



Πειραιάς, 25 Απριλίου 2017

**ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ****« Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, κ. ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ,  
ΣΤΟ Δ.Σ. ΤΟΥ Ε.Β.Ε.Π. »**

Το πλάνο της κυβέρνησης για το μέλλον των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, καθώς επίσης και τις εξελίξεις γύρω από το εν λόγω θέμα, παρουσίασε ο Υφυπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης, κ. Σ. Πιτσιόρλας, ως προσκεκλημένος στο πλαίσιο της τακτικής Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, τη Δευτέρα 24 Απριλίου 2017.

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά καταλαμβάνουν έκταση 832.000 τ.μ., με στεγασμένες εγκαταστάσεις 65.000 τ.μ. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 και 250 χιλιάδων DWT. Επίσης, δύο πλωτές δεξαμενές 72 και 60 χιλιάδων DWT, οι οποίες είναι υπό κατάσχεση από το ελληνικό Δημόσιο και κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών. Η δεξαμενή των 500 χιλιάδων DWT είναι η μεγαλύτερη στο είδος της στην Ανατολική Μεσόγειο και συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες διεθνώς.

Σύμφωνα με το σχέδιο, στο Ναυπηγείο θα εισέλθει ειδικός διαχειριστής, ένας από τους μεγαλύτερους ελεγκτικούς ομίλους στον κόσμο, ο οποίος θα αναλάβει, όπως έχει καταρχήν συμφωνηθεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να βγάλει σε πλειστηριασμό ορισμένα από τα περιουσιακά του στοιχεία. Σε δεύτερη φάση το Ναυπηγείο θα χωριστεί σε δύο κομμάτια, όπως επιτάσσει και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ως αντιστάθμισμα για τις παράνομες επιδοτήσεις που δόθηκαν στα ΕΝΑΕ στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας από τις ελληνικές κυβερνήσεις. Το πρώτο θα είναι αποκλειστικά στρατιωτικό Ναυπηγείο και θα περιλαμβάνει τη λεγόμενη τέταρτη σταθερή δεξαμενή και τους προβλήτες, που την υποστηρίζουν. Στο λεγόμενο εμπορικό κομμάτι, θα εμπλακούν και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεωρίου.

Στο χαιρετισμό του, ο Υφυπουργός επισήμανε: «...βλέπουμε τα πρώτα θετικά αποτελέσματα στον Πειραιά από την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π. Η Ελλάδα έχει μπει στον παγκόσμιο χάρτη μεταφορών. Η θέση μας έχει αναβαθμιστεί και τα οφέλη για την οικονομία είναι μεγάλα. Σε αυτό το πλαίσιο, το θέμα των Ναυπηγείων αποκτά τεράστια σημασία, καθώς πρόκειται για την «ατμομηχανή» της ελληνικής οικονομίας. Θεωρώ ότι δεν μπορεί να βρεθεί άλλη λύση και πιστεύω πως, μόνο αν αλλάξουν "χέρια" τα Ναυπηγεία, μέσω της διαδικασίας του ειδικού διαχειριστή, θα καταστεί εφικτό να επαναλειτουργήσουν ομαλά και να συντείνουν στην επιχείρηση ανάπτυξης της χώρας».



Από την πλευρά του, ο Πρόεδρος του Ε.Β.Ε.Π., κ. Β. Κορκίδης, αφού αναφέρθηκε στις πρωτοβουλίες του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς για την ανάπτυξη της εμπορικής, βιομηχανικής και ναυπηγοεπισκευαστικής επιχειρηματικότητας του Πειραιά, τόνισε: «Η Ναυπηγοεπισκευή, η οποία είχε αφηθεί «στην τύχη της» τα τελευταία είκοσι χρόνια, μπορεί να γίνει μοχλός ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας. Εάν ο Πειραιάς αναπτύξει τη Ναυπηγοεπισκευή και τα Logistics, τα έσοδα θα αυξηθούν με γεωμετρική πρόοδο. Ο απώτερος στόχος μας είναι να καρπωθεί τον πλούτο του λιμανιού του Πειραιά, τόσο η πόλη, όσο και η επιχειρηματικότητα της ευρύτερης περιοχής και όχι να εγκλωβιστεί η εφοδιαστική και μεταφορική επιχειρηματικότητα μέσα στο λιμάνι. Όλοι οι επενδυτές επομένως πρέπει να δείχνουν μία εξωστρέφεια. Παλιά, η Ναυτιλία συνεισέφερε στη χώρα μας 18 δις, ενώ τώρα μόνο 4 δις. Το γεγονός ότι λείπουν 14 δις, οφείλεται στα προβλήματα, τα οποία υφίστανται στη Ναυπηγοεπισκευή και τον εφοδιασμό πλοίων».

Επίσης, ο κ. Β. Κορκίδης παρέδωσε στον κ. Σ. Πιτσιόρλα Υπόμνημα, αναφορικά με τις νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις, που δημιουργούν προβλήματα στη διαδικασία εφοδιασμού πλοίων γραμμών εξωτερικού από τις ελληνικές εφοδιαστικές επιχειρήσεις. Μεταξύ αυτών των περιπτώσεων είναι: 1. Η απαγόρευση εφοδιασμού με απαλλαγή από Φ.Π.Α. και Ε.Φ.Κ. τροφοεφοδίων, που παραδίδονται σε ξένα πολεμικά πλοία εκτός χωρών NATO 2. Η απαγόρευση εφοδιασμού με απαλλαγή από Φ.Π.Α. και Ε.Φ.Κ. τροφοεφοδίων, που παραδίδονται σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία γραμμών εξωτερικού 3. Η απαγόρευση εφοδιασμού με απαλλαγή από Φ.Π.Α. και Ε.Φ.Κ. τροφοεφοδίων, που παραδίδονται σε αλιευτικά πλοία, τα οποία αλιεύουν σε διεθνή ύδατα και 4. Η απαγόρευση εφοδιασμού με απαλλαγή από Φ.Π.Α. και Ε.Φ.Κ. τροφοεφοδίων, όταν η πώληση γίνεται σε πρόσωπο, που εκμεταλλεύεται χώρο του πλοίου (π.χ. μπαρ), κατά παραχώρηση του πλοιοκτήτη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, οι ως άνω απαγορεύσεις δεν εφαρμόζονται, όταν ο εφοδιασμός πραγματοποιείται από άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. ακόμη και σε περιπτώσεις που τα εφοδιαζόμενα πλοία είναι ελλιμενισμένα σε ελληνικά λιμάνια. Έτσι, οι εφοδιαστές των άλλων κρατών – μελών βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση σε σχέση με τους Έλληνες εφοδιαστές, αποκτώντας το έργο που θα έπρεπε να γίνεται από τις ελληνικές επιχειρήσεις.

Κατά τη συνεδρίαση, την οποία παρακολούθησε και το μέλος του Δ.Σ. του Ο.Λ.Π., κ. Α. Λιάγκος, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Β.Ε.Π. έθεσαν στον Υφυπουργό μία σειρά σημαντικών ζητημάτων, μεταξύ των οποίων είναι η ανάμειξη της COSCO στην υπόθεση «σωτηρίας» των Ναυπηγείων και τα οφέλη για την πραγματική οικονομία, οι μεταρρυθμίσεις που σκοπεύει να κάνει η κυβέρνηση για να αυξηθεί η συμμετοχή της Βιομηχανίας στο Α.Ε.Π. της χώρας μας από το 8% στο 20%, το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης της Δ.Ε.Η., η λειτουργία των Βιομηχανικών Πάρκων, το σχέδιο αξιοποίησης της Κεντρικής Αγοράς του Ρέντη, η υπερφορολόγηση των ελληνικών επιχειρήσεων και η φτωχοποίηση της ελληνικής κοινωνίας, οι καθυστερήσεις στο ζήτημα της επένδυσης στο Ελληνικό κ.ά.

#### [ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΘΕΣΕΩΝ Ε.Β.Ε.Π. ΓΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ](#)