδους πλοία χρειάζεται η χώρα, που θα κατασκευαστούν κ.λπ.)
- Δημιουργία εθνικών προγραμμάτων με τη συμμετοχή ναυπηγείων, εφοπλιστικών ενώσεων, επιμελητηρίων, παραναυπηγικών βιομηχανικών μονάδων κ.λπ. για την ανάπτυξη και κατασκευή προηγμένων και εξειδικευμένων τύπων πλοίων.
- Παροχή κρατικής υποστήριξης στον τομέα MARKETING μέσω των ελληνικών πρεσβειών σε ορισμένες «χώρες- κλειδιά» που θα πρέπει για το σκοπό αυτό να πλαισιωθούν με στελέχη ειδικών γνώσεων.
- Οι εργαζόμενοι συναισθανόμενοι την κρίσιμότητα της κατάστασης και συμβάλλοντας στη ανόρθωση της Ν.Β. θα προσφέρουν ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΕΙΡΗΝΗ.

Η διάθρωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα
ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Χρειάζονται λοιπόν συγκεκριμένα μέτρα στήριξης και ενίσχυσης: άρα η πολιτεία πρέπει να εξετάσει και να συμπεριλάβει στην πολιτική της τα παρακάτω μέτρα:

1. Πολιτική μακροπρόθεσμης ανάπτυξης μέσα από ένα σχέδιο ενοποιημένης παραγωγικής διαδικασίας. (Έναια έκφραση των ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ).
2. Εξέταση της αμυντικής πολιτικής με τα εξοπλιστικά προγράμματα μέσω του ΕΜΠΑΕ.
3. Δημιουργία εθνικού στρατηγικού κέντρου διανομής εργασιών και κατασκευή αυτών στις συνεργαζόμενες ή ενοποιημένες παραγωγικές μονάδες.
4. Ενεργοποίηση από το κράτος του ευρωπαϊκού θεσμού της Ασφάλισης Εγγυήσεων και Πιστώσεων για ναυπηγήσεις εμπορικών πλοίων.
5. Υλοποίηση των προβλεπόμενων από το ΕΜΠΑΕ προγραμμάτων ναυπήγησης πλοίων για το Π.Ν. χωρίς περαιτέρω χρονικές καθυστερήσεις και (υπό προϋποθέσεις ταμειακών ρυθμίσεων) επιτάχυνση του ρυθμού τους.
6. Χάραξη κοινής πολιτικής με το ΥΕΘΑ με σκοπό την ανάδειξη και μεγιστοποίηση της Ελληνικής συμμετοχής στα Προγράμματα του Π.Ν., προϋπόθεση για την εξασφάλιση μέγιστης Απασχόλησης.
7. Χάραξη κοινής πολιτικής με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και το Υπουργείο Οικονομικών για εξασφάλιση Ευρωπαϊκών πιστώσεων για ναυπήγηση νέων σκαφών για την Ακτοπλοΐα.

Η διδρρθωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα
ΜΕΤΡΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΜΕΤΡΑ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

8. Ενίσχυση των ναυπηγικών δραστηριοτήτων των εγκαταστάσεων και την ανανέωση του Μηχανολογικού τους εξοπλισμού μέσα από ένα πρόγραμμα δανειοδότησης των παραγωγικών μονάδων.
9. Σχέδιο καταγραφής και διασύνδεσης των ελληνικών νησιών με νέο σχέδιο θαλάσσιων δρόμων, με ενίσχυση με συγκεκριμένα κίνητρα και δεσμεύσεις ενίσχυσης των θαλασσίων δρόμων, καλύτερη εξυπηρέτηση και η δρομολόγηση νέων ασφαλέστερων και αξιόπλων πλοίων. Κέρδος θα είναι η ενίσχυση και καλύτερη εξυπηρέτηση του τουρισμού.
10. Να συνδεθεί η αδειοδότηση των άγονων γραμμών με είσοδο νεότευκτων και αξιόπλων πλοίων, κατασκευασμένα με προϋποθέσεις και δεσμεύσεις στα συνεργαζόμενα ή ενοποιημένα Ελληνικά Ναυπηγεία.
11. Αξιοποίηση των ΣΔΙΤ με ενίσχυση και δανειοδότηση Τριμερούς συμμετοχής στη χρηματοδότηση ΤΡΑΠΕΖΕΣ – ΕΦΟΡΛΑΙΣΤΕΣ ΙΔΙΩΤΕΣ – ΔΗΜΟΣΙΟ.
12. Ξεμπλοκάρισμα διαδικασιών δανειοδότησης μικρών και μεσαίων ναυπηγικών επιχειρήσεων μέσω των προγραμμάτων TEMTIME ή ΕΣΠΑ.
13. Ένταξη στα ΠΕΠ του ΕΣΠΑ δραστηριότητες, ως ακολούθως:
 - Ναυπήγηση πλοίων και πλωτών κατασκευών
 - Ναυπήγηση σκαφών αναψυχής και αθλητισμού
 - Μετασκευή πλοίων ώστε να ανταποκρίνονται σε νέους κανονισμούς, ιδιαίτερα σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος.
 - Ένταξη μικρών και μεσαίων Ναυτιλιακών και Ναυπηγικών Επιχειρήσεων με όρους και κανόνες.
 - Διαλυτοποίηση πλοίων

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ (ΕΝΑΕ) Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Τα Ναυπηγεία Σκαρामατκά είναι το μεγαλύτερο Ναυπηγείο της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Το Ναυπηγείο στην πολύχρονη παρουσία του έχει κατασκευάσει δεκάδες εμπορικά πλοία, διαφόρων τύπων, έχει επισκευάσει χιλιάδες πλοία και τα τελευταία χρόνια αποκτώντας know how και εξειδίκευση κατασκευάζει πολεμικά πλοία (όπως φρεγάτες κανονιοφόρους, Υ/Β) εξυπηρετώντας το ΓΙΝ και βοηθώντας στην αμυντική θωράκιση της χώρας.

Διαθέτει 4 μεγάλες Δεξαμενές (2 βυθιζόμενες και 2 μόνιμες) και 4 μεγάλους προβλήτες. Η μία από τις μόνιμες δεξαμενές είναι η μεγαλύτερη δεξαμενή της Μεσογείου και ήταν ανέκαθεν ο κρόχτης προσεγγισιμότητας των πλοίων. Το ναυπηγείο επίσης διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις κατασκευής Υποβρύχιων, πλήρη shops (σωληνουργείο, ξυλουργείο, ηλεκτρολόγείο κ.λπ.)

- ✓ Το Ναυπηγείο με την ιδιωτικοποίηση του 2002 στην σύμβαση μεταβίβασης προβλεπόταν 1400 θέσεις εργασίας και 4 δραστηριότητες : Υποβρύχια, Νέες Κατασκευές (Εμπορικός Τόμος), Επισκευές και Τροχαίο Υλικό (Τ.Υ.).
- ✓ Το 2004 το ναυπηγείο εξαγοράζεται από τον όμιλο Thyssen Krupp.
- ✓ Το Οκτώβριο του 2007 απασχίζεται η δραστηριότητα Τ.Υ. με 202 εργαζόμενους.
- ✓ Το Οκτώβριο του 2008 πωλείται η δραστηριότητα Τ.Υ. στον Dr.Meyer και τον Μάιο του 2009 πτωχεύει.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ (ΕΝΑΕ) Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

- ✓ Επίσης το 2008 συνεχεύεται η δραστηριότητα Νέων Κατασκευών με αυτή των Υποβρυχίων.
- ✓ Τον Ιούνιο του 2008 μια ακατανόητη απόφαση της Ε.Ε απαγορεύει στο Ναυπηγείο να έχει Εμπορική Κατασκευαστική και Επισκευαστική Δραστηριότητα για 15 Χρόνια.
- ✓ Το Σεπτέμβριο 2009 οι Έρμανοί ιδιοκτήτες καταγγέλλουν τις συμβάσεις των Υποβρυχίων Τύπου 209 και Τύπου 214.
- ✓ Τον Οκτώβριο του 2010 εξαγοράζει το Ναυπηγείο ο κ. Σάφας (75% και 25% οι Έρμανοί) με την συνδεδεμένη εταιρία PRINIVEST της ABM.
- ✓ Τον Οκτώβριο του 2010 με τον νόμο 3885/10 επικυρώνεται από την Βουλή των Ελλήνων η νέα σύμβαση των υποβρυχίων με άμεση παράδοση του 1ου υποβρυχίου 'Παπανικολής'.
- ✓ Μετά από λίγους μήνες καταγγέλλεται ξανά η σύμβαση από τους Έρμανους εταίρους, (Σημειωτέον, η σύμβαση 3885/10 προβλέπει συγκεκριμένες ημερομηνίες καταβολής Χρημάτων, ενώ δεν διαφαίνεται από την σύμβαση αντιστοιχία πρόδοος του κατασκευαστικού έργου.
- ✓ Τον Δεκέμβριο του 2010 ανακοινώνεται απόφαση της Ε.Ε για μη κατασκευή και πολεμικών πλοίων τρίτων χωρών.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ (ΕΝΑΕ)

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Έτσι σήμερα το Ναυπηγείο έχει ως μόνο έργο τις συμβάσεις κατασκευής των Υποβρυχίων. Διαφαίνεται το Ελληνικό Δημόσιο να διεκδικεί ποσό 340 εκ. ευρώ από την ΕΝΑΕ για ανεκπλήρωτες προηγούμενες συμβάσεις για λογαριασμό του ΟΣΕ.

Το Ναυπηγείο σήμερα απασχολεί 900 εργαζόμενους.

Επίσης η δραστηριότητα του Τροχαίου Υλικού έχει εγκλωβίσει - όμηρους 150 εργαζόμενους, οι οποίοι έχουν προσφύγει στα δικαστήρια.

Η Διοίκηση του Ναυπηγείου με απόφασή του ενεργοποίησε την εκ περιτροπής εργασία στο Ναυπηγείο, η οποία ίσχυσε έως τον Οκτώβρη του 2013. Από τότε έως και Απρίλιο 2014 το Ναυπηγείο είναι πλήρως αδρανισμένο.

Το Π.Ν. από 06/05/2014 άνοιξε το Ναυπηγείο, με μειώσεις μισθών των εργαζομένων και έως το τέλος της κατασκευής των Υ/Β βάσει του Νόμου 4285/14.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ (ΕΝΑΕ) Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΚΑΙ ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΣΗΜΕΡΑ

- 1) Υλοποίηση της σύμβασης βάσει του Ν.3885/10 που σημαίνει: καταβολή χρημάτων σύμφωνα με το πρόγραμμα (χρονοδιάγραμμα πληρωτών) με υποχρέωση της κατασκευαστικής εταιρίας για αντίστοιχη πρόοδο του κατασκευαστικού έργου. Πλήρης υλοποίηση και ολοκλήρωση του προγράμματος.
- 2) Υλοποίηση δέσμευσης του ΥΠΕΘΑ (όπως φέρεται να ισχυρίζεται ο κ. Σάφας) για ανάθεση του έργου των φρεγατών ΜΕΚΟ για εκσυγχρονισμό.
- 3) Ανάληψη πρωτοβουλιών της Ελληνικής Πολιτείας για κατάργηση ή τουλάχιστον αναστολή της απόφασης της Ε.Ε για μη δυνατότητα εμπορικής και επισκευαστικής δραστηριότητας των ΕΝΑΕ και μάλιστα εν μέσω κρίσης της Ελληνικής κοινωνίας.
- 4) Διακανονισμός ή διαγραφή του οφειλόμενου ποσού για τον ΟΣΕ. (Αλλιώς αυτή είναι αμαρτία των Γερμανών και όχι της σημερινής Διοίκησης).
- 5) Επανεξέταση και λειτουργία των σχολών ΟΑΕΔ στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις για δημιουργία αναγκαίου νέου εργατοτεχνικού προσωπικού που συνεχώς φθίνει. Ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαμε ως χώρα στο σημείο αυτό φθίνει συνεχώς.
- 6) Επανεξέταση των εργαζομένων του Τροχαίου Υλικού στην δύναμη των ΕΝΑΕ.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυπηγείων της Μεσογείου. Αποτελεί μέρος της «Βαρειδς» ελληνικής βιομηχανίας, που προσφέρει εργασία σε 600 εργαζομένους, ενώ παράλληλα προσφέρει εργασία σε μεγάλο αριθμό εργαλαβικών «δορυφορικών» επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του νομού Αττικής δημιουργώντας πρόσθετες θέσεις εργασίας.

Με την πάροδο του χρόνου το ναυπηγείο αποκτώντας όλο και μεγαλύτερη εμπειρία, εμπλουτίζοντας τον εξοπλισμό του με σύγχρονα μηχανήματα και προσαρμυβδόνοντας εξειδικευμένο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό, έχει εκτελέσει σύγχρονες και απαιτητικές ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων καθώς και άλλες βιομηχανικές κατασκευές (όπως π.χ. τρωίνα).

Στα Ναυπηγεία Ελευσίνας κατά την διάρκεια των τελευταίων 17 ετών (1997-2014) υπήρξε πλούσια κατασκευαστική και επισκευαστική δραστηριότητα:

- Για λογαριασμό του Π.Ο.Α. Ναυτικού ναυπηγήθηκαν και παραδόθηκαν 14 πλοία.
- Για λογαριασμό της Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν ναυπηγηθεί 3 οχηματαγωγά επιβατηγά πλοία και έχουν επισκευαστεί ή μετασκευαστεί περισσότερα από 1700 εμπορικά πλοία.
- Για το Υπουργείο Οικονομικών έχουν ναυπηγηθεί κα παραδοθεί δύο πλοία διωξης λαθρεμπορίου.
- Επίσης έχουν κατασκευαστεί και παραδοθεί 458 αναρτηόμενες φορτάμαξες διαφόρων τύπων.

Η λειτουργία του ναυπηγείου εξυπηρετεί με πολλούς τρόπους, εκτός από την εθνική άμυνα με τις ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων, και την εθνική οικονομία.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Η οικονομική δυσχέρεια στην οποία βρίσκονται τα ναυπηγεία σήμερα δεν οφείλεται σε κακοδιαχείριση, εμπορικά / ανταγωνιστικά μειονεκτήματα, ή έλλειψη προοπτικών του κλάδου. Αντίθετα είναι συγκυριακό αποτέλεσμα εξαιρετικών περιστάσεων. Ειδικότερα:

- ❖ Η διεθνώς εκδηλούμενη οικονομική κρίση αλλά και η οικονομική κρίση που έπληξε την χώρα μας είχε σαν αποτέλεσμα από τις αρχές του 2010 να μειωθεί σημαντικά η δραστηριότητα στον εμπορικό – εξαγωγικό τομέα. Ο κύκλος εργασιών από τον τομέα των εμπορικών πλοίων μειώθηκε το 2014 κατά 80% σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.
- ❖ Επιπλέον από το τέλος του 2009 το Ελληνικό Δημόσιο άρχισε να αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων του με συνέπεια να καθυστερεί και να μεταθέτει χρονικά την ανάθεση ναυπήγησης των νέων φρεγατών FREMM, έργο που αναμενόταν στα ναυπηγεία από το 2009 σύμφωνα με την απόφαση του ΚΥΣΕΑ.
- ❖ Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση άλλαξε την πιστοδοτική συμπεριφορά των Τραπεζών, οι οποίες ζητούν σημαντικές εξασφαλίσεις για την παροχή πιστώσεων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αξεπέραστες δυσκολίες στην ανάγκη των ναυπηγείων για δανειοδότηση. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά την χρήση των τελευταίων χρόνων η επιχείρηση αναγκάστηκε να μειώσει τον τραπεζικό δανεισμό της με συνέπεια να επέλθει δραματική μείωση των κεφαλαίων κίνησης.

Αποτέλεσμα των παραπάνω λόγων είναι η προσφυγή στην προστασία του άρθρου 99 του Π/Κ. Πρόσφατη μελέτη βιωσιμότητας, που έγινε από την διεθνή φήμις εταιρεία συμβούλων Ernst & Young (Αύγουστος 2011), καταδεικνύει τις θετικές προοπτικές ανάπτυξης των ναυπηγείων σε βάθος χρόνου κάτω από ορισμένες απαραίτητες προϋποθέσεις, οι οποίες είναι:

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΕΝΕΥΣΙΝΑΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

- Άμεση ενίσχυση της ρευστότητας του ναυπηγείου.
- Δραστική μείωση των σταθερών δαπανών του ναυπηγείου (Ήδη έχουν γίνει αρκετά με δυνατότητα περαιτέρω μείωσης).
- Άμεση είσπραξη από το Υπ. Άμυνας μέρους εκ των απαιτήσεων, που προέχονται από εκκρεμείς συμβάσεις κατασκευής πολεμικών πλοίων και αφορούν έξοδα που επιβαρύνθηκε το ναυπηγείο λόγω καθυστερήσεων που οφείλονται στον Αγοραστή.
- Ανάληψη από το ναυπηγείο μακροπρόθεσμου κατασκευαστικού έργου από τον δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα. Προς την κατεύθυνση αυτή το πρόγραμμα των φρεγατών FREMM φαίνεται να καθυστερεί, μπορεί όμως να ισοσκελιστεί από την κατασκευή επιβατικών πλοίων για τις δύσκολες γραμμές στα πλαίσια των προγραμμάτων ΕΣΠΑ. Το ναυπηγείο έχει ήδη εκπονήσει αναλυτικά ναυπηγικά σχέδια κατασκευής τέτοιων πλοίων σε συνεργασία με το ΕΜΠ και την ΕΑΝΤ (πρόγραμμα «ΑΛΚΥΩΝ»).

Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η βιωσιμότητα του ναυπηγείου και δίνεται η δυνατότητα ανάληψης επιπλέον σημαντικών παραγγελιών από τον εμπορικό τομέα. Δίνεται μακροπρόθεσμα το πρόβλημα του ναυπηγείου και εξασφαλίζεται η συνέχεια της λειτουργίας μιας από τις μεγαλύτερες παραγωγικές μονάδες της χώρας.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Το Νεώριο Ναυπηγεία Σύρου (Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.) με 150 χρόνια ιστορίας και λειτουργίας, είναι απόλυτα συνδεδεμένο με την οικονομική και κοινωνική ζωή του νησιού. Η μοναδική βαρεία βιομηχανία στην ευαίσθητη νησιωτική περιοχή του Αιγαίου και βασική μονάδα απασχόλησης για την Σύρο, μιας και εργάζονται κατά μέσον όρο 500 Σύριοι και πολλοί περισσότεροι σε αιχμές εργασιών, αλλά και ο κύριος μοχλός της οικονομικής δραστηριότητας της Σύρου.

Το Νεώριο με βασική δραστηριότητα τις επισκευές πλοίων, έχει συγχρόνως εμπειρία και ιστορία στην κατασκευή πλοίων, μιας και εδώ φτιάχτηκε το πρώτο μεταλλικό και ατμοκίνητο πλοίο στην σύγχρονη ιστορία της χώρας και πρόσφατα κατασκευάσαμε δύο mega yachts 85 μέτρων και τρία πυροσβεστικά σκάφη 25 μέτρων.

Διαθέτει δύο δεξαμενές, μια 75.000 DWT και μια 40.000 DWT μήκους 230 μέτρων και 195 μέτρων αντίστοιχα και ένα syncoilift 85 μέτρων και capacity 2.500 tns και τροβαήτες 1800 μέτρα, που μπορούν να δεχτούν πλοία μήκους έως 300 μέτρα και βύθισμα 9,5 μέτρα.

Το Νεώριο είναι πλήρως καθετοποιημένη μονάδα που διαθέτει μεγάλο αριθμό συνεργείων (Ελασματοουργείο, μηχανουργείο, ηλεκτρολόγείο, σωληνουργείο, ξυλουργείο, κ.λπ.), με όλες τις ειδικότητες εργαζομένων για την εξυπηρέτηση τόσο της επισκευής όσο και της κατασκευής πλοίων.

Με τα μέσα που διαθέτει μπορεί να επισκευάσει πλοία έως 75.000 tn DWT και μήκος 230 μέτρων και να κατασκευάσει πλοία διαφόρων τύπων έως 85 μέτρα.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Το Νεώριο τα τελευταία 20 χρόνια της λειτουργίας του με το νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς στηρίχθηκε αποκλειστικά στην διεθνή και ντόπια ναυτιλιακή αγορά και από ένα κύκλο εργασιών 600 εκ ευρώ σε αυτά τα χρόνια μόνο 30 εκ. ευρώ προέρχονται από έργα του δημοσίου και αυτά μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες και αφορά την επισκευή δεξαμενών του Π.Ν., την κατασκευή των τριών πυροσβεστικών και σε συνεργασία με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας τον εκσυγχρονισμό μιας ΤΠΚ και την συμμετοχή στην κατασκευή 2 ΤΠΚ.

Πρέπει να σημειώσουμε επίσης ότι από τα 600 εκ. ευρώ, τα 450 περίπου αποτελούν το κοινωνικό μέρισμα που επέστρεψε στην τοπική και εθνική οικονομία ως μισθούς, ασφαλιστικές εισφορές, φόρους κ.λπ.

Η διεθνής και εθνική οικονομική κρίση, που έχει επηρεάσει σημαντικά τις μεταφορές και την ναυτιλία και ακόμα πιο έντονα τον διεθνή ανταγωνισμό, επηρέασε εδώ και ένα και πλέον χρόνο και την εταιρεία μας, με συνέπεια την μείωση των εργασιών της και των εσόδων της με άμεση συνέπεια να αδυνατεί σήμερα να εξυπηρετήσει τις οικονομικές της υποχρεώσεις, τόσο προς τους εργαζομένους της, όσο και προς τρίτους.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

Για την προσωρινή στήριξη του Ναυπηγείου ανατέθηκαν και επισκευάστηκαν το 2014 2 Π/Δεξαμενές του Π.Ν. συνολικού προϋπολογισμού 10 εκ. ευρώ.

Επειδή η οικονομική κατάσταση της εταιρείας επιδεινώνεται συνεχώς, οι εργαζόμενοι είναι ήδη 3 μήνες απλήρωτοι και είναι ορατός ο κίνδυνος για την λειτουργία της εταιρείας με απρόσμενες συνέπειες στην απασχόληση και την οικονομική και κοινωνική ζωή του νησιού, ζητούμε άμεσα να αποδεσμευτούν οι τραπεζικοί λογαριασμοί του Ναυπηγείου που έχουν δεσμευτεί λόγω καθυστέρησης καταβολής ασφαλιστικών εισφορών στο ΙΚΑ με παραγγελία του ΚΕΑΟ της 24/2/2014 καθώς και του νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας.

Η έως σήμερα συνέχιση του αναγκαστικού μέτρου της δέσμευσης των λογαριασμών συνεπάγεται:

- Αδυναμία ολοκλήρωσης των επισκευαστικών εργασιών στα πλοία που βρίσκονται σε εγκαταστάσεις του Νεωρίου.
- Αδυναμία πλήρωμής του προσωπικού και με μαθηματική ακρίβεια το οριστικό κλείσιμο του Ναυπηγείου.

Η άνωση μόχλη επιβίωσης της εταιρείας και των 400 οικογενειών που ζουν από το Νεώριο απαιτεί κατανόηση και προσοχή.

Ζητούμε δηλαδή, και εν όψει του προς ψήφιση νομοσχεδίου των 100 δόσεων, την άμεση άρση της απόφασης δέσμευσης όλων των λογαριασμών του Νεωρίου.

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ε. Φο. Να. Βι.)

Η συνεργασία μεταξύ των τριών μεγάλων ναυπηγικών επιχειρήσεων της Χώρας, στην κατεύθυνση δημιουργίας ενός ενιαίου και ισχυρού φορέα, είναι αναγκαίος όρος αλλά και ικανή προϋπόθεση για την επιβίωση και ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

- Ο Σκαρμαγκάς απασχολεί περί τα 900 άτομα και – μετά την απόφαση της Ε.Ε. – περιορίζεται στην αποκλειστική εξυπηρέτηση συμβάσεων με το Π.Ν., οι οποίες δεν μπορούν από μόνες τους να στηρίξουν οποιαδήποτε αναπτυξιακή προσπάθεια.
- Η Ελευσίνα, παρά την κερδοφορία της στις αρχές της τελευταίας 10ετίας, αντιμετωπίζει από το 2010, λόγω της διεθνούς και εγχώριας κρίσης, σοβαρά προβλήματα ρευστότητας με αποτέλεσμα να ενταχθεί στο άρθρο 99 του Π.Κ. Απασχολεί περί τα 750 άτομα και την τελευταία δεκαετία ανατέθηκαν προγράμματα από το Π.Ν. ύψους € 1 δις, ενώ ίσου ύψους ήταν και τα έσοδα από τα εμπορικά πλοία.
- Το Νεώριο Σύρου απασχολεί 450 άτομα και από το 1994 τα έσοδά του προέρχονται σχεδόν αποκλειστικά από εμπορικά πλοία (δεν έχει ανατεθεί κανένα συμβόλαιο από το Π.Ν.). Αν και υπήρξαν πολλές περιόδους κερδοφορίας, σήμερα αντιμετωπίζει τα ίδια προβλήματα ρευστότητας όπως και η Ελευσίνα.
- Επισημαίνουμε ότι περίπου 2.000 άτομα απασχολούνται περιστασιακά στις εργολαβικές επιχειρήσεις του Περσέματος, παίρνοντας εργασίες κυρίως από τα δύο μεγάλα ναυπηγεία. Συνεπώς η επιβίωση των επιχειρήσεων αυτών εξαρτάται από την πορεία του Σκαρμαγκά και της Ελευσίνας.

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ε. Φο. Να. Βι.)

Στόχοι - προοπτικές ανάπτυξης του Ε. Φο. Να. Βι.

Ο ενιαίος ναυπηγικός φορέας μπορεί, κάνοντας οικονομίες μεγέθους, σε πρώτη φάση να διατηρήσει «ανοιχτά» τα ναυπηγεία και να διασώσει τις θέσεις εργασίας που κινδυνεύουν όσο ποτέ άλλοτε και σε δεύτερη φάση να αναπτύξει τον κλάδο εκμεταλλευόμενος τα στρατηγικά του πλεονεκτήματα και την αποκτημένη πολυετή πείρα και τεχνογνωσία του προσωπικού του.

Αυτό αποφέρει μεγάλο όφελος για την χώρα διότι:

- 1) Από την μια πλευρά εξυπηρετούνται οι ανάγκες του Γ.Ν. τόσο με κατασκευές νέων πολεμικών πλοίων όσο και με την συντήρηση και εκσυγχρονισμό των παλαιών, ενώ από την άλλη προσφέρει στην ελληνική οικονομία μεγάλη προστιθέμενη αξία, αφού το ναυπηγικό έργο είναι εντάσεως εργασίας.
- 2) Εισφέρει καθαρό εισόδημα από εξαγωγές, αφού οι επισκευές και κατασκευές εμπορικών πλοίων ανήκουν στην διεθνή αγορά. Ας σημειωθεί ότι, αν και ο ανταγωνισμός από τις αγορές της νοτιοανατολικής Ασίας είναι ισχυρός, οι σύγχρονες και πανάκριβες εγκαταστάσεις των τριών ελληνικών ναυπηγείων καθώς και η τεχνογνωσία του προσωπικού τους, αποτελούν σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα.
- 3) Υπάρχει προοπτική ναυπηγήσεων πλοίων για πολεμικά ναυτικά τρίτων χωρών, που όμως – μετά την απόφαση της Ε.Ε. – δεν μπορούν να γίνουν χωρίς την διοικητική υλοποίηση του Ε. Φο. Να. Βι.
- 4) Υπολογίζουμε ότι πάνω από 10.000 άτομα της ευρύτερης περιοχής επιβιώνουν από την λειτουργία των τριών μεγάλων μονάδων της Ναυπηγικής Βιομηχανίας οι οποίες έχουν την δυνατότητα να απορροφήσουν και όλους τους ανέργους της Ζώνης.
- 5) Τέλος, απαραίτητη δράση για την ανάπτυξη του κλάδου, ειδικά στην δεύτερη φάση, είναι η ίδρυση και η λειτουργία από τον Ε. Φο. Να. Βι. εξειδικευμένων Σχολών ναυπηγικής τέχνης, με σκοπό αφενός μεν να μην χάσει η γνώση που αποκτήθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες, αφετέρου δε να προσφέρει σε εκατοντάδες νέους ανθρώπους προοπτικές απασχόλησης υψηλής ειδίκευσης. Για τον σκοπό αυτό μπορούν να διατεθούν οι επαρκείς εγκαταστάσεις των πρώην Σχολών του Εμπορικού Ναυτικού στην Μάνδρα Αττικής, ιδιοκτησίας σήμερα των ναυπηγείων Ελευσίνας καθώς και των σχολών ΟΑΕΔ στις εγκαταστάσεις του Ναυπηγείου Σκαρμαγκά.

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ε. Φο. Να. Βι.)

Η λύση αυτή κρίνεται ως αναπτυξιακή, εφικτή και υλοποιήσιμη και προϋποθέτει ριζική αναδιάρθρωση της υφιστάμενης δομής της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

ΣΗΜ 1.

Η πτωχευμένη δραστηριότητα του Τροχαίου Υλικού μπορεί να ενταθεί στην Βιομηχανική Μονάδα και να αγοραστεί από νέο ιδιοκτήτη.

ΣΗΜ 2.

Η δραστηριότητα Τροχαίου Υλικού έχει πλήρεις εγκαταστάσεις και οι άνεργοι εργαζόμενοι της εν λόγω μονάδας κατέχουν σημαντική τεχνογνωσία.

ΣΗΜ 3.

Είναι ακατανόητο, μια χώρα με ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, ΗΑΠΔΠ, ΜΕΤΡΟ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ, να μην μπορεί να συντηρήσει μια βιομηχανική μονάδα τροχαίου υλικού.

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ε. Φο. Να. Βι.)

Διαδικασία συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

ΛΥΣΗ 2η:

Διαδικασία συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

Τελικός στόχος θα πρέπει να είναι η διοικητική συγχώνευση των τριών μεγάλων ναυπηγικών μονάδων με σκοπό τα επί μέρους εργοστάσια να λειτουργούν σε συνεργασία μεταξύ τους. Έτσι τα αναλαμβανόμενα έργα θα κατανέμονται μεταξύ των εγκαταστάσεων ανάλογα με την διατιθέμενη δυναμικότητά τους. Επίσης ο κινητός μηχανολογικός εξοπλισμός που απαιτείται στην κατασκευή ενός έργου θα μπορεί να μετακινείται μεταξύ των εγκαταστάσεων, όπως επίσης και τα απαιτούμενα εξειδικευμένα συνεργεία, με σκοπό να ελαχιστοποιηθούν οι περίοδοι υποαπασχόλησης τόσο του προσωπικού όσο και των εγκαταστάσεων.

Η επίτευξη του παραπάνω στόχου πρέπει να επιδιωχθεί σε δύο στάδια:

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

(Ε. Φο. Να. Βι.)

Διαδικασία συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

ΛΥΣΗ 2η:

1ο Στάδιο

- Να ξεκινήσει ένας ειλικρινής διάλογος μεταξύ των κοινωνικών εταίρων των ναυπηγείων (εργοδοσίας και σωματείων) με πρωτοβουλία και εποπτεία της Πολιτείας (Υπουργείο Ανάπτυξης). Στα πλαίσια του διαλόγου θα καθοριστούν οι όροι και οι λεπτομέρειες της προτεινόμενης συγχώνευσης.
- Για να μην χάνεται πολύτιμος χρόνος και εισόδημα, εμπορικές δουλειές που τυχόν έχει ο Σκαρπανγκάς, μπορούν να γίνονται με βάση ένα κοινοπρακτικό σχήμα μεταξύ Σκαρπανγκά και Ελευσίνας/Νεωρίου στις εγκαταστάσεις της Ελευσίνας. Συνεργεία ή (και) υλικά από τον Σκαρπανγκά θα απασχολούνται στις εγκαταστάσεις της Ελευσίνας. Με αυτό τον τρόπο απασχολείται το πλεονάζον προσωπικό, δημιουργείται εισόδημα για όλους και αποφεύγονται οι περιορισμοί της απόφασης της Ε.Ε.
- Περιγραφή από το ΥΠΕΘΑ του προγράμματος εκσυγχρονισμού και ναυπήγησης νέων πολεμικών πλοίων για την επόμενη 10ετία. Επίσης καθορισμός της διαδικασίας ανάθεσης της συντήρησης των πολεμικών πλοίων στον Ε. Φο. Να. Βι.
- Εξασφάλιση από το Υπουργείο Ανάπτυξης των προγραμμάτων ναυπήγησης επιβατικών πλοίων για τις άγονες γραμμές.

Η επιθυμητή χρονική διάρκεια του 1ου σταδίου είναι δύο μήνες.

ΕΝΙΑΙΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ (Ε. Φο. Να. Βι.)

Διαδικασία συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

ΛΥΣΗ 2η:

2ο Στάδιο

- Η ανάληψη πρωτοβουλιών για την από κοινού ρύθμιση των εκκρεμοτήτων σε σχέση με την εμπορική υποδομή του Σκαρμαγκά και την Ε.Ε. Μια τέτοια ρύθμιση είναι εφικτή μόνο αν γίνουν συντονισμένες και από κοινού ενέργειες.
- Η Ελευσίνα διαχωρίζει τις εγκαταστάσεις της μεταξύ αυτών που χρησιμοποιούνται για την ναυπήγηση πολεμικών και εμπορικών σκαφών. Ο Σκαρμαγκάς και ο πολεμικός κλάδος της Ελευσίνας αναλαμβάνουν τις συμβάσεις του Π.Ν., ενώ οι λοιπές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούνται για τις εμπορικές δραστηριότητες.
- Μετοχική υπαγωγή και των τριών εταιριών στην εισηγμένη στο ΧΑ εταιρεία «ΝΕΩΡΙΟΝ Συμμετοχών ΑΕ» με καθορισμό των ποσοστών από κοινά αποδεκτά διεθνούς κύρους εταιρεία συμβούλων.

Η προβλεπόμενη διάρκεια του 2ου σταδίου είναι περί τους 6 μήνες.

ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

(Ε. Φο. Να. Βι.)

Προϋποθέσεις συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

Λόγω των προαναφερθέντων προβλημάτων ρευστότητας των ναυπηγείων, είναι απαραίτητο να ληφθεί μέριμνα σήμερα για την άμεση και ταυτόχρονη χρηματοδότηση των μονάδων, ώστε να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος για τις διαδικασίες συγκρότησης του Ε. Φο. Να. Βι.

Συγκεκριμένα:

- Καταβολή στον Σκαρμαγκά, οφειλόμενων από το πρόγραμμα των Υ/Β. (Τήρηση χρονοδιαγράμματος πληρωμών)
- Ολοκλήρωση της σύμβασης των Υ/Β βάσει του Νόμου 3885/10.
- Ανάθεση προγράμματος εκσυγχρονισμού των φρεγατών ΜΕΚΟ.
- Καταβολή στην Ελευσίνα, οφειλόμενων από τις εκκρεμείς συμβάσεις του Π.Ν.
- Ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης στο Νεώριο της επισκευής των Γ/Δ του Π.Ν.

Η εκπλήρωση των παραπάνω προϋποθέσεων θα δημιουργήσει όχι μόνο γόνιμο κλίμα και συνθήκες εργασιακής ομαλότητας, αλλά και την απαραίτητη ρευστότητα - ενέργεια για να προχωρήσει στα πρώτα του βήματα ο Ε.Φο.Να.Βι.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Φθάσαμε στο και πέντε.
«Οι καιροί ου μενετοί».

Για να μην έρθουμε μετά από μερικά χρόνια να κλάιμε πάνω στις στάχτες μας.

Για να μην παρακολουθούμε μόνο ως θεατές τις εξελίξεις.

Για να μην χαθεί ένας σημαντικός παραγωγικός ιστός της οικονομίας της χώρας

ΔΡΑΣΗ ΤΩΡΑ
ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΩΡΑ