



Πλήγμα για τήν ναυτιλιακή βιομηχανία ό νέος ἀναπτυξιακός νόμος

του *Διαμαντή Σεϊτανίδη*

ΑΠΟΡΙΕΣ κι εύλογα έρωτήματα γεννά ή απόφασις τής κυβερνήσεως –ή όποία διά του επί κεφαλής της δέν φείδεται έπαίνων για τίς ξένες έπενδύσεις εις τήν χώραν μας– νά αποκλείσει από τόν νέο Άναπτυξιακό Νόμο σειρά έγχωρίων κεφαλαίων, όπως τά ρυμουλκά, τά ναυαγωστικά, τά αντιρρυπαντικά σκάφη, γενικά τά πλοία έπιθαλασσίου άρωγής, τά όποια άναμφιβόλως άποτελοϋν ισχυρό

Συνέχεια στην σελ. 3



Συνέχεια από την σελ. 1

τμήμα της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας. Σέ μία περίοδο που η οικονομία απαιτεί επενδύσεις, εγχώριες κι από την άλλοδαπη, προκειμένου να άντεπεξέλθει στις δύσκολες εποχές που επέρχονται, η κυβέρνηση διά του αρμοδίου υπουργείου Αναπτύξεως και ειδικώς διά του αναπληρωτή υπουργού κ. Παπαθανάση, έντελώς άδικαιολογήτως αποκλείει σημαντικά τμήματα του εγχωρίου κεφαλαίου, παραβιάζοντας, εις την περίπτωση της επιθαλασίου άρωγής, την κοινή λογική και την κοινοτική νομοθεσίαν, ήτοι τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/1084 της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής της 14ης Ιουνίου 2017 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 όσον αφορά τις ενισχύσεις για τις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές», μέ τον όποιο όχι μόνον επιτρέπεται αλλά και ένθαρρύνεται στο έξης ή χρηματοδότησις συγκεκριμένων ιδιωτικών επενδύσεων, μέ κύριο στόχο την βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Τό ζήτημα έχει περιβαλλοντολογικές, οικονομικές, αλλά και πολύ σημαντικές εθνικές πτυχές. Στίς πρώτες περιλαμβά-

Πλήγμα για την ναυτιλιακή βιομηχανία ό νέος αναπτυξιακός νόμος

του *Διαμαντή Σεϊτανίδη*

νεται ή διακεκηρυγμένη κυβερνητική θέσις υπέρ της «πρασίνης μεταβάσεως», ή όποια όμως δέν συνοδεύεται μέ αντίστοιχον παροχόν κινήτρων εις τίς ελληνικές επιχειρήσεις ρυμουλκικών κ.λπ. υπηρεσιών, προκειμένου αυτές να έκσυγχρονίσουν μέ όρους περιβαλλοντικής ευαισθησίας τούς στόλους τών ρυμουλκικών και τών ναυαγοσωστικών τους πλοίων. Στίς δεύτερες ή κυβέρνησις διά του άνοήτου αποκλεισμού από τον νέον Αναπτυξιακό Νόμο τών Έλλήνων ιδιοκτητών πλοίων επιθαλασίου άρωγής, παραβλέπει τό γεγονός ότι οι άποσβέσεις εις την έγχώριον βιομηχανίαν είναι περισσότερες από τίς νέες επενδύσεις, δηλαδή ότι ή ελληνική βιομηχανία φθίνει και άποκεφαλαιοποιείται. Καλωσορίζει, λοιπόν, δόξη και τιμή κάθε νέαν επένδυσιν έκ της άλλοδαπής, άκόμη και ύπόσχεσιν επενδύσεως, αλλά ταλαιπωρεί και οδηγεί εις μειωμένην ανταγωνιστικότηταν έναντι τών Τούρκων και όχι μόνον τούς πλοιοκτήτες που άσυχολούνται μέ την δι-

άσωση στίς ελληνικές θάλασσες. Αύτοί οι τελευταίοι ούσιαστικώς δύο έπιλογές έχουν προκειμένου να έκσυγχρονίσουν τον γηρασμένο τους στόλο και να καταστούν έκ νέου ανταγωνιστικοί εις τό Αιγαίον. Η πρώτη έπιλογή είναι να δύνανται να ένταχθούν εις τον Αναπτυξιακό Νόμο και συνεπώς να κατασκευάσουν νέα, σύγχρονα πλοία -δίδοντας έργασίαν εις τά Ναυπηγεία της χώρας μας και στους ταλαιπωρημένους εργαζόμενους του Περάματος, της Δραπετσώνας, του Κερασινού και όπου άλλου λειτουργούν ναυπηγεία καθώς και βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα τών ελληνικών λιμένων και την ασφάλεια τών ελληνικών θαλασσών, μέ πρόδηλα όφέλη τόσο για τον τουρισμό όσο και για τον τομέα τών logistics. Σημειώνεται ότι ό σημερινός στόλος αυτών τών πλοίων είναι ό γηραιότερος εις όλόκληρον την Εύρώπην. Η δεύτερη έπιλογή είναι να αποκλειστούν από τον νέον Αναπτυξιακό Νόμο και συνεπώς να παραγγείλουν μεταχειρισμέ-

να πλοία έκ της άλλοδαπής. Για ποίο λόγο ή κυβέρνησις που όμνύει στίς επενδύσεις άρνείται τό πρώτο και κατευθύνει τον κλάδον προς τό δεύτερον; Ούδεις γνωρίζει...

Υπάρχουν όμως και προφανείς έθνικοί λόγοι: Σήμερα εάν οι άνεμοι στο Αιγαίο ξεπερνούν τά 8 μπωφόρ, τά ναυαγοσωστικά δέν έχουν δυνατότητα να περάσουν από τό Κάβο Ντ' Όρο και να έκπληρώσουν την άποστολή των. Η Τουρκία, όμως, έχει ήδη κατασκευάσει 11 υπερσύγχρονα σκάφη, όκτώ έκ τών όποιών εύρίσκονται εις την πλευρά του Αιγαίου, προσφέροντας διάσωσιν δωρεάν εις κάθε πλοίο τό όποιον κινδυνεύει καταμεσίς του πελάγου. Έπειδή, δέ, οι Τούρκοι συμβαίνει να έχουν την δυνατότητα να αξιοποιούν άκόμα και τό παραμικρό προς όφελος τών επιδιώξεών τους, έχουν συμπεριλάβει τό ζήτημα της έρεύνης και της διασώσεως εις τον κατάλογον τών διερευνητικών συ-

νομιλιών μέ την Έλλάδα, διεκδικώντας κοινές περιπολίες στον 25ο μεσημβρινό, γνωρίζοντας ότι ή Έλλάς σήμερα δέν έχει τίς ίδικές τους δυνατότητες εις την διάσωσιν.

Τελευταίον, άλλ' όχι έσχατον, αξιοσημείωτον της ύποθέσεως, είναι ότι ή κυβέρνησις διά του αρμοδίου υπουργείου Αναπτύξεως, ούδεμία παρέχει αίτιολογίαν διά αυτήν την έντελώς άψυχολόγητον άπόφασίν της, να αποκλείσει από την συμμετοχή τους στον νέον Αναπτυξιακόν νόμο σημαντικά ελληνικά κεφάλαια, τά όποια θα επενδύοντο έντός της επικρατείας, θα δημιουργούσαν εκατοντάδες βιώσιμες θέσεις έργασίας και θα καθιστούσαν ανταγωνιστικόν προς τον έξ Ανατολών γείτονά μας τον συγκεκριμένον κλάδον. Αναίτιος, τιμωρητικός αποκλεισμός από τά κονδύλια του νέου Αναπτυξιακού νόμου και ούδεμία αίτιολόγησις αυτής της άποφάσεως. Αναμένομεν μέ θυμηδιαν την έπομένην πρωθυπουργικήν θριαμβολογίαν διά την «ανάγκη της οικονομίας μας να στηριχθεί σε επενδύσεις». Άλλ' άκόμα δέν έχει ολοκληρωθεί ή ψήφισις του νέου νομοθετήματος. Άς έλπίσωμεν ότι «ό τρώσας και ίάσεται».