



ΕΡΩΤΗΣΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΜΕΝΗΣ

Βουλευτής Β' ΑΘΗΝΩΝ

3178

15.2.16

ΠΡΟΣ:

- 1) ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
- 2) ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΘΕΜΑ: «Ανυπέρβλητα τα εμπόδια για την ανάπτυξη της
Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας»

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα έχει μια αξιόλογη παρουσία στον τομέα της ναυτιλίας, εν τούτοις ο τομέας της ναυπηγησης και κατασκευής πλοίων βρίσκεται σε πλήρη υποβάθμιση. Πιο συγκεκριμένα, τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, των οποίων οι εγκαταστάσεις θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μια αξιοσημείωτη ναυπηγική δραστηριότητα, αδυνατούν να αναλάβουν εργασίες σε εμπορικά πλοία. Από την μία πλευρά η 15ετής απαγόρευση εμπορικής δραστηριότητας από την Ε.Ε.(2008), και από την άλλη πλευρά ο ν.3885/2010 (επί κυβέρνησης Παπανδρέου) που επικύρωσε την μεταβίβαση του 75,1% των ναυπηγείων στην Abu Dhabi MAR και εν συνέχεια στην Privinvest, έχουν οδηγήσει τα ναυπηγεία στην αχρηστία. Ακόμα, η απουσία έργων συντήρησης στα Ναυπηγεία Ελευσίνας είχε ως αποτέλεσμα την βύθιση πλωτής δεξαμενής και την γενικότερη υποβάθμιση των ναυπηγείων. Ίδια εικόνα εγκατάλειψης παρουσιάζουν τα ναυπηγεία της Σύρου αλλά και της Χαλκίδας.



Πέραν όμως των μεμονωμένων προβλημάτων των ναυπηγείων παρατηρείται μια γενικότερη έλλειψη σχεδιασμού και στοχευμένων πολιτικών για την ουσιαστική ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Πρώτον, σε χώρες τόσο της Ασίας (Κίνα, Κορέα) όσο και της Ευρώπης (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Φινλανδία), σε αντίθεση με την Ελλάδα, το κράτος παρέχει διευκολύνσεις και ευνοϊκά δάνεια σε εφοπλιστές, ώστε να παρακινηθούν να κατασκευάσουν πλοία στα ναυπηγεία της εκάστοτε χώρας. Δεύτερον, η γραφειοκρατία, με καθυστερήσεις και κωλυσιεργίες όσον αφορά την έκδοση εγγράφων, συντελεί στην απαξία του τομέα αυτού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός ότι η διαδικασία έκδοσης άδειας επισκευής επί του πλοίου απαιτεί 24 ώρες.

Παράλληλα, ένα ακόμη εμπόδιο αποτελούν οι υπερβολικές ασφαλιστικές και φορολογικές εισφορές των σχετικών επιχειρήσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος των ασφαλιστικών εισφορών στην Ελλάδα είναι διπλάσιος σε σχέση με τον μέσο όρο της Ευρώπης. Τρίτον, ο έντονος ανταγωνισμός από τις όμορες χώρες, απομακρύνει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες από τα ελληνικά ναυπηγεία. Ενδεικτικά, οι νέες αγορές σε Ουκρανία, Ρουμανία, Βουλγαρία και Τουρκία, με φθηνό κόστος παραγωγής και εργατικό κόστος, εμφανίζουν πολύ πιο έντονη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Στην Τουρκία για παράδειγμα, επισκευάζονται πλέον πάνω από 200 φορτηγά πλοία.

Εν κατακλείδι, τόσο η εγκατάλειψη των ελληνικών δημόσιων ναυπηγείων, όσο και η απουσία οργανωμένης πολιτικής για την λειτουργία του συνόλου των ναυπηγείων της χώρας, έχουν στερήσει από την Ελλάδα θέσεις εργασίας και οικονομικά οφέλη.



Ερωτώνται οι αρμόδιοι υπουργοί:

- 1) Θα θεσπιστεί ένα σύγχρονο, οργανωμένο και υποχρεωτικό πλαίσιο λειτουργίας των ελληνικών ναυπηγείων;
- 2) Θα πραγματοποιηθούν τα απαραίτητα έργα συντήρησης στα δημόσια ναυπηγεία;
- 3) Όσον αφορά την κατάσταση που επικρατεί στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, θα αναζητηθούν ευθύνες στους υπευθύνους για την κύρωση της συμφωνίας μεταβίβασης τμήματος των ναυπηγείων σε ξένη εταιρεία; Υπάρχει πρόθεση για λήψη μέτρων με σκοπό την αναδιάρθρωση και την έναρξη εμπορικών εργασιών στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά;
- 4) Υπάρχει πρόθεση για αποτελεσματική παρακολούθηση των διοικήσεων των ναυπηγείων και για έλεγχο των στατιστικών στοιχείων κάθε ναυπηγικής μονάδας;
- 5) Θα δοθούν κίνητρα για την προσέλκυση νέων ικανών εργαζομένων στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες;
- 6) Υπάρχει πρόθεση για παροχή κινήτρων σε ακτοπλοϊκές εταιρείες, ώστε να επιλέγουν την επισκευή και κατασκευή των πλοίων τους σε ελληνικά ναυπηγεία;

Αθήνα, 15/02/2016

Ο ερωτών Βουλευτής

Γεώργιος Γερμενής

Βουλευτής Β' Αθηνών

ΛΑΪΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ - ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ