

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ
ΣΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ,
ΚΙΝΑ, ΚΟΡΕΑ, ΙΑΠΩΝΙΑ. ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ**

Κατερουδάκης Παντελής

Διπλωματική Εργασία

Που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος

Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Επιβλέπων Καθηγητής: Ερασμία Βαλμά

Μέλος 1. : Θεόδωρος Πελαγίδης

Μέλος 2. : Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

«Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά δεν υποδουλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα από αρχαιοτάτων χρόνων αποτελούσε μια από τις σπουδαιότερες ναυτιλιακές δυνάμεις. Πολλοί ιστορικοί βασίζουν την ανάπτυξη και την άνθιση του ελληνικού αρχαίου πολιτισμού στην ναυτιλία του, καθώς με την ανάπτυξη του εμπορίου κατάφεραν να φέρουν πολλά πολιτιστικά στοιχεία στην Ελλάδα από τις γειτονικές χώρες με τις οποίες είχαν εμπορικές σχέσεις.

Σαφώς η ναυτιλία δε θα μπορούσε να υπάρχει χωρίς την ύπαρξη της ναυπηγικής. Η ναυτιλία και κατά επέκταση η ναυπηγική αποτελούν βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο των ελλήνων από την αρχαιότητα. Παρόλο όμως που η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει ακόμα και σήμερα να βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμια αγοράς η ναυπηγική της δε κατάφερε ποτέ να φτάσει σε τέτοια επίπεδα. Παρά τις προσπάθειες που είχαν γίνει ανά διαστήματα, είτε με ιδιωτική είτε με κρατική πρωτοβουλία, η ναυπηγική της Ελλάδας δεν κατάφερε να ξεχωρίσει.

Από την άλλη όμως παρατηρούμε στις χώρες τις Άπω Ανατολής μια σταδιακή ανάπτυξη κατά την πάροδο του χρόνου στον τομέα της ναυπηγικής όπου καταφέρουν τον 21^ο αιώνα να κυριαρχούν αφήνοντας αρκετά πίσω παραδοσιακές βιομηχανικές χώρες της Ευρώπης όπως η Γερμανία και η Γαλλία. Η ανάπτυξη αυτή της ναυπηγικής στις χώρες της Κίνας, της Ιαπωνίας, της Κορέα και τις Φιλιππίνες δεν ήταν καθόλου τυχαία. Παρατηρείται μια σταθερή πολιτική ανάπτυξης με σημείο αναφοράς προτύπων σε οργανωτικό, κυβερνητικό και στρατηγικό επίπεδο, τα οποία εν τέλη θα οδηγήσουν τις χώρες αυτές στο ναυπηγικό μέγεθος του σήμερα. Πλέον οι χώρες αυτές διαθέτουν σύγχρονες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες με υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις συντήρησης, επισκευής και κατασκευής νέων πλοίων οι οποίες είναι σε θέση να καλύψουν οποιαδήποτε ανάγκη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να εντοπίσουμε εκείνα τα πρότυπα που ακολουθήθηκαν από τις χώρες τις Άπω Ανατολής και κατάφεραν να φέρουν τη ναυπηγική τους σε πολύ υψηλό επίπεδο. Και αφού τα εντοπίσουμε και τα συγκρίνουμε μεταξύ τους στη συνέχεια θα γίνει προσπάθεια μεταφοράς αυτών στην ελληνική ναυπηγική κάτω από τα υπάρχοντα ελληνικά δεδομένα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	IV
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	V
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	VII
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	VIII
ABSTRACT	IX
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ – ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ	2
1.1.ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΙΝΑ.....	2
1.1.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	2
1.1.2.ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	5
1.1.3.ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΙΝΑΣ.....	7
1.2.ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ.....	8
1.2.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	8
1.2.2.ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ.....	9
1.2.3.ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ.....	10
1.3.ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΟΡΕΑΣ.....	12
1.3.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	12
1.3.2.ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΚΟΡΕΑΣ.....	16
1.3.3.ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΟΡΕΑΣ.....	17
1.4.ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	19
1.4.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	19
1.4.2.ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	20
1.4.3.ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ, ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ, ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	23
2.1.ΚΙΝΑ.....	23
2.1.1.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	23
2.1.2.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	24
2.1.3.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	27
2.2.ΙΑΠΩΝΙΑ.....	28
2.2.1.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	28
2.2.2.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	31
2.2.3.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	33
2.3.ΚΟΡΕΑ.....	35
2.3.1.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	35
2.3.2.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	36
2.3.3.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	39
2.4.ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ.....	41
2.4.1.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	41
2.4.2.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	41
2.4.3.ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ	45
3.1.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	46
3.1.1.ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ.....	47
3.1.2.ΔΙΑΦΟΡΕΣ.....	48
3.2.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	49
3.2.1.ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ.....	49
3.2.2.ΔΙΑΦΟΡΕΣ.....	50
3.3.ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	50
3.3.1.ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ.....	50
3.3.2.ΔΙΑΦΟΡΕΣ.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	55
4.1.ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	56
4.2.ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ.....	58
4.2.1.ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	61
4.2.2. ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	63
4.2.3.ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	65
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Διάγραμμα 1.1 Ακαθάριστη παραγωγή στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας.....	4
Πίνακας 1.2: Παραδόσεις νεόκτιστων βασικών ειδών πλοίων ανά χώρα προέλευσης.....	5
Πίνακας 1.3: Πλήθος εργαζομένων ανά βιομηχανία στη χώρα της Κορέας.....	40
Πίνακας 1.4: Μισθός εργαζομένων ανά θέση στη ναυπηγική βιομηχανία των Φιλιππίνων.....	44
Πίνακας 1.5: Μορφή Ιδιοκτησίας Μεγαλύτερων Ναυπηγικών Εταιριών στην Ιαπωνία.....	47
Πίνακας 1.6: Σχέδια ανάπτυξης στην Κίνα ανά χρονολογία.....	49
Πίνακας 1.7: Οικονομικό Μέγεθος επένδυσης στην Έρευνα και Ανάπτυξη στη Κορέα.....	51
Διάγραμμα 1.8: Πλήθος εργαζομένων στην Ναυπηγική Βιομηχανία της Ιαπωνίας.....	52
Διάγραμμα 1.9: Πλήθος εργαζομένων ανά θέση και έτος στη Ναυπηγική Βιομηχανία της Κορέας.....	53
Πίνακας 1.10: Πλήθος ιδιοκτησίας πλοίων ανά εθνικότητα.....	60
Πίνακας 1.11: Σημαίες με τα περισσότερα εγγεγραμμένα πλοία.....	61
Πίνακας 1.12: Ποσοστό επένδυσης επί του ΑΕΠ στην Έρευνα και Ανάπτυξη στη Ναυπηγική για τις χώρες Κορέα, Ιαπωνία, Γερμανία και Νορβηγία.....	66

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τα πρότυπα εκείνα που ακολουθήθηκαν από τις χώρες της Άπω Ανατολής, Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία καθώς και τις Φιλιππίνες. Αποτελεί άξιο προσοχής και διερεύνησης η κυριάρχηση της ναυπηγικής βιομηχανίας από τις χώρες αυτές, για αυτό στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα εντοπιστούν τα πρότυπα εκείνα σε οργανωτικό, κυβερνητικό αλλά και στρατηγικό επίπεδο που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη της ναυπηγικής χωρών αυτών. Στην συνέχεια θα ακολουθήσει μία σύγκριση των προτύπων αυτών έτσι ώστε να μπορέσουμε κλείνοντας να αντλήσουμε εκείνα τα πρότυπα τα οποία θα μπορούσαν να γίνουν παραδείγματα για την ελληνική ναυπηγική περίπτωση.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ναυπηγική βιομηχανία σε καθεμία από τις χώρες αυτές. Πως ξεκίνησε αλλά και την παρούσα κατάσταση αυτής, μέσα από την αναφορά των μεγαλύτερων ναυπηγικών εταιριών της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, και μετά την μικρή αφορά των προτύπων στο πρώτο κεφάλαιο, εκτενής ανάλυση των προτύπων σε οργανωτικό, κυβερνητικό και στρατηγικό επίπεδο επισημαίνοντας και υποδεικνύοντας κάθε φορά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα σε κάθε ένα από αυτά.

Στο τρίτο κεφάλαιο και μετά την αναλυτική αναφορά των προτύπων στο προηγούμενο κεφάλαιο προχωράμε με την σύγκριση αυτών σε καθένα επίπεδο ξεχωριστά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο και αφού πρώτα παρουσιαστεί η ναυπηγική στην Ελλάδα κατά το παρελθόν και το παρόν μεταφέρονται τα παραδείγματα των προτύπων των χωρών της Άπω Ανατολής στην ελληνική περίπτωση.

Τέλος το τελευταίο κεφάλαιο αποτελείται από την παράθεση προβληματισμών, προτάσεων και συμπερασμάτων.

Λέξεις Κλειδιά: Ναυπηγεία Άπω Ανατολής, Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία, Φιλιππίνες, Πρότυπα, Σύγκριση, Ελληνικά Ναυπηγεία, Διδάγματα.

ABSTRACT

This paper deals with those standards that were followed by the countries at Far East, China, Korea, Japan and Philippines. It is worth of attention and investigation of the domination of the shipbuilding industry of these countries, so in this work will identify those standards in organizational, governmental and strategic level that were used in order to achieve the development of their shipbuilding industry. Comparison of these standards will follow as a way to identify those standards which could become examples for the Greek shipbuilding case.

The first chapter presents the shipbuilding industry in each one of these countries separately. Not only on how they started but also the current situation, through reference of their largest shipbuilding companies.

In the second chapter, and after a short mention of the standards in the first chapter, is mentioned the extensive analysis of standards in organizational, governmental and strategic level pointing and indicating every time the benefits and drawbacks to each one of them.

In the third chapter and after the analytical reference standards in the previous chapter we proceed by comparing them to each level separately.

In the fourth chapter and after presented shipbuilding in Greece in the past and currently examples are pointed after taking in consideration the standards of the countries of the Far East.

Finally the last chapter states several concerns, proposals and conclusions.

Key words: Far East Shipyards, Korea, China, Japan, Philippines, Templates, Comparison, Greek Shipyards, Lessons Learned.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την πάροδο των χρόνων, και παρατηρώντας τη ναυπηγική βιομηχανία από τον 20^ο αιώνα και έπειτα παρατηρείται μια αλματώδη αύξηση των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής με την Κορέα, την Ιαπωνία και την Κίνα να κατέχουν τις πρωτοπόρες θέσεις. Πλέον οι χώρες αυτές αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθος της ναυπηγικής καθώς το 93% τις παγκόσμιας παραγωγής προέρχεται από τις χώρες τις Άπω Ανατολής. Πέρα όμως από τις χώρες αυτές, άξιο παρατήρησης και διερεύνησης αποτελεί και η είσοδος των Φιλιππίνων στο χάρτη της ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς από το 2010 και μετά αναγνωρίστηκαν σαν την τέταρτη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο.

Με γνώμονα τα παραπάνω κρίθηκε απαραίτητο η αναζήτηση και εξέταση εκείνων των λόγων, εκείνων των προτύπων, που οδήγησαν στην σταδιακή μεγένθυση και εδραίωση των ναυπηγικών βιομηχανιών των χωρών της Άπω Ανατολής στην κορυφή. Έτσι στα πλαίσια αυτής της εργασίας εντοπίζονται τα πρότυπα εκείνα σε στρατηγικό, οργανωτικό και κυβερνητικό επίπεδο που ακολουθήθηκαν από τις χώρες αυτές.

Ξεκινώντας, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία γενική αναφορά στην ναυπηγική βιομηχανία της κάθε χώρας, με τη σχετική αναφορά των μεγαλύτερων ναυπηγικών μονάδων, το οποίο κεφάλαιο κλείνει με μία επισκόπηση των προτύπων που ακολούθησαν.

Στη συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο και βασιζόμενοι στην επισκόπηση των προτύπων του πρώτου κεφαλαίου γίνεται εκτενέστερη ανάλυση των προτύπων εκείνων σε στρατηγικό, οργανωτικό και κυβερνητικό επίπεδο για κάθε μία χώρα από τις Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα και Φιλιππίνες ξεχωριστά.

Στο τρίτο κεφάλαιο και προκειμένου να επιτευχθεί ακόμα περισσότερο η κατανόηση και ομαδοποίηση των προτύπων, ακολουθείται μία σύγκριση μεταξύ τους.

Στο τέταρτο κεφάλαιο και αφού έχουν προηγηθεί ο εντοπισμός και ανάλυση των προτύπων εκείνων που ακολουθήθηκαν, για τις χώρες της Άπω Ανατολής γίνεται μία προσπάθεια μεταφοράς και παραδειγματισμού για την περίπτωση των ναυπηγείων της Ελλάδας.

Τέλος η εργασία κλείνει με τους σχετικούς προβληματισμούς, συμπεράσματα και προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ – ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ

Πριν πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε αναφορά στα πρότυπα τα οποία κυρίως εφαρμόστηκαν στις χώρες της Άπω Ανατολής Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα και Φιλιππίνες σε οργανωτικό, κυβερνητικό αλλά και σε στρατηγικό επίπεδο χρίζεται απαραίτητο να κάνουμε μία αναφορά στις ναυπηγικές βιομηχανίες των χωρών αυτών καθώς και των μεγαλύτερων και σημαντικότερων ναυπηγείων τους.

1.1. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΙΝΑ

1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Με μια μεγάλη ακτογραμμή που εκτείνεται κατά μήκος της καθώς και το γεγονός ότι συνορεύεται με τον μεγαλύτερο ωκεανό του κόσμου, τον Ειρηνικό Ωκεανό, η Κίνα διαθέτει τις ιδανικές συνθήκες για να στρέψει τους ανθρώπους που ανάπτυξαν κοινωνίες στην περιοχή εκείνη, προς τη θάλασσα. Και έτσι έγινε. Οι Κινέζοι άρχισαν να ασχολούνται με τη ναυτιλιακές δραστηριότητες εδώ και πολλά χιλιάδες χρόνια αλλά η κινεζική ναυπηγική μπορεί να υπερηφανεύεται για την ακόμα πιο μακρά ιστορία της.

Ήδη από τη Νεολιθική Εποχή (περίπου 10,000 - 4,000 χρόνια πριν), οι Κινέζοι είχαν αρχίσει να κατασκευάζουν κανό και σχεδίες. Η ναυπηγική βιομηχανία στην Κίνα καταφέρνει να κορυφωθεί κατά τη χρονική περίοδο των δυναστειών του Σονγκ, του Γιουάν, και στις αρχές της δυναστείας των Μινγκ, όπου μέχρι το τέλος αυτής της περιόδου η κατασκευή εμπορικών πλοίων είχε ξεπεράσει κατά πολύ σε μέγεθος και πολυπλοκότητα αυτών την αναπτυγμένης Ευρώπης. Μέχρι εκείνη τη στιγμή ο πολεμικός και ναυτικός στόλος της Κίνας δεν είχε να επιδείξει κάτι το αξιόλογο αλλά παρόλα αυτά, είναι άξιο να σημειωθεί ότι τα σχέδια αυτών των πλοίων αποτέλεσαν τη βάση για τη μετέπειτα ανάπτυξη. Κατά την περίοδο του Σούνγκ (960 – 1279 μ.χ) , όπου δημιουργήθηκε για πρώτη φορά και επίσημα η έννοια του Ναυτικού στόλου (1132 μ.χ) , καθώς επίσης η αλματώδης αύξηση του εμπορίου εκείνη την περίοδο στο εξωτερικό, συγκεκριμένα από το Heian της Ιαπωνίας στο Fatimid της Αιγύπτου, συντέλεσαν στην καταλυτικά στην ραγδαία αύξηση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην επαρχία της Fujian. Ένας επιπλέον λόγος όπου την

περίοδο εκείνη η ναυπηγική ευδοκίμωσε ήταν το γεγονός ότι τα μεγαλύτερα λιμάνια του τότε κόσμου βρισκόντουσαν στην Κίνα, μεταξύ αυτών το λιμάνι Guangzhou, το Quanzhou καθώς και το λιμάνι Xiamen.¹

Η ευημερία εκείνης της περιόδου που βίωνε η κινέζικη ναυπηγική δε θα μπορούσε να κρατήσει για πάρα πολύ και η κάθοδος στα μετέπειτα χρόνια θα ακολουθήσει με την ταυτόχρονη άνοδο της ναυπηγικής στην Ευρώπη, πιο συγκεκριμένα στην Αγγλία και στην Ισπανία. Έκτοτε η κινέζικη ναυπηγική δεν έχει να επιδείξει κάτι το τρομερό.

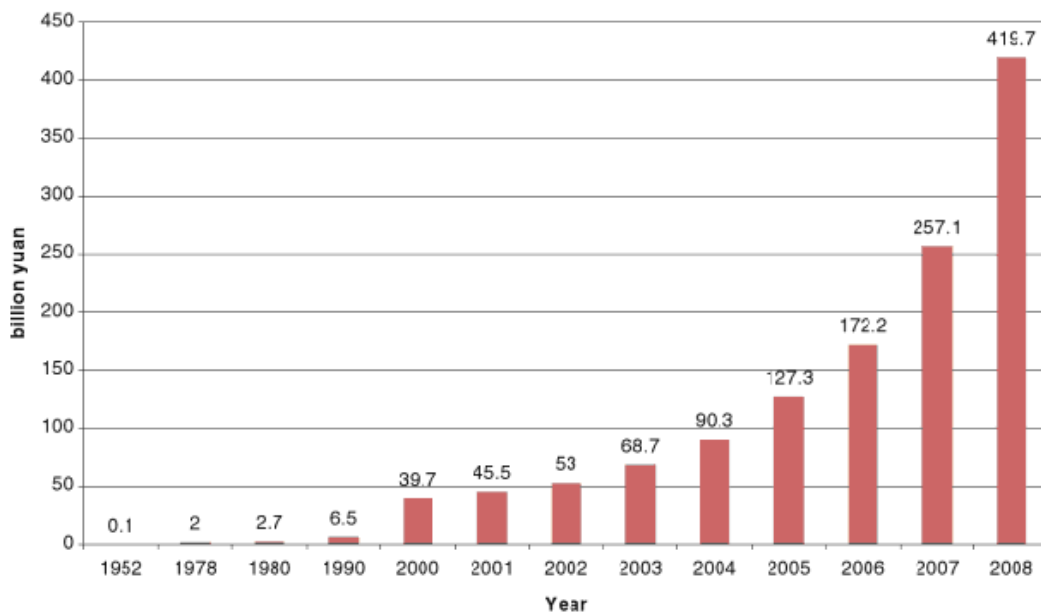
Η Κίνα θα κάνει την εμφάνιση της στον κόσμο της σύγχρονης ναυπηγικής πολύ πρόσφατα, μόλις τον 19^ο αιώνα. Μέχρι εκείνη τη στιγμή οι υπάρχοντες ναυπηγικές εταιρίες περιόριζαν τα έργα τους μόνο στην κατασκευή ιστιοφόρων και αλιευτικών σκαφών και η παραγωγή αυτών γινόταν για την κάλυψη των αναγκών της ίδιας της Κίνας. Το 1952 η καθαρή παραγωγή σε δισεκατομμύρια γουάν ήταν μόλις στα 0,1. Ο ρυθμός αύξησης ήταν πάρα πολύ μικρός μέχρι και την δεκαετία του 90. Από και έπειτα, πιο συγκεκριμένα από το 1990 μέχρι και το 2000, η καθαρή παραγωγή που προέρχεται από την ναυπηγική βιομηχανία αυξάνεται από τα 6,5 δισεκατομμύρια στα 39,7. Μέσα σε μία δεκαετία καταφέρει να αυξήσει την παραγωγή της 6,2 φορές περισσότερο από την αύξηση των 40 προηγούμενων ετών.

Από το 2000 και μετά κάθε χρόνο η παραγωγή έχει μία αύξουσα άνοδο όπου το 2008 η παραγωγή σχεδόν διπλασιάζεται από αυτή του 2007 αγγίζοντας τα περίπου 420 δισεκατομμύρια γουάν. Η τρομακτική αυτή συνεχής αύξησης της παραγωγής των ναυπηγείων της Κίνας την δεκαετία του 2000 είναι σαφέστατα μέρος της γενικότερης βιομηχανικής ανάπτυξης που παρατηρείται στην Κίνα εκείνα τα χρόνια. Η Κίνα βρίσκεται σε παραγωγική και όχι μόνο άνθιση και μαζί της ακολουθούν και τα ναυπηγεία της.²

Διάγραμμα 1.1 Ακαθάριστη παραγωγή στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας

¹ http://www1.chinaculture.org/created/2005-06/21/content_69882.htm

² China Shipbuilding yearbook, 2009



Πηγή: China's Industrial Development in the 21st Century, 2011, Mu Yang-Hong Yu

Πλέον, σήμερα, από το 93% της χωρητικότητας (GT) που παραδόθηκε από τα ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο για το έτος του 2013 η Κίνα είχε ένα μερίδιο αγοράς 36,9% , που ακολουθείται από τη Δημοκρατία της Κορέας 35,2% και την Ιαπωνία με 20,%³. Η έλλειψη υψηλής τεχνογνωσίας και ποιότητας κατασκευής των πλοίων σε σύγκριση με τις παραδοσιακές δυνάμεις έχει σαν αποτέλεσμα την κατασκευή λιγότερο πολύπλοκων πλοίων. Πιο συγκεκριμένα η Κίνα κατασκεύασε το έτος αυτό επί το πλείστον πλοία ξηρού χύδην φορτίου. Τα υψηλότερα επίπεδα στο μερίδιο της αγοράς κατασκευής για τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου είχε σε πλοία γενικού φορτίου, καθώς το 56% των αυτού του είδους των πλοίων κατασκευάστηκαν στην Κίνα.

Πίνακας 1.2: Παραδόσεις νεόκτιστων βασικών ειδών πλοίων ανά χώρα προέλευσης

³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2014

	China	Japan	Republic of Korea	Philippines	Rest of world	World total
Oil tankers	3 369	875	6 904	84	249	11 480
Bulk carriers	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
General cargo	1 258	247	301		435	2 240
Containerships	3 164	513	9 998	140	676	14 490
Gas carriers	126	366	2 109		11	2 613
Chemical tankers	112	171	265		102	651
Offshore	464	41	1 062		772	2 339
Ferries and passenger ships	13	12		3	695	724
Other	23	511	607		100	1 240
Total	25 974	14 521	24 732	1 360	3 740	70 326

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Βάση των πληροφοριών από Clarkson Research Services, 2013

Η γεωγραφική κατανομή της Κίνα δημιουργεί τις ιδανικές συνθήκες για την ύπαρξη ναυπηγικών εταιρειών στις ακτές της. Για αυτό ακριβώς το λόγο με την πάροδο του χρόνου έχουν δημιουργηθεί πολλές και μεγάλες ναυπηγικές μονάδες. Έτσι κρίνεται σκόπιμο σε αυτό το σημείο να γίνει μια αναφορά σε κάποιες από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρείες στην Κίνα.

1.1.2. ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Dalian Shipbuilding Industry Company

Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC) ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 2005, ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης μεταξύ Dalian Shipbuilding Industry Company και New Shipbuilding Industry Company και συγκαταλέγεται σε μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα.

Αποτελεί ιδιοκτησία των ι) China Shipbuilding Industry Corporation η οποία είναι μία από τις δύο κρατικές επιχειρήσεις που τέθηκαν σε λειτουργία στο πλαίσιο της οδηγίας του Συμβουλίου της Επικρατείας του 1999 η άλλη είναι η ιι) China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Κάποια από τα ναυπηγεία της προσφέρουν υπηρεσίες για τον Λαϊκό Απελευθερωτικό Στρατό του Πολεμικό Ναυτικό όπως στις περιοχές των Lushun, Dalian και Liaoning. Η DSIC βρίσκεται σε δύο ναυπηγεία με συνολικά 3.400.000 τετραγωνικών μέτρων γης και κατέχει 150.000 υπαλλήλους.

Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. LTD (SWS)

Ιδρύθηκε το 1999, η SWS είναι μια πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική εταιρεία της China CSSC Holding Ltd., η οποία αποτελεί μια εισηγμένη εταιρεία που ελέγχεται από την China Shipbuilding Corporation (CSSC). Η κύρια δραστηριότητα της SWS καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή και την επισκευή πλοίων καθώς και υπεράκτιων προϊόντων. SWS έχει τη τεχνολογία και τη τεχνογνωσία να κατασκευάσει πλοία ξυρού φορτίου, πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η Εταιρεία έχει παραδώσει το 11,3% του παγκόσμιου στόλου των χύδην πλοίων και το 8,3% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων VLCC. Πέρα από τα αναφερθέντα η SWS παρήγαγε βαθέων υδάτων ημικαταδυόμενα γεωτρύπανα, Jack-ups, γεωτρύπανα, PSV, OSV, VLGC και μίνι πλοία μεταφοράς LNG.

Το 2011, η SWS έγινε το πρώτο ναυπηγείο στην Κίνα με ετήσια παράδοση πάνω από 8 εκατομμύρια DWT (36 πλοία συνολικά), και ως εκ τούτου έγινε γνωστή ως η "Νούμερο Ένα εταιρία στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνα".

Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group Limited

Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group Limited είναι ένας όμιλος εταιριών με τη ναυπηγική και τα θαλάσσια έργα ως βασική της δραστηριότητα. Εκτός αυτών η δράση της επίσης επεκτείνεται και σε τέσσερις επιπλέον τομείς των χρηματοοικονομικών επενδύσεων, εμπορία μεταλλικών, ακίνητων και της ναυτιλίας. Η ιστορία του Ομίλου ξεκινάει από πολύ παλιά πιο συγκεκριμένα από το 1956. Η Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group Limited έγινε η πρώτη που μπήκε στο χρηματιστήριο της Σιγκαπούρης και το Σεπτεμβρίου του 2010, ο Όμιλος Yangzijiang καταφέρνει επιτυχώς να μπει και στο Χρηματιστήριο της Ταϊβάν, Η τώρα έχει σύνολο ενεργητικού άνω των 63 δισεκατομμύρια RMB, που καλύπτει μια έκταση 6.300.000 τετραγωνικών μέτρων, με μήκος κατά της ακτογραμμής περίπου στα 7 χιλιόμετρα, και με εργατικό δυναμικό περίπου 20.000 εργαζόμενους. Ο όμιλος Yangzijiang έχει τρεις μεγάλες αποβάθρες τύπου ξυρού και έξι μεγάλων και μεσαίου μεγέθους νεωλκείων, με ναυπηγικής ικανότητας της ετήσιας παραγωγής των 6.000.000 dwt. Από το 2009 και έπειτα συνεχώς συγκαταλέγεται στις τοπ πέντε εταιρίες της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

1.1.3. ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΙΝΑΣ

Μετά την αναφορά μας σε ορισμένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στην Κίνα σε αυτό το μέρος θα εντοπίσουμε και θα αναλυθούν εκτενέστερα τα πρότυπα εκείνα που ακολουθήθηκαν σε αυτές και κατ' επέκταση σε όλη την ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας.

Ήδη από την προηγούμενη αναφορά μας στα ναυπηγεία της Κίνας αναφέρθηκαν τα China State Shipbuilding Corporation (CSSC) και China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), όπου η ύπαρξη αυτών αποτελούν ένα πολύ βασικό πρότυπο που παρατηρείται στην Κίνα σε κυβερνητικό επίπεδο, καθώς ο βασικός κορμός της οργάνωσης των ναυπηγείων που βρίσκονται κάτω από αυτούς τους οργανισμούς.

Η οικονομική κρίση του 2008 είχε μεγάλο αντίκτυπο για τα ναυπηγεία τα κίνας όπου εκείνη την στιγμή βρισκόντουσαν στο απόγειο τους. Οι συνολικές συναλλαγές για καινούργια και μεταχειρισμένα πλοία το 2009 μειώθηκαν κατά 80% σε σύγκριση με το 2008 ενώ οι τιμές των πλοίων μειώθηκαν έως και 30%.⁴ Πολλές παραγγελίες ακυρώθηκαν με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί τρομερό οικονομικό πρόβλημα για πολλά ναυπηγεία. Βλέποντας την τρομακτική αυτή πτώση της ζήτησης η κυβέρνηση της Κίνας αποφάσισε να προβεί σε κάποια μέτρα. «the plan on the adjustment and revitalization of the shipbuilding industry» σύμφωνα με το σχέδιο αυτό η κυβέρνηση θα ενθάρρυνε τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να επεκτείνουν την οικονομική ενίσχυση σε πιθανούς αγοραστές πλοίων. Επίσης προβαίνει στην δημοσιονομική στήριξη μέσα από την παραγγελία πλοίων για την εγχώρια χρήση. Το σχέδιο επίσης παροτρύνει τις ίδιες τις ναυπηγικές εταιρίες ή υποστηρικτές, όπως εταιρίες έρευνας και ανάπτυξης, να συγχωνευτούν και να δημιουργήσουν κολοσσούς που θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της διεθνής αγοράς. Το σχέδιο αυτό παρουσιάστηκε το Φεβρουάριο του 2009 και είχε χρόνο ισχύος μέχρι και το 2012.

Τον Οκτώβριο του 2013, το Συμβούλιο της Επικρατείας της Κίνας εξέδωσε την μεταρρύθμιση «The Guidance of the Resolution of Seriously Excessive Capacity» Η μεταρρύθμιση αυτή επικεντρώθηκε σε πέντε βιομηχανίες με σοβαρά υπερβολική παραγωγικής ικανότητα, όπως του χάλυβα, του τσιμέντου, ηλεκτρολυτικές αλουμίνιο, γυαλί και των ναυπηγικών βιομηχανιών και παρουσίασε τον τρόπο εκείνο όπου θα

⁴ China's Industrial Development in the 21st Century, 2011, Mu Yang-Hong Yu

επιτευχθεί η επίλυση του προβλήματος της πλεονάζουσας ικανότητας παραγωγής, για τα επόμενα πέντε χρόνια.

1.2. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

1.2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ιαπωνία ξεκινάει από πάρα πολύ παλιά καθώς η Ιαπωνία είναι ένα νησί με περιορισμένους πόρους. Για αυτό το λόγο έπρεπε από πολύ νωρίς να αναπτύξει την εμπορική της δραστηριότητα, κυρίως μέσω της ναυτιλίας, προκειμένου να αποκτήσει τους απαραίτητους πόρους. Προκειμένου όμως να επιτευχθεί αυτό η ύπαρξη ναυπηγικής είναι απαιτούμενη. Αρχικά μέχρι και τα τέλη του 1853 η ναυπηγική τεχνογνωσία στην Ιαπωνία υπολείπονταν κατά πολύ σε αυτής της Ευρώπης. Τα πλοία που κατασκεύαζαν μέχρι και εκείνη την περίοδο εξυπηρετούσαν μεταφορικές ανάγκες γύρω από την Ιαπωνία, τα πλοία αυτά δεν είχαν την δυνατότητα για υπερατλαντικά ταξίδια. Σε πολύ σύντομο όμως χρονικό διάστημα η τεχνογνωσία γύρω από την ναυπηγική στην Ιαπωνία θα καταφέρει να αναπτυχθεί με ταχύτατους ρυθμούς όπου μέχρι και το τέλος του πρώτου παγκόσμιου πολέμου θα φτάσει στα επίπεδα εκείνα της Ευρώπης και της Αμερικής. Μέχρι το 1918 η Ιαπωνία έχει αναγνωριστεί σαν μία από τις παγκόσμιες υπερδυνάμεις της ναυπηγικής.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος θα χαρακτηριστεί σα μία πολύ σοβαρή πληγή για τη ναυτιλία της Ιαπωνίας, καθώς το 80% των πλοίων θα καταστραφούν. Όπου αυτό είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα την χρηματοδότηση των ιαπωνικών ναυπηγείων από τράπεζες της Ιαπωνία και της Αμερικής προκειμένου να προωθηθεί η ναυτιλίας. Τα επόμενα χρόνια θα δοθούν περαιτέρω ευκαιρίες έτσι ώστε η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας να φτάσει ακόμα πιο υψηλά επίπεδα, σε αυτό θα συντελέσουν γεγονότα όπως ο κορεάτικος πόλεμος καθώς και η παγκόσμια κρίση από το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ το 1956. Το 1960 η Ιαπωνία θα κατέχει πάνω από το 50% στο μερίδιο αγοράς για κατασκευή νέων πλοίων.⁵ Πλέον η Ιαπωνία μαζί με την Κίνα και την Κορέα συγκαταλέγεται στους κορυφαίους κατασκευαστές πλοίων, με βασικό χαρακτηριστικό την υψηλής ποιότητας πλοίων που προέρχεται από ιδιαίτερα εξειδικευμένο και με υψηλή τεχνογνωσία εργατικό δυναμικό. Πιο

⁵ Aspects of Japanese Shipping History, Peter N Davies-Kunio Katayama, 1999

αναλυτικά το 20.6% από το 93% της παγκόσμια χωρητικότητας που παραδόθηκε για το έτος του 2013 προέρχεται από τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Η Ιαπωνία συνηθίζει να κατασκευάζει κυρίως πλοία με τη δυνατότητα να μεταφέρουν ξυρό χύδην φορτίο και αυτό φαίνεται χαρακτηριστικά στο έτος 2013 όπου από το 81% όλης της χωρητικότητας που παραδόθηκε από την Ιαπωνία το 34% αποτελείτο από πλοίο ξυρού χύδην φορτίου.⁶

1.2.2 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

The Mitsubishi Heavy Industries

Η Mitsubishi Heavy Industries - Shimonoseki Shipyard & Machinery Works ιδρύθηκε το 1914 και η έδρα της είναι στο Τόκιο της Ιαπωνίας. Αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες παρέχοντας και κατασκευάζοντας μία μεγάλη γκάμα προϊόντων γύρω από τη μηχανική, ηλεκτρική και ηλεκτρονική. Συνοπτικά περιλαμβάνει προϊόντα αεροδιαστημικής, αεροσκαφών, κλιματιστικών, αυτοκινήτων, περονοφόρα οχήματα, πυραύλων, εξοπλισμών παραγωγής ενέργειας και πλοίων. Στο τομέα της ναυτιλίας, η MHI αναπτύσσει και κατασκευάζει ένα ευρύ φάσμα μεγάλων πλοίων καθώς και υπεράκτιων δομών που σκοπό έχουν να συμβάλλουν στην πιο αποδοτική θαλάσσια μεταφορά ανά τον κόσμο. Η υψηλή ποιότητα των πλοίων που κατασκευάζει είναι αυτό που κυρίως χαρακτηρίζει την MHI.

Sumitomo Heavy Industries, Ltd

Η Sumitomo Heavy Industries, Ltd πρωτοεμφανίστηκε το 1888 όπου το 1969 θα συγχωνευτεί με την Uruga Heavy Industries Co και θα δημιουργεί SHI που ξέρουμε σήμερα. Η SHI όπως και η Mitsubishi Heavy Industries που περιγράφεται παραπάνω αποτελείται από έναν ολοκληρωμένο κατασκευαστή διαφόρων βιομηχανικών προϊόντων όπως αυτόματων οπλικών συστημάτων, γέφυρες και άλλες μεταλλικές υπερκατασκευών, πλοία, εξοπλισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, ηλεκτρικής ενέργειας, συστημάτων επεξεργασίας λέιζερ, επιταχυντές σωματιδίων και πολλά άλλα. Είναι άξιο προσοχής ότι το 1979 η SHI κατασκεύασε το μακρύτερο πλοίο που έχει κατασκευαστεί ποτέ με μήκος 458.45 μέτρων.

⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) 2014 σελ 46

Kawasaki Heavy Industries

Η Kawasaki Heavy Industries αποτελεί ένα επίσης σημαντικό ναυπηγείο με σημαντική παρουσία στην παγκόσμια αγορά της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ενώ ξεκίνησε σε μία βιομηχανία κατασκευής μηχανοκίνητων, κυρίως μηχανών, στη πορεία επεκτάθηκε και σε άλλους τομείς και πλέον παρέχει και ευρεία άλλων προϊόντων όπως θαλάσσια σκάφη, τρακτέρ, τρένα, μικρούς κινητήρες και στρατιωτικά σκάφη. Στο τομέα της ναυπηγικής κατασκευάζει πλοία υψηλής απόδοσης LNG και LPG, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χύδην πλοίων VLCC καθώς και υποβρύχιο.

1.2.3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Είναι διεθνώς αναγνωρισμένο ότι η ποιότητα που προσφέρουν τα ναυπηγεία στην Ιαπωνία βρίσκεται σε κορυφαία επίπεδα. Αυτό δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν η τεχνογνωσία και η τεχνική κατάρτιση του εργατικού δυναμικού της δε βρισκόταν επίσης σε πολύ υψηλά επίπεδα. Αυτό όμως είχε σε βάθος χρόνου σαν αποτέλεσμα το μέσω όρο ηλικία να αυξάνεται. Έτσι στις αρχές του 2000, σχεδόν το ήμισυ του εργατικού δυναμικού της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν πάνω από 50 ετών.⁷ Παρατηρώντας και αναγνωρίζοντας το πρόβλημα αυτό η κυβέρνηση για να βοηθήσει να ενισχυθεί η μεταφορά αυτής της τεχνογνωσίας, εργάστηκε με τις οργανώσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας για τη δημιουργία ενός Κέντρο Ανάπτυξης ναυπηγικών δεξιοτήτων. Τέτοια κέντρα δημιουργήθηκαν στην Innoshima, Imabari, Nagasaki, Oita και Yokohama. Στην προσπάθεια αυτή μετάδοσης της υπάρχουν τεχνογνωσίας στις επόμενες γενιές συμμετείχε πέρα από τις ναυπηγικές εταιρίες και ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας (ClassNK).

Σε ένα περιβάλλον συνεχής τεχνολογικής εξέλιξης οι ναυπηγικές εταιρίες δε θα μπορούσαν να μένουν πίσω. Και στην περίπτωση την Ιαπωνίας η έρευνα και ανάπτυξη παίζει βαρύνουσα σημασία. Οι εισηγμένες ναυπηγικές εταιρίες στην Ιαπωνία υπερδιπλασίασαν τις δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη για τη μεταξύ του 2006 και του 2011 για καταφέρουν τελικά να επενδύσουν 12,6 δισεκατομμύρια Γεν ή 157 εκατομμύρια δολάρια, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας και την περιβαλλοντική τεχνολογία. Πιο συγκεκριμένα, η Mitsubishi Heavy

⁷ Organization of Economics Co-operation and Development ,Peer Review of Japanese Government Support Measures to the Shipbuilding Sector, 2013

Industries (MHI) οι δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη από την αρχή του έτους έως τον Μάρτιο το 2012 στοχεύουν κυρίως στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον κρουαζιερόπλοια και άλλα σκάφη. Πέρα από την έρευνα και ανάπτυξη που οι ίδιες ναυπηγικές εταιρίες κάνουν, υπάρχουν και διάφοροι οργανισμοί στην Ιαπωνία που επικεντρώνονται γύρω από αυτή, The National Maritime Research Institute (NMRI), The Japan Ship Technology Research Association (JSTRA) και The Ocean Policy Research Foundation (OPRF)

Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι καθιερωμένες ενώσεις του κλάδου της, οι οποίες αποτελούν μέρος της “θεσμικής υποδομής” της βιομηχανίας. Οι τέσσερις κύριες ενώσεις εκπροσωπούν κατασκευαστές, ιδιοκτήτες και προμηθευτές μηχανημάτων και εξοπλισμού. Αντιπροσωπεύοντας τους μεγάλους κατασκευαστές, η SAJ (The Shipbuilders’ Association of Japan), ιδρύθηκε το 1947 και είναι ένα γενικό σωματείο του κλάδου της βιομηχανίας, αποτελείται από 19 μέλη και ένα μέλος-ένωση, τη The Cooperative Association of Japan Shipbuilders (CAJS). Η CAJS ιδρύθηκε το 1959 και έχει 57 ναυπηγεία μέλη. Μία άλλη ένωση είναι η The Japan Ship Machinery & Equipment Association (JSMEA) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που οργανώνεται από επιχειρήσεις που ασχολούνται με την κατασκευή, την επισκευή και τις πωλήσεις των κινητήρων πρόωσης και βοηθητικών κινητήρων του πλοίου. Έχει 240 τακτικά μέλη και 56 οργανώσεις που υποστηρίζουν τα μέλη. Τέλος, The Japanese Shipowners’ Association (JSA) συγκεντρώνει Ιάπωνες υπήκοοι, οι οποίοι είναι ιδιοκτήτες, ναυλωτές και φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων με χωρητικότητα μεγαλύτερη από 100 τόνους. Η ιστορία του ξεκινάει από το 1892 με την δημιουργία της Union of Japanese Shipping Industries.

Το Ιαπωνικό Υπουργείο Χωροταξίας, Υποδομών, Μεταφορών και Τουρισμού έχει την ευθύνη για τις πολιτικές που σχετίζονται όχι μόνο με τη ναυπηγική βιομηχανία αλλά και τα ευρύτερα θαλάσσια ζητήματα. Το Ναυτιλιακό Γραφείο του περιλαμβάνει τμήματα που είναι υπεύθυνα εκτός των άλλων για τις ναυπηγικές κατασκευές και των μηχανημάτων των πλοίων, τη διεθνή ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, την ασφάλεια και καθώς την περιβαλλοντική πολιτική. Το 2003, το ιαπωνικό Υπουργείο ανέπτυξε κατευθυντήριες γραμμές για την πολιτική γύρω από τη ναυπηγική βιομηχανία, με στόχο τη δημιουργία ενός βιώσιμου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Το όραμα με το οποίο θα καθορίζονταν η στρατηγική, ήταν να διατηρηθεί η εγχώρια παραγωγή στο ένα τρίτο της ζήτησης της παγκόσμια αγορά και

να δημιουργήσουν τέτοιες τεχνικές που θα οδηγηθούν στην κορυφή της ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανίας, μέχρι το 2010. Οι δράσεις των κατευθυντήριων αυτών γραμμών επικεντρώνονται στη βελτίωση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο, την ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας, της τεχνολογίας, της αποδοτικότητας και τις δεξιότητες στον τομέα, και την προώθηση της έρευνα και ανάπτυξης. Πιο πρόσφατα, το Υπουργείο σύστησε μια κοινή κυβερνητική-βιομηχανική ομάδα εργασίας «New Shipbuilding Policy Review Committee» με σκοπό να αναπτύξει ιδέες για το μέλλον της ιαπωνική ναυπηγική. Η ομάδα αυτή συγκέντρωσε εκπροσώπους από τη ναυπηγική βιομηχανία, τη βιομηχανία εξοπλισμού πλοίων, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, εμπορικές εταιρείες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και ακαδημαϊκούς, με αποστολή της να βοηθήσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία.

1.3. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΟΡΕΑΣ

1.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Νότια Κορέα ξεκίνησε το πρώτο πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης το 1962 το οποίο διήρκησε πέντε χρόνια και είχε ως σκοπό την επιτυχία και τη διεύρυνση της οικονομίας της. Το ακόλουθο πενταετές πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης έδωσε έμφαση στην οικοδόμηση του τομέα της βαριάς βιομηχανίας, έχοντας ως κύριο στόχο να τροφοδοτηθεί η οικονομία της μέσα από την αύξηση των εξαγωγών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η κυβέρνηση αποφάσισε ότι η ναυπηγική βιομηχανία θα είναι μία από τις προσεχείς κινητήριες δυνάμεις για την ανάπτυξης της.

Η χώρα ως εκείνη τη στιγμή είχε μικρές και ξεπερασμένης τεχνολογίας ναυπηγικές εγκαταστάσεις, κοινώς πολύ πρωτόγονες για να ανταποκριθούν στις διεθνείς απαιτήσεις. Επομένως, ήταν απολύτως απαραίτητο να βρεθεί κεφάλαιο για να αγοραστούν καταλληλότερες εγκαταστάσεις ώστε να αναπτυχθεί η τεχνολογία για την κατασκευή πλοίων.

Για να αρχίσουν να θεμελιώνονται τα ναυπηγεία θα έπρεπε πρώτα ο κάθε επιχειρηματίας να δανειστεί χρήματα ώστε να μπορέσει να εισάγει την απαιτούμενη τεχνολογία και μετέπειτα να διασφαλίσει τις παραγγελίες του.

Από τη στιγμή που τα παραπάνω δεν είναι ανεξάρτητοι παράγοντες αυτής της διαδικασίας, αλλά είναι όλα διασυνδεδεμένα μεταξύ τους, αξίζει να σημειωθεί το κύριο πρόβλημα που έχρηζε αντιμετώπισης. Οι τραπεζίτες προκειμένου να εκδώσουν τα δάνεια έπρεπε να πειστούν πως οι παραγγελίες των νέων πλοίων ήταν έτοιμες στο ναυπηγείο. Ο αγοραστής του πλοίου, από την άλλη πλευρά, ήθελε να είναι σίγουρος πως το ναυπηγείο ήταν έτοιμο και με επαρκή εξοπλισμό πριν δώσει την παραγγελία του.

Βλέποντας τις δυσκολίες που υπήρχαν, η κυβέρνηση φρόντισε να υποστηρίξει την ιδέα των ναυπηγείων και βοήθησε τους επιχειρηματίες με τις διαδικασίες που αφορούσαν τις εγγυήσεις για το δανεισμό χρημάτων καθώς και την εκτέλεση των συμβάσεων.

Παρόλο που η Κορέα δεν είχε καμία εμπειρία στη σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία σε αντίθεση με την Ιαπωνία, η Ιαπωνία αρνήθηκε να υποστηρίξει τα κορεάτικα ναυπηγεία με σύγχρονη τεχνολογία λέγοντας πως τα VLCCs (very large crude carriers) ήταν πολύ εξελιγμένα για να κατασκευαστούν στα καινούργια τους ναυπηγεία. Στην πραγματικότητα, ήθελαν να αποφύγουν έναν ακόμα ανταγωνιστή και μάλιστα της διπλανής πόρτας. Παρόλα τα εμπόδια οι επιχειρηματίες των ναυπηγείων έστρεψαν την προσοχή τους στο εξωτερικό και σε πολλές περιπτώσεις δέχτηκαν την υποστήριξη ξένων τραπεζών που συμφωνούσαν να χρηματοδοτήσουν τα ναυπηγεία της Κορέας ώστε να εξοπλιστούν καταλλήλως.

Και ενώ είχε αρχίσει δειλά η ανάπτυξη των ναυπηγείων στην Κορέα ξέσπασε ο πόλεμος και τότε ήταν που η χώρα χωρίστηκε κυριολεκτικά στα δύο καθώς οι δυνάμεις της Βόρειας Κορέας εισέβαλαν στο Νότο. Ο Πόλεμος της Κορέας το καλοκαίρι του 1950⁸ προσέλκυσε τους Αμερικανούς για την υποστήριξη της Νότιας Κορέας και των Κινέζων για την υποστήριξη του Βορρά.

Τρία χρόνια μετά, στις 26 Ιουλίου του 1953⁹ ο πόλεμος έληξε με εκεχειρία αφού υπογράφηκε το Σύμφωνο Ανακωχής και Κατάπαυσης πυρός στο πόλεμο της Κορέας. Παρόλα αυτά η Κορέα εξακολουθεί να χωρίζεται σε δύο αμοιβαία ανταγωνιστικές καταστάσεις και να παραμένει διχασμένη από τότε. Εξήντα χρόνια μετά από αυτή τη συμφωνία η κατάσταση είχε αλλάξει πολύ και πλέον η χώρα που

⁸ «Ιστορία του Β' Παγκόσμιου Πολέμου», Ρεμόν Καρτιέ, Πάπυρος, σελ 125, 1995
<http://www.sansimera.gr/articles/456>

⁹ Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Κυριακή 25/07/2004, Ένθετη Έκδοση: "7 Μέρη Μαζί", σελ. 11
<http://www.rizospastis.gr/story.do?id=2418623>

θεωρούνταν ως σύμβολο καταστροφής και πείνας κατά τη διάρκεια του πολέμου, είχε μεταμορφωθεί από έναν επαίτη ενίσχυσης σε ένα χορηγός βοήθειας.

Όταν εκείνο τον καιρό τα κορεατικά ναυπηγεία χτύπησαν τις πόρτες των εφοπλιστών δεν έλαβαν θετικά σχόλια και απαντήσεις αλλά ενάντια σε όλες αυτές τις αντιξοότητες τότε ήταν που οι Κορεάτες ναυπηγοί επιτύχαιναν ένα προς ένα ιστορικά έργα. Τα πλοία που κατασκευάστηκαν εκείνη την περίοδο ήταν σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές, και οι Κορεάτες ήταν ευέλικτοι στις διαπραγματεύσεις. (παραβλέποντας πολιτισμικά εμπόδια στις διαφορετικές παραδόσεις.)

Παράλληλα, τα ιαπωνικά ναυπηγεία απορρόφησαν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της Ευρωπαϊκής ναυπηγικής αγοράς στη χώρα και απόλαυσαν ένα τεράστιο ποσό κέρδους. Με την ευρωπαϊκή επιρροή οι Ιάπωνες ανέλαβαν 100% τις συγκολλήσεις για την κατασκευή των κυτών, για πρώτη φορά στον κόσμο. Έτσι, τα Ιαπωνικά ναυπηγεία ήταν σε θέση να παρέχουν στους εργαζομένους τους 1.200% μπόνους τον χρόνο, το διπλάσιο δηλαδή του μισθού τους.

Οι Κορεάτες αντιμετώπισαν τις επιτυχίες αυτές των Ιαπώνων κατασκευαστών ως μια μεγάλη ενθάρρυνση και έγιναν πρότυπο για την Κορέα μιας και υπήρχε η ιδεολογία πως αν η Ιαπωνία μπορούσε να κάνει τέτοια άλματα εξέλιξης, θα μπορούσε να κάνει και εκείνη το ίδιο ή ακόμα καλύτερα.

Όπως όλες οι βιομηχανίες, έτσι και η ναυπηγική πέρασε από ταραχώδη κύματα, καθώς δέχτηκε πολλά απανωτά χτυπήματα μετά από τα οποία ακολούθησαν σύντομες περιόδοι ευημερίας.

Κάποια από τα χτυπήματα που δέχτηκαν τα Κορεατικά ναυπηγεία ήταν με την πρώτη και τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση, δύο κρίσιμες στιγμές στη δεκαετία του 1980 καθώς και η οικονομική κρίση το 1990 που ακολούθησε¹⁰. Κατά τη διάρκεια των πετρελαϊκών κρίσεων οι εγχώριες τιμές αυξήθηκαν σημαντικά, και με αφορμή αυτό η κυβέρνηση ζήτησε να εξαλειφθούν οι υφιστάμενες στρεβλώσεις των τιμών ώστε να μπορέσει η Κορέα να φιλοξενήσει τη μεγάλη αύξηση των τιμών των διεθνών προϊόντων του εμπορίου.

Τα χτυπήματα αυτά βοήθησαν σταδιακά την Κορέα να ξεπεράσει όλες τις δυσκολίες και τελικά να καταφέρει να σκαρφαλώσει στην κορυφή του κλάδου. Η οικονομική κρίση στα τέλη της δεκαετίας του '90 δεν έβλαψε τη βιομηχανία τόσο

¹⁰ Chakarova, Vessela. *Oil supply crises: Cooperation and discord in the West*. Lanham, Md.: Lexington Books, 2013. <http://www.federalreservehistory.org/Events/DetailView/40>

όσο θα περίμενε κανείς καθώς τα πιο μικρά ναυπηγεία που δεν ήταν αυτόνομα ξεριζώθηκαν δίνοντας στα υγιή την ευκαιρία να αναδομηθούν.

Η Hyundai Heavy Industry κατέγραψε μόνο μια απώλεια από την ημέρα ίδρυσής της, το καλοκαίρι του 1987, όταν προέκυψε διαπληκτισμός μεταξύ εργατών πράγμα το οποίο ήταν συχνό φαινόμενο εκείνης της χρονιάς.

Το 1987 η ναυπηγική βιομηχανία είχε γίνει το σπίτι για το ριζοσπαστικό εργατικό κίνημα και εκείνη τη χρονιά είχαν παρατηρηθεί αρκετοί διαπληκτισμοί μεταξύ των εργαζομένων. Στην προκειμένη περίπτωση η ελλιπής εκπαίδευση τόσο των εργαζομένων όσο και των διοικητικών μελών δε βοήθησε στο να κατευνάσουν οι τόνοι και να καταλήξουν σε συμβιβασμό επομένως οι απεργίες ήταν αναπόφευκτες. Κατά τη διάρκεια των απεργιών στην Κορέα, οι νέες παραγγελίες για κατασκευές πλοίων πήγαιναν στην Ιαπωνία. Ωστόσο, οι Κορεάτες δεν έχασαν την ευκαιρία να καταστούν ως η μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο προχωρώντας σταδιακά σε κυρίαρχη θέση.

Σε λιγότερο από 30 χρόνια η Κορέα κατάφερε να εδραιώσει την πρωτιά στη ναυπηγική βιομηχανία καθώς αμέσως μετά την οικονομική κρίση του 1998 άρχισε να επεκτείνει τους ορίζοντες της και αναλάμβανε την κατασκευή πλοίων τύπου crude oil tankers (δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου) καθώς και product carriers (δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων) αλλά και container ships, ROROs, LPG και LNG.

Η Κορέα είχε πλέον αποκτήσει ένα σταθερά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσα από την συνεργασία με τους κατασκευαστές εξαρτημάτων της ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς άρχισαν να προσθέτουν στις κατασκευές τους τον χάλυβα, τους κινητήρες και άλλα βοηθητικά εξαρτήματα που ώθησαν τη ναυπηγική βιομηχανία να θέσει υψηλούς στόχους.

Όταν η Κορεατική βιομηχανία έφτασε στην κορυφή αποκτώντας το 40% της παγκόσμιας αγοράς, η πρόκληση από τους ανταγωνιστές άρχισαν. Έτσι, η Ιαπωνία άρχισε να κυνηγά την Κορέα με τις παραδοσιακές τεχνολογίες και την ποιότητα στη ναυπηγική βιομηχανία της, ενώ ακολούθησε η Κίνα θέτοντας επιθετικές και ανταγωνιστικές τιμές. Προκειμένου να ξεπεραστούν οι προκλήσεις αυτές και να κρατήσει την ηγετική της θέση στον κλάδο, την Κορέα έπρεπε να αφαιρέσει μια σειρά από εμπόδια.

Φτάνοντας στο σήμερα καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως παρόλο που οι ιαπωνικές και κινεζικές επιχειρήσεις μπορούν να τα βγάλουν εις πέρας μόνο με

εγχώριες παραγγελίες, οι εταιρείες της Κορέας δεν μπορούν να επιβιώσουν εισάγουν τις απαραίτητες πρώτες ύλες. Προκειμένου να διατηρήσει η Κορέα τη θέση που είναι θα πρέπει οι τοπικοί ναυπηγοί να ενημερώνονται ανελλιπώς για τις εξελίξεις δημιουργώντας συνεχώς τα εργαλεία για να ικανοποιούν τις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και τα θέλω των πελατών.

Συνοψίζοντας, η ναυπηγική βιομηχανία, και ιδιαίτερα της Κορέας, έχει επιβιώσει σε άγονο έδαφος, το οποίο κατά ειρωνεία της τύχης, έχει καταστήσει τους τοπικούς ναυπηγούς ανταγωνιστικούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Έχουν καταφέρει υπό τις δεδομένες συνθήκες να παραμείνουν μπροστά από τους ξένους ανταγωνιστές τους μιας και διατηρούν το ερευνητικό πνεύμα για την αναβάθμιση των τεχνολογιών για την κατασκευή των πλοίων. Ακόμα, έχουν δείξει ευελιξία και ικανότητα στο να καλύπτουν τις συνεχώς μεταβαλλόμενες προτιμήσεις της αγοράς, όπως άλλωστε κάνουν τα τελευταία 40 χρόνια και προβλέπεται η ευημερία της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κορέα θα διαρκέσει πολλές δεκαετίες ακόμα.

1.3.2 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΚΟΡΕΑΣ

Όπως έχει προαναφερθεί, η Κορέα ήταν σχετικά νέα στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά μιας και η κυβέρνηση της έθεσε ως στόχο την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, προκειμένου να δημιουργήσει έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα στις αρχές του 1970 .

Τη δεκαετία του 1960 η Κορέα είχε πάνω από εκατό ναυπηγεία αλλά δεν παρήγαγαν όλα καράβια από χάλυβα. Το 1970 λοιπόν, όταν η χώρα πλέον θεωρούνταν ανεπτυγμένη στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, άρχισε να παράγει από το κύριο και πιο σημαντικό κρατικό ναυπηγείο της το: «Korea Shipbuilding and Engineering Corporation (KSEC)»

Ύστερα από το KSEC, κάποια από τα παρακάτω ναυπηγεία έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην επέκταση του κλάδου:

Hyundai Heavy Industries (HHI):

Συνέβαλε στην άνοδο της ναυπηγικής στην Νότια Κορέα αλλά ταυτόχρονα εξαρτιόταν από την κρατική στήριξη. Η Hyundai Construction Company (HCC) πήρε άδεια για την κατασκευή πλοίων στις αρχές του 1970 και μετέπειτα ιδρύθηκε η

εταιρεία Hyundai Heavy Industries (HHI) η οποία έγινε το μεγαλύτερο ναυπηγείο στη Νότια Κορέα εκείνης της εποχής και έκτοτε κατέχει τη θέση που έχει μέχρι σήμερα.

Daewoo

Τον Δεκέμβριο του 1978, η ομάδα της Daewoo ανέλαβε ένα ναυπηγείο το οποίο είχε χτιστεί από την KSEC με προβλεπόμενη παραγωγική ικανότητα 1,2 εκατομμύρια ολικής χωρητικότητας. Η KSEC αναγκάστηκε να καθυστερήσει τρία χρόνια την κατασκευή του συγκεκριμένου ναυπηγείου λόγω των συνθηκών της αγοράς που ήταν σε ύφεση και αυτό είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση επενδύσεων στο ναυπηγείο της Daewoo.

Samsung Heavy Industries

Εισήλθε στην αγορά της ναυπηγικής βιομηχανίας με παρόμοιο τρόπο όπως αυτός της Daewoo με τη διαφορά πως η Samsung αγόρασε το ναυπηγείο Koryo το οποίο αγωνιζόταν να πάρει μια θέση στην αγορά στα μέσα της δεκαετίας του 1970. Μέχρι πρότινος η Hyundai είχε την κυριαρχία στη βιομηχανία των ναυπηγείων και στη συνέχεια ακολούθησαν η Daewoo και Samsung αυξάνοντας τα μερίδια τους στην αγορά.

Hanjin Heavy Industries

Ήρθε στο προσκήνιο όταν αγόρασε το KSEC το Μάιο του 1989 και μετονομάστηκε σε Hanjin Heavy Industries το 1990. Η παρέμβαση αυτή ήταν αναγκαία καθώς η ύφεση στην αγορά της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας δεν είχε ξεπεραστεί πλήρως. Υπήρξαν και άλλες τέτοιου είδους λύσεις σωτηρίας για τη βιομηχανία αυτή και όπως αποδείχθηκε, ήταν σωτήριο αφού άρχισαν να ανακάμπτουν στη δεκαετία του 1990.

1.3.3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΟΡΕΑΣ

Ναυπηγική βιομηχανία στην Κορέα κυριαρχείται από εννέα μεγάλες εταιρείες, με το μεγαλύτερο ποσοστό να το κατέχουν οι Hyundai Heavy Industries, η Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering και η Samsung Heavy Industries. Η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου είναι ιδιωτική και μερικές έχουν σχετικά πολύπλοκες συνδέσεις ιδιοκτησίας με θυγατρικές που λειτουργούν σε

περιοχές εκτός ναυπηγική βιομηχανία. Η βιομηχανία παράγει μια μεγάλη ποικιλία πλοίων διαφόρων τύπων, αλλά υπάρχει ένα μεγάλο μερίδιο που παράγει πλοία υψηλής αξίας, τα οποία είναι κυρίως μεγάλου μεγέθους πλοία, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου. Επιπλέον, σκάφη ανοιχτής θάλασσας και δομές, πλοία εφοδιασμού πλατφόρμας και σταθερές πλατφόρμες παραγωγής, είναι ένα σημαντικό μέρος της παραγωγής του κλάδου της Κορέας. Η Κορέα αντιπροσωπεύει σήμερα το ένα τρίτο του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών, με μια συνεχή εστίαση σε μεγάλα σκάφη.

Η παραγωγή πλοίων υψηλής αξίας είναι αποτέλεσμα μίας συνεχής προσήλωση στην έρευνα και ανάπτυξη καθώς στην γαλούχηση έμπειρου ειδικευμένου δυναμικού προσωπικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι μεγάλες εταιρείες συνέχιζαν να επενδύουν στην καινοτομία, παρά την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης. Η ναυπηγική βιομηχανία φαίνεται να είναι μία από τις υψηλόμισθες βιομηχανίες στην Κορέα, κα απασχολεί αργαζόμενους και μηχανικούς με πανεπιστημιακή μόρφωση.

Η δύσκολη οικονομική κατάσταση έχει οδηγήσει στο να αυξάνουν τα μερίδια ιδιοκτησίας που κατέχονται από συνδεδεμένες με την κυβέρνηση γραφεία σε πολλές μεγάλες ναυπηγικές επιχειρήσεις. Από τη σκοπιά της πολιτικής, η κρίση επιδείνωσε μια αύξηση στην προσοχή της κυβερνητικής πολιτικής για την ναυπηγική βιομηχανία, με την εισαγωγή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης και της ανταγωνιστικότητας, που ακολουθείται από ένα σχέδιο για την ανάπτυξη της βιομηχανία. Η πολιτική αυτή δίνει ισχυρή έμφαση στην αύξηση της τοπικής παραγωγής μηχανημάτων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού όπου αποτελεί μέρος των ευρύτερων προσπαθειών της Κορέας να δημιουργήσει μια «δημιουργική οικονομία» βασισμένη στην τεχνολογία. Η Κορέα διαθέτει επί του παρόντος στήριξη της έρευνας και ανάπτυξης που εστιάζεται στην ανάπτυξη "νέας γενιάς" πλοίων και προβλέπει χρηματοδότηση για βασικές ερευνητικές οργανώσεις. Υποστηρίζει, επίσης, τη "Θαλάσσια ανάπτυξη" μέσω της έρευνας και ανάπτυξης που μπορεί να αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα για τον κλάδο. Χρηματοδότηση πλοίο διατίθεται μέσω δύο κρατικών οργανισμών εξαγωγικών πιστώσεων, οι οποίοι έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην αναδιάρθρωση και στο σχέδιο της ανταγωνιστικότητας μέσω της αύξησης της δανειοδότησης και ασφάλισης για τα ναυπηγεία. Υπάρχει επίσης κάποια υποστήριξη για τη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, την οποία η υπεράκτιου σταθμού

σχέδιο ανάπτυξης φαίνεται να ενισχύει, και την υποστήριξη της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού.

Το σχέδιο της κυβέρνησης για τη στήριξη του κλάδου της υπεράκτιου σταθμού Οραματίζεται μια ισχυρή ώθηση στα πλοία υψηλής αξίας και στον εξοπλισμό των πλοίων υψηλής τεχνολογίας, και υποστηρίζει τις προσπάθειες της βιομηχανίας για την κατασκευή και τη διατήρηση ενός ισχυρού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε αυτόν τον τομέα. Ωστόσο, οι στόχοι για τον εντοπισμό είναι φιλόδοξοι και η κυβέρνηση θα πρέπει να είναι προσεκτική για να μην βρεθούν σε μειονεκτική θέση τα ναυπηγεία της από ακούσια αύξηση των εισροών έξοδα. Ομοίως, οι προσπάθειες της κυβέρνησης να στηρίξει την ανάπτυξη της τεχνολογίας πρέπει να συμπληρώνουν εκείνες που αναλαμβάνονται από τη βιομηχανία και να αποφευχθεί ο παραγκωνισμός των ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Τέλος, όπως και οι άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες της ναυπηγικής βιομηχανίας, συνεχίζοντας την προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων στην ναυπηγική βιομηχανία είναι μια πρόκληση, καθώς η κοινωνία των ηλικιών και των νέων εργαζομένων έχουν ένα ευρύτερο φάσμα βιομηχανιών τα οποία μπορούν να εφαρμόσουν τα ταλέντα τους.

1.4. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

1.4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Εδώ και πολλά χρόνια οι Φιλιππίνες είναι γνωστές για την επάνδρωση κατώτερου κυρίως πληρώματος στα πλοία. Τα χαμηλού κόστους εργατικά είναι ο βασικός λόγος που πολλές ναυτιλιακές στρέφουν το βλέμμα τους προς στις Φιλιππίνες για την στελέχωση των πλοίων τους. Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση όλες οι εταιρίες αναζητούσαν τρόπους για την μείωση του κόστους τους. Τα φτηνά εργατικά που επικρατούσαν στις Φιλιππίνες θα οδηγήσει παραδοσιακές ναυπηγικές δυνάμεις όπως την Κορέα και την Ιαπωνία να στραφούν προς τα εκεί προκειμένου να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή μεγέθυνση της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Φιλιππίνες, όπου το 2010 πλέον αναγνωρίζεται σαν την τέταρτη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη μετά την Κίνα, την Κορέα και την Ιαπωνία. Τα ναυπηγεία τώρα είναι σε θέση να κατασκευάσουν και μεγαλύτερου μεγέθους πλοία όπως πλοία ξυρού χύδην φορτίου, επιβατικά πλοία καθώς και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η κατασκευή των 180.000 DWT

εμπορικού πλοίου από τη Hanjin Heavy Industries Corporation, ναυπηγείο κορεάτικο συμφερόντων, δείχνει ότι οι Φιλιππίνες μπορεί να οικοδομήσει πραγματικά παγκόσμιας κλάσης ποντοπόρα πλοία. Σήμερα με την συνολική λειτουργία περίπου 121 ναυπηγείων σε όλη την επικράτειά της, οι Φιλιππίνες, αναμένεται να παράγει πάνω από 4,8 εκατομμύρια συνολικής χωρητικότητας πλοία μεταξύ 2015 και 2018, τα περισσότερα στην Νοτιοανατολική Ασία.

1.4.2 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Hanjin Heavy Industries Corporation Philippines

Ως μέρος της διαδικασίας επέκτασή της στο εξωτερικό Hanjin Heavy Industries Corporation ιδρύθηκε στο σημείο εκείνο που καθιερώθηκε μετά από λίγα χρόνια σαν την τέταρτη ισχυρότερη δύναμη στη ναυπηγική βιομηχανία, στο Subic – Zambales των Φιλιππίνων. Οι HHIC Phil (Hanjin Heavy Industries Corporation Φιλιππίνες) ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2006, και τον ίδιου μήνα υπογράφει συμβόλαιο για την κατασκευή τεσσάρων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το πρώτο πλοίο «Argolikos» παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2008 σε έναν έλληνα εφοπλιστή. Μέχρι τον Απρίλιο του 2011, το ναυπηγείο είχε ήδη παραδώσει 20 πλοία. Από το Σεπτέμβριο του 2011, οι HHIC Phil αποτελεί το μεγαλύτερο ναυπηγείο και ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες του ιδιωτικού τομέα στις Φιλιππίνες καθώς απασχολεί 21.000 εργαζόμενους οι οποίοι αναμένεται να αυξηθούν σε περίπου 28.000 το 2016.

Tsuneishi Cebu

Το ναυπηγείο Tsuneishi Cebu, που βρίσκεται κάτω από την διαχείριση του Ιαπωνικού ναυπηγείου Tsuneishi Holdings Corp., σε συνεργασία με τη Cebu's Aboitiz Group , έχει παράγει περίπου 77 πλοία από το τέλος του 2007.

Ξεκίνησε την ναυπήγηση πλοίων το 1997 με το πρώτο πλοίο που παραρίχθηκε να αποτελεί ένα πλοίο χωρητικότητας 23.407 DWT με την ονομασία M/V Sea Amelita. Πλέον η Tsuneishi Cebu αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στις Φιλιππίνες.

Keppel

Η Keppel ξεκίνησε τη λειτουργία του ναυπηγείου στις Φιλιππίνες στις αρχές του 1994, με δυνατότητα κατασκευής 28 σκαφών ανά έτος. Επέκτεινε τη λειτουργία της με την κατασκευή ρυμουλκών και εξέδρων άντλησης πετρελαίου.

Πλέον έχει υπό την λειτουργία της 2 ναυπηγεία, στο Subic (350,000 DWT) και στο Batangas (50.000 DWT).

Προσφέρει μια ολοκληρωμένη λύση στις κατασκευές υπεράκτιων εξέδρων, τη ναυπηγική βιομηχανία, επισκευής πλοίων και τη μετατροπή πλοίων.

1.4.3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Οι κυβέρνηση των Φιλιππίνων βλέποντας την τάση μεγάλων ναυπηγικών δυνάμενων, όπως η Κορέα και η Ιαπωνία, να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και εκτός των δικών τους συνόρων προσπάθησε με διάφορους τρόπους να δώσουν όσο το δυνατόν περισσότερα κίνητρα προκειμένου αυτές οι μεγάλες δυνάμεις να επενδύσουν στην ανάπτυξη ναυπηγείων στις Φιλιππίνες. Αναγνωρίζει ότι αυτά τα κίνητρα θα πρέπει να είναι κυρίως οικονομικά, όπως φοροαπαλλαγές και φορολογικές διευκολύνσεις και τα προσφέρει. Πιο συγκεκριμένα το 2004 έβγαλε σε ισχύ το «Republic Act No. 9295 of 2004»¹¹ όπου σκοπός αυτού είναι η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στις Φιλιππίνες.

Στο διαδίκτυο επικρατεί μία ιστοσελίδα¹² η οποία έχει δημιουργηθεί για αυτό ακριβώς τον σκοπό, την προώθηση και προβολή των κινήτρων εντός και εκτός ναυπηγικής βιομηχανίας.

Πέρα όμως από τα οικονομικά κίνητρα που προσφέρει οι Φιλιππίνες για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων, έχει καταφέρει να αναπτύξει εξειδικευμένο προσωπικό όπου μπορούν να ανταπεξέλθουν στις παγκόσμιες απαιτήσεις κρατώντας τα επίπεδα των μισθών συγκριτικά με άλλες χώρες σε χαμηλά επίπεδα. Με αυτόν τον τρόπο έχει καταφέρει μέσα σε μία δεκαετία να αναδειχτούν σαν τη τέταρτη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη στην παγκόσμια αγορά και μάλιστα σε μία περίοδο όπου η οικονομική κρίση ταλάνιζε πολλές χώρες ανά τον κόσμο.

Μετά την αφορά αυτή στη ναυπηγική βιομηχανία των χωρών της Άπω Ανατολής βλέπουμε ότι, πέρα από της Φιλιππίνες οι οποίες έκαναν την εμφάνισή

¹¹ http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra2004/ra_9295_2004.html

¹² <http://investphilippines.gov.ph/industries/manufacturing/shipbuilding/>

τους την τελευταία δεκαετία, η ναυπηγική και η ναυτιλία είναι κλάδοι βαθιά ριζωμένοι μέσα στην ιστορία τους καταφέροντας μέσα σε βάθος χρόνου να κατακτήσουν την βιομηχανία. Αυτή τη στιγμή η Κίνα είναι πρώτη στη παγκόσμια παραγωγή πλοίων με την Κορέα και την Ιαπωνία στην δεύτερη και Τρίτη θέση αντίστοιχα να κλίνουν την τριάδα, οι Φιλιππίνες έρχονται μετά από αυτές τις τρεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ, ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ, ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Οι χώρες της Άπω Ανατολής αποτελούν τις κυρίαρχες δυνάμεις στο χώρο της ναυπηγικής. Για να επιτευχτεί αυτό θα συντέλεσαν πολύ παράγοντας οι οποία συνδυαστικά κατάφεραν με σταθερά βήματα να ανέλθουν στην κορυφή. Έχοντας κάνει ήδη μία μικρή αναφορά στα πρότυπα εκείνα που ακολουθήθηκαν στον προηγούμενο κεφάλαιο, θα αναπτύξουμε ακόμα περαιτέρω τα πρότυπα αυτά που οδήγησαν τις χώρες της Άπω Ανατολής για να γίνουν κυρίαρχες στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

2.1. ΚΙΝΑ

2.1.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Ξεκινώντας από την φύση της οργάνωσης του συνόλου των ναυπηγείων στην Κίνα παρατηρείται ότι πολλά μεγάλα ναυπηγεία της βρίσκονται κάτω από την επίβλεψη και οργάνωση δύο μεγάλων κρατικών οργανισμών, των China State Shipbuilding Corporation (CSSC) και China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC).

Πιο συγκεκριμένα:

China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)

Το CSIC είναι ένα από τους δύο μεγαλύτερους ομίλους την ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας. Ιδρύθηκε από την κυβερνητικούς φορείς της Κίνας την 1^η Ιουλίου του 1999 με έδρα το Beijing και διαχειρίζεται ναυπηγικές δραστηριότητες στις περιοχές που επεκτείνονται βόρεια και δυτικά της Κίνας. Αποτελείται από 96 επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται κυρίως γύρω από τις ναυπηγική καθώς στην έρευνα και ανάπτυξης στρατιωτικών και πολιτικών εξοπλισμό για τα πλοία. Η ιδιοκτησία αυτής βρίσκεται εξολοκλήρου στα χέρια της πολιτείας και λειτουργεί κάτω από τη συνεχή επίβλεψη της κυβέρνησης. Ο κύριος ρόλος της είναι η διαχείριση όλων των επιχειρήσεων της καθώς και των θυγατρικών της.

China State Shipbuilding Corporation (CSSC)

Όπως και το CSIC έτσι και το CSSC ιδρύθηκε στην Κίνα την 1η Ιουλίου του 1999. Αποτελεί μία πρωτοβουλία της κυβέρνησης για συνένωση και συγχώνευση των ναυπηγείων που επεκτείνονται ανατολικά και νότια της Κίνας προκειμένου να επιτευχθεί έτσι καλύτερος έλεγχος, οργάνωση και διοίκηση των πολλών ναυπηγείων που έχει η Κίνα. Κύρια δραστηριότητα του CSSC αποτελεί η ναυπηγική, με παροχή προϊόντων και υπηρεσιών τόσο για πολιτικά όσο και για στρατιωτικά πλοία. Το μέγεθος του CSSC συνεχώς αυξάνεται κατασκευάζοντας συνεχώς νέες μεγάλες ναυπηγικές μονάδες όπως σε διάφορες περιοχές. Το βασικό όραμα και στόχος εδώ και μία δεκαπενταετία αποτελεί το 5-3-1, όπου σύμφωνα με αυτούς θέλουν να κατακτήσουν την 5^η θέση στη παγκόσμια κατάταξη το 2000, την 3^η το 2010 και μετά το 2015 την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυπηγική δυναμικότητα και παραγωγή.

Η ίδρυση των προαναφερθέντων οργανισμών, CSSC και CSIC, δεν ήταν καθόλου τυχαία. Η Ναυπηγική βιομηχανία αναπτύχθηκε ραγδαία κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000 - 2010 με μέση ετήσια αύξηση 29%, το 2010 η παραγωγή της κινεζική ναυπηγική βιομηχανία έφθασε τα 40 δισεκατομμύρια δολάρια, αντιπροσωπεύοντας το 43% της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς, καταλαμβάνοντας έτσι την πρώτη θέση στην αντίστοιχη κατάταξη. Μόνο το 2009 το CSSC στο σύνολο της ολοκλήρωσε την παραγωγή 170 πλοίων με συνολική χωρητικότητα 10.76 εκατομμύρια dwt. Η συνεχής αυτή ανάπτυξη των ναυπηγικών μονάδων της, την δεκαετία του 2000 πιθανόν να μην είχε πραγματοποιηθεί αν υπήρξε έλλειψη ενιαίου συντονισμού, ελέγχου και διοίκησης από όργανα της κινεζικής κυβέρνησης. Αξίζει σε αυτό το σημείο να σημειωθεί το πολιτικό καθεστώς που επικρατούσε στην Κίνα εκείνη την εποχή, το οποίο χαρακτηρίζεται κομμουνιστικό. Η ραγδαία ανάπτυξης της οικονομίας της Κίνας και κατ' επέκταση και των ναυπηγείων της, επομένως, είχε ανάγκη ενός ενιαίου και κοινού συντονισμού, όπου ήρθε από την πολιτεία και την κυβέρνηση.

Παρατηρεί κάποιος ότι το μεγαλύτερος των ναυπηγείων στην Κίνα θα εντάσσονται είτε στο CSSC είτε CSIC, καθώς το πρώτο αποτελείται από ναυπηγεία που επεκτείνονται ανατολικά και νότια της Κίνας, ενώ το δεύτερο από ναυπηγικές μονάδες βόρεια και δυτικά της Κίνας. Για παράδειγμα στο CSSC ανήκουν το Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co (SWS), το Hudong - Zhonghua Shipbuilding Group Co Ltd, το Jiangnan Shipyard Group Co Ltd, το Changxing Shipyard κτλ, ενώ

στο CSIC έχει το Dalian Shipbuilding Industry Co Ltd, το Bohai Shipbuilding Heavy Industry Co Ltd, το Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry Co Ltd, το Wuchang Shipyard κτλ.

Τα ναυπηγεία όμως αυτά δεν είναι καθαρά κρατικά αλλά ούτε εξ ολοκλήρου ιδιωτικά. Δρουν κάτω από την επίβλεψη της πολιτεία την οποία πολιτεία ελέγχει με την σειρά της ένα κυβερνητικός οργανισμός (The Commission for Science, Technology and Industry for National Defense). Ένας τέτοιος τρόπος οργάνωσης δημιουργεί αρκετά πλεονεκτήματα για τα ναυπηγεία αυτά. Πρώτα από όλα συνεχή οικονομική στήριξη από το ίδιο το κράτος, όπου σε μία περίοδο όπου έχει στιγματιστεί από την οικονομική κρίση μία τέτοια στήριξη θα ήταν νευραλγικής σημασία για την βιωσιμότητα των ναυπηγείων αυτών. Η οικονομική αυτή ενίσχυση πέρα από την μορφή της στήριξης θα μπορούσε να δοθεί για έρευνα και ανάπτυξη κάτι το οποίο ισχύει και στην περίπτωση των CSSC και CSIC όπου η κυβέρνηση έχει δώσει το ελεύθερο της χρηματοδότησης των ναυπηγείων για λόγους έρευνας και ανάπτυξης. Επιπλέον ένα άλλο πλεονέκτημα μία τέτοιας οργάνωσης αποτελεί ο διαμοιρασμός πληροφορίας και τεχνογνωσίας μεταξύ των ναυπηγείων κάνοντας έτσι πολύ πιο εύκολη τη βελτιστοποίηση πολλών διαδικασιών.

Σαφώς εκτός από πλεονεκτήματα, εγκυμονούν και πολλοί κίνδυνοι. Ένα βασικό μειονέκτημα σε μία τέτοια περίπτωση είναι ότι δεν υπάρχει εξάπλωση του κινδύνου. Σε μία πιθανή κρίση θα επηρεαστούν άμεσα όλα τα ναυπηγεία που βρίσκονται κάτω από αυτούς τους συνασπισμούς, επηρεάζοντας το μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγικής βιομηχανίας στην χώρα της Κίνας. Επιπρόσθετα, η έννοια της ενιαίας οργάνωσης μπορεί να αποδειχθεί τροχοπέδη για την πορεία και την μεγέθυνση μίας ναυπηγικής μονάδας, αν και εφόσον η οργάνωση αυτή δεν υπακούει στα σύγχρονα πρότυπα οργάνωσης και διοίκησης.

Αφήνοντας τους κρατικούς οργανισμούς που αναφέρθηκαν παραπάνω, στην Κίνα επικρατούν κοινοπραξίες μεταξύ ξένων και κινεζικών επιχειρήσεων. Για παράδειγμα η Ιαπωνία και η Κορέα, οι κύριοι ανταγωνιστές στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά, έχουν επενδύσει πολύ εντατικά στην Κίνα. Η Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. Ltd, η οποία συγκαταλέγεται ανάμεσα στους δέκα πρώτους παραγωγούς στην Κίνα, αποτελεί μία κοινή εταιρία ανάμεσα στις Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co, Ltd και της ιαπωνικής Kawasaki Heavy Industries Ltd. Και η Κορέα όμως έχει επενδύσει εξίσου και παράδειγμα αυτού αποτελεί Qingdao Hyundai Shipbuilding Co Ltd, μία κοινοπραξία μεταξύ των Hyundai

General Trading Company και Qingdao Lingshan Shipbuilding. Σαφώς αυτές οι κοινοπραξίες δημιουργήθηκαν λόγω του φτηνότερου εργατικού κόστους, αλλά η Κίνα μόνο κερδισμένη βγαίνει γιατί όχι μόνο δημιουργούνται θέσεις εργασίας αλλά αφομοιώνει και την αναπτυγμένη ξένη τεχνολογία και την μεταδίδει κατά συνέπεια.

2.1.2. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Κίνα αποτελεί ένας από τους βασικό κομμάτι στη συνολική οικονομία της Κίνας, τόσο σε παροχή θέσεων εργασίας όσο και εσόδων. Αναγνωρίζοντας αυτή τη σημασία η πολιτεία της Κίνας συνεχώς προσπαθεί με διάφορα προγράμματα να ενδυναμώσει την ναυπηγική της βιομηχανία. Αυτή της η συμμετοχή παρατηρείται πιο έντονα από τη το 2008 και μετά όπου η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης θα πλήξει σοβαρά τη βιομηχανία αυτή κυρίως λόγω του ακυρώσεων των ήδη υπάρχων παραγγελιών και η μεγάλη πτώση την παραγγελιών στα τέλη του 2008 με αρχές του 2009. Πιο συγκεκριμένα οι νέες παραγγελίες πλοίων για το 2009 στα ναυπηγεία της Κίνας μειώθηκαν 55% από την προηγούμενη χρονιά. Προκειμένου να βοηθήσει τον κλάδο να ξεπεράσει τις δυσκολίες της, το Συμβούλιο της Επικρατείας θα περάσει το «The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry» το Φεβρουάριο του 2009 με τρεις βασικούς στόχους: 1) έλεγχο της πτωτικής ζήτησης 2) Τη προώθηση συγχωνεύσεων και εξαγορών και τέλος 3) Ενθάρρυνση της εγχώριας καινοτομίας και της έρευνας και ανάπτυξης¹³. Για να διατηρήσει τη ζήτηση, η κυβέρνηση ενθαρρύνει τις τράπεζες να παρέχουν περισσότερη οικονομική στήριξη και πιστωτικά δάνεια τόσο στις εγχώριες όσο και ξένες επιχειρήσεις, καθώς και για την τόνωση της εγχώριας ναυπηγικής αγοράς με περισσότερες επενδύσεις σε πλοία υψηλής τεχνολογίας.

Πέρα από το παραπάνω πλάνο τον Οκτώβριου του 2013 το Συμβούλιο Επικρατείας της Κίνας παρουσίασε μία καθοδήγηση όπου θα έδειχνε τον τρόπο εκείνο που θα διαχειριζόταν τη πλεονάζουσα παραγωγή ικανότητα των ναυπηγείων, «The Guidance on the Resolution of Seriously Excessive Capacity». Σύμφωνα με αυτή την καθοδήγηση γίνεται προσπάθεια συνολικής αναδιάρθρωσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, με στόχο την ενίσχυση των ναυπηγείων με χαμηλή ανταγωνιστικότητα και χαμηλή προστιθέμενης αξίας τεχνολογία. Βασικός στόχος είναι η ανάπτυξη της

¹³ <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=7854&CGid=>

ναυπηγικής βιομηχανίας σε μία βιομηχανία με υψηλή τεχνολογία ναυπηγικής και μηχανικής. Η καθοδήγηση προτείνει να βελτιωθεί το επίπεδο του εξοπλισμού πλοίων της ναυπηγικής βιομηχανίας, την ενίσχυση των δυνατοτήτων της ασφάλειας στη θάλασσα, να διερευνήσει πλήρως τις δυνατότητες της εγχώριας ζήτησης για τον εξοπλισμό των πλοίων στον τομέα της ναυτιλίας, της θαλάσσιας μηχανικής, της αλιείας, της επιβολής του νόμου, διάσωσης έκτακτης ανάγκης καθώς και τη προσαρμογή και τη βελτιστοποίηση της δομής του προϊόντος των πλοίων.

2.1.3. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μέσου του σχεδίου, "The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry" , που παρουσιάστηκε το Φεβρουάριο του 2009 είναι ευδιάκριτες οι στρατηγικές εκείνες που ακολουθήθηκαν από την πολιτεία της Κίνας προκειμένου τα ναυπηγεία της να εδραιώσουν τη θέση τους στην παγκόσμια αγορά. Οι στρατηγικές αυτές περιστρέφονται επί το πλείστον γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη και τις συγχωνεύσεις.

Εκτός από τους κρατικούς οργανισμούς CSSC και CSIC όπου αποτελούν το 45% των ναυπηγείων στην Κίνα, υπάρχουν και μεγάλες ναυπηγικές εταιρίες όπου μεταξύ αυτών ξεχωρίζουν η Rongsheng Heavy Industry Corporation και η Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co Ltd. Και στην δύο όμως περιπτώσεις το σχέδιο του 2009 ενθαρρύνει την περαιτέρω συγχώνευση και εξαγορά με άλλες ναυπηγικές εταιρίες έτσι ώστε να μεγεθυνθούν ακόμα περισσότερο να γίνουν ακόμα πιο ανταγωνιστικές στην παγκόσμια αγορά καθώς με αυτό τον τρόπο θα επέλθει εξέλιξη της τεχνολογία στην ναυπηγική και στη μηχανική των πλοίων. Επιπρόσθετα μέσα των συγχωνεύσεων που ενθαρρύνει η Κίνα θα μεγεθυνθεί η παραγωγική δυνατότητα των κυρίως των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης. Τα μεγάλα ναυπηγεία θα συγχωνευτούν με εταιρίες παραγωγής διαφόρων εξοπλισμών, έτσι θα μπορέσουν να ναυπηγεία να αυξήσουν την παραγωγική τους ικανότητα.

Μία τέτοια κίνηση όμως θα πρέπει να ακολουθείτε από έναν ολοκληρωμένο τρόπο οργάνωσης και χρηματοδότησης από την πολιτεία καθώς μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες ζημιές για αυτήν και την κινέζικη ναυτιλία στο σύνολό της. Ένα επιπλέον ζήτημα που αξίζει προσοχή στην περίπτωση των συγχωνεύσεων μεγάλων εταιριών είναι η πιθανή διαμάχη που μπορεί να εμφανιστεί ως το πχ ποιανού το brand

name θα επικρατήσει και βεβαίως κατά πόσο θα είναι ικανές αυτές οι εταιρίες να συνυπάρξουν και να συνεργαστούν.

Μία άλλη στρατηγική που της Κίνας περιστρέφεται γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη. Προκειμένου να είσαι θέση να ανταγωνιστείς παραδοσιακές δυνάμεις στο χώρο της ναυπηγικής σε βάθος χρόνου θα πρέπει να είσαι σε θέση παράγεις υψηλής ποιότητας και τεχνολογίας προϊόντα. Έχοντας επίγνωση αυτού η Κίνα έχει στρέψει την προσοχή της και μέσω του πλάνου «The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry» γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη. Βασικός σκοπός αποτελεί η προώθηση και ανάπτυξης της εγχώριας καινοτομίας και της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγικής ικανότητας. Έτσι εκτός από τη βελτίωση των υφιστάμενων μοντέλα πλοίων, η Κίνα θα επενδύσει περισσότερο στην υψηλή τεχνολογία και τεχνολογίες υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και σε μία ενεργειακά αποδοτική ναυπηγική βιομηχανία. Η Κίνα αναπτύσσει επίσης υπεράκτιες εξέδρες ως μελλοντική εναλλακτική λύση στις παραδοσιακές ναυπηγικές εργασίες.

2.2. ΙΑΠΩΝΙΑ

2.2.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μία παραδοσιακή βιομηχανική ναυπηγική η Ιαπωνία δε θα μπορούσε από το να παρέχει ένας μεγάλος εύρος πλοίο διαφορετικού μεγέθους. Τα μικρότερα ναυπηγεία, όπου αποτελούν και την πλειονότητα των ναυπηγείων στην Ιαπωνία, λίγο παραπάνω από 1000 σε αριθμό, έχουν την τάση να παράγουν παράκτια πλοία, όπως πλοία γενικού φορτίου, δεξαμενόπλοια, χημικά, ακτοπλοϊκά και αλιευτικά πλοία. Τα μεγαλύτερα ναυπηγεία από την άλλη, τα οποία αριθμούνται στα 246, παράγουν ποντοπόρα πλοία, όπως πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια μεταφορά αργού πετρελαίου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεγάλα επιβατικά όπως κρουαζιερόπλοια και Ro-Ro. Με αυτόν τρόπο είναι σε θέση να ικανοποιήσει οποιαδήποτε ανάγκη για την κατασκευή ενός πλοίου και παρόλο το μεγάλο εύρος πλοίων που παρέχει η τεχνολογία και η ποιότητα κατασκευής αγγίζουν πολύ υψηλά επίπεδα. Παρόλα αυτά αυτό μπορεί να οδηγήσει σε έλλειψη ικανού εργατικού δυναμικού και υπεραπασχόληση του υπάρχον.

Γεωγραφικά, τα ιαπωνικά ναυπηγεία, με τη δυνατότητα ναυπήγησης πλοίων άνω των 10 000 GT, έχουν συγκεντρωθεί κυρίως στις περιοχές στα Chugoku, Kyushu και Shikoku οι οποίες βρίσκονται στο νότιο-δυτικό τμήμα της χώρας. Βασικό πλεονέκτημα αυτού είναι η εύκολη εξυπηρέτηση των πελατών από την άλλη όμως σε μία πιθανή καταστροφή, η οποία μπορεί να προέρχεται από φυσικά αίτια θα έχει μεγάλο αντίκτυπο στο σύνολο της ναυπηγικής στην Ιαπωνία, π.χ ο σεισμός που έπληξε την Tohoku της Ιαπωνίας Μάρτιο του 2011 επηρεάζονται άμεσα 37 ναυπηγεία, με ζημιές που εκτιμώνται σε περίπου 28 δισεκατομμύρια JPY, περίπου 350 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

Σε οργανωτικό επίπεδο επίσης παρατηρείται σε μεγάλες ναυπηγικές επιχειρήσεις, η ιδιοκτησία τους να εμφανίζει μεγάλο βαθμό διεθνοποίησης. Αυτή η διεθνοποίηση γεννάει διεθνείς διασυνδέσεις οι οποίες μπορούν να παράγουν νέες πηγές καινοτομίας και δεξιοτήτων, καθώς και νέες ευκαιρίες στην αγορά, και ως εκ τούτου να έχουν σημαντικό αντίκτυπο σχετικά με την απόδοση των επιχειρήσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ιαπωνίας.

Ένα τελευταίο χαρακτηριστικό της ιαπωνικής ναυπηγικής είναι οι καθιερωμένες ενώσεις του κλάδου της, οι οποίες αποτελούν μέρος της «θεσμικής υποδομής» της βιομηχανίας. Οι τέσσερις κύριες ενώσεις εκπροσωπούν κατασκευαστές, ιδιοκτήτες και προμηθευτές μηχανημάτων / εξοπλισμού.

Πιο αναλυτικά:

- The Shipbuilders' Association of Japan (SAJ): Οι στόχοι της SAJ είναι να προωθήσει την υγιή και βιώσιμη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, έτσι ώστε να συμβάλει στην ενίσχυση των εγχώριων και διεθνών οικονομιών και την ευημερία των πολιτών. Προκειμένου να εκπληρώσει τους στόχους της, η SAJ ασκεί δραστηριότητες στους τομείς της διοίκησης επιχειρήσεων, της τεχνολογικής ανάπτυξης, διεθνούς συνεργασίας, και συλλογή και ανάλυση δεδομένων.
- The Cooperative Association of Japan Shipbuilders (CAJS): Οι στόχοι της CAJS είναι να προωθήσει τον εκσυγχρονισμό και ορθολογισμό του μεσαίου και μικρού-μεγέθους ναυπηγικής και τη βελτίωση των τεχνικών προδιαγραφών της, έτσι ώστε να συμβάλει στην ενίσχυση της εγχώριας και διεθνούς οικονομίας και τις σχετικές βιομηχανίες. Προκειμένου να εκπληρώσει

τους στόχους της η CAJS ασκεί δραστηριότητες στους τομείς της διοίκησης επιχειρήσεων, την τεχνολογική ανάπτυξη, διαχείριση εγκαταστάσεων, διαχείριση της εργασίας, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διεθνή συνεργασία.

- The Japan Ship Machinery & Equipment Association (JSMEA): Οι στόχοι της JSMEA είναι να προωθήσει την πρόοδο και την ανάπτυξη των μηχανημάτων και εξοπλισμού των πλοίων της βιομηχανίας, ώστε να συμβάλλουν στην ενίσχυση των εγχώριων και διεθνών οικονομιών. Προκειμένου να εκπληρώσει τους στόχους της, η JSMEA δραστηριοποιείται στους τομείς της διοίκησης επιχειρήσεων, της τεχνολογικής ανάπτυξης, διεθνούς συνεργασίας, συλλογή και ανάλυση δεδομένων, τη δημοσιότητα για τη βιομηχανία, την εκπαίδευση και την κατάρτιση των μηχανικών.
- The Japanese Shipowners' Association (JSA): Οι στόχοι της JSA είναι η προώθηση δίκαιων και ελεύθερων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον τομέα της ναυτιλίας και να συμβάλλουν στην υγιή ανάπτυξη της ιαπωνικής αποστολής. Προκειμένου να εκπληρώσει τους στόχους της, ΚΑΕ παρέχει ένα φόρουμ για την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών της, αναλαμβάνει διάφορες δραστηριότητες, όπως η έρευνα, οι δημόσιες σχέσεις και την παραγωγή των στατιστικών στοιχείων και δεδομένων, και εκφράζει τη γνώμη της για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η ύπαρξη των ενώσεων αυτών βοηθούν την ιαπωνική ναυπηγική στο σύνολό της καθώς η τεχνολογία και η τεχνογνωσία δε περιθωριοποιείται μόνο σε λίγα ναυπηγεία αλλά επεκτείνεται σε όλο το εύρος της Ιαπωνίας. Με αυτό τον τρόπο η ιαπωνική αγορά γίνεται πιο ανταγωνιστική, το οποίο οδηγεί μακροχρόνια στην βελτιστοποίηση πολλών διαδικασιών παραγωγής και οργάνωσης καθώς και εύρεση νέων καινοτόμων τεχνολογιών ή τεχνολογιών πιο φιλικών προς το περιβάλλον. Η βελτιστοποίηση αυτή έχει αντίκτυπο κατά επέκταση και στην διεθνή αγορά όπου η ίδια ιαπωνική ναυπηγική γίνεται πιο ανταγωνιστική απέναντι στην Κίνα και στην Κορέα.

2.2.2 ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Το Ιαπωνικό Υπουργείο Χωροταξίας, Υποδομών, Μεταφορών και Τουρισμού έχει την ευθύνη για τις πολιτικές εκείνες που σχετίζονται με τη ναυπηγική βιομηχανία και αλλά και τα ευρύτερα θαλάσσια ζητήματα. Το Ναυτιλιακό της Γραφείο περιλαμβάνει τμήματα υπεύθυνα για τις ναυπηγικές κατασκευές και μηχανημάτων, τη διεθνή ναυτιλία, ακτοπλοΐα, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής πολιτικής, και τη θαλάσσια πολιτική ανθρωπίνων πόρων.

Τα μέτρα της ιαπωνικής κυβέρνησης για την στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην χώρα περιστρέφονται γύρω από τέσσερις μεγάλες κατηγορίες:

- Εξαγωγή πιστωτικές διευκολύνσεις: Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, εξαγωγικές πιστώσεις δημόσιας στήριξης παρέχονται σε αγοραστές από την Ιαπωνική Τράπεζα για Διεθνούς Συνεργασίες. Σύμφωνα με την εντολή της να διατηρήσει και να βελτιώσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των ιαπωνικών βιομηχανιών, η Ιαπωνική Τράπεζα παρέχει δάνεια για τη στήριξη των εξαγωγών των ιαπωνικών πλοίων. Σύμφωνα με την τράπεζα, κατά το οικονομικό έτος 2010, η ναυτιλία έλαβε το 26% των συνόλου των δανείων που χορηγήθηκαν που ισοδυναμεί με 38.600 εκατομμύρια JPY (440 εκατομμύρια δολάρια).
- Ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων: Επίσημως υποστηρίζεται η ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων (καθαρή κάλυψη) η οποία παρέχεται σε αγοραστές της Nippon Export και σε Ασφάλιση Επενδύσεων
- Εγχώριες πιστώσεις: οι πιστώσεις που χορηγούνται στους εγχώριους εφοπλιστές ή άλλα τρίτα μέρη του εσωτερικού (αλλά όχι ναυπηγούς). Ο στόχος είναι να δημιουργηθεί μια πιο ολοκληρωμένο και εξελιγμένο δίκτυο μεταφοράς και διανομής στην Ιαπωνία, με τη χρηματοδότηση ιαπωνικών εταιριών σχετίζονται με τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων τις ναυτιλιακές εταιρίες ποντοπόρου. Η χρηματοδότηση παρέχεται από την Τράπεζα Ανάπτυξης της Ιαπωνίας σε συνεργασία με εμπορικές τράπεζες. Το πρόγραμμα καλύπτει τη χρηματοδότηση έργων για την κατασκευή ενός ευρύ φάσμα των συνδεδεμένων με τη θαλασσιές υποδομές, όπως ποντοπόρα πλοία, αποθήκη, υλικά εγκαταστάσεις χειρισμού, εκσυγχρονισμένα τερματικά κτλ.

- Έρευνα και Ανάπτυξη: Από το 2009 δόθηκαν επιχορηγήσεις για την προώθηση της έρευνας και ανάπτυξης για «το μέλλον των πλοίων». Οι επιδοτήσεις για την έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα των τεχνολογιών υψηλού επιπέδου προορίζονταν κυρίως στη μείωση των εκπομπών CO₂ στο διεθνή ναυτιλιακό κλάδο. Τα επίπεδα των επιδοτήσεων μπορεί να έφταναν μέχρι και το 33% των επιλέξιμων δαπανών. Παραδείγματα της έρευνας και ανάπτυξης που με επιχορήγηση περιλαμβάνουν:
 - Καθιέρωση hull για πιο αποδοτικά πλοία
 - Μείωση των τριβών στα ύφαλα
 - Βελτίωση της απόδοσης της έλικας
 - Βελτίωση της απόδοσης των κινητήρων diesel
 - Καθιέρωση αποτελεσματικών λειτουργιών φιλικών προς το περιβάλλον
 - Θέσπιση των υβριδικών συστημάτων πρόωσης.

Το 2011 παρουσιάστηκε η έκθεση «New Comprehensive Policy on the Shipbuilding Industry». Σύμφωνα με αυτό αναμένει η αρμόδια επιτροπή από την ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία να χρησιμοποιήσει την έκθεση για την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας τους και της επίτευξη μιας πιο βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης.

Τα βασικά σημεία της έκθεσης είναι τα εξής:

- Προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος συναλλάγματος, τα ναυπηγεία και οι κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή στρατηγική προσπάθεια για την επέκτασή τους στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής έξω από την Ιαπωνία, με στόχο την επέκτασή των πωλήσεων τόσο στο εσωτερικό της Ιαπωνίας όσο και στο εξωτερικό
- Για τη διευκόλυνση των εξαγωγών των πλοίων, οι εφοπλιστές πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός επενδυτικού ταμείου
- Οι ναυπηγοί πρέπει να ενισχύσουν την ικανότητά στο κομμάτι του σχεδιασμού για την κάλυψη όλων των πιθανών αναγκών
- Οι ναυπηγοί θα πρέπει να συμπεριλάβουν στις καθημερινές δραστηριότητές τους τις εργασίες συντήρησης και επισκευής
- Τα ναυπηγεία θα πρέπει να συνεργάζονται όχι μόνο στο ναυτιλιακό κλάδο, αλλά και με άλλα μέρη, όπως προμηθευτές LNG και με όσους εμπλέκονται σε λιμενικές υποδομές, να εργαστούν από κοινού για την εισαγωγή και εμπορευματοποίηση του

υγροποιημένου φυσικού αερίου ως καύσιμο πλοίων. Αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα βασικό μέρος της στρατηγικής για την εξασφάλιση διεθνούς ανταγωνιστικότητας μέσω των περιβαλλοντικών τεχνολογιών.

- Ο ναυτιλιακός κλάδος θα πρέπει να παρέχουν στους νέους θαλάσσια μηχανικούς με διάφορες ευκαιρίες για να τους βοηθήσει να καταστεί παγκόσμια διαχειριστές του έργου στο μέλλον. Οι ευκαιρίες αυτές περιλαμβάνουν τη διατομεακή, διεθνείς / εγχώριες ανταλλαγές προσωπικού στο ναυτιλιακό κλάδο, καθώς και συμμετοχή σε σημαντικές σχέδια.

Παρατηρείται ότι ο ρόλος της κυβέρνησης αποτελεί βασικό στοιχείο στην πορεία μίας βιομηχανίας όπως αυτής της ναυπηγικής όπου τα οικονομικά μεγέθη είναι τεράστια. Η οικονομική στήριξη ή η δημιουργία τέτοιων συνθηκών είναι βασικός στόχος της κυβέρνησης προκειμένου να έχουν τα ναυπηγεία την απαραίτητη οικονομική ενίσχυση είτε με άμεση χρηματοδότηση είτε έμμεση, με τη θέσπιση ευνοϊκών συνθηκών για επένδυση. Η κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι η χρηματοδότηση στη ναυπηγική βιομηχανία είναι απαραίτητη για αυτό και της την παρέχει, αλλά δε μένει μόνο εκεί. Αναγνωρίζει επίσης ότι για να μείνει στις κορυφαίες θέσης της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς η Ιαπωνία, ειδικά τα χρόνια αυτά της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, θα πρέπει να μην μείνει στάσιμη αλλά να εξελιχθεί και η εξέλιξη στην προκειμένη περίπτωση επιτυγχάνεται μόνο μέσω της τεχνολογικής προόδου η οποία έρχεται μέσω της έρευνα και ανάπτυξης.

Σαφώς τα μέτρα αυτά που παρουσιάστηκαν στην Ιαπωνία όπου αποσκοπούν στην οικονομική ενίσχυση των ναυπηγείων της Ιαπωνίας μέσω της έμμεσης/άμεσης χρηματοδότησης και της έρευνας και ανάπτυξης, θα πρέπει να τους δοθεί η αρμόζουσα σοβαρότητα από τα ίδια ναυπηγεία καθώς αν δε γίνει αυτό θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πιο δυσμενή κατάσταση όχι μόνο για τα ναυπηγεία αλλά ακόμα και για την ίδια την ιαπωνική κυβέρνηση. Και για αυτόν ακριβώς τον λόγο το 2011 όπως προαναφέρθηκε, παρουσιάστηκε η έκθεση "New Comprehensive Policy on the Shipbuilding Industry".

2.2.3 ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σε μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές δυνάμεις στον κόσμο δε θα μπορούσε να μην έχει σαν στρατηγικό πρότυπο την Έρευνα και ανάπτυξης, με ισχυρό παράδειγμα του παραπάνω να αποτελούν οι εισηγμένες ναυπηγικές εταιρίες που μόνο αυτές το

διάστημα μεταξύ 2006 και 2011 υπερδιπλασίασαν τα έξοδα τους για έρευνα και ανάπτυξη. Για την καλύτερη οργάνωση της έρευνας και ανάπτυξης έχουν θεσπιστεί κάποιοι οργανισμοί οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι:

- The National Maritime Research Institute (NMRI): το οποίο είναι ένα βασικό ερευνητικό ίδρυμα της Ιαπωνίας για το την τεχνολογία των πλοίων, όπου διεξάγονται έρευνες σχετικά με την τεχνολογία για την ασφαλή και αποτελεσματική θαλάσσια μεταφορά, για την αποτελεσματικότερη χρήση των θαλάσσιων πόρων και των χώρων καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- The Japan Ship Technology Research Association (JSTRA): Συμβάλλει στην ανάπτυξη της τεχνολογίας, λειτουργώντας ως συντονιστής για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ναυπηγικών εταιριών, εταιριών ανάπτυξης μηχανημάτων, βιομηχανίας θαλάσσιας μεταφοράς, την ακαδημαϊκή κοινότητα και της κυβέρνησης και άλλων διοικητικών οργάνων.
- The Ocean Policy Research Foundation (OPRF): Αρχικά ιδρύθηκε το 1975 ως κύριο Ίδρυμα για την Πρόοδο της ναυπηγική βιομηχανία, η OPRF εργάζεται για την προώθηση της έρευνας και της διεθνούς συνεργασίας. Λειτουργεί σαν ταμείο ανάπτυξης τεχνολογίας που έχει χρηματοδοτήσει πάνω από 500 ερευνητικά έργα από το 1980, με στόχο την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για ασφαλές θαλάσσιες μεταφορές και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, μεταξύ άλλων θεμάτων.

Σε επέκταση των ενώσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι ενώσεις αυτές βρίσκονται σε μία συνεχή προσπάθεια προώθησης της ανάπτυξης στον τομέα τους, όπου το επιτυγχάνουν με την παροχή σημαντικών διεθνών διασυνδέσεων στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Για παράδειγμα, η SAJ (Shipbuilders' Association of Japan) συμμετέχει σε διάφορα διεθνή φόρουμ, μέσω των οποίων συνεργάζεται με τους ενδιαφερόμενους φορείς σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, την Ασία, την Ευρώπη και παραπέρα. Με αυτόν τον τρόπο η ιαπωνική ναυπηγική όχι μόνο δίνει το παρόν στη παγκόσμια ναυπηγική αγορά αλλά προβάλλει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα με σκοπό τη προσέλκυση νέων αγοραστών.

Επιπρόσθετα ένα άλλο στρατηγικό πρότυπο αποτελεί η προσοχή που δίνεται στην εκπαίδευση του εργατικού της δυναμικού καθώς και την μεταλαμπάδευση της γνώσης αυτής από την μία γενιά στην άλλη. Το εργατικό δυναμικό της Ιαπωνίας είναι

ευρέος γνωστό για την υψηλή κατάρτιση του το οποίο είναι σε θέση να προσφέρει πολύ υψηλής ποιότητας ναυπηγικών και όχι μόνο προϊόντων. Το 2000 παρουσιάστηκε το εξής ζήτημα, το μέσο όρο ηλικίας του καταρτισμένου αυτού εργατικού δυναμικού στην ναυπηγική ήταν 50 έτη. Για την εξάλειψη αυτού του φαινομένου η κυβέρνηση σε συνεργασία με διάφορους ναυπηγικούς οργανισμούς θέσπισε σε διάφορες περιοχές τα Κέντρα Ανάπτυξης ναυπηγικών δεξιοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο η κατάρτιση αυτή μεταβιβάζεται και σε νεότερους διατηρώντας έτσι τη ναυπηγική σε υψηλά επίπεδα.

2.3. ΚΟΡΕΑ

2.3.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Κορέα είναι μία βιομηχανία η οποία παρέχει ένα μεγάλο πλήθος προϊόντων. Είναι οργανωμένη κατά αυτόν τον τρόπο που μπορεί να ανταπεξέλθει σε διάφορες κατασκευαστικές ανάγκες. Έτσι όταν παρατηρήθηκε, πως οι παγκόσμιες παραγγελίες πλοίων μειώθηκαν κατά 53 τοις εκατό τους πρώτους εννέα μήνες του 2009, οι κορεατικές εταιρείες ανταπεξήλθαν καλύτερα από τους Κινέζους και Ιάπωνες ανταγωνιστές τους καθώς συνέχισαν να κερδίζουν παραγγελίες για κατασκευή πλοίων γεωτρήσεων, πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υπεράκτιων εγκαταστάσεων παραγωγής πετρελαίου.

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί μέρος ενός εκλεπτυσμένου θαλάσσιου cluster, με κάθετες και οριζόντιες συνδέσεις, καθώς και συνδέσεις με άλλα cluster συμπεριλαμβανομένου του υλικοτεχνικού εξοπλισμού και των ηλεκτρονικών. Η αλυσίδα αξίας της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελείται από πολλές διαφορετικές δραστηριότητες, από το σχεδιασμό μέχρι μετά την πώληση, καθώς και ο υψηλός βαθμός σπονδυλωτής στη βιομηχανία σημαίνει ότι η παραγωγή μπορεί να κατακερματιστεί σε διάφορες μονάδες παραγωγής και, μάλιστα, χωρών, σε μια παγκόσμια αλυσίδα αξίας.

Μια σημαντική εγχώρια σύνδεση είναι με τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα. Η Κορέα είναι η έκτη μεγαλύτερη παραγωγός στον κόσμο του σιδήρου και χάλυβα, η παραγωγή της άγγιξε τους 66.100.000 μετρικούς τόνους (MMT) το 2013 (ή περίπου 4% της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα) και απασχολούσε 159 970 άτομα το 2012. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι σημαντική κινητήρια δύναμη της κατανάλωσης του

χάλυβα στην Κορέα, και το 2012 αντιπροσώπευε το 20,8% της συνολικής ζήτησης της χώρας για το χάλυβα, πίσω από την κατασκευή (28,1%) και τα αυτοκίνητα (25.1). Συνολικές αποστολές του χάλυβα στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας διαμορφώθηκε στο 5,6 MMT το 2012, και όσο το 77,6% των μεταφορών πλάκα Κορέας χάλυβα πήγε για τη ναυπηγική βιομηχανία.¹⁴

2.3.2. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η κορεάτικη κυβέρνηση έπαιξε ενεργό ρόλος στην πορεία της ναυπηγικής της βιομηχανίας όπου κάνει την αρχή το 1958 όπου ορίζει το «νόμο για την ενθάρρυνση της Ναυπηγικής» του. Ο νόμος αυτός βέβαια δεν οδήγησε σε σημαντικές επιτυχίες λόγω δημοσιονομικών ελλειμμάτων και άλλους παράγοντες, αλλά από την εκείνη την στιγμή και έπειτα, η ναυπηγική βιομηχανία εμφανίζεται σε τακτά οικονομικά σχέδια της Κορέας.

Μια σύντομη περίληψη των κυβερνητικών επεμβάσεων στην ναυπηγική βιομηχανία είναι οι εξής:

- 1960ς
 - Πρώτο 5ετές Σχέδιο Οικονομικής Ανάπτυξης (1962 - 1966)
 - 3ετές Σχέδιο βελτιστοποίησης της ποιότητα του πλοίου
 - Επέκταση των εγκαταστάσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας
 - Δεύτερο 5ετές Σχέδιο Οικονομικής Ανάπτυξης (1967-1971)
 - έθεσε σε ισχύ το νόμο περί ναυπηγικής βιομηχανίας το 1967 όπου το περιεχόμενο του ήταν να ενθαρρύνει την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, μέσω της βελτιστοποίησης της παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας και την ενίσχυση της ναυπηγικής τεχνολογίας. Επίσης ανανεωμένη όροι χρηματοδότησης για τα ταμεία της ναυπηγικής
 - Θέσπιση του Βιομηχανικού μηχανικού ταμείου το 1969 για να αυξήσει τον εγχώριο βαθμό αυτόρκειας, την ενίσχυση της τοπικής παραγωγής και τη συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών.
- 1970

¹⁴ Peer Review of the Korean Shipbuilding Industry and related Government Policies, 2014

- Σχέδιο Προώθησης ναυπηγική βιομηχανία, αυτό έθεσε ως στόχο να αυξήσει την εγχώρια βαθμός αυτότητας των πλοίων, επεκτείνουν τη μέγιστη δυναμικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κορέας
- Τρίτο 5ετές Σχέδιο Οικονομικής Ανάπτυξης (1972-1976) Αυτό προσπάθησε να γαλουχήσει τη ναυπηγική βιομηχανία σε ένα στρατηγικό κλάδο των εξαγωγών και την αύξηση των δυνατοτήτων της ναυπηγικής βιομηχανίας
- Σχέδιο Προώθησης της ναυπηγικής βιομηχανίας σε μακροχρόνια βάση το 1973 όπου αποσκοπούσε στην αυτο-προσφοράς της εγχώριας ζήτησης για τα πλοία από το 1980, την εξαγωγή των 3.200.000 CGT των πλοίων, καθώς και της ενίσχυσης της ικανότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας μέσω της επέκτασης εγκαταστάσεων
- Υποστήριξη των κεφαλαίων για τις εξαγωγές σε προθεσμιακή πληρωμή

- 1980

Η δεκαετία του 1980 χαρακτηρίστηκε από βελτιωμένες και διαφοροποιημένες μορφές χρηματοδότησης των εξαγωγών σε επίπεδο πιστωτικής παραχώρηση, διαδοχική ένταξη των 110 ειδών εξοπλισμού και υλικών για τα πλοία έτσι ώστε να επεκτείνει τη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, καθώς και την επιλογή των 58 είδη των τμημάτων του κινητήρα για τον εντοπισμό και την προώθηση της ανάπτυξης.

- 1990

Μια έκρηξη της ναυπηγικής έφτασε στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1990, λόγω της άρσης των μέτρων ορθολογισμού της ναυπηγικής βιομηχανίας το 1993. Μείωση των περιορισμών σχετικά με την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων επέτρεψε στις επιχειρήσεις να επεκταθούν.

Από το 2008, η πολιτική επικεντρώθηκε στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης. Η κυβέρνηση της Κορέας περιγράφει τα αποτελέσματα που εμφανίζονται σε δύο διαστάσεις. Πρώτον, η άμεση και βραχυπρόθεσμη βλάβη εμφανίστηκε ως η αγορά ναυτιλιακής χρηματοδότησης μειώθηκε σε συνδυασμό με τις γενικές χρηματοοικονομικές αγορές. Η πλειονότητα των ναυπηγείων υποστεί προβλήματα ρευστότητας, καθώς οι νέες παραγγελίες και προκαταβολές ανεστάλησαν λόγω των δυσκολιών χρηματοδότησης πλοίων. Δεύτερον, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις άρχισαν να εμφανίζονται, καθώς ο

όγκος της θαλάσσιας μεταφορά συρρικνώθηκε, ενώ η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα του χώρου εμπορευμάτων έγινε εμφανής. Οι πλοιοκτήτες άρχισαν τη ακύρωση ή την αναβολή των νέων παραγγελιών για πλοία, καθώς επίσης και τη διάλυση πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας.

Σε απάντηση, η κυβέρνηση ανακοίνωσε το 2009 με το Σχέδιο «Σχέδιο ενίσχυσης της αναδιάρθρωσης και της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας», με τη συμμετοχή των διαφόρων υπουργείων, συμπεριλαμβανομένων, του Υπουργείου Οικονομίας, της Γνώσης και την Επιτροπή Χρηματοπιστωτικής Εποπτείας. Αυτό προσπάθησε να αναδιρθώσει τις ναυπηγικές επιχειρήσεις και να επιλύσει προσωρινές δυσκολίες που σχετίζονται με την χρηματοδότηση σε υπάρχοντα ναυπηγεία.

Επιπλέον, για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση της κρίσης τα ναυπηγεία της Κορέας, με τη βοήθεια επιδοτήσεων από την κυβέρνηση, επιδίωξαν μακροπρόθεσμη ανάπτυξη στρέφοντας το ενδιαφέρον τους στην «πράσινη τεχνολογία» όπως για παράδειγμα η κατασκευή ανεμογεννητριών καθώς και στην παραγωγή υποθαλάσσιων εγκαταστάσεων πετρελαίου.

Κατά το παρελθόν η Κορέα προκειμένου να πετύχει την ανάπτυξη βασικών τεχνολογιών για τα μεγάλης αξίας πλοία LNG και FPSOs όπου θα ενίσχυε σημαντικά την κερδοφορία του κλάδου καθώς θα αυξάνονταν τα έσοδα από αυτά τα υψηλής τεχνολογίας πλοία, αλλά από την άλλη θα μειώνονταν τα κέρδη λόγω της υψηλής εξάρτησης από τα εισαγόμενα πρότυπα τεχνογνωσίας και εξοπλισμού, αποφάσισε λόγω ανάγκης χρηματοδότησης να υιοθετήσει το σύστημα KG της Γερμανίας ή KS στις σκανδιναβικές χώρες. Σύμφωνα με την εφημερίδα Capital15 το σύστημα KG «είναι ένα επενδυτικό σχήμα με φορολογικά πλεονεκτήματα για τους Γερμανούς επενδυτές, όπου η αγορά των πλοίων και οι συνεπακόλουθες φορολογικές ελαφρύνσεις χρησιμοποιούνται για να ελαττωθούν οι φορολογικές υποχρεώσεις των επενδυτών.» Έτσι, θέλοντας να ακολουθήσουν ένα αντίστοιχο παράδειγμα, επενέβη δραστικά η κυβέρνηση και μέσω της παροχής φορολογικών πλεονεκτημάτων και διάφορων κίνητρων για τους τοπικούς επενδυτές καθώς και τις ξένες ναυτιλιακές εταιρείες κατάφερε να οργανώσει την εκμίσθωση των εν λόγω πλοίων σε ανταγωνιστικές τιμές για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η κίνηση αυτή έδρασε προς μεγάλο όφελος των ναυπηγείων αφού εξασφάλισε παραγγελίες σε σταθερή βάση και

¹⁵ Capital, «'Επίθεση' της Γερμανίας στην ελληνική ναυτιλία, 2012

μείωσε το οικονομικό βάρος. Η χρηματοδότηση της ναυπήγησης ήταν ένας από τους πιο καθοριστικούς παράγοντες για τον καθορισμό της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στη ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας.

2.3.3. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Κυρίαρχο στρατηγικό πρότυπο που παρατηρείται στην ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας και όχι μόνο είναι αυτό των συγχωνεύσεων. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η Hanjin όπου συγκεκριμένα ξεκίνησε ως μια απλή εταιρεία liner container και με το πέρασμα των χρόνων προκειμένου να αναπτυχθεί και να κερδίσει ένα μεγαλύτερο ποσοστό στον χώρο των containers συγχωνεύθηκε με την «Korea shipping corp». Η συγχώνευση αυτή έδωσε ώθηση στη Hanjin για να κάνει μία στρατηγική κίνηση και να ‘συμμαχήσει’ με την CKYH όπου είχε ως αποτέλεσμα την πρόσβαση της εταιρίας στις κυριότερες εμπορικές οδούς των container. Πέρα από το κομμάτι των containers η Hanjin αποφάσισε να επενδύσει και στο εμπόριο του χύδην φορτίου(dry bulk shipping). Αυτό βοήθησε αρκετά στο να αποκομίσουν κέρδη κατά τη διάρκεια του 2007 όπου ήταν η ‘χρυσή εποχή’ για την ξερά χύδην αγορά αφού και οι τιμές των ναύλων ήταν στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών. Μία επίσης πολύ κερδοφόρα επένδυση ήταν και η απόφαση να εισχωρήσει η εταιρία στην τότε νέα και αναδυόμενη αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Η εταιρία διαθέτει σήμερα 4 πλοία LNG και κάποια δεξαμενόπλοια μεταφοράς crude and product tankers. Οι συγχωνεύσεις αυτές δε περιορίζονται μόνο μεταξύ ναυπηγικών μονάδων καθώς παρατηρείται κάποια από τα κορυφαία ναυπηγεία της Κορέας να αρχίζουν να συγχωνεύονται με μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών στο εξωτερικό, έτσι ώστε να μπορούν να εξασφαλίσουν παραγγελίες, ακόμη και τις μέρες που οι παραγγελίες δεν είναι σε κερδοφόρα επίπεδα.

Πέρα όμως από τις συγχωνεύσεις, όπως και στην Κορέα εμφανίζονται παραδείγματα κοινοπραξιών σαν στρατηγική πολιτική. Ένα από τα ναυπηγεία της Κορέας έλαβε τεχνική υποστήριξη από το Ναυπηγείο Scot Λίθγκου στη Σκωτία. Μια κοινοπραξία των αγγλικών τραπεζών που συμφώνησαν στη χρηματοδότηση του έργου για την προμήθεια του εξοπλισμού της ναυπηγικής βιομηχανίας από πέντε ευρωπαϊκές χώρες. Μάλιστα, ένας Έλληνας πλοιοκτήτης έδωσε μια γενναία παραγγελία για τα πρώτα δύο VLCCs σχεδόν ταυτόχρονα, το 1971.

Επιπρόσθετα τα ναυπηγεία της Κορέας δίνουν ιδιαίτερα σημασία στην έρευνα και ανάπτυξη. Στις επενδύσεις που γίνονται γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη για τα ναυπηγεία της Κορέας έχει επέλθει άνοδος της τάξεως 74% για το 2011 σε σύγκριση με αυτών του 2006. Η Samsung για παράδειγμα εξετάζει το ενδεχόμενο εξαγορών για να αποκτήσει την πολύπλοκη τεχνολογία εγκατάστασης του εξοπλισμού για την εξαγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου από τον πυθμένα του ωκεανού και ακολουθεί το παράδειγμα αυτής η Hanjin η οποία επενδύει σε εταιρείες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με σκοπό να συμβάλει η ίδια στην προμήθεια και εμπορία του πράσινου εξοπλισμού. Πέρα από τις επενδύσεις σε εναλλακτικές πηγές ενέργειας, ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Κορέας η Hyundai Heavy Industries (HHI), θεώρησε σπουδαίο βήμα για την ανάπτυξή της τη δημιουργία ενός ψηφιακού ναυπηγείου ώστε να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των δεδομένων που σχετίζονται με τη ναυπηγική βιομηχανία και να δημιουργήσει ένα πλάνο σε κάθε παραγγελία πλοίου σχετικά με τον καινοτόμο σχεδιασμό τους. Επίσης, μία ακόμα λειτουργία του ψηφιακού ναυπηγείου είναι να ελαχιστοποιεί τα σφάλματα και να βοηθά στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων καθώς και τη διαχείριση της ροής εργασίας δημιουργώντας to-do λίστες.

Τέλος το εργατικό δυναμικό αποτελεί κινητήριο μοχλός για την πορεία και την ανάπτυξη της ναυπηγικής στην Κορέα.

Πίνακας 1.3: Πλήθος εργαζομένων ανά βιομηχανία στη χώρα της Κορέας

Industry	Total remuneration	Number of employees	Ranking by number of employees	Remuneration per head	million
					KRW
Petroleum refinery	578 117	10 487	18	55.12	1
Railway	234 598	4 834	20	48.53	2
Petro-chemistry	2 063 416	44 123	12	46.76	3
Shipbuilding	6 042 589	131 367	3	45.99	4
Civil aviation	359 380	7 851	19	45.77	5
Semiconductor	3 852 534	91 906	4	41.91	6
Steel	3 177 962	78 595	7	40.43	7
Automobile	9 662 510	250 069	2	38.63	8
Display	2 573 256	68 434	9	37.60	9
Communication apparatus	2 756 380	81 533	6	33.80	10

Πηγή: *Japan Ship Technology Research Association, 2012*

Η ναυπηγική σύμφωνα με τον πίνακα είναι η δεύτερη βιομηχανία με την αυτοκινητοβιομηχανία με τους περισσότερους εργαζομένους. Το εργατικό προσωπικό αποτελείται από καταρτισμένους και ειδικευμένους εργαζόμενους οι οποίοι είναι ικανοί να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις τις παγκόσμια ναυπηγικής αγοράς. Οι εργαζόμενοι στην ναυπηγική της Κορέας θεωρούνται από τους πιο ευνοημένους μισθολογικά και αυτό αποτελεί μία στρατηγική κίνηση της ίδιας της Κορέας προκειμένου έτσι να προσελκύει την αφρόκρεμα των εργαζομένων, αλλά και να δίνει και κίνητρα για τους νέους οι οποίοι θα έρθουν με νέες ιδέες και όνειρα ώστε να πάνε ακόμα πιο πέρα την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας.

2.4. ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

2.4.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Βασικό οργανωτικό πρότυπο στη ναυπηγική στις Φιλιππίνες αποτελεί το γεγονός ότι τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της αποτελούν θυγατρικές μεγάλων ναυπηγείων από την Ιαπωνία και την Κορέα. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η Hanjin Heavy Industries Corporation. Οι ίδιες οι Φιλιππίνες δεν αποτελούσαν παραδοσιακή ναυπηγική χώρα, καθώς μόλις την τελευταία δεκαετία έκανε την εμφάνισή της στην παγκόσμια αγορά, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η απαραίτητη γνώση, η απαραίτητη κουλτούρα και η απαραίτητη τεχνογνωσία προκειμένου να αναπτύξουν οι ίδιοι ναυπηγικές μονάδες. Έτσι η προέλευση ξένων επενδυτών και η δημιουργία θυγατρικών εταιριών αποτελούσα κατά κάποιο τρόπο μονόδρομος στην ανάπτυξη αυτής της βιομηχανίας στη χώρα.

2.4.2. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Τον Μάιο του 2004 η κυβέρνηση των Φιλιππίνων παρουσίασε το «Domestic Shipping Development Act of 2004.» το οποίο αποτελεί μία προσπάθεια προώθησης της ανάπτυξης της ναυτιλίας, της ναυπηγικής βιομηχανίας και επισκευής πλοίων μέσω διαφόρων μεταρρυθμίσεων.

Το κράτος αναγνώρισε ότι η ναυτιλία αποτελεί απαραίτητη υποδομή, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας. Οι Φιλιππίνες σύμφωνα με την κυβέρνηση χρειάζεται έναν ισχυρό και ανταγωνιστικό εγχώριο

στόλο εμπορικών πλοίων που να ανήκει και να ελέγχεται από φιλίππους ή από εταιρείες όπου τουλάχιστον το εξήντα τοις εκατό (60%) του κεφαλαίου αυτών να είναι φιλιππινέζικων συμφερόντων και επανδρωμένο με ειδικευμένο αξιωματικούς έτσι ώστε να :

- (α) γεφυρωθούν τα νησιά στις Φιλιππίνες μεταξύ τους, εξασφαλίζοντας ασφαλές, αξιόπιστες, αποτελεσματικές, επαρκές οικονομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων,
- (β) να ενθαρρύνει τη διασπορά της βιομηχανίας και την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών κοινοτήτων με την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας των τακτικών για αξιόπιστες και αποτελεσματικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών,
- (γ) τη διασφάλιση της ανάπτυξης των εξαγωγών από την παροχή της αναγκαίας, ανταγωνιστικής και οικονομικής εσωτερικής θαλάσσιας σύνδεση
- (δ) να χρησιμεύσει ως ναυτική και στρατιωτική βοήθεια σε περιόδους πολέμου και άλλες εθνικές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- (ε) να λειτουργεί ως βάση στήριξης της απασχόλησης των ναυτικών στις Φιλιππίνες

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει η πολιτική του κράτους να κατευθυνθεί προς:

- (α) προώθηση στους ιδιοκτήτες να λειτουργήσουν κάτω από τη σημαία των Φιλιππίνων
- (β) την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στον τομέα της ναυτιλίας, με τη δημιουργία ενός υγιούς και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για επενδύσεις
- (γ) παρέχει την αναγκαία συνδρομή και παροχή κινήτρων για τη συνεχή ανάπτυξη του εγχώριου εμπορικού ναυτικού στόλου
- (δ) να ενθαρρύνουν τη βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων εγχώριων εμπορικό ναυτικό στόλο και το πλήρωμα των Φιλιππίνων να ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα
- (ε) εξασφάλιση της αδιάλειπτης βιωσιμότητας των εγχώριων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων
- (στ) να ενθαρρύνει την ανάπτυξη μίας βιώσιμης ναυπήγησης και επισκευής πλοίων της βιομηχανίας να υποστηρίξουν την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του εμπορικό ναυτικό στόλο και την αυστηρή τήρηση της με τα πρότυπα ασφαλείας που θα διασφαλίζουν την αξιοπλοΐα του συνόλου των δομών θαλάσσης.

Μέρος του "Domestic Shipping Development Act of 2004" αλλά και γενικότερης κρατικής πολιτικής για την προσέλκυση επενδύσεων στο χώρο της

ναυπηγικής, που θα προέρχονται είτε από την εγχώρια είτε από την παγκόσμια αγορά, αποτελούν διάφορες διευκολύνσεις που παρέχονται στους πιθανούς επενδυτές, φορολογικής φύσεως και όχι μόνο.

Πιο αναλυτικά παρέχει

- Απαλλαγή από το φόρο προστιθέμενης αξίας κατά την εισαγωγή κεφαλαιουχικού εξοπλισμού, μηχανήματα, ανταλλακτικά, σωτήριο για τη ζωή και τον εξοπλισμό πλοήγησης, πλάκες χάλυβα και άλλων μεταλλικών πλακών, συμπεριλαμβανομένων πλάκες αλουμινίου θαλάσσια ποιότητας που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση ή αλλοίωση οποιασδήποτε εμπορικής ναυτιλίας ή για σκάφος που λειτουργεί ή πρόκειται να λειτουργήσει στο εγχώριο εμπόριο.
- Πρόσθετη έκπτωση για έξοδα εργασίας.
- Απλοποίηση της διαδικασίας τελωνειακής
- Απεριόριστη χρήση του εξοπλισμού που αποστέλλονται
- για την απασχόληση των αλλοδαπών
- Η πρόσβαση σε Ομολογιακό, Βιομηχανικό σύστημα αποθήκης
- Απαλλαγή από δασμούς επί των εισαγόμενων ανταλλακτικών
- Απαλλαγή από τέλη αποβάθρας και οποιουδήποτε φόρου κατά την εξαγωγή

2.4.3. ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σε στρατηγικό πλέον επίπεδο κυριότερο πρότυπο αποτελεί το χαμηλό κόστος εργασίας, κάτι το οποίο ήταν εξαρχής κινητήριοις λόγος για την επένδυση των παραδοσιακών ναυπηγικών δυνάμεων στις Φιλιππίνες.

Το φάσμα των μισθών (μέσος μηνιαίος μισθός σε PHP) κυμαίνεται όπως αναγράφεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1.4: Μισθός εργαζομένων ανά θέση στη ναυπηγική βιομηχανία των Φιλιππίνων

Διευθυντική θέση	35,000 - 50,000
Μηχανικοί / Αρχιτέκτονες	20.000 - 30.000
Συγκολλητές / Ηλεκτρολόγοι / χάλυβα Κόφτες / Outfitters / Ζωγράφοι	15.000 - 25.000
Διοικητικό Προσωπικό	10.000 - 15.000

Πηγή: Σύγκριση ναυπηγικών προτύπων στην Άπω Ανατολή. Φιλιππίνες, Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία. Διδάγματα για την ελληνική περίπτωση, Παντελής Κατερουδάκης 2015

Οι μισθοί αυτοί συγκριτικά με τις υπόλοιπες παραδοσιακές ναυπηγικές χώρες είναι χαμηλότεροι. Έτσι ένα σημαντικό έξοδο της εταιρίας, και ειδικά μια ναυπηγικής εταιρίας που εργαζόμενοι είναι πολύ περισσότεροι, αυτομάτως είναι μικρότερο δημιουργώντας έτσι ιδανικές συνθήκες για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς σου σαν εταιρία που λαμβάνεις την απόφαση να επενδύσει στις Φιλιππίνες.

Στρατηγικά επίσης λειτούργησε και η γεωγραφική θέση στην οποία βρίσκονται οι Φιλιππίνες. Οι Φιλιππίνες επεκτείνονται στο 2^ο μεγαλύτερο αρχιπέλαγος του κόσμου όπου χιλιάδες πλοία διασχίζουν τα νερά του σε ετήσια βάση, αυτός ο λόγος καθιστά κατάλληλη από στρατηγικής να χτιστεί μια βάση για τη ναυπηγική βιομηχανία. Έτσι η γεωγραφική δομή και θέση στις Φιλιππίνες αποτελεί ένας από τους κύριους παράγοντες μεγέθυνσης της ναυπηγικής από ξένους κυρίως επενδυτές και θα μπορούσε μελλοντικά για να γίνει ένα από τα πιο κομβικά σημεία ναυπήγησης και επισκευής πλοίων στην Ασία.

Τα συμπεράσματα που θα μπορούσαν να βγουν από την προηγούμενη ανάλυση των προτύπων των χωρών στην Άπω Ανατολή είναι πολλά. Σε κάθε περίπτωση και παίρνοντας πάντα υπόψη την εκάστοτε κατάσταση αυτό που κυρίως παρατηρείται είναι μία αμοιβαία συνέργια του κλάδου της ναυπηγικής και των εταιριών που τον απαρτίζουν με το κράτος αλλά και με διάφορους άλλους κρατικούς φορείς, προς την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση του κλάδου προς αύξηση της ανταγωνιστικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Μετά την αφορά και ανάλυση των προτύπων που ακολουθήθηκαν και ακολουθούνται στις χώρες της άπω ανατολής, Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα και Φιλιππίνες κρίνεται απαραίτητο σε αυτό το κεφάλαιο να γίνει μία σύγκριση αυτών πριν προχωρήσουμε στην συνέχεια στην πιθανή εφαρμογή τους στην περίπτωση των ελληνικών ναυπηγείων.

3.1. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

3.1.1 ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ

Σε οργανωτικό επίπεδο μία ομοιότητα η οποία εμφανίζεται είναι η ύπαρξη κοινοπραξιών. Οι χώρες προχώρησαν στο πρότυπο των κοινοπραξιών κυρίως μεταξύ τους προκειμένου στην εκάστοτε περίοδο να μεγεθύνουν την ναυπηγική τους δραστηριότητα. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αυτού αποτελεί κυρίως η Κίνα καθώς κολοσσιαίες ναυπηγικές εταιρίες όπως η Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. Ltd, η οποία συγκαταλέγεται ανάμεσα στους δέκα πρώτους παραγωγούς στην Κίνα, αποτελεί μία κοινή εταιρία ανάμεσα στις Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co, Ltd και της ιαπωνικής Kawasaki Heavy Industries Ltd. Και η Κορέα όμως έχει επενδύσει εξίσου και παράδειγμα αυτού αποτελεί Qingdao Hyundai Shipbuilding Co Ltd, μία κοινοπραξία μεταξύ των Hyundai General Trading Company και Qingdao Lingshan Shipbulding.

Συνεχίζοντας στο κομμάτι των οργανωτικών προτύπων η Κορέα και η Ιαπωνία σαν πιο παραδοσιακές ιστορικά και σε βάθος χρόνου ναυπηγικές δυνάμεις, αποτελούνται από μια πολύ καλά οργανωμένη ναυπηγική βιομηχανία οι οποίες είναι σε θέση να παράγουν μεγάλη ποικιλία παραγόμενων προϊόντων συνυφασμένα με τη θαλάσσια δραστηριότητα.

Όπως είδαμε και στον πίνακα 1.2, γίνεται εμφανές η ποικιλίας της ναυπηγικής παραγωγικής δυνατότητας των χωρών της άπω ανατολής με την Κορέα να έχει τη μικρότερη διακύμανση στα παραγόμενα πλοία, ενώ αντίθετα η Κίνα και η Ιαπωνία

κατασκευάζουν επί το πλείστον πλοία μεταφοράς ξυρού χύδην φορτίου. Τέλος αξίζει να παρατηρήσουμε ότι στις περιπτώσεις της Ιαπωνίας και της Κορέας η κατασκευή άλλων ειδών πλοίων πέρα από τα παραδοσιακά είναι ιδιαίτερα υψηλή, έχοντας κατασκευάσει 511 πλοία για το 2013 η Ιαπωνία και 607 πλοία η Κορέα. Αυτό δίνει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν θετικά τα ναυπηγεία όταν η ζήτηση για παραγωγή ενός πλοίου μειωθεί, όπως στο παράδειγμα της Κορέας όπου όταν οι παγκόσμιες παραγγελίες πλοίων μειώθηκαν κατά 53 τοις εκατό τους πρώτους εννέα μήνες του 2009, οι κορεατικές εταιρείες ανταπεξήλθαν καλύτερα από τους Κινέζους και Ιάπωνες ανταγωνιστές τους καθώς συνέχισαν να κερδίζουν παραγγελίες για κατασκευή πλοίων γεωτρήσεων, πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υπεράκτιων εγκαταστάσεων παραγωγής πετρελαίου.

Κλείνοντας το κομμάτι των ομοιοτήτων των προτύπων των ναυπηγείων της άπω ανατολής, θα αναφερθούμε στην πολύ καλά οργανωμένη βιομηχανική κοινότητα που επικρατεί και έξω από τα ναυπηγεία η οποία κυρίως μέσω των συνδέσμων που έχουν δημιουργηθεί, προωθεί την περαιτέρω αύξηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των ναυπηγείων, την ανάπτυξη και τη προώθηση γενικότερα των συμφερόντων των ναυπηγείων εντός και εκτός συνόρων. Αυτό το συναντάμε κυρίως στην Ιαπωνία και στην Κορέα με την Ιαπωνία να αποτελεί κυρίαρχο παράδειγμα.

3.1.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Σαφώς πέρα όμως από ομοιότητες στα οργανωτικά παραδείγματα προτύπων των χωρών της άπω ανατολής παρουσιάζονται και σημαντικές διαφορές. Ξεκινώντας από την Κίνα όπου εκεί υπάρχουν μεγάλοι κρατικοί συνασπισμοί ναυπηγείων οι China State Shipbuilding Corporation (CSSC) και China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC). Κάτι αντίστοιχο δεν παρατηρείται στις υπόλοιπες περιπτώσεις καθώς στα μεγαλύτερα ναυπηγεία επικρατεί ιδιωτικό καθεστώς. Βεβαίως και στην Κίνα υπάρχουν ιδιωτικές ναυπηγικές μονάδες οι οποίες μάλιστα καταλαμβάνουν το 55% αλλά παρόλα αυτά η ύπαρξη κρατικών ναυπηγείων, λόγω πολιτικού καθεστώτος, είναι πολύ εντονότερη από αυτή της Κορέας, της Ιαπωνίας και των τις Φιλιππίνες. Στη Ιαπωνία αυτό που παρατηρείται αντίθετα με την Κίνα είναι ο μεγάλος βαθμός διεθνοποίησης των εταιριών στην ναυπηγική βιομηχανία.

Πίνακας 1.5: Μορφή Ιδιοκτησίας Μεγαλύτερων Ναυπηγικών Εταιριών στην Ιαπωνία

Company	Shareholders (%)					
	Financial institutions	Securities companies	Other corporations	Foreign institutions / individuals	Individuals and others	Government and local public entities
Mitsubishi Heavy Industries (MHI)	34.8	1.2	9.4	21.0	33.6	0.0
Mitsui Engineering and Shipbuilding (MES)	37.6	2.9	13.9	13.1	32.5	0.0
Kawasaki Heavy Industries (KHI)	35.6	2.1	10.2	16.2	35.9	0.0
Namura Shipbuilding	12.6	1.9	46.3	12.6	26.6	0.0
Sasebo Heavy Industries	18.6	1.5	27.8	8.5	42.6	0.9 ⁽¹⁾
Sanoyasu Holdings	19.2	2.3	38.2	8.4	32.9	0.0
Naikai Zosen	9.6	0.5	40.3	2.1	47.5	0.0

Πηγή: Peer Review of Japanese Government Support Measures to the Shipbuilding Sector, Organization of Economics Co-operation and Development, 2013

Αυτό μεταφράζεται και με τον παραπάνω πίνακα όπου παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρίες και πως το ποσοστό ιδιοκτησίας αυτών είναι χωρισμένο. Η Mitsubishi Heavy Industries μια από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρίες στον κόσμο, αποτελείται ιδιοκτησιακά κατά 34,8% από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, κατά 1,2% από ασφαλιστικές εταιρίες, κατά 9,4% από άλλες εταιρίες, κατά 21,0% από ξένα ιδρύματα και κατά 33,6% από διάφορα αλλά. Ενώ αξίζει να παρατηρηθεί και να σημειωθεί ότι από τις 7 μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρίες της Ιαπωνίας μόνο η Sasebo Heavy Industries και αυτή μόνο κατά 0,9% του συνόλου της ιδιοκτησίας της είναι κρατική.

Από την άλλη πάλι αυτό που παρατηρείται στις Φιλιππίνες στη ναυπηγική της βιομηχανία είναι ότι οι εταιρίες της αποτελούν θυγατρικές μεγάλων ναυπηγείων της Ιαπωνίας και της Κορέας με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα να αποτελεί η Hanjin Heavy Industries Corporation, μία κορεάτικη εταιρία η οποία έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές της και στις Φιλιππίνες.

3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

3.2.1 ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ

Σε κυβερνητικό επίπεδο οι ομοιότητες το προτύπων που εφαρμόστηκαν στις χώρες της άπω ανατολής είναι πολύ περισσότερες από αυτές των διαφορών καθώς σε κάθε περίπτωση ο ρόλος της κυβέρνησης ήταν πολύ σημαντικός και ενεργός. Στην Κορέα από το 1958 όπου αναγνωρίζεται η σημασία της ναυπηγικής στην οικονομία της χώρας το κράτος ανά διαστήματα παραχωρεί την απαραίτητη χρηματοδοτική στήριξη για την ανάπτυξη του κλάδου. Παρατηρείται τρία διαφορετικά πενταετή, 1962 – 1966, 1967-1971, 1972-1976 προγράμματα οικονομικής στήριξης που έπαιξαν σημαντικό ρόλο ώστε να φτάσει στο σημείο που βρίσκεται αυτή τη στιγμή η βιομηχανία της ναυπηγικής της Κορέας στην παγκόσμια αγορά. Ενώ στην Ιαπωνία έχει θεσπιστεί το Ιαπωνικό Υπουργείο Χωροταξίας, Υποδομών, Μεταφορών και Τουρισμού που φέρει την ευθύνη για τις πολιτικές εκείνες που σχετίζονται με τη ναυπηγική βιομηχανία και αλλά και τα ευρύτερα θαλάσσια ζητήματα. Το Ναυτιλιακό της Γραφείο περιλαμβάνει τμήματα υπεύθυνα για τις ναυπηγικές κατασκευές και μηχανημάτων, τη διεθνή ναυτιλία, ακτοπλοΐα, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής πολιτικής, και τη θαλάσσια πολιτική ανθρωπίνων πόρων. Στην Κίνα επίσης η στήριξη προς την ναυπηγικής της είναι συχνή όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Παρατηρούμε ότι στην Κίνα αρχικά προγράμματα στήριξης είχαμε ανά μία τριετία ενώ αυτά από την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 και έπειτα εμφανίζονται σε πιο συχνή βάση. Μόνο για το 20013 η Κίνα ανακοίνωσε τρία σχέδια.

Πίνακας 1.6: Σχέδια ανάπτυξης στην Κίνα ανά χρονολογία

Year	Publisher	Development Plan
2003	State Council	National Outline for Marine Economy Development Plan
2006	State Council	Medium and Long Term Development Plan for Shipping Industry (2006-2015)
2009	State Council	Adjustment and Revitalization Plan of the Shipbuilding Industry (2009-2011)
2010	NDRC	Innovation Development Strategy of Marine Offshore Equipment Industry (2011-2020)
2010	State Council	State Council's Decision to Accelerate the Development of Strategic Emerging Industries
2011	MOT	12th Five-Year-Plan on Transportation <ul style="list-style-type: none"> • 12th FYP on Land and Waterborne Transportation's Technology Development • 12th FYP on Land and Waterborne Transportation's Energy Conservation and Emission Reduction Development
2012	State Council	Notification on National Marine Economy 12 th Five-Year-Plan Development
2012	State Council	12 th Five-Year-Plan of Strategic Emerging Industries
2013	MIIT	12 th Five-Year-Plan on Shipping Industry
2013	State Council	Implementation Act on Accelerating Structural Transformation and Upgrading Reform of Shipping Industry (2013-2015)
2013	MOT	MOT's guidance on promoting application of LNG on sea-borne transportation industry

Πηγή: *China's Industrial Development in the 21st Century, 2011, Mu Yang-Hong Yu*

Στις Φιλιππίνες πάλι τον Μάιο του 2004 η κυβέρνηση παρουσίασε το "Domestic Shipping Development Act of 2004." το οποίο αποτελεί μία προσπάθεια προώθησης της ανάπτυξης της ναυτιλίας, της ναυπηγικής βιομηχανίας και επισκευής πλοίων μέσω διαφόρων μεταρρυθμίσεων.

Μία βασική ομοιότητα στη περίπτωση των κυβερνητικών προτύπων αποτελεί η κρατική στήριξη, είτε με μορφή χρηματοδότησης είτε με μορφή επίβλεψης, στην περίοδο της οικονομικής κρίσης του 2008, όπου αρχικά στην Κίνα παρουσιάστηκαν το 2009 «The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry» με τρεις βασικούς στόχους: 1) έλεγχο της πρωτικής ζήτησης 2) Τη προώθηση συγχωνεύσεων και εξαγορών και τέλος 3) Ενθάρρυνση της εγχώριας καινοτομίας και της έρευνας και ανάπτυξης, και στη συνέχεια το 2013 το «The

Guidance on the Resolution of Seriously Excessive Capacity» όπου σύμφωνα με αυτό γίνεται προσπάθεια συνολικής αναδιάρθρωσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, με στόχο την ενίσχυση των ναυπηγείων με χαμηλή ανταγωνιστικότητα. Στην Ιαπωνία το 2011 παρουσιάστηκε η έκθεση "New Comprehensive Policy on the Shipbuilding Industry". Σύμφωνα με αυτό αναμένει η αρμόδια επιτροπή από την ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία να χρησιμοποιήσει την έκθεση για την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας τους και της επίτευξη μιας πιο βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Τέλος στην Κορέα το 2009 παρουσιάζει το «Σχέδιο ενίσχυσης της αναδιάρθρωσης και της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας».

3.2.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Παρόλο που κυβερνητική πολιτική είναι παρούσα σε όλες τις περιπτώσεις η φύση της πολιτικής διαφέρει από χώρα σε χώρα. Πιο συγκριμένα, στη περίπτωση των Φιλιππίνων όπου το κράτος έχει διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για την προσέλκυση ξένων επενδυτών μέσω κυρίως φοροαπαλλαγών αλλά δεν έχει προσφέρει την κατάλληλη χρηματοδότηση για έρευνα και ανάπτυξη όπως στις περιπτώσεις της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Κορέας.

3.3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

3.3.1. ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ

Και σε αυτό το κομμάτι των προτύπων εμφανίζονται πολλές ομοιότητες ανάμεσα στη Κίνα, στην Ιαπωνία, στην Κορέα και στις Φιλιππίνες. Κυρίαρχη ομοιότητα αποτελεί η στρατηγική της έρευνας και ανάπτυξης για τις πρωτοπόρες χώρες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η έρευνα και ανάπτυξη είναι αυτή που θα μορφώσει τις παγκόσμιες τεχνολογικές τάσεις και εξελίσει την ίδια τη βιομηχανία, και η ύπαρξη αυτής κρίνεται απαραίτητη αν κάποιος επιδιώκει να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Πίνακας 1.7: Οικονομικό Μέγεθος επένδυσης στην Έρευνα και Ανάπτυξη στη Κορέα

KRW billion

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
121.2	165.2	147.7	182.5	230.7	256.9	245.2	281.0

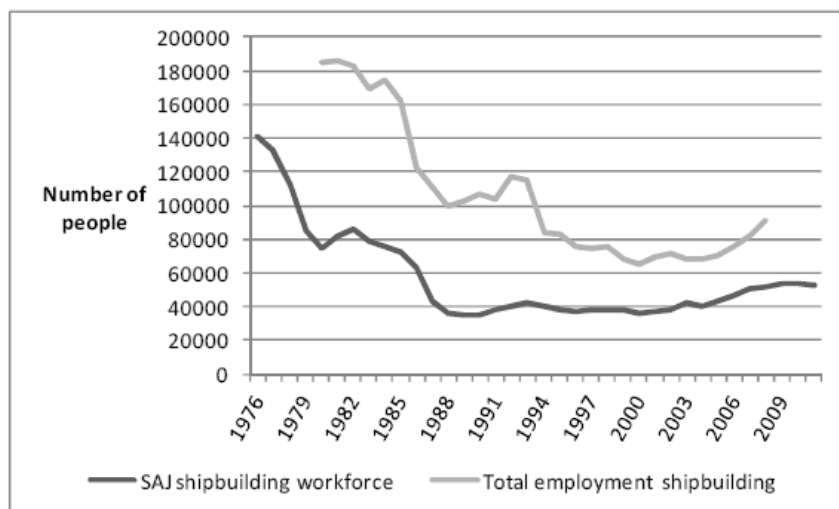
Πηγή: *Korea Offshore & Shipbuilding Association (KOSHIPA), 2013*

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται η τα ποσά που επένδυσαν τα ναυπηγεία που υπάγονται στη Korea Offshore & Shipbuilding Association (KOSHIPA) για την έρευνα και ανάπτυξη. Παρατηρούμε ότι τα ποσά αυτά από το 2005 και μετά έχουν μία αύξουσα τάση, η οποία συνεχίζει να υφίσταται ακόμα και μετά την κρίση των παγκόσμιων οικονομιών. Αντιλαμβάνεται κανένας πόσο σημαντικό ρόλο έχει για μία βιομηχανία οι επενδύσεις που γίνονται για έρευνα και ανάπτυξη για αυτό και άλλωστε αυτή τη χρηματοδότηση στις περισσότερες των περιπτώσεων προέρχεται από το ίδιο το κράτος. Η σημασία της έρευνας και ανάπτυξης φαίνεται από τους συνδέσμους που έχουν δημιουργηθεί σε Κορέα και Ιαπωνία που σκοπό έχουν να αναπτύξουν τεχνολογίες πιο φιλικές προς το περιβάλλον αλλά και πιο αποδοτικές γύρω από τις θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες.

Μία άλλη στρατηγική ομοιότητα που παρατηρείται μεταξύ των κρατών της άπω ανατολής είναι αυτή των συγχωνεύσεων. Και στις τρεις περιπτώσεις, της Κίνας, της Ιαπωνία και της Κορέας, εμφανίζονται τέτοια παραδείγματα στη ναυπηγική τους βιομηχανία. Στην Κίνα μάλιστα το ίδιο το κράτος με το πρόγραμμά της το 2009 παροτρύνει τις ίδιες τις ναυπηγικές εταιρίες ή υποστηρικτές αυτών, όπως εταιρίες έρευνας και ανάπτυξης, να συγχωνευτούν και να δημιουργήσουν κολοσσούς καθώς θεωρεί ότι με αυτόν τον τρόπο θα καταφέρουν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της διεθνής αγοράς. Στην Κορέα επίσης δημιουργήθηκαν μεγάλοι κολοσσοί οι οποίοι όπως οι DSME και STX, οι οποίοι και αυτοί ήταν αποτέλεσμα συγχωνεύσεων κατά την περίοδο της κρίσης.

Επιπρόσθετα στις περιπτώσεις της Ιαπωνία και της Κορέας παρατηρούμε ότι και οι δύο χώρες δίνουν ιδιαίτερη σημασία στο εργατικό δυναμικό που απασχολούν στη ναυπηγική τους βιομηχανία. Η Ιαπωνία αντιμετώπισε σοβαρό πρόβλημα καθώς αρχές του 2000, σχεδόν το ήμισυ του εργατικό δυναμικό της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν πάνω από 50 ετών.

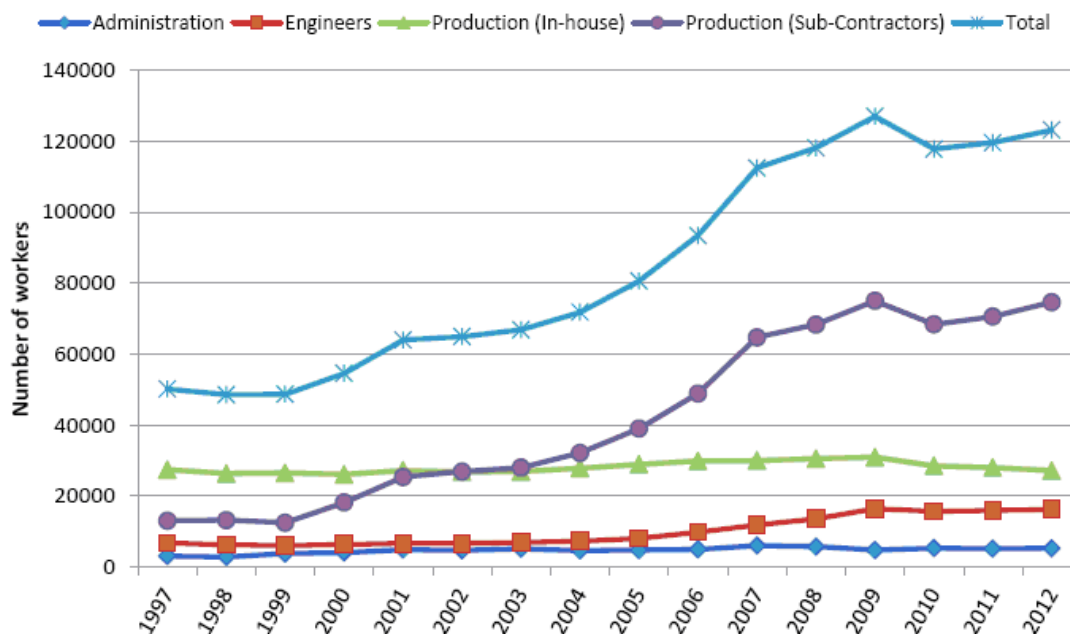
Διάγραμμα 1.8: Πλήθος εργαζομένων στην Ναυπηγική Βιομηχανία της Ιαπωνίας



Πηγή: OECD STAN (ISIC Rev 3) – SAJ, 2012

Αυτό γίνεται εμφανές στο παραπάνω διάγραμμα όπου αναφέρεται το σύνολο των ατόμων που απασχολούνται στην ναυπηγική βιομηχανία οι οποίοι αρχές του 2000 θα φτάσουν στους 70.000, οι λιγότεροι εργαζόμενοι από το 1976. Από εκεί και έπειτα και με προσπάθειες της ίδιας βιομηχανίας σε συνεργασία με το κράτος αλλά και πανεπιστημιακούς φορείς παρατηρείται μία αύξηση όπου μεταφράζεται και στο παραπάνω διάγραμμα.

Διάγραμμα 1.9: Πλήθος εργαζομένων ανά θέση και έτος στη Ναυπηγική Βιομηχανία της Κορέας



Πηγή: Korea Offshore & Shipbuilding Association (KOSHIBA), 2013

Από την άλλη στη Κορέα παρέχοντας υψηλούς μισθούς με την πάροδο του χρόνου και όπως αναφέρεται και στον διάγραμμα παραπάνω υπάρχει μία αλματώδη αύξηση των εργαζομένων στην ναυπηγική βιομηχανία με σημείο καμπής το 2003 όπου από εκείνη τη χρονιά και έπειτα ο αριθμός των απασχολούμενων στα ναυπηγεία αυξάνεται με αύξοντα ρυθμό μέχρι και το 2009 όπου εκεί θα σταθεροποιηθεί η κατάσταση.

Και στις δύο περιπτώσεις πάντως, και αυτή της Κορέας και αυτή της Ιαπωνίας φαίνεται ότι το εργατικό δυναμικό αλλά και ο βαθμός ειδίκευσης αυτού είναι κάτι το οποίο δε περνάει καθόλου αδιάφορο, αντιθέτως απασχολεί τόσο την ίδια τη βιομηχανία όσο και το ίδιο το κράτος καθώς και οι δύο πλευρές έχουν επίγνωση ότι η ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού είναι απαραίτητη στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητα.

3.3.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Ενώ όπως προαναφέρθηκε στη βιομηχανία της Κορέας παρέχονται υψηλοί μισθοί συγκριτικά προκειμένου να προσελκύσει ειδικευμένους με πανεπιστημιακή μόρφωση εργαζομένους, στη περίπτωση των Φιλιππίνων παρατηρείται μία αντίθετη

προσέγγιση η οποία αποτελεί και την κύρια διαφορά των στρατηγικών προτύπων που ακολουθήθηκαν από τις χώρες της άπω ανατολής. Στην περίπτωση των Φιλιππίνων και με γνώμονα την προσέκλυση επενδύσεων οι μισθοί των εργαζομένων είναι ιδιαίτερα χαμηλοί συγκριτικά με τις άλλες χώρες το οποίο βέβαια χρησιμοποιείται και σαν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα επενδύσεων.

Σε κάθε περίπτωση και παίρνοντας υπόψη τα πρότυπα που ακολουθήθηκαν στην χώρας της Άπω Ανατολής, σε οργανωτικό, κυβερνητικό και στρατηγικό επίπεδο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας της ναυπηγικής, εμφανίζονται πολλές ομοιότητες αλλά και αρκετές διαφορές. Οι ομοιότητες υπάρχουν καθώς για να διατηρηθείς στην κορυφή οφείλεις να ακολουθήσεις κάποια συγκεκριμένα πρότυπα, όπως π.χ. αυτό της έρευνας και ανάπτυξης αλλά και των συγχωνεύσεων. Από την άλλη όμως σε κάθε χώρα επικρατούν διαφορετικές συνθήκες είτε σε εταιρικό είτε σε κυβερνητικό και πολιτικό και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να θέτονται διαφορετικοί στόχοι, έτσι σε κάθε περίπτωση παρατηρούνται κάποια πρότυπα τα οποία είναι και μοναδικά για τη χώρα εκείνη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

Μετά την ανάλυση των προτύπων σε οργανωτικό, κυβερνητικό και στρατηγικό επίπεδο για τα ναυπηγεία της άπω ανατολής, για την Κίνα, την Κορέα, την Ιαπωνία και των Φιλιππίνων, θα προσπαθήσουμε σε αυτό το κεφάλαιο να εξετάσουμε την εφαρμογή αυτών των προτύπων στην περίπτωση των ελληνικών ναυπηγείων. Πριν πραγματοποιηθεί όμως αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει μια μικρή αναφορά στο παρελθόν και στο παρόν των ελληνικών ναυπηγείων.

Οι έλληνες ήταν από τους πρώτους θαλασσοπόρους με τη ναυτιλία να αποτελεί κυρίαρχο χαρακτηριστικό τους καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορία τους. Μέσω της ναυτιλίας κατάφεραν να δημιουργήσουν έναν από τους πιο σπουδαίους πολιτισμούς της παγκόσμιας ιστορίας. Βασική προϋπόθεση της ύπαρξης της ναυτιλίας είναι η ναυπηγική. Η ναυπηγική στις Ελλάδας επομένως ξεκινάει 3000 χρόνια πίσω.

Η σύγχρονη παρόλα αυτά ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα κάνει την εμφάνιση της ουσιαστικά από το 1958 μέσω της κοινής συνεργασίας ανάμεσα του ελληνικού δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου για την ίδρυση της «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.» γνωστά και ως Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Η ίδρυση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά 1958 δεν είναι καθόλου τυχαία καθώς εκείνη την περίοδο παρουσιάζεται μία αλματώδη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων. Έπειτα από μία περίπου δεκαετία, και σε μία περίοδο άνθησης και ανάπτυξης της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας θα κάνουν την εμφάνισή τους τρία ακόμα ναυπηγεία στην Ελλάδα, έτσι θα ιδρυθούν τα «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.» το 1968, τα «Ναυπηγεία Χαλκίδας Α.Ε.» το 1971 και τα «Ναυπηγεία Σύρου» το 1972. Η παγκόσμια ύφεση στην πενταετία 1980-1985 δημιούργησε μείωση στην παγκόσμια ζήτηση για μεταφορές και κατά επέκταση για κατασκευή νέων πλοίων. Αυτό δε θα μπορούσε να μην επηρεάσει και την ελληνική ναυπηγική καθώς η παραγωγή μειώθηκε στο 40% και στον τομέα των επισκευών η μείωση ήταν της τάξης του 60%. Για την βιωσιμότητα των ελληνικών ναυπηγείων την περίοδο αυτής της ύφεσης επενέβηκε το ελληνικό κράτος όπου εθνικοποίησε τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. και λίγα χρόνια αργότερα θα ακολουθήσει και η ιδιωτικοποίησή τους.

Πλέον και σε συνέχειας της παγκόσμια οικονομικής κρίσης, η πολιτικοοικονομική κρίση που ξέσπασε στην Ελλάδα από το 2009 και μετά έχει πλήξει και τον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας, η οποία περιλαμβάνει τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, η οποία έχει υποβαθμιστεί, τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα οποία παραμένουν κλειστά, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, τα οποία υπολειπούνται, όπως και τα Ναυπηγεία Σύρου και τέλος τα Ναυπηγεία Χαλκίδας τα οποία διαθέτουν μικρό χώρο και εξοπλισμό. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, δεύτερη σε μέγεθος ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας σημείωσαν ζημιές ύψους 25,25 εκατ. ευρώ, έναντι ζημιών 24,28 εκατ. ευρώ το 2011.

4.1. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά είναι οι μεγαλύτερες και παλαιότερες σύγχρονες ναυπηγικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα. Παλαιότερα ήταν ιδιόκτητα και κατόπιν δημόσιας ιδιοκτησίας, ενώ σήμερα ελέγχονται από την κρατική ναυπηγική βιομηχανία του Εμιράτου Αμπου Ντάμπι Abu Dhabi Mar η οποία κατέχει το 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου, και τη γερμανική ThyssenKrupp η οποία κατέχει το 24,9%. Βρίσκονται στην περιοχή Σκαραμαγκά στα δυτικά του νομού Αττικής, στον όρμο του Σκαραμαγκά.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία εκτείνονται σε χώρο 832.000m², με 65.000m² από αυτά να είναι στεγασμένα. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 και 250 χιλιάδων τόνων (η δεξαμενή των 500 χιλιάδων τόνων είναι η μεγαλύτερη αυτού του είδους στην Μεσόγειο) καθώς και τρεις μικρότερες πλωτές δεξαμενές (72 χιλιάδες, 60 χιλιάδες και 36 χιλιάδες τόνοι). Επίσης, κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών.

Τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν το 1958 από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο, για την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων του, αλλά και τις μετασκευές των μεταχειρισμένων σκαφών που η ναυτιλιακή αγόραζε. Ως θέση επελέγη ένα παλαιότερο ναυπηγείο του (τότε) Βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού το οποίο, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε αχρηστευθεί λόγω των εκτεταμένων ζημιών. Θα

παραμείνουν κατ' αποκλειστικότητα σε αυτές τις εργασίες έως το 1965, όταν η συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή της κλάσης παράκτιων περιπολικών "Παναγόπουλος".

Σε αυτήν την φάση, τα ναυπηγεία γνωρίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη και αρχίζουν την ναυπήγηση νέων κατασκευών πολιτικών και στρατιωτικών σκαφών. Αυτή η περίοδος ακμής θα διατηρηθεί μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1970. Το 1985, τα ναυπηγεία εθνικοποιούνται. Με την κρίση στην ελληνική βαριά βιομηχανία να συνεχίζεται, τα ναυπηγεία προσπαθούν να επιβιώσουν συνεργαζόμενα με τα γερμανικά Blohm+Voss για την παραγωγή εν Ελλάδι των νέων φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού MEKO 200HN - κλάση "Υδρα"). Τρία από τα τέσσερα πλοία που παραγγέλθηκαν κατασκευάστηκαν εκεί, και παραδόθηκαν τα έτη 1992-1994. Η συνεργασία συνεχίστηκε με την κατασκευή των νέων υποβρυχίων τύπου 214 και την αναβάθμιση των παλαιότερων 209 (πρόγραμμα Neptune).

Ακόμα και έτσι όμως, η εταιρία ιδιωτικοποιήθηκε κατά 50%, με μορφή συνεταιρισμού. Το υπόλοιπο 50% περνάει στην αγγλική Brown & Root, από την οποία αγοράζονται από την γερμανική HDW και όταν η τελευταία γίνει ιδιοκτησία του ομίλου χάλυβα Thyssen (2 Ιανουαρίου 2005) τα ναυπηγεία θα ακολουθήσουν[2]. Η δύσκολη κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυπηγική όμως είχε εγείρει από το 2006 φήμες για πώληση των ναυπηγείων σε ασιατικό όμιλο βαριάς βιομηχανίας. Στις 13 Οκτώβρη 2009 ανακοινώθηκε απόφαση αποχώρησης της ThyssenKrupp από τα Ναυπηγεία.

Στα τέλη του 2009, η ιδιοκτήτρια εταιρεία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πουλήσει τα ναυπηγεία, εξαιτίας της μειωμένης κερδοφορίας τους. Πέντε εταιρείες, μεταξύ των οποίων και μια ελληνική, εκδήλωσαν ενδιαφέρον, με τα ναυπηγεία τελικά να καταλήγουν στην Abu Dhabi Mar από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η συμφωνία για τη μεταβίβαση των Ναυπηγείων στην Abu Dhabi Mar υπογράφηκε στις 18 Μαρτίου 2010 και ολοκληρώνεται το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους με την αναγνώριση της οφειλής περί τα 1,3 δισ. ευρώ του ελληνικού Δημοσίου προς τα ναυπηγεία.

Ναυπηγεία Ελευσίνας

Το ναυπηγείο, βρίσκεται στον κόλπο της Ελευσίνας και καταλαμβάνει έκταση διακόσιες πενήντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα (250.000 τμ). Οι βιομηχανικές του

εγκαταστάσεις καλύπτουν τριάντα επτά χιλιάδες οκτακόσια τετραγωνικά μέτρα (37.000 τμ.) και τα κτίρια διοικητικών υπηρεσιών εννέα χιλιάδων οκτακόσια (9.800 τμ.) Στις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων Ελευσίνας περιλαμβάνονται οι τρεις πλωτές δεξαμενές. Οι δεξαμενές υποστηρίζονται από γερανούς δυναμικότητας 5-20 τόνων.

Η ναυπηγική του κλίνη έχει μήκος 200 μέτρα και πλάτος 55 μέτρων και σε αυτήν μπορούν να κατασκευαστούν πλοία των 100.000 τόνων. Η κλίνη υποστηρίζεται από γερανογέφυρα ανυψωτικής ικανότητας 400 τόνων. Το τμήμα ναυπηγήσεων διαθέτει επίσης ελασματουργείο 6.600 τετραγωνικών μέτρων, εξοπλισμένο με εργαλειομηχανές τελευταίας τεχνολογίας.

Όσον αφορά την οικονομική κατάσταση των τελευταίων χρόνων των ναυπηγείων της Ελευσίνας αξίζει να τονιστεί ότι η επιχείρηση, που ελέγχεται κατά 70% από τον επιχειρηματικό όμιλο Νεώριων, είδε τα έσοδά της να υποχωρούν στα 11,22 εκατ. ευρώ, από 28,98 εκατ. ευρώ το 2011, 84,02 εκατ. ευρώ το 2010 και 109,54 εκατ. ευρώ το 2009, μειωμένα σε ετήσια βάση κατά 17,76 εκατ. ευρώ σε αξία και κατά 61,3% σε ποσοστό. Σύμφωνα με τον ισολογισμό της, οι ζημιές προ αποσβέσεων, τόκων και φόρων (EBITDA) ανήλθαν σε 21,99 εκατ. ευρώ, από ζημιές 21,66 εκατ. ευρώ το 2011, ενώ τα αποτελέσματα προ τόκων και φόρων (EBIT) ήταν ζημιές ύψους 24,32 εκατ. ευρώ (24,26 εκατ. ευρώ έναν χρόνο πριν). Η εταιρεία κατέγραψε ζημιές προ φόρων ύψους 25,75 εκατ. ευρώ το 2012, έναντι αντίστοιχων ζημιών 23,88 εκατ. ευρώ το 2011. Οι καθαρές ζημιές ανήλθαν σε 25,25 εκατ. ευρώ, έναντι αντίστοιχων ζημιών 24,28 εκατ. ευρώ το 2011. Οι συνολικές υποχρεώσεις της επιχείρησης στις 31.12.2012 ανέρχονταν σε 289,12 εκατ. ευρώ. Επίσης, στις 31.12.2012 τα ίδια κεφάλαιά της ήταν αρνητικά (-5,49 εκατ. ευρώ).

4.2 ΔΙΑΔΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

Όπως πολύ εύκολα μπορεί να αντιληφθεί κάποιος η κατάσταση των ναυπηγείων της Ελλάδας καθώς και της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, βρίσκεται σε απελπιστική κατάσταση. Τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ελλάδας τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. παραμένουν κλειστά, τα Ναυπηγεία της Ελευσίνας μαζί με τα υπόλοιπα ναυπηγεία της Ελλάδας υπολειτουργούν σημειώνοντας τεράστιες ζημιές με το κλείσιμο κάθε έτους. Από το 2009 μέχρι και το 2013, παρατηρείται μια συνεχής μείωση των δεξαμενισθέντων πλοίων. Ειδικότερα, το 2009 δεξαμενίστηκαν 143 πλοία, το 2010 154 πλοία, το 2011 μειώθηκαν στα 112

πλοία, το 2012 στα 90 και το 2013 δεξαμενίστηκαν μόλις 83 πλοία. Τα ναυπηγεία της Ελλάδας δηλαδή αντιμετωπίζουν ένα σοβαρότατο πρόβλημα βιωσιμότητας. Η στήριξη του ελληνικού κράτους λόγω της πολιτικοοικονομικής κατάστασης που βιώνει τα τελευταία χρόνια η χώρα είναι μηδαμινή διευρύνοντας ακόμα περισσότερο το πρόβλημα βιωσιμότητας των ελληνικών ναυπηγείων.

Παρόλη την αρνητική κατάσταση που επικρατεί στα ελληνικά ναυπηγεία η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση αποτελεί μία από της μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την πέμπτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 883 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 77,499,000 dwt. , πίνακας 1.11. Επιπρόσθετα ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3,826 πλοία με μεταφορική ικανότητα 258,484,000 dwt. όπως φαίνεται στον πίνακα 1.10 και κατατάσσεται ως μία από τις σημαντικότερες πλοιοκτητικές κοινότητες του κόσμου η οποία ελέγχει το 17.4% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 30.000 ναυτικούς. Ο τεράστιος αυτός αριθμός πλοίων δημιουργεί και πολλές ανάγκες για Special Surveys και Dry Dockings. Υπολογίζεται ότι ο ετήσιος συνολικός όγκος των προγραμματισμένων (special survey) επισκευαστικών εργασιών της ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας, αποτιμάται σε περίπου 600.000.000 ευρώ, ενώ οι μη προγραμματισμένες επισκευές πλοίων ανέρχονται στα περίπου 440.000.000 ευρώ. Αυτές οι επισκευές πλοίων γίνονται εξ' ολοκλήρου σε ναυπηγεία εκτός της Ελλάδας χάνοντας έτσι μία σοβαρή πηγή εσόδων η οποία θα μπορούσε κάλλιστα να μπει στην ελληνική ναυπηγική και κατά επέκταση στην ελληνική οικονομία.

Κρίνεται έτσι απαραίτητο να βρεθεί ο κατάλληλος τρόπος, αρχικά για την επαναλειτουργία και στην συνέχεια για την ανάπτυξη των ελληνικών ναυπηγείων. Έτσι σε αυτό το σημείο θα γίνει μία προσπάθεια ένταξης των προτύπων που ακολουθήθηκαν από τις χώρες της άπω ανατολής, Ιαπωνία, Κίνα, Κορέα, Φιλιππίνες, στα πλαίσια των ελληνικών ναυπηγικών περιπτώσεων και δεδομένων.

Πίνακας 1.10: Πλήθος ιδιοκτησίας πλοίων ανά εθνικότητα

	Beneficial owner location*							Real nationality*
	Number of ships	Dead-weight tonnage (thousand dwt)	Per cent of world total (dwt)	National flag, dead-weight tonnage (thousand dwt)	Foreign flag, dead-weight tonnage (thousand dwt)	Foreign flag as % of total dwt	Dwt growth over 2013	
Democratic Republic of the Congo	4	371	0.022	0	371	100%	0.0%	6
Denmark	955	40 504	2.415	13 518	26 986	99%	-0.2%	42 462
Djibouti	1	3	0.000	0	3	100%	0.0%	3
Dominican Republic	2	6	0.000	0	6	100%	0.0%	6
Ecuador	46	642	0.038	349	293	46%	1.1%	642
Egypt	220	3 536	0.211	1 421	2 115	60%	1.6%	3 270
Equatorial Guinea	2	3	0.000	2	1	37%	0.0%	3
Eritrea	4	13	0.001	13	0	0%	0.0%	13
Estonia	77	462	0.028	23	439	95%	59.7%	462
Ethiopia	17	434	0.026	434	0	0%	94.4%	434
Fiji	8	7	0.000	6	1	8%	0.0%	7
Finland	152	2 039	0.122	971	1 068	52%	-6.1%	2 051
France	442	11 798	0.704	4 096	7 702	65%	6.7%	12 802
Gabon	3	76	0.005	74	2	2%	0.0%	76
Gambia	1	2	0.000	2	0	0%	0.0%	2
Georgie	3	8	0.000	3	5	64%	0.0%	8
Germany	3 699	127 238	7.588	15 987	111 251	87%	-2.1%	127 273
Ghana	9	39	0.002	29	10	26%	4.2%	39
Greece	3 826	258 484	15.415	70 499	187 985	73%	7.8%	283 498
Greenland	8	42	0.002	2	39	94%	0.0%	42
Grenada	1	2	0.000	0	2	100%	0.0%	2
Guatemala	1	1	0.000	0	1	100%	0.0%	1
Guyana	19	47	0.003	23	23	50%	20.1%	47
Honduras	14	51	0.003	33	18	35%	0.0%	51
Iceland	22	113	0.007	5	107	95%	0.5%	113
India	753	21 657	1.292	14 636	7 021	32%	-2.2%	24 284
Indonesia	1 598	15 511	0.925	12 519	2 992	19%	-0.1%	15 457
Iran (Islamic Republic of)	229	18 257	1.089	4 012	14 244	78%	8.8%	18 257

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Βάση των πληροφοριών από Clarkson Research Services, 2013

Πίνακας 1.11: Σημαίες με τα περισσότερα εγγεγραμμένα πλοία

Flag of registration	Number of ships	Dead-weight tonnage (thousand dwt)	Per cent of world total (dwt)	Accumulated total	National owner, dead-weight tonnage (thousand dwt)	Foreign owner, dead-weight tonnage (thousand dwt)	Foreign owner as % of total dwt
Panama	7 068	355 700	21.21	21.21	589	355 111	99.83
Liberia	3 126	205 206	12.24	33.45	10	205 195	99.99
Marshall Islands	2 207	152 339	9.08	42.53	457	151 882	99.70
China, Hong Kong SAR	2 065	138 134	8.24	50.77	18 637	119 497	86.51
Singapore	2 318	103 467	6.17	56.94	41 080	62 387	60.30
Greece	883	77 078	4.60	61.54	70 498	6 579	8.54
Bahamas	1 327	74 874	4.47	66.00	1 104	73 770	98.53
China	2 802	73 522	4.38	70.39	73 252	270	0.37
Malta	1 698	72 935	4.35	74.74	446	72 489	99.39
Cyprus	937	32 594	1.94	76.68	6 131	26 462	81.19
Isle of Man	409	23 711	1.41	78.10	0	23 711	100.00
Italy	719	20 022	1.19	79.29	18 790	1 232	6.15
United Kingdom	658	18 805	1.12	80.41	8 264	10 541	56.06
Norway (NIS)*	531	18 221	1.09	81.50	15 035	3 187	17.49
Japan	766	17 915	1.07	82.57	17 871	44	0.24
Republic of Korea	777	16 881	1.01	83.57	16 266	615	3.64
Germany	381	16 380	0.98	84.55	15 987	393	2.40
India	702	15 245	0.91	85.46	14 636	608	3.99
Denmark (DIS)*	381	14 371	0.86	86.32	13 276	1 095	7.62
Indonesia	1 609	13 846	0.83	87.14	12 519	1 327	9.58
Antigua and Barbuda	1 207	13 391	0.80	87.94	1	13 390	100.00
United States	850	11 848	0.71	88.65	8 495	3 353	28.30

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Βάση των πληροφοριών από Clarkson Research Services, 2013

4.2.1. ΔΙΑΔΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Στην περίπτωση της Κίνας, στα οργανωτικά πρότυπα που εκείνη ακολουθεί αναφερθήκαμε στα China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) και China State Shipbuilding Corporation (CSSC), τα οποία αποτελούν συνασπισμοί ναυπηγικών μονάδων οι οποίες βρίσκονται κάτω από την επίβλεψη του ίδιου του κράτους. Ένα τέτοιο πρότυπο θα μπορούσε να εφαρμοστεί και στην περίπτωση των Ελληνικών ναυπηγείων. Θα μπορούσε να δημιουργεί ένας ενιαίος κρατικός οργανισμός μέσα στον οποίο θα βρίσκονται όλα τα ναυπηγεία της Ελλάδας. Ένας ενιαίος όμιλος κάτω από τον οποίο θα βρίσκονται τα ναυπηγεία, θα λειτουργούν να μεν σαν ξεχωριστές μονάδες αλλά θα υπάρχει ένας ενιαίος σκοπός, στόχος, μία ενιαία οργάνωση όπου θα

έχει οριστεί από την ίδια την κυβέρνηση, μέσω ενός αρμόδιου υπουργείου. Το υπουργείο αυτό θα είναι επιπλέον αρμόδιο για την καλή και ομαλή λειτουργία των ναυπηγείων και θα είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη της πορείας των ναυπηγείων. Ο αριθμός των ναυπηγείων στην Ελλάδα δεν είναι μεγάλος που συνεπάγεται ότι θα είναι ακόμα πιο εύκολη η επιτήρηση και ρύθμιση αυτών από το κράτος. Τον Ιούνιο του 2015 είχε γίνει μία αναφορά στο παραπάνω ζήτημα μετά από του τότε υπουργού εργασίας Πάνου Σκουρλέτη όπου η κυβέρνηση μελετούσε την ανάγκη δημιουργίας ενός εθνικού, δημόσιου, εποπτικού φορέα συνολικά για την υπόθεση των ναυπηγείων. *«Όσον αφορά τον ενιαίο φορέα, συμφωνούμε ότι ο ενιαίος φορέας θα είναι αυτός που μπορεί πράγματι να δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας.»*¹⁶

Σε επίπεδο οργάνωσης ένα άλλο πρότυπο που παρατηρείται κυρίως στην Κίνα αλλά και στην Κορέα είναι οι κοινοπραξίες των ναυπηγείων. Μεγάλα ναυπηγεία της Κίνας δημιουργούν κοινοπραξίες με αντίστοιχα ναυπηγεία άλλων παραδοσιακών ναυπηγικών χωρών, όπως της Κορέας και της Ιαπωνίας. Σε μία αντίστοιχη περίπτωση τα μεγάλα ναυπηγεία της Ελλάδας, δηλαδή τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. ή τα Ναυπηγεία της Ελευσίνας θα μπορούσαν να δημιουργήσουν κοινοπραξίες με άλλες ναυπηγικές μονάδες της Μεσογείου όπως της Ιταλίας. Με αυτόν τον τρόπο θα μοιραζόντουσαν πολλά οφέλη όπως τεχνογνωσία, τεχνολογία καθώς και παραγωγής. Βεβαίως στην υπάρχουσα κατάσταση στην οποία βρίσκονται αυτή τη στιγμή τα Ναυπηγεία της Ελλάδας και με το δεδομένο ότι χρειάζονται μεγάλο βαθμό χρηματοδότησης, οικονομικής ενίσχυσης, μία τέτοια κοινοπραξία θα ήταν εφικτή μόνο αν πραγματοποιούταν με μία μεγάλη ναυπηγική μονάδα η οποία θα μπορούσε να της προσφέρει αυτή την οικονομική ώθηση όπου χρειάζονται. Παλαιότερα είχε γίνει μία τέτοια προσπάθεια συνεργασίας με τον κρατικό κινέζικο ναυπηγοκατασκευαστικό όμιλο Fujian Shipbuilding Industry Group χωρίς τελικά να καταλήξουν σε μία συμφωνία.

Πέρα από τις κοινοπραξίες θα μπορούσε να εφαρμοστεί η πρακτική της διεθνοποίησης όπου παρατηρείται στην Ιαπωνία. Μέρος των ναυπηγείων της Ελλάδας θα μπορούσε να δοθεί σε ξένους ναυπηγικούς ομίλους. Με αυτόν τον τρόπο θα αντληθεί το απαραίτητο κεφάλαιο για την ολοκληρωμένη επαναλειτουργία των ναυπηγείων. Βεβαίως σε αυτήν την περίπτωση αντλείται όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά

¹⁶ <http://www.naftemporiki.gr/story/967495/dimiourgia-epoptikou-forea-gia-tin-upothesi-ton-naupigeion-eksetazei-to-up-ergasias>

και η τεχνολογία την οποία θα φέρει αυτός ο όμιλος μαζί του αλλά και νέες ευκαιρίες στην αγορά. Μιλώντας υποθετικά και παίρνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Cosco έχει ήδη επενδύσει στην ελληνική αγορά, παίρνοντας υπό την διαχείρισή της έναν τερματικό του ΟΛΠ, και εφαρμόζοντας τη πρακτική της διεθνοποίησης θα μπορούσε να εισέλθει και στην ελληνική ναυπηγική δημιουργώντας πολλά πλεονεκτήματα και στις δύο πλευρές.

Συνεχίζοντας ένα άλλο οργανωτικό πρότυπο που θα μπορούσε να υιοθετήσει η ναυπηγική βιομηχανία της χώρας μας είναι αυτό της διαφοροποίησης των προσφερόμενων υπηρεσιών να παραγόμενων προϊόντων. Κατά αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η διασπορά του κινδύνου ταυτόχρονης πλήξης της ζήτησης των παραγόμενων. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η Κορέα όπου είναι οργανωμένη κατά αυτόν τον τρόπο που μπορεί να ανταπεξέλθει σε διάφορες κατασκευαστικές ανάγκες. Έτσι όταν παρατηρήθηκε, πως οι παγκόσμιες παραγγελίες πλοίων μειώθηκαν κατά 53 τοις εκατό τους πρώτους εννέα μήνες του 2009, οι κορεατικές εταιρείες ανταπεξήλθαν καλύτερα από τους Κινέζους και Ιάπωνες ανταγωνιστές τους καθώς συνέχισαν να κερδίζουν παραγγελίες για κατασκευή πλοίων γεωτρήσεων, πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και υπεράκτιων εγκαταστάσεων παραγωγής πετρελαίου. Στην Ελλάδα κάτι τέτοιο πραγματοποιούταν κατά το παρελθόν καθώς παρήγαν και τρένα. Κάτι αντίστοιχο θα μπορούσα να εφαρμοστεί και άλλη μία φορά.

Κλείνοντας το κομμάτι της οργάνωσης των ελληνικών ναυπηγείων και πως αυτά θα μπορούσαν να βελτιώσουν την παρούσα κατάσταση την οποία βιώνουν θα αναφερθούμε στους πολύ καλά οργανωμένους θεσμούς που επικρατούν στην Ιαπωνία οι οποίοι έχουν σκοπό να βοηθήσουν με ποικίλους τρόπους στην καλή λειτουργία στην οργάνωση και στην περαιτέρω ανάπτυξη των ναυπηγείων τους. Σε αυτό το σημείο δηλαδή α μπορούσαν να θεσπιστούν καλά οργανωμένη θεσμική δομή στο χώρο της ναυπηγικής και της ναυτιλίας με βασικό σκοπό την ανάπτυξη του κλάδου και προώθηση αυτού στην παγκόσμια αγορά.

4.2.2. ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Με την παραπάνω αναφορά στα πρότυπα που ακολουθήθηκαν στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής έγινε αντιληπτό ότι βασικό αν όχι ο βασικότερος παράγοντας στην πορεία των ναυπηγικών μονάδων ήταν αυτός της κυβέρνησης. Κυρίως τα

χρόνια από το 2008 και μετά όπου η παγκόσμια οικονομική κρίση κλόνησε όλες τις παγκόσμιες βιομηχανίες ο ρόλος της εκάστοτε κυβέρνησης ήταν καθοριστικός.

Κυρίως στις πρωτοπόρες χώρες στο χώρο της ναυπηγικής, Ιαπωνία, Κίνα και Κορέα με μία πολύ βαριά ναυπηγική βιομηχανία η στήριξη της κυβέρνησης είναι πολύ έντονος και κυρίως μέσω της χρηματοδότησης. Κι αυτό γίνεται ακόμα πιο έντονο στα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Στην Κίνα παρουσιάστηκε το "The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry" το Φεβρουάριο του 2009, στην Ιαπωνία και στην Κορέα η χρηματοδότηση της Κυβέρνησης είναι συνεχής με την τελευταία να φαίνεται συνεχώς η συμμετοχή και στήριξη της κυβέρνησης κατά την πάροδο των χρόνων. Αντιλαμβάνεται κανένας ότι καμία βιομηχανία, πόσο μάλλον αυτής της ναυπηγικής δε μπορεί να πορευτεί χωρίς την ενεργή συμμετοχή του κράτους. Βεβαίως παίρνοντας ως δεδομένο το πολιτικοοικονομικό πρόβλημα της Ελλάδας αυτή τη περίοδο μία τέτοια στήριξη φαντάζει αδύνατη. Παρόλα αυτά πρέπει να βρεθεί ο τρόπος εκείνος ώστε να εξασφαλιστεί η απαραίτητη χρηματοδότηση για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα.

Επίσης στις περιόδους με χαμηλή ζήτηση η κυβέρνηση ήταν εκείνη όπου με δικές τις παραγγελίες ωθούσε τη ναυπηγική παραγωγή. Προκειμένου να κινηθεί η ναυπηγική και κυρίως σε περιόδους κρίσης όπου η ζήτηση για παραγωγή μειώνεται η κυβέρνηση συνηθίζει να στηρίζει έμμεσα την βιομηχανία εκείνη κάνοντας της παραγγελίες. Μία τέτοια πρακτική την παρατηρούμε σε όλες τις χώρες της άπω ανατολής. Κάτι παρόμοιο θα μπορούσε να εφαρμοστεί και στην περίπτωση της Ελλάδας. Κατά το παρελθόν κάτι τέτοιο συνέβαινε καθώς τα ναυπηγεία παρήγαγαν φρεγάτες για το ελληνικό ναυτικό.

Επιπρόσθετα σε κυβερνητικό επίπεδο προτύπων οι κυβέρνηση μέσω διατάξεων δημιουργούσε ευνοϊκό περιβάλλον προκειμένου οι πιθανοί επενδυτές να δανειστούν με χαμηλούς όρους από τις τράπεζες για την αγορά ναυπηγικών προϊόντων. Θα μπορούσε δηλαδή το ελληνικό κράτος με διάταξη τους να θεσπίζει ευνοϊκούς τραπεζικούς όρους από την τράπεζα της Ελλάδος για την παροχή δανείων σε μελλοντικούς επενδυτές. Οι έλληνες πλοιοκτήτες για το έτος 2014 υπολογίζεται ότι είχαν επενδύσει 27 δισεκατομμύρια δολάρια για την κατασκευή περίπου 550 νέων πλοίων. Αν επικρατούσαν οι ευνοϊκοί όροι για τραπεζικά δάνεια για την κατασκευή νέων πλοίων θα μπορούσαν κάλλιστα μερικά από αυτά τα εκατομμύρια δολάρια να είχαν έρθει στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και κατά επέκταση στην ελληνική οικονομία στο σύνολό της.

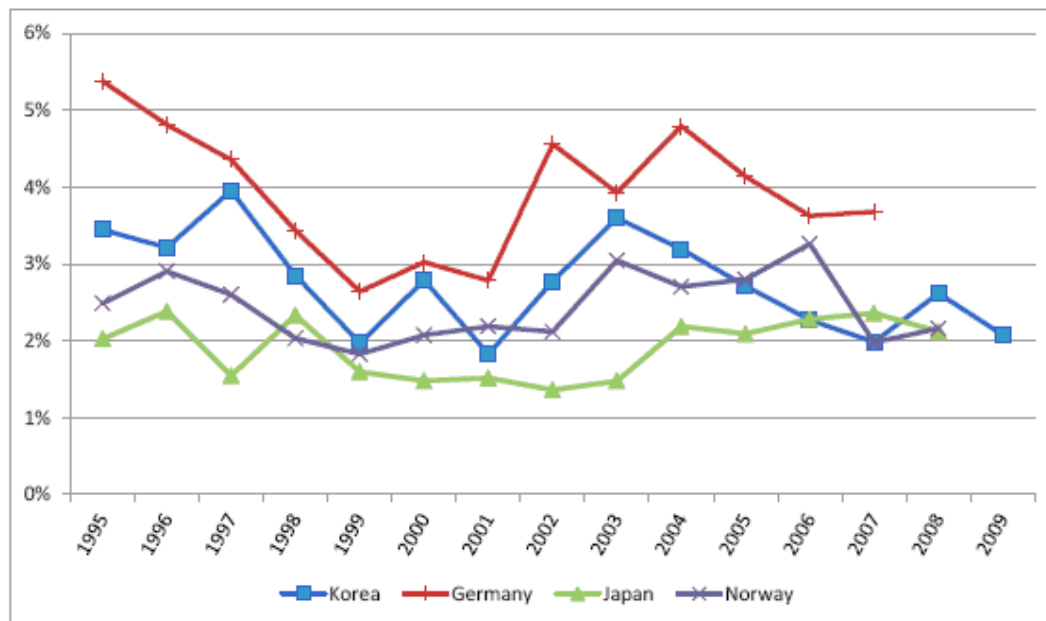
Κοιτάζοντας λίγο τις πρακτικές που ακολουθήθηκαν σε κυβερνητικό επίπεδο στις Φιλιππίνες, οι οποίες τα τελευταία χρόνια έχουν καταφέρει να καθιερωθούν σαν παγκόσμια ναυπηγική δύναμη, παρατηρούμε μία έντονη προσπάθεια προσέκλυσης ξένων επενδύσεων στη χώρα τους. Μέσω του «Domestic Shipping Development Act of 2004» οι Φιλιππίνες καθιερώνουν ένα πολύ ευνοϊκό περιβάλλον με πολύ χαμηλή έως μηδενική φορολογία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλων ναυπηγικών μονάδων από κορεάτες και Ιάπωνες επενδυτές καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο σαν τέταρτη ναυπηγική δύναμη στη παγκόσμια αγορά. Σε μία αντίστοιχη περίπτωση θα μπορούσαν να δοθούν φορολογικά κίνητρα από τη μεριά της ελληνικής κυβέρνησης προς ξένους επενδυτές προκειμένου να αναπτυχθούν τα ήδη υπάρχουσα ναυπηγεία ή να δημιουργηθούν νέα.

Σε κάθε περίπτωση όμως πέρα από τα μέτρα τα οποία θέσπιζε η κάθε κυβέρνηση στις χώρες της άπω ανατολής για την ενίσχυση και ανάπτυξη του κλάδου της ναυπηγικής, φρόντιζε αυτά τα μέτρα να συνοδεύονται με οδηγίες προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση αυτών. Δηλαδή υπήρχε η αντίστοιχη απαίτηση από το κράτος για παρουσίαση αποτελεσμάτων. Τον Οκτώβριο του 2013 η Κίνα παρουσίασε το «The Guidance on the Resolution of Seriously Excessive Capacity» ενώ στην Ιαπωνία το 2011 παρουσιάστηκε η έκθεση "New Comprehensive Policy on the Shipbuilding Industry". Και στις δύο περιπτώσεις δόθηκαν σαφείς οδηγίες προκειμένου να επιτευχθούν οι επιθυμητοί στόχοι. Γίνεται αντιληπτό ότι η συμμετοχή του κράτους δε σταματάει στην θέσπιση διατάξεων ή στην χρηματοδότηση, αντιθέτως πρέπει να υπάρχει μία συνεχή και ενεργή συνεργασία μεταξύ της βιομηχανίας και του κράτους έτσι ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα.

4.2.3.ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΣΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σε στρατηγικό επίπεδο αυτό που παρατηρείται κυρίως από τις Ιαπωνία, Κίνα και Κορέα όπου μεταξύ τους ανταγωνίζονται την πρώτη θέση στην παγκόσμια παραγωγή, είναι η έντονη επένδυση στην έρευνα και ανάπτυξη για ανεύρεση νέων τεχνολογιών, φιλικότερων προς το περιβάλλον και πιο αποδοτικών. Στην Κορέα μάλιστα αυτή ήταν ακόμα πιο έντονη τα χρόνια της κρίσης, δείχνοντας μας πόσο σημαντικό ρόλο παίζει η έρευνα και ανάπτυξη στην πορεία μιας ναυπηγικής μονάδος και κατά επέκταση στην πορεία μιας ολόκληρης βιομηχανίας.

Πίνακας 1.12: Ποσοστό επένδυσης επί του ΑΕΠ στην Έρευνα και Ανάπτυξη στη Ναυπηγική για τις χώρες Κορέα, Ιαπωνία, Γερμανία και Νορβηγία



Πηγή: Peer Review of Japanese Government Support Measures to the Shipbuilding Sector, Organization of Economics Co-operation and Development, 2013

Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζεται το ποσοστό των δαπανών για έρευνα και ανάπτυξης και παρατηρούμε ότι και η Ιαπωνία αλλά και η Κορέα την δεκαπενταετία από το 1995 έως και το 2009 κρατάνε μία σταθερή στάση με μικρές διακυμάνσεις γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη ενώ από το 2002 και έπειτα μετά την μικρή κάμψη που είχε επέλθει αρχίζει να αυξάνονται οι δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη. Οι εισηγμένες ναυπηγικές εταιρίες στην Ιαπωνία υπερδιπλασίασαν τις δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη για τη μεταξύ του 2006 και του 2011 για καταφέρουν τελικά να επενδύσουν 12,6 δισεκατομμύρια Γεν ή 157 εκατομμύρια δολάρια, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας και την περιβαλλοντική τεχνολογία. Ενώ Στις επενδύσεις που γίνονται γύρω από την έρευνα και ανάπτυξη για τα ναυπηγεία της Κορέας έχει επέλθει άνοδος της τάξεως 74% για το 2011 σε σύγκριση με αυτών του 2006.

Η βιομηχανία γενικά τις Ελλάδας και κατά επέκταση και αυτή της ναυπηγικής είναι πολύ μικρότερου μεγέθους από αυτές στην άπω ανατολή και σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να δαπανηθούν τα ίδια οικονομικά ποσά για έρευνα και ανάπτυξη. Παρόλα αυτά δε σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι πρέπει να απέχει παντελώς από αυτή. Σε συνεργασία με διάφορα ελληνικά πανεπιστήμια του

εσωτερικού θα μπορούσαν να γίνουν διάφορες έρευνες με σχετικά χαμηλό κόστος για την ανεύρεση καινοτόμων ιδεών και τεχνολογιών γύρω από την ναυπηγική προσελκύνοντας έτσι, σε συνδυασμό με τα παραπάνω πρότυπα πιθανούς επενδυτές για την υλοποίηση αυτών των ιδεών.

Συνεχίζοντας στα πρότυπα στρατηγικού περιεχομένου που θα μπορούσαν να αποτελέσουν παράδειγμα για την ελληνική περίπτωση των ναυπηγείων αποτελεί η συγχωνεύσεις. Παρατηρούνται κατά κόρον στις περιπτώσεις των ναυπηγείων της άπω ανατολής σα βασική στρατηγική στα χρόνια της κρίσης. Στην περίπτωση της Κίνας στο σχέδιο που παρουσιάστηκε το 2009, "The Plan on the Adjustment and Revitalization of the Shipbuilding Industry", ενθάρρυνε τις ναυπηγικές εταιρίες για την μεταξύ τους συγχώνευση, ενώ στην Κορέα η περίπτωση της Hanjin είναι άκρως αντιπροσωπευτική. Στην περίπτωση βεβαίως της Ελλάδας και δεδομένου ότι οι ναυπηγικές μονάδες είναι πολύ λίγες, οι οριζόντιες συγχωνεύσεις παύουν να έχουν ιδιαίτερο νόημα, πόσο μάλλον αν λάβουμε υπόψη την παρούσα οικονομική κατάσταση αυτών. Πέρα όμως από τις οριζόντιες συγχωνεύσεις υφίσταται και οι κάθετες, οι οποίες θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην περίπτωση της Ελλάδας.

Τέλος βασικότερη στρατηγική αποτελεί το ανθρώπινο δυναμικό. Στη περίπτωση αυτού παρατηρούμε δύο αντίθετες στρατηγικές, όπου από τη μία στις Φιλιππίνες δίνεται έμφαση στις χαμηλές αποδοχές τους προκειμένου να δείξουν σε πιθανούς επενδυτές ότι το κόστος εργασίας είναι χαμηλό ενώ από την άλλη στην Κορέα οι μισθοί των εργαζομένων στην ναυπηγική τους είναι από τους υψηλότερους προκειμένου να προσελκύσουν εργαζόμενους με πανεπιστημιακή μόρφωση έτσι ώστε να καταφέρουν να εξελίξουν ακόμα περισσότερο τη βιομηχανίας του με τη βοήθεια ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού. Παίρνοντας ως δεδομένο την πολιτικοοικονομική κατάσταση στην Ελλάδα οι μισθοί είναι ήδη χαμηλοί αλλά θα πρέπει στη ναυπηγική να είναι λίγο πιο ανεβασμένοι συγκριτικά με τις άλλες βιομηχανίες προκειμένου έτσι να μπορέσουν να προσελκύσουν ειδικευμένους εργαζόμενους που θα είναι σε θέση να παρέχουν όσο το δυνατόν ποιοτικότερες υπηρεσίες. Πέρα όμως από το μέγεθος των παροχών και μένοντας πάντα στην στρατηγική του ανθρώπινου δυναμικού φαίνεται ότι στις περιπτώσεις της Ιαπωνίας και της Κορέας δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολεί και η εκπαίδευση αυτού αποτελεί κύριο μέλημα τόσο της ναυπηγικής βιομηχανίας όσο και του κράτους του ίδιου. Στα πρότυπα αυτών των παραδειγμάτων θα μπορούσε η ελληνική ναυπηγική σε συνεργασία με τα ελληνικά πανεπιστήμια να

παρέχει εκείνες τις γνώσεις σε θεωρητικό αλλά και σε πρακτικό επίπεδο στα νέα παιδιά έτσι ώστε να δημιουργείται ειδικευμένο πανεπιστημιακού επιπέδου ανθρώπινο δυναμικό τα επόμενα χρόνια. Αυτό το ειδικευμένο προσωπικό θα μπορέσει να πιάσει από το χέρι την ναυπηγική στην Ελλάδα και να την αναπτύξει. Βεβαίως πρέπει να δοθεί κάποιο κίνητρο έτσι ώστε τα νέα παιδιά να επιλέξουν να ασχοληθούν με την ναυπηγική και ένα σημαντικό κίνητρο είναι, αυτό που υιοθετεί η Κορέα και αναφέρθηκε παραπάνω, το οικονομικό.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ναυπηγική δραστηριότητα με τη πάροδο του χρόνου και διαγράφοντας μία σταθερή πορεία, άρχισε να μεταφέρετε από τις βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης προς τις χώρες τις Άπω Ανατολής. Αρχικά Κορέα και η Ιαπωνία και στην συνέχεια η Κίνα και οι Φιλιππίνες απορροφούσαν όλο και μεγαλύτερο μερίδιο από την παγκόσμια ναυπηγική ανάγκη για κατασκευή νέων πλοίων, επισκευή και συντήρηση.

Πλέον, από το 93% της χωρητικότητας (GT) που παραδόθηκε από τα ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο για το έτος του 2013 η Κίνα είχε ένα μερίδιο αγοράς τις τάξεως του 36,9%, ενώ ακολουθείται από τη Δημοκρατία της Κορέας 35,2% και την Ιαπωνία με 20,6%, ενώ μόλις το 7% της αγοράς ανήκει στις υπόλοιπες χώρες εκτός αυτών της Άπω Ανατολής. Πέρα από τις χώρες Κίνα, Ιαπωνία και Κορέα πολύ δυναμικά στη ναυπηγική έχουν μπει οι Φιλιππίνες καθώς το 2010 αναγνωρίστηκε σαν την τέταρτη πιο σημαντική ναυπηγική δύναμη παγκοσμίως.

Η γεωγραφική θέση των χωρών αυτών σαφώς και αποτελεί ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες της ανάπτυξης της ναυπηγικής, παρόλα αυτά οι χώρες αυτές έδειξαν ότι μεθοδευμένες κινήσεις οι οποίες ακολουθήθηκαν έπαιξαν νευραλγική σημασία στην μετέπειτα ανάπτυξη της ναυπηγικής τους βιομηχανίας. Ξεκινώντας και παίρνοντας σαν δεδομένο το υπάρχον περιβάλλον σε πολιτικό, οικονομικό, παγκόσμιο επίπεδο, έθεταν στόχους και προσπαθούσαν να τους υλοποιήσουν με τη δημιουργία συγκεκριμένων προτύπων.

Έχοντας εντοπίσει αρχικά τα πρότυπα αυτά που ακολουθήθηκαν από τις χώρες τις Άπω Ανατολής, Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Φιλιππίνες σε στρατηγικό, κυβερνητικό, οργανωτικό επίπεδο και αφού ακολούθησε στη συνέχεια η σύγκριση αυτών, παρατηρήθηκε ότι εμφάνιζαν ομοιότητες μεταξύ τους αλλά και διαφορές.

Αρχικά σε οργανωτικό επίπεδο οι ομοιότητες περιστρέφονται κυρίως γύρω από τις κοινοπραξίες που δημιουργούνται καθώς είναι ένα πρότυπο το οποίο σε καθεμία από τις περιπτώσεις των χωρών αυτών. Μια άλλη ομοιότητα είναι αυτή της ποικιλίας των παραγόμενων πλοίων και των παρεχόμενων υπηρεσιών, ενώ η ύπαρξη συνδέσμων που σκοπό έχουν τη βελτιστοποίηση και τη προώθηση της ναυπηγικής τους βιομηχανίας, Από την άλλη η βασική διαφορά σε αυτό το επίπεδο είναι η φύση της ιδιοκτησίας η ο οποία είναι κυρίως αποτέλεσμα της πολιτικής κατάστασης που επικρατεί στην εκάστοτε χώρα.

Συνεχίζοντας σε κυβερνητικό επίπεδο αξίζει να σημειωθεί ότι η παρουσία και η συμμετοχή του κράτους σε όλες τις περιπτώσεις ήταν ιδιαίτερα υψηλή σε βαθμό που θα μπορούσαμε με ευκολία να συμπεράνουμε ότι το κράτος και οι πολιτικές που πάρθηκαν ήταν αυτές που καθόρισαν την πορεία των ναυπηγικών εταιριών στις χώρες αυτές. Έτσι παρατηρούμε ότι σε όλες τις περιπτώσεις η κρατική επέμβαση είναι παρούσα είτε για να βοηθήσει, π.χ. για να βρεθεί τρόπος διεξόδου από την επιρροή της οικονομικής κρίσης, είτε για να επιβλέψει και να οργανώσει. Έμμεσες χρηματοδοτήσεις για έρευνα και ανάπτυξη, παρότρυνση συγχωνεύσεων και έλεγχος της πρωτικής ζήτησης της βιομηχανίας μέσω κρατικών παραγγελιών είναι οι βασικές επεμβάσεις. Οι διαφορές στα κυβερνητικά πρότυπα εμφανίζονται κυρίως στη φύση της πολιτικής.

Στα πρότυπα σε στρατηγικό επίπεδο κυρίαρχη ομοιότητα αποτελεί η στρατηγική της έρευνας και ανάπτυξης για τις πρωτοπόρες χώρες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η έρευνα και ανάπτυξη είναι αυτή που θα μορφώσει τις παγκόσμιες τεχνολογικές τάσεις και εξελίσει την ίδια τη βιομηχανία, έτσι η ύπαρξη αυτής κρίνεται απαραίτητη αν κάποιος επιδιώκει να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Επιπρόσθετα οι συγγενεύσεις κυρίως περιόδους κρίσης αποτελεί μία άλλη ομοιότητα, ενώ ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο εργατικό προσωπικό κυρίως στις χώρες που επιδιώκουν υψηλή παραγόμενη ποιότητα.

Μετά το πέρας της σύγκρισης σε στρατηγικό, οργανωτικό και κυβερνητικό επίπεδο προτύπων συμπεραίνουμε ότι στις χώρες των Κίνα, Ιαπωνία και Κορέα οι εμφανιζόμενες ομοιότητες ήταν περισσότερες από αυτές των διαφορών καταλήγοντας έτσι ότι ενώ η πολιτικοοικονομική κατάσταση σε κάθε χώρα είναι διαφορετική, προκειμένου να καταφέρεις να αναπτύξεις τη βιομηχανία σου χρειάζεται μια συγκεκριμένη συνταγή με βασικό συστατικό το κράτος.

Διανύοντας έτσι μία πολιτικοοικονομική κρίση τον τελευταίο καιρό η Ελλάδα, γίνεται αντιληπτό ότι αρχικά η επαναλειτουργία και στη συνέχεια η ανάπτυξη των ναυπηγείων της αποτελεί ένα πολύ δύσκολο εγχείρημα. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει το κράτος να συμβάλει ενεργά και με δικιά του πρωτοβουλία πρέπει να προσελκύσει επενδύσεις. Η χρηματοδότηση η οποία χρειάζεται αυτή τη στιγμή η ναυπηγική βιομηχανία της Ελλάδας θα μπορούσε να έρθει είτε έμμεσα μέσω ανάθεσης έργων από το κράτος είτε άμεσα μέσω της προσέκλυσης ξένων επενδυτών, αφού πρώτα έχει διαμορφώσει πάλι το κράτος ευνοϊκές φορολογικές συνθήκες, όπως στη περίπτωση των Φιλιππίνων και της Κορέας. Η συμμετοχή του κράτους όμως δε

πρέπει να σταματήσει εκεί καθώς μέσω του υπουργείου θα πρέπει να υπάρχει η συνεχής επίβλεψη της πορείας της ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως στις περιπτώσεις της Κίνας και της Ιαπωνίας. Από και έπειτα και αφού θα έχουν μπει οι βάσεις πρότυπα έρευνας και ανάπτυξης σε συνεργασία με τα ελληνικά πανεπιστήμια θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για την περαιτέρω ανάπτυξης της βιομηχανίας.

Κλείνοντας, το βασικό πρότυπο στις χώρες της Άπω Ανατολής είναι η συνεργασία όλων των φορέων γύρω από τη ναυπηγική συμπεριλαμβανομένου και του κράτους, με βασικό στόχο την μεγέθυνση της βιομηχανίας τους. Παραδειγματισμένοι από αυτούς και έχοντας πάντα κατά νου το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας, οφείλει η ναυπηγική της Ελλάδας όχι μόνο να υπάρχει αλλά και να κυριαρχεί στην Ευρώπη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος, Γ.Π (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις, 2004 , 60-70
- Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Κυριακή 25/07/2004, Ένθετη Έκδοση: "7 Μέρες Μαζί", σελ. 11 <http://www.rizospastis.gr/story.do?id=2418623>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Ρεμόν Καρτιέ (1995). Ιστορία του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, Πάπυρος, , σελ 125, <http://www.sansimera.gr/articles/456>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα – Παρούσα Κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς, 1-13, http://library.tee.gr/digital/m2068/m2068_stamatakis.pdf , τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Peter N Davies (1999), Kunio Katayama. Aspects of Japanese Shipping History
- Business Korea (2004). Restructuring of large businesses: 10 major business groups in Korea subject to restructuring this year www.businesskorea.co.kr/article/4634/restructuring-large-businesses-10-major-business-groups-korea-subject-restructuring, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Capital (2012), 'Επίθεση' της Γερμανίας στην ελληνική ναυτιλία,
- Chakarova, Vessela (2013). *Oil supply crises: Cooperation and discord in the West*. Lanham, Md.: Lexington Books,
- China Shipbuilding Industry Corporation. <http://www.csic.com.cn/en/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- China State Shipbuilding Corporation. <http://www.cssc.net.cn/en/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Xinhuanet (2010). China Shipbuilding Industry Overcomes Economics Difficulties, http://news.xinhuanet.com/mil/2010-01/20/content_12844024.html, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- China Shipbuilding yearbook, 2009

- China's Industrial Development in the 21st Century, 2011, Mu Yang-Hong Yu
- Cho, D.S. Lee, D.H, Ryu, S.J. Cho, D.W. & Kim, D.J. (1996). A comparative study of Korean And Japanese Industrial policies through content analysis of official documents. Hitotsubashi Journal of Commerce and Management. 50-80
- Dalian Shipbuilding Industry Company. <http://www.dsic-offshore.cn/ENindex.aspx>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Chin Securities, (2009). Detailed Policies on the Shipbuilding Industry Revitalization Plan Have Come Out, <http://finance.jrj.com.cn/2009/03/2704393951100.html>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Seoul National University (2006). Eunjung, P. The competitiveness of the Korean Shipbuilding industry and further improvement: comparing shipbuilding industries of Korea, Japan and China.
- <http://investphilippines.gov.ph/industries/manufacturing/shipbuilding/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=7854&CGid>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Daewoo>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Hanjin Heavy Industries. <http://www.hanjinsc.com/eng/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Hanjin Heavy Industries Corporation Philippines. <http://www.hhic-phil.com/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Hyundai Heavy Industries. <http://english.hhi.co.kr/main/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Jessie. Shipbuilding in Ancient China. http://www1.chinaculture.org/created/2005-06/21/content_69882.htm, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- JFC (Japan Finance Corporation) (2011), Annual Report, www.jfc.go.jp/english/annualreport.html, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group Limited. <http://www.yzship.com/en/company.asp?sid=19>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015

- Kawasaki Heavy Industries. <http://global.kawasaki.com/en/index.html>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Keppel. <http://www.keppcorp.com/en/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- KOSHIPA (2014), *Survey on the Workforce Shipbuilding and Offshore Plant Industry, 2014*, Korea.
- Laurel Graefe (2014), Federal Reserve Bank of Atlanta, Oil Shock of 1978-1979. <http://www.federalreservehistory.org/Events/DetailView/40>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Miwa Ryoichi (1985), 'Maritime Policy in Japan: 1868-1937,' in Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa (eds.), *Business History of Shipping – Strategy and Structure*, University of Tokyo Press, 1985.
- Mitsubishi Heavy Industries - Shimonoseki Shipyard & Machinery Works. <https://www.mhi-global.com/company/aboutmhi/organization/shimonosekiw/index.html>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Matora, S (1997). A hundred years of shipbuilding in Japan. *Journal of Marine Science and Technology* (1997). 190-220
- Naftemporiki (2015), Δημιουργία εποπτικού φορέα για την υπόθεση των Ναυπηγείων Εξετάζει το υπ. Εργασίας <http://www.naftemporiki.gr/story/967495/dimiourgia-epoptikou-forea-gia-tin-upothesi-ton-naupigeion-eksetazei-to-up-ergasias>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Peer Review of Japanese Government Support Measures to the Shipbuilding Sector, Organization of Economics Co-operation and Development, 2013
- Peer Review of the Korean Shipbuilding Industry and related Government Policies, 2014
- Republic of the Philippines (2004), Republic Act No. 9295. http://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra2004/ra_9295_2004.html, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- SAJ (Shipbuilders' Association of Japan) (2012), *Shipbuilding Statistics*, March.
- Samsung Heavy Industries. <http://www.samsungshi.com/eng/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015

- Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. LTD.
http://www.chinasws.com/component_general_situation/index.php?typeid=10&sonid=1, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Sumitomo Heavy Industries, Ltd. <http://www.shi.co.jp/english/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- The Shipbuilders's association of Japan (2012) Shipbuilding Statistics.
www.sajn.or.jp/pdf/Shipbuilding_Statistics_Mar2012e.pdf, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Todd, D. (1985). The world Shipbuilding Industry. Sydney: Croom Helm Ltd
- Tsuneishi Cebu. <http://www.thici.com/>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2013), *Review of Maritime Transport 2014*, UNCTAD, <http://unctad.org/rmt>, τελευταία επίσκεψη 10/11/2015
- Won, D.H. (2010). A study of Korean Shipbuilders' strategy for sustainable growth. Massachusetts Institute of Technology. 1-100
- Zhang, S. & Sun, G. (1999). General review of the Chinese shipping policy for the contemporary era, *Maritime Policy & Management*, 90-100
- Zhendong L. (2005). Can China become no. 1 shipbuilding nation in 2015. Erasmus University Rotterdam, 1-20