

**ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΒΙ.ΠΑ. ΣΧΙΣΤΟΥ Α.Ε.**

ΥΠΕΥΘΥΝΗ: ΣΤΑΜΑΤΙΝΑ ΜΑΡΚΟΥ, τηλ.: 2104172047, 6932900255,
fax: 2104172067, e mail: stmarkou@otenet.gr, stamatnamarkou@yahoo.gr,
stamatini1@yahoo.gr

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

26-9-11

Στην... εντατική η ναυπηγοεπισκευή

- Τις πταίει; Προτάσεις για διέξοδο από την αναδουλειά και την ανεργία

**Ομιλία – παρέμβαση του Θεόδωρου Πιτσιρικού στο Πολυσυνέδριο
Capital + Vision**

Στον μεγάλο «ασθενή», της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας, τη ναυπηγοεπισκευή η οποία βρίσκεται σε... ελεγχόμενη καταστολή αναφέρθηκε ο κ. Θεόδωρος Πιτσιρικός, Πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών – Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά και εκπρόσωπος του Φορέα Διαχείρισης του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού στην ομιλία του στο Πολυσυνέδριο Capital+Vision, που διοργάνωσαν το Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο, η Εφημερίδα «Κεφάλαιο», η πύλη Capital. gr και το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Ξενοδοχείο Hilton Αθηνών, από τις 23 έως τις 25 Σεπτεμβρίου. Ο κ. Θεόδωρος Πιτσιρικός με την ιδιότητα του Προέδρου της Ένωσης Βιοτεχνών-Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά διαβεβαίωσε ότι όλες οι εργοδοτικές Ενώσεις, η νεοϊδρυθείσα Ομοσπονδία Εργοδοτικών Ενώσεων Ναυπήγησης κι Επισκευής Πλοίων και το ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού είναι πρόθυμοι να συμβάλλουν στην υλοποίηση αποφάσεων που θα στοχεύουν στην επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων και την ανάκαμψη του Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου, ο οποίος στο σύνολό του είναι συναλλαγατοφόρος.



Πρώτη παγκοσμίως η ελληνική ναυτιλία, η ναυπηγοεπισκευή όμως;;;

«Ενώ η ναυτιλία είναι η υπ' αριθμόν 1 παραγωγική δύναμη της χώρας, η ναυπηγική μας βιομηχανία είναι ο μεγάλος ασθενής. Η ελληνική ναυτιλία έχει κατακτήσει την παγκόσμια πρωτιά γιατί: α) οι Έλληνες πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ναυλωτές έχουν γνώση, πληροφόρηση, οργάνωση, ευελιξία, ταχύτητα, διορατικότητα, συνέπεια και ευστροφία, β) οι Έλληνες ναυτικοί διαθέτουν ναυτοσύνη, εμπειρία, εξυπνάδα και αντοχή στις δυσκολίες του επαγγέλματός τους», επισήμανε ο κ. Πιτσιρίκος ο οποίος στη συνέχεια, αναφέρθηκε διεξοδικά στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής τονίζοντας: «Τα πλοία διασχίζοντας θάλασσες και ωκεανούς καταπονούνται με αποτέλεσμα να προκαλούνται φθορές στο σκάφος, στα μηχανικά μέρη και σε όλα σχεδόν τα συστήματα, που διαθέτουν. Το βάρος των επισκευών αυτών αναλαμβάνουν τα ναυπηγεία και οι εξειδικευμένες επισκευαστικές επιχειρήσεις οι οποίες ανέρχονται στις 460 και απασχολούν πάνω 10.000 εργαζόμενους και δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στα ναυπηγεία και στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά, Δραπετσώνας-Κερατσινίου, Περάματος, Σαλαμίνας».

Το παράδειγμα του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού

«Οι Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις έχουν προχωρήσει τα τελευταία χρόνια σε σημαντικές επενδύσεις σε επιστημονικό προσωπικό, σε μηχανολογικό εξοπλισμό, σε οργάνωση, σε καινοτομία. Ως παράδειγμα μπορώ να αναφέρω το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού, το οποίο βρίσκεται στα διοικητικά όρια του Δήμου Περάματος, όπου πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια επενδύσεις άνω των 150 εκατομ. ευρώ. Στο ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού έχουν εγκατασταθεί 100 περίπου επιχειρήσεις διαφόρων ειδικοτήτων, όπως μηχανουργία, σωληνουργία, ηλεκτρολογία, ελασματοουργία, χυτήρια κ.λπ. πολλές των οποίων απασχολούνται και με τη ναυπηγοεπισκευή.

Τα προβλήματα και οι αγκυλώσεις – Η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά

«Η διεθνής και η ελληνική οικονομική κρίση αλλά και άλλοι δυσμενείς παράγοντες έχουν πλήξει ιδιαίτερα τον Κλάδο της Ναυπηγοεπισκευής. Συνέπεια αυτού είναι οι επιχειρήσεις να δυσκολεύονται να διατηρήσουν το μόνιμο προσωπικό τους και να αδυνατούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους προς το Δημόσιο και τους προμηθευτές τους. Αυτή η ζοφερή κατάσταση δημιουργήθηκε από τη μη έλευση πλοίων για επισκευή στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά-Περάματος και στα ναυπηγεία της περιοχής.

Και ασφαλώς προκύπτει το ερώτημα: Γιατί δεν έρχονται πλέον πλοία για επισκευή στον Πειραιά;», τόνισε ο Πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών – Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά κι αναφέρθηκε στη σχετική μελέτη που εκπόνησε το 2010 το Πανεπιστήμιο Πειραιά με τίτλο «Διερεύνηση των αιτίων που τα πλοία δεν χρησιμοποιούν τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος και προτάσεις ανάκαμψης» η οποία και αναφέρει ότι ο κύριος λόγος που δεν χρησιμοποιείται η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος από τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι απεργιακές κινητοποιήσεις των εργατικών σωματείων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.

Ο ρόλος των συνδικάτων: Καθυστερήσεις και απεργιακές κινητοποιήσεις

«Επί πλέον των απεργιακών κινητοποιήσεων τα ίδια εργατικά συνδικάτα επέβαλαν διαχρονικά με κάθε θεμιτό ή και αθέμιτο τρόπο αφενός αυξημένες αποδοχές σε σχέση με αντίστοιχες ειδικότητες ανταγωνιστικών χωρών αφετέρου μείωση των ωρών της εβδομαδιαίας απασχόλησης. Το αυξημένο μισθολογικό κόστος επιφέρει και αύξηση των εισφορών στο ΙΚΑ και συνεπώς το συνολικό κόστος φαίνεται αυξημένο συγκρινόμενο με αντίστοιχο κόστος γειτονικών χωρών. Αυτό το φαινομενικά αυξημένο κόστος αντισταθμίζεται από τις προσφερόμενες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και από το μικρότερο χρόνο ολοκλήρωσης των εργασιών από τους ανταγωνιστές μας. Αυτό αποτελεί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, αποτέλεσμα πολυετούς πείρας, εξειδίκευσης και επενδύσεων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, το οποίο θα πρέπει να αναδειχθεί έναντι του χαμηλότερου κόστους των ανταγωνιστών μας», εξήγησε και ενδεικτικά αναφέρθηκε στις προγραμματισμένες εργασίες δεξαμενισμού που περιλαμβάνουν καθαρισμούς - αμμοβολές, ελασματουργικές εργασίες, ηλεκτρολογικές, μηχανολογικές κ.ά. για τις οποίες για ένα πλοίο τύπου Panamax στην Ελλάδα ολοκληρώνονται με εγγυημένη ποιότητα μέσα σε 15-20 ημέρες, έναντι 30-40 ημερών σε ναυπηγεία ανταγωνιστικών χωρών!

«Να γίνουμε πιο ανταγωνιστικοί»

«Όμως οι ναυτιλιακές εταιρείες, έχω τη γνώμη, ότι μπορούν να αποδεχθούν μία λογική αύξηση του κόστους, εάν ολοκληρωθούν οι επισκευές στο χρονοδιάγραμμα που έχει συμφωνηθεί και αποπλεύσει το πλοίο στην ώρα του. Επί πλέον των ανωτέρω η ίδια αυτή μελέτη αναφέρει ότι υπάρχει ακόμη ένας ανασταλτικός παράγοντας, που αποτρέπει τις ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιούν τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος και είναι οι Αρχές. Συγκεκριμένα, όσοι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος δήλωσαν ικανοποιημένοι με τη συμπεριφορά των Αρχών σε ποσοστό 36%. Αντίστοιχα, οι απαντήσεις όσων χρησιμοποίησαν επισκευαστικές περιοχές στο εξωτερικό δήλωσαν ικανοποιημένοι σε ποσοστό 91%.

Αντίθετα η συμπεριφορά των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων ως και των εργαζομένων χαρακτηρίζεται από τους πλοιοκτήτες ως άριστη και καλή περίπου στο

ίδιο ποσοστό τόσο στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος όσο και στο εξωτερικό (ποσοστό ικανοποίησης άνω του 72%).

Αξίζει όμως να συγκρατήσουμε τι πιστεύουν οι πλοιοκτήτες για τη συμπεριφορά των εργατικών σωματείων.

Στο Πέραμα: άριστη και καλή 4%. Στο εξωτερικό: άριστη και καλή 88%

Στο Πέραμα: κακή 74%. Στο εξωτερικό: κακή 3%.

Πραγματικά οι αριθμοί είναι συγκλονιστικοί.

Πέραν των ανωτέρω πρέπει να σημειωθούν και τα ακόλουθα:

1. Υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε κατάλληλες-σύγχρονες υποδομές στους χώρους επισκευής των πλοίων, κυρίως, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, όπως δεξαμενές, γερανοί, σκάλες, δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεπικοινωνιών, πυρόσβεσης κ.λπ.
2. Η δυσάρεστη εξέλιξη με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και η βύθιση της μεγάλης δεξαμενής αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην έλευση πλοίων προς επισκευή στην περιοχή μας.
3. Η εμπλοκή, που για ανεξήγητους λόγους, διατηρείται στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και η επί 24 μήνες μη λειτουργία του εμπορικού τμήματος, το οποίο διαθέτει τις καλύτερες υποδομές και ειδικά, τις μεγαλύτερες δεξαμενές στη Μεσόγειο, αποτελεί τροχοπέδη για τις ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο να φέρουν τα πλοία για επισκευή στην Ελλάδα. Αιτία είναι το μέγεθος των σύγχρονων πλοίων, τα οποία δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από άλλα Ναυπηγεία της χώρας μας.

Προτάσεις για διέξοδο από το... τούνελ της αναδουλειάς και της ανεργίας

«Όταν η χώρα μας βρίσκεται σε μια τόσο γεωγραφικά στρατηγική θέση και το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκοσμίου στόλου διέρχεται από αυτή και η νούμερο 1 βαριά βιομηχανία της είναι σε... ελεγχόμενη καταστολή, πώς θα δημιουργήσουμε απασχόληση, ανάκαμψη της οικονομίας, ανταγωνιστικότητα κατά τα λεγόμενα των πολικών της χώρας μας;;;

Χωρίς να έχουμε την πρόθεση να υποδείξουμε μονόδρομους λύσεων εκφράζουμε κάποιες απλές σκέψεις, οι οποίες μπορούν να γίνουν αντικείμενο μελέτης.

1. Δημιουργία Ενιαίου Φορέα Ναυπηγικής και Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας στα πλαίσια του οποίου θα αποφασισθεί μία αναπτυξιακή πρόταση με τουλάχιστον 10ετή δράση και θα υλοποιηθεί με τη σύμπραξη όλων των εμπλεκόμενων.
2. Αναβάθμιση και συμπλήρωση των υποδομών αλλά και αναδιοργάνωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος, Σαλαμίνας με τη δημιουργία Ειδικού Επιχειρηματικού Πάρκου σύμφωνα με τον Νόμο 3982/2011, αλλά και αναπροσαρμογή των τιμών του ΟΛΠ ώστε να γίνει ανταγωνιστικός προς τις άλλες ναυπηγοεπισκευαστικές περιοχές των γειτονικών χωρών.
3. Επαναλειτουργία του εμπορικού τμήματος των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.
4. Διασφάλιση της λειτουργίας των Ναυπηγείων Ελευσίνας.

5. Λήψη μέτρων για τη μείωση της γραφειοκρατίας στις εμπλεκόμενες Δημόσιες Υπηρεσίες και ειδικά στην τελωνειακή και λιμενική Αρχή.
6. Δημιουργία μονίμων δομών προώθησης των δραστηριοτήτων των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.
7. Διαφύλαξη της εργασιακής ομαλότητας σε βάθος χρόνου.
8. Αναβάθμιση των επαγγελματικών δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, που απασχολείται στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, μέσω προγραμμάτων κατάρτισης και δημιουργία δομής για την πιστοποίηση αυτών.
9. Λήψη όλων εκείνων των απαραίτητων μέτρων για χαρακτηρισμό της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος ως «πράσινης».
