

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ»**

**Κανέλλος Αλέξανδρος**

*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**

**Αύγουστος 2009**

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

«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 μη 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».

Ο ΔΗΛΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

«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 στην Ναυτιλία.

Τα Μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Καθηγητής
- Τζαννάτος Ερνέστος, Αν. Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα Εργασία αποτελεί επιστέγασμα πολλών ετών δουλειάς στα εμπορικά πλοία, στα ναυπηγεία «ΑΦΟΙ ΚΑΝΕΛΛΟΥ ΕΠΕ» στο Πέραμα Αττικής, αλλά και μελέτης στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού και το Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Η μακρόχρονη πορεία για την ολοκλήρωσή της μαρτυρά την προσπάθεια και την θέληση για ολοκλήρωση της ανάπτυξης του θεωρητικού μέρους της καριέρας μου. Τα διδάγματα σε όλη αυτή την πορεία ήταν πολλά.

Κύριο όπλο μου ήταν η πίστη στο αποτέλεσμα μέσω σκληρής προσπάθειας, που μου μετέδωσε ο πατέρας μου Δημήτρης Κανέλλος και για τον λόγο αυτό, κατέχει την πρώτη θέση στην ευχαριστήρια δήλωση.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω αυτούς που με βοήθησαν να κατανοήσω ότι τίποτα δεν χαρίζεται, αλλά κάθε επίτευγμα – μικρό ή μεγάλο – κερδίζεται με αγώνα και πίστη στις αξίες μας.

Αύγουστος 2009

Αλέξανδρος Κανέλλος

**«Διερεύνηση Ανταγωνιστικότητας  
Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων Περάματος»**

**Πίνακας Περιεχομένων**

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	<b>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ</b>	<b>4</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	<b>: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	<b>7</b>
2.1	Γενικά στοιχεία	7
	Οι Μικρομεσαίες μονάδες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης	8
	Μικρά ναυπηγεία-Καρνάγια	8
	Επισκευαστικές μονάδες, μηχανουργεία-συνεργεία	9
2.2	Δειγματοληπτική έρευνα επί των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος	9
	Αποτελέσματα δειγματοληπτικής έρευνας στις Επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	<b>ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ NEZ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (SWOT analysis)</b>	<b>27</b>
3.1	Δομή των μονάδων της NEZ	27
3.2	Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της NEZ Περάματος	29
3.3	Αδυναμίες και Προβλήματα της NEZ Περάματος	30
	Το ανεπαρκές χρηματοοικονομικό υπόβαθρο	31
	Η έλλειψη μακροχρόνιας σταθερής στρατηγικής πολιτικής και προγραμματισμού για τον κλάδο	31
	Η έλλειψη μακροχρόνια σχεδιαζόμενης υποδομής, λόγω της ανέφικτης μέχρι σήμερα επιστημονικής και στατιστικής τεκμηρίωσης	32
	Οι ανορθολογικές διοικητικές δομές των ίδιων των μονάδων	32
	Οι οφειλές σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς – Διόγκωση Χρεών	32
3.4	Ευκαιρίες Ανάπτυξης στην NEZ Περάματος	33
3.5	Απειλές στην Πορεία Αναβάθμισης της NEZ Περάματος	36
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b>	<b>ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΙΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ</b>	<b>39</b>
4.1	Καταγραφή των άμεσων και έμμεσων ωφελειών από την λειτουργία της ζώνης	39
	Κοινωνικό όφελος	39
	Ιδιωτικό όφελος	42
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b>	<b>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ NEZ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ – ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</b>	<b>47</b>
5.1	Εισαγωγή στις Θεσμικές Ανάγκες της NEZ	47
	Δημιουργία και τήρηση Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων	48
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b>	<b>ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ</b>	<b>54</b>
6.1	Προτάσεις Οικονομικού Χαρακτήρα	54
	Αντιμετώπιση του υψηλού εργατικού κόστους	54
	Δημιουργία Υποδομών στην Ζώνη	55
	Εκσυγχρονισμός Παραγωγικών Μονάδων	55
	Δημιουργία Εγγυοδοτικού Μηχανισμού	55
	Αναβάθμιση εργατοτεχνικού δυναμικού	56
	Δημιουργία οικονομικών κλίμακας	56
	Διευθέτηση οφειλών σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς	57
	Αντιμετώπιση γραφειοκρατικών δυσλειτουργιών	57

6.2	Προτάσεις Θεσμικού Χαρακτήρα Περιβαλλοντική νομοθεσία	58
	Προτάσεις επί Χωροταξικών Διατάξεων και Δράσεων	59
	Προτάσεις για το Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων (Ν. 2642/98)	61
6.3	Προτάσεις Κοινωνικού Χαρακτήρα	62
6.4	Σύνοψη Προτάσεων	63
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7</b>	<b>Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ</b>	<b>67</b>
7.1	Εισαγωγή	67
7.2	Πολιτικές που ασκήθηκαν για την ναυπηγική βιομηχανία	67
7.3	Κύριες ναυπηγικές χώρες	68
7.4	Αναπτυσσόμενες Ναυπηγικές Χώρες	69
7.5	Κύριες Ναυπηγικές Χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης	69
7.6	Μεσόγειος Θάλασσα	70
	Τοπική επισκόπηση επισκευαστικών ναυπηγικών μονάδων (Local Market Μεσογείου θάλασσης)	72
7.7	Μετασκευές	79
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8</b>	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	<b>80</b>
8.1	Ανάλυση του Τομέα της Ζήτησης Ναυπηγοεπισκευαστικών Υπηρεσιών στην Περιοχή της Μεσογείου	81
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9</b>	<b>ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ</b>	<b>82</b>
9.1	Εισαγωγή	82
9.2	Εφαρμογή της Α.Η.Ρ – Πειραματικός σχεδιασμός	84
9.3	Σύγκριση των ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων του Περάματος με τις αντίστοιχες άλλων χωρών - περιφερειών	85
9.4	Ιεράρχηση των γεωγραφικών περιφερειών ανά επί μέρους κριτήριο	96
9.5	Αναλυτική Ιεράρχηση των γεωγραφικών περιφερειών ανά επίπεδο κάθε επί μέρους κριτηρίου	97
9.6	Τελική κατάταξη και ανάλυση ευαισθησίας	102
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ</b>	<b>103</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>115</b>

### Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1:	Εκτίμηση κρίσιμων μεγεθών σε επίπεδο μονάδας	11
Πίνακας 2.2:	95% Διάστημα Εμπιστοσύνης μέσω μεγεθών σε επίπεδο μονάδας	12
Πίνακας 2.3	Αιτίες διαμόρφωσης της πορείας του κλάδου * Εκτίμηση της πορείας του κλάδου την τελευταία δεκαετία Crosstabulation	19
Πίνακας 2.4:	Παράγοντες που θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της ΝΕΖ Περάματος	23
Πίνακας 2.5:	Δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων στη ΝΕΖ	23
Πίνακας 2.6:	Επικρατέστερα μέτρα που θα βοηθούσαν την επιχείρηση και αφορούν τον Δήμο Περάματος	24
Πίνακας 2.7:	Επικρατέστερα μέτρα που θα βοηθούσαν την επιχείρηση και αφορούν την Πολιτεία	24
Πίνακας 2.8:	Πίνακας Συσχετίσεων Κρίσιμων Οικονομικών Παραμέτρων	25
Πίνακας 4.1.:	Βασικά χαρακτηριστικά και οικονομικά μεγέθη κατασκευής	43

Πίνακας 9.1.: Τελική και επιμέρους κατάταξη των χωρών	97
Πίνακας 9.2.: Τελικός Πίνακας Κατάταξης	100

### Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1 Αριθμός πλοίων που εξυπηρετούνται ετησίως	13
Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών τελευταίας τριετίας σε € (2000-2002)	14
Διάγραμμα 2.3 Καθαρά κέρδη τελευταίας τριετίας (2000-2002)	15
Διάγραμμα 2.4 Αριθμός μονίμων Απασχολούμενων	16
Διάγραμμα 2.5 Σύνολο Ημερομισθίων σε €	16
Διάγραμμα 2.6 Κατανομή αναλωσίμων	18
Διάγραμμα 2.7 Κατανομή συνολικού κόστους	18
Διάγραμμα 2.8 Αναγκαία κεφάλαια για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της NEZ Πέραματος	18
Διάγραμμα 2.9 Παρατηρηθείσα κατανομή του τύπου των πλοίων που εξυπηρετούνται από τις μονά	21
Διάγραμμα 2.10: Παρατηρηθείσα κατανομή των προσφερόμενων εργασιών (%)	21
Διάγραμμα 4.1 Κατανομή ημερών εργασίας εργαζόμενων χωρίς σταθερή απασχόληση το 1998 - 2004	41
Διάγραμμα 9.1.: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Ιαπωνία)	86
Διάγραμμα 9.2. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων)	87
Διάγραμμα 9.3: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Αμερική)	88
Διάγραμμα 9.4. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Αμερική)	89
Διάγραμμα 9.5: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Υπόλοιπη Ασία)	90
Διάγραμμα 9.6.: Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Υπόλοιπη Ασία)	90
Διάγραμμα 9.7: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Ανατολική Ασία - Τουρκία)	92
Διάγραμμα 9.8. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Ανατολική Ευρώπη - Τουρκία)	92
Διάγραμμα 9.9.: Συνολική Σύγκριση (Πέραμα – Υπ. Μεσόγειος)	93
Διάγραμμα 9.10: Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Υπ. Μεσόγειος)	94
Διάγραμμα 9.11. Συνολική Σύγκριση (Πέραμα – Ελλάδα)	95
Διάγραμμα 9.12. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Ελλάδα)	95

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το Πέραμα χρωστά την ύπαρξή του στις επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης της περιοχής. Οι επιχειρήσεις αυτές δημιουργήθηκαν χάρις την εντατική βιομηχανική ανάπτυξη και την οικονομική αναδιάρθρωση που η χώρα γνώρισε την δεκαετία του '60. Μέχρι και το 1924 κάθε είδους ναυπηγοεπισκευαστική εργασία πραγματοποιούνταν στα καρνάγια του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά, τον γνωστό σήμερα λιμένα Ζέας. Με απόφαση του τότε λιμενικού ταμείου τα καρνάγια αυτά μεταφέρονται στο Πέραμα διότι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά έπρεπε να επεκταθεί. Οι μικροεπιχειρήσεις αυτές με την βοήθεια της κρατικής μέριμνας δημιούργησαν την ανάλογη υποδομή στον χώρο που μεταφέρθηκαν αναλαμβάνοντας επισκευές ξύλινων σκαφών και αργότερα μεταλλικών ακτοπλοϊκών πλοίων. Το 1930 άρχισαν να καταβάλουν αποζημίωση στον ΟΛΠ για την χρήση του αιγιαλού, αφού οι θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πειραιά, Σαλαμίνας και Περάματος είχε περιέλθει στην δικαιοδοσία του ΟΛΠ για εκμετάλλευση από το τότε υπουργείο στρατιωτικών, καθεστώ που ισχύει μέχρι σήμερα και έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τα τεκταινόμενα στην περιοχή.

Παράλληλα, κάνει την εμφάνισή του ο οικισμός του Περάματος που συγκροτείται από νησιώτες και Μανιάτες ναυπηγοξυλουργούς καθώς και πρόσφυγες. Μέχρι το 1936 ο οικισμός αριθμεί 350 ψυχές περίπου. Τότε κατασκευάζεται ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος για να εξυπηρετήσει τον ναύσταθμο κυρίως. Έως τότε η επικοινωνία με το λιμάνι του Πειραιά πραγματοποιούνταν με μικρές βάρκες.

Την ίδια περίοδο, λόγω της φτηνής αξίας γης και της γειτνίασης με το λιμάνι του Πειραιά, εγκαθίσταται στην περιοχή η πρώτη μεγάλη εταιρεία πετρελαίου, η Shell. Την ακολουθούν το 1942 η British Petrol, η TOTAL το 1948, η ELBYN το 1963 και η ΕΛ ΠΕΤΡΟΛ το 1983. Το Πέραμα εξακολουθεί να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται. Χρονιά σταθμός για την οικιστική ανάπτυξη του δήμου ήταν αυτή μετά την απελευθέρωση, το 1945. Τότε, χιλιάδες άστεγοι εργάτες γειτονικών εργοστασίων και αγρότες από κάθε γωνιά της Ελλάδας στήνουν όπως-όπως τα νοικοκυριά τους στην περιοχή πάνω από την σιδηροδρομική γραμμή που εκτείνονταν κατά μήκος της ακτής. Ο πληθυσμός φτάνει τους 5.000 και κατασκευάζει μια παραγκούπολη κυριολεκτικά πάνω σε βραχώδες έδαφος. Το καθεστώς αυτό των καταπατήσεων, οφειλόμενο κύρια



στην αδυναμία του κράτους να στηρίξει αποτελεσματικά την οικιστική ανάπτυξη από τη μια και στην ανάγκη για στέγη που δημιουργούσε η εντατική προσφορά εργασίας από την άλλη, έφτασε να διαιώνίζεται ακόμη μέχρι και σήμερα.

Η κύρια οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή, όπως έχει παγιωθεί ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1960, είναι η κατασκευή, επισκευή και μετασκευή επιβατικών και εμπορικών πλοίων μικρής ή μεγάλης χωρητικότητας. Το ίδιο το γεγονός της ύπαρξης και της ανάπτυξης του Δήμου σχετίζεται άρρηκτα με την μεταπολεμική ανάπτυξη που επισυμβαίνει στον Ελλαδικό χώρο. Το έτος 1958, ειδικότερα για το Πέραμα, είναι αυτό που θα καθορίσει το χαρακτήρα και την μοίρα της περιοχής μέχρι σήμερα. Ιδρύεται με εφοπλιστικά κεφάλαια η εταιρεία «Ελληνικά ναυπηγεία» στο Σκαρामαγκά. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις τότε διεθνείς κρατούσες συνθήκες στον τομέα της ναυπηγικής συμβάλλει στην ανάπτυξη τόσο της κατασκευής όσο και της μετασκευής / επισκευής πλοίων στον Ελληνικό χώρο (Βλάχος, 1996). Πιο συγκεκριμένα:

- ⇒ αναπτύσσονται ή και ιδρύονται μεγάλες ναυπηγικές μονάδες που υπάρχουν μέχρι και σήμερα ( Ναυπηγεία Ελευσίνας, Νεώριο Σύρου, Ναυπηγεία Χαλκίδας, ΝΑΥΣΙ).
- ⇒ εμφανίζονται αρκετές μονάδες που ευκαιριακά ασχολούνται με κατασκευές πλοίων κύρια οχηματαγωγών ανοιχτού τύπου ( ferry boats ).
- ⇒ δημιουργούνται πολλές δορυφορικές επιχειρήσεις που περιστρέφονται γύρω από την κατασκευή, επισκευή και μετασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού.
- ⇒ σχηματίζονται μικρά εξειδικευμένα συνεργεία που συγκροτούνται από εργατικό δυναμικό κάθε ειδικότητας με σκοπό την εκτέλεση ναυπηγικών εργασιών υπό την επίβλεψη ενός εργολάβου ο οποίος αναλαμβάνει το έργο τις περισσότερες φορές σε απευθείας συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη.
- ⇒ συσσωρεύεται σημαντικό απόθεμα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού και τεχνογνωσίας.
- ⇒ δημιουργούνται χιλιάδες θέσεις απασχόλησης, ειδικά την περίοδο ακμής, η ΝΕΒ (Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση) Πειραιά-Σκαρामαγκά έφτασε να απασχολεί 8.000 εργαζόμενους.

⇒ παύει ή και περιορίζεται η συναλλαγματική αιμορραγία του Ελληνικού δημόσιου και αυξάνεται η εισροή συναλλάγματος αφού όλες οι οικονομικές συναλλαγές πραγματοποιούνται σε δολάρια.

Κατά συνέπεια μέχρι τώρα είμαστε σε θέση να διαμορφώσουμε μια αντίληψη για την ίδια την ύπαρξη της περιοχής πιο συγκεκριμένα. Η ΝΕΒ ήταν το κίνητρο προσέλκυσης ενός σημαντικού τμήματος του πληθυσμού και συνεπώς της επιτόπιας εγκατάστασής του. Το Πέραμα είναι το δημιούργημα των μεγάλων αναγκών που ιστορικά γεννούσε το λιμάνι του Πειραιά και η ανάπτυξη της βιομηχανίας πριν την περίοδο της δικτατορίας καθώς και η ελπίδα για δουλειά που δημιουργούσε σε χιλιάδες εσωτερικούς μετανάστες μεταπολεμικά.

Ωστόσο, η κύρια δραστηριότητα που επικράτησε και βάσει της οποίας το Πέραμα απέκτησε μεγάλη φήμη ήταν οι επισκευές και μετασκευές πλοίων, οι διαλύσεις μεταλλικών καθώς και οι κατασκευές ξύλινων σκαφών. Τούτο οφείλεται κύρια στον παραδοσιακό τρόπο οργάνωσης των εντόπιων ναυπηγείων. Έτσι, οι καθαυτό ναυπηγικές εργασίες περιορίστηκαν εκτός των άλλων στην κατασκευή μικρών πλοίων και κυρίως ρυμουλκών. Χαρακτηριστικά, η δεκαετία '70 με '81 ήταν από τις πιο ανθηρές για την περιοχή, τη στιγμή που η προσφορά εργασίας στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας είχε αρχίσει να παρουσιάζει κάμψη. Η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα συνέχιζε να παρουσιάζει σταθερούς ρυθμούς εργασιών με μικρές αποκλίσεις κατά καιρούς. Έτσι, αναφερόμαστε ουσιαστικά σε 850-900 μικρομεσαίες επιχειρήσεις και σε ακαθόριστο αριθμό απασχολουμένων (πρόχειροι υπολογισμοί αναφέρονται σε 8.000-9.000) καθώς και σε ετήσια έσοδα της τάξης των 200δισ δρχ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ**

### **2.1 Γενικά στοιχεία**

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (NEZ) περιλαμβάνει ένα σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων που ανήκουν, όπως ήδη αναφέρθηκε, βασικά σε τρεις κλάδους δηλαδή:

- ☛ Κλάδος 38 και ειδικότερα ο υποκλάδος 381-Ναυπήγηση και Επισκευή Σκαφών.
- ☛ Κλάδος 35, κατασκευή τελικών προϊόντων από μέταλλο και περιλαμβάνει τα σωληνουργεία, ελασματουργεία κ.λ.π.
- ☛ Κλάδος 36, κατασκευή μηχανών και συσκευών και περιλαμβάνει τα μηχανουργεία, λεβητοποιεία.

Όλες οι επιχειρήσεις των παραπάνω κλάδων που βρίσκονται στην περιοχή του Περάματος αλλά και στην περιοχή του Πειραιά, του Κερατσινίου, της Δραπετσώνας και της Σαλαμίνας, αποτελούν τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και έχουν κοινό αντικείμενο, που είναι η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων.

Η λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων είναι σε άμεση σχέση με τη λειτουργία των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας και ιδιαίτερα του Πειραιά, Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Ελευσίνας.

Το κύριο χαρακτηριστικό των μεγάλων ναυπηγείων σε σχέση με τις μονάδες της NEZ είναι ότι διαθέτουν :

- ☛ ιδιόκτητες δεξαμενές (μόνιμες ή πλωτές)
- ☛ ιδιόκτητο χώρο που αντιπροσωπεύει το 85% του συνολικού χώρου που καταλαμβάνουν οι μονάδες του κλάδου
- ☛ απαραίτητο εξοπλισμό

- 🔧 κινητούς γερανούς μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας και το 60% του μήκους των προβλητών που χρησιμοποιούν οι μονάδες του κλάδου.

Αναλυτικότερα, η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη περιλαμβάνει τις παρακάτω βασικές κατηγορίες επιχειρήσεων :

- 🔧 Μικρομεσαίες μονάδες
- 🔧 Μικρά ναυπηγεία και καρνάγια
- 🔧 Επισκευαστικές μονάδες, μηχανουργεία - συνεργεία

### **Οι Μικρομεσαίες μονάδες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης**

- 🔧 Ναυσί Α.Ε
- 🔧 Καρράς Α.Ε
- 🔧 Ελληνικά ναυπηγεία Περάματος
- 🔧 Ναυπηγεία Σαλαμίνας
- 🔧 Ναυπηγεία Κυνοσούρας
- 🔧 Ναυπηγεία Αργώ
- 🔧 Ναυπηγεία Χανδρή

### **Μικρά ναυπηγεία-Καρνάγια**

Πρόκειται για περισσότερες από 30 μονάδες που βρίσκονται στην παραλία Περάματος και απασχολούνται με την κατασκευή και επισκευή μικρών σκαφών. Γύρω από αυτές τις μονάδες δραστηριοποιούνται, (σε συνεργασία ή υπεργολαβικά), και άλλες επιχειρήσεις, που ασχολούνται με κατασκευές-επισκευές μεταλλικών, πλαστικών ή ξύλινων σκαφών και λοιπές δραστηριότητες. Ο χώρος στον οποίο είναι εγκατεστημένες αυτές οι μονάδες ανήκει κατά 50% στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ), ο οποίος είναι και ο εκμισθωτής του χώρου που καταλαμβάνουν επιχειρήσεις αυτές. Το

υπόλοιπο 50% του χώρου ανήκει κατά κύριο λόγο σε ιδιώτη εκμισθωτή, ενώ πολύ λίγες επιχειρήσεις διαθέτουν την ιδιοκτησία του χώρου στον οποίο έχουν εγκατασταθεί.

### **Επισκευαστικές μονάδες, μηχανουργία-συνεργεία**

Πρόκειται για αυτόνομα συνεργεία επισκευής πλοίων που έχουν μεταφερθεί κατά κύριο λόγο από τον Πειραιά στην περιοχή του Περάματος, της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Οι μονάδες αυτές δραστηριοποιούνται σε 4 βασικές κατηγορίες εξειδικευμένων εργασιών:

- επισκευής του πλοίου
- κατασκευών ξηράς (λεβητοστάσια, σωληνουργεία, ελασματοουργεία)
- μηχανουργικών-ηλεκτρολογικών εργασιών
- ψυκτικών, υδραυλικών, λοιπών βοηθητικών συστημάτων

## **2.2 Δειγματοληπτική έρευνα επί των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος**

Η δειγματοληπτική έρευνα αφορά την προσπάθεια εκτίμησης των επιχειρηματικών τάσεων των μονάδων της NEZ Περάματος. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκε δείγμα 30 επιχειρήσεων, ενώ η μέθοδος συλλογής των δεδομένων έγινε μέσω ερωτηματολογίου. Η μέθοδος δειγματοληψίας που κρίθηκε κατάλληλη, αφορά ένα στρωματοποιημένο τυχαίο δείγμα επιχειρήσεων το οποίο αντιστοιχεί σε δειγματοληψία αναλογικού καταμερισμού.

Οι βασικές παράμετροι, χωρίστηκαν σε τρία μέρη, τα οποία χαρακτηρίζονται από την εσωτερική ομοιογένεια των προς εκτίμηση παραμέτρων. Αυτά αφορούν α) Στοιχεία που σχετίζονται άμεσα με την επιχειρηματική μονάδα, β) στοιχεία σχετικά με το κλάδο της ναυπηγοεπισκευής και γ) στοιχεία σχετικά με την εξειδίκευση προτάσεων εκ μέρους των επιχειρήσεων των NEZ Περάματος. Πιο συγκεκριμένα, οι κύριες παράμετροι που μελετήθηκαν μέσω της δειγματοληπτικής έρευνας αφορούν :

A) Στοιχεία σχετικά με την δομή κάθε επιχειρηματικής μονάδας

- ☛ Αριθμός πλοίων και κυριότεροι τύποι πλοίων που εξυπηρετούνται ετησίως κατά μέσο όρο καθώς
- ☛ Κυριότερες εργασίες και εξειδίκευση της κάθε μονάδας
- ☛ Κύκλος εργασιών τελευταίας τριετίας και εκτιμώμενος επόμενης τριετίας
- ☛ Καθαρά κέρδη τελευταίας τριετίας
- ☛ Αριθμός μονίμων απασχολουμένων
- ☛ Σύνολο ημερομισθίων ετησίως
- ☛ Ποσοστιαία κατανομή οικονομικών μεγεθών κόστους λειτουργίας και επιθυμητή κατανομή του κόστους

B) Στοιχεία σχετικά με τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής

- ☛ Εκτίμηση της πορείας του κλάδου την τελευταία 10ετία και αιτίες διαμόρφωσης της πορείας του κλάδου
- ☛ Παράγοντες που θα βοηθούσαν στην ανάπτυξη της NEZ Περάματος
- ☛ Δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων στη NEZ Περάματος
- ☛ Βαθμός εφικτότητας προτάσεων, σχετικών με την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων, την συνεργασία με χώρες της Βαλκανικής και την ενδεχόμενη μετεγκατάσταση στις χώρες

Γ) Εξειδίκευση προτάσεων για την NEZ Περάματος

- ☛ Υλοποίηση μέτρων που θα βοηθούσαν την κάθε επιχείρηση, αρμοδιότητας του Δήμου Περάματος αλλά και της πολιτείας

- Εκτίμηση του ύψους των αναγκαίων κεφαλαίων για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας σε επίπεδο μονάδας και ιεράρχηση προτεραιοτήτων διάθεσης των κεφαλαίων αυτών

### Αποτελέσματα δειγματοληπτικής έρευνας στις Επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

Στο εδάφιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την ανάλυση των δειγματικών δεδομένων με την βοήθεια περιγραφικών και επαγωγικών στατιστικών μεθόδων (statistical tests). Μέσω της διαδικασίας αυτής, επιχειρείται η εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το σύνολο των επιχειρηματικών μονάδων της NEZ Περάματος (υπό μελέτη πληθυσμός), τα οποία προκύπτουν με τον έλεγχο κατάλληλων συσχετίσεων μεταξύ των μεταβλητών και στατιστικά σημαντικών σχέσεων συνάφειας .

Στον ακόλουθο πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε τις εκτιμήσεις βασικών παραμέτρων, όπως αυτές προέκυψαν από τα δειγματικά δεδομένα.

**Πίνακας 2.1: Εκτίμηση κρίσιμων μεγεθών σε επίπεδο μονάδας**

	Ελάχιστο	Μέγιστο	Μέσος
Αριθμός πλοίων που εξυπηρετείται ετησίως	3	300	55
Κύκλος εργασιών τριετίας (2000, 2001, 2002) σε Ευρώ	200000	3000000	733333
Καθαρά κέρδη τελευταίας τριετίας (σε % επί του τζίρου)	0,10%	0,50%	0,21%
Αριθμός μόνιμων απασχολουμένων	1	45	12
Σύνολο ημερομισθίων	1.460,00	14600,00	6813
Προσδιορισμός του ύψους των αναγκαίων κεφαλαίων για την επιχείρηση προκειμένου να γίνει πιο ανταγωνιστική (σε Ευρώ)	500000	10000000	1961538

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Η επαγωγή των ως άνω εκτιμήσεων, από το δείγμα στο πληθυσμό, προκύπτει μέσω της κατασκευής των αντίστοιχων διαστημάτων εμπιστοσύνης σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας  $\alpha=5\%$ . Ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει τα Δ.Ε των εκτιμώμενων παραμέτρων.

**Πίνακας 2.2: 95% Διάστημα Εμπιστοσύνης μέσω μεγεθών σε επίπεδο μονάδας**

Μεταβλητές	95% Δ.Ε
Αριθμός πλοίων που εξυπηρετείται ετησίως	(28, 81)
Κύκλος εργασιών Τριετίας (2000, 2001, 2002) σε Ευρώ	(472430, 994235)
Καθαρά κέρδη τελευταίας τριετίας (σε % επί του τζίρου)	(0.18, 0.24)
Αριθμός μόνιμων απασχολούμενων	(8, 16)
Σύνολο ημερομισθίων	(5429, 8196)
Προσδιορισμός του ύψους των αναγκαίων κεφαλαίων για την επιχείρηση προκειμένου να γίνει πιο ανταγωνιστική (σε Ευρώ)	(1125143, 797933)

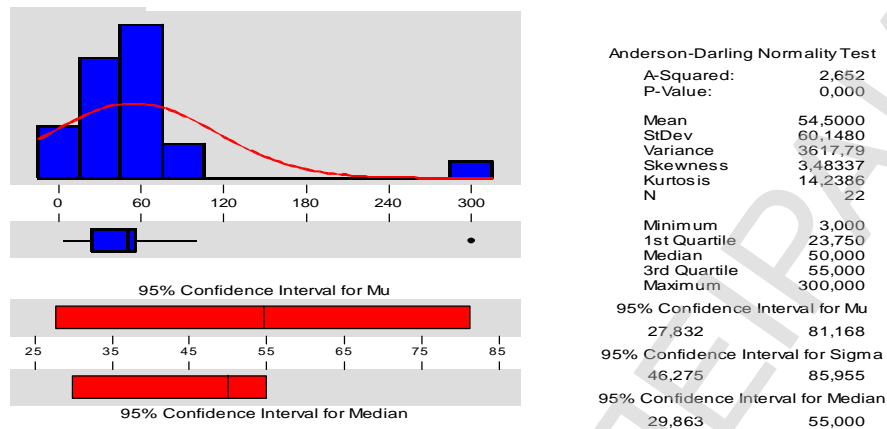
Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Η ερμηνεία που δίδεται στα Διαστήματα εμπιστοσύνης του παραπάνω πίνακα είναι ότι στο 95% των περιπτώσεων, η μέση τιμή των υπό εκτίμηση μεγεθών λαμβάνει μία τιμή μέσα στα όρια αυτά. Περαιτέρω, μπορεί να ειπωθεί, ότι το 95% των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων της NEZ Περάματος, λαμβάνει μία τιμή για κάθε παράμετρο εντός των αντίστοιχων διαστημάτων που κατασκευάσαμε.

Αναλυτικότερα τα χαρακτηριστικά των ως άνω μεταβλητών περιγράφονται από την παρατηρηθείσα δειγματική κατανομή αυτών αντίστοιχα. Συγκεκριμένα έχουμε προκύπτουν οι ακόλουθες κατανομές.



### Διάγραμμα 2.1 Αριθμός πλοίων που εξυπηρετούνται ετησίως



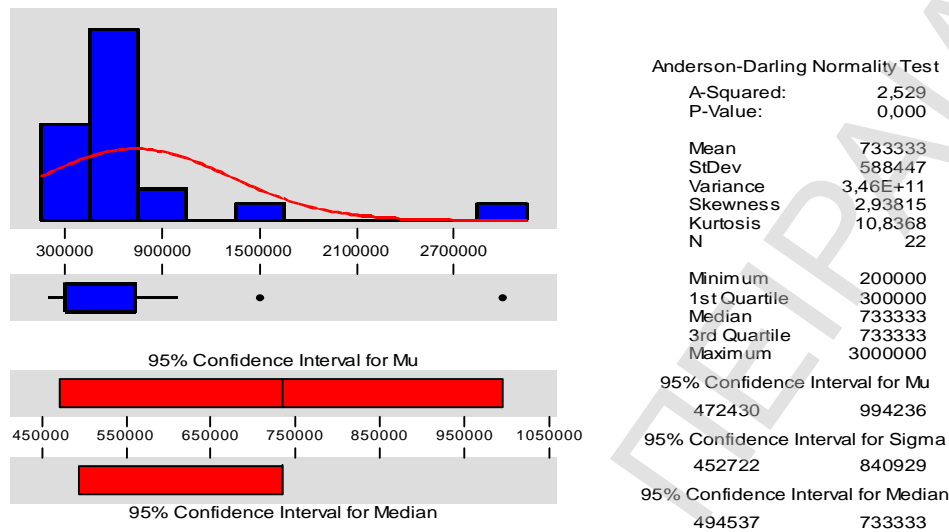
Πηγή: επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Από την παρατηρηθείσα κατανομή του αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται ετησίως προκύπτουν οι εξής πληροφορίες : ο μέσος αριθμός πλοίων (55 πλοία) και η διάμεσος τιμή (50 πλοία) δεν βρίσκονται πολύ κοντά, χαρακτηριστικό της μη κανονικότητας των τιμών του δείγματος. Επίσης από το διάγραμμα προκύπτουν τα 95% Διαστήματα Εμπιστοσύνης<sup>1</sup> του μέσου και της διαμέσου του αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται ετησίως. Πρόσθετα ο έλεγχος Anderson-Darling (Normality test) δεν παρέχει ισχυρές ενδείξεις υπέρ της υπόθεσης της κανονικότητας στον πληθυσμό, καθώς  $p\text{-value} = 0.000 > 0.05$ .

<sup>1</sup> Λέγοντας διάστημα εμπιστοσύνης, ουσιαστικά αναφερόμαστε σε ένα εύρος ενδεχόμενων τιμών της άγνωστης πληθυσμιακής παραμέτρου (του πληθυσμιακού μέσου). Έτσι το 95% Δ.Ε υποδηλώνει ότι αν λάβαναμε 100 διαφορετικά δείγματα, τα διαστήματα εμπιστοσύνης που θα κατασκευάζαμε θα περιελάμβαναν τον πληθυσμιακό μέσο (την άγνωστη παράμετρο), στο 95% των περιπτώσεων.

<sup>2</sup> Το  $p\text{-value}$  είναι η πιθανότητα η συνάρτηση ελέγχου να λάβει μία ακραία τιμή ή και περισσότερο ακραία από αυτήν που έλαβε για το συγκεκριμένο δείγμα, κάτω από την ισχύ της μηδενικής υπόθεσης, που στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι ο γεννήτορας πληθυσμός των δεδομένων ακολουθεί την κανονική κατανομή.

**Διάγραμμα 2.2 Κύκλος εργασιών τελευταίας τριετίας σε €(2000-2002)**



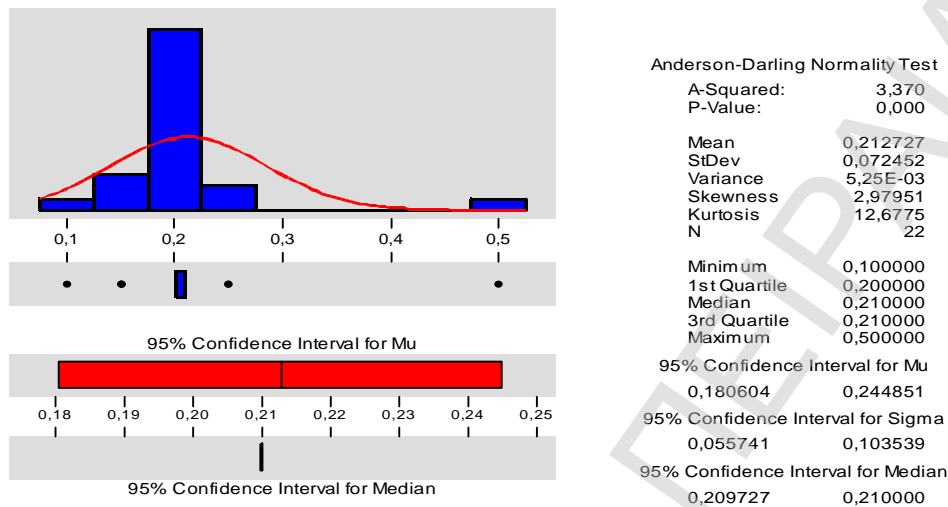
Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Σχετικά με την παρατηρηθείσα κατανομή της μεταβλητής που εκφράζει το κύκλο εργασιών της τελευταίας τριετίας (2000-2002), η μέση τιμή είναι 733.333 €. Επίσης η διάμεσος<sup>3</sup> τιμή είναι 733.333 €. Όσον αφορά τον έλεγχο κανονικότητας των τιμών γύρω από την προαναφερθείσα μέση τιμή, προκύπτει ότι τα δεδομένα δεν προέρχονται από την κανονική κατανομή, καθώς ο έλεγχος κανονικότητας των τιμών, απορρίπτει την υπόθεση αυτή σε οποιοδήποτε επίπεδο σημαντικότητας<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Η διάμεσος τιμή αντιστοιχεί σε εκείνη την τιμή που χωρίζει τα δεδομένα σε δύο ίσα μέρη. Έτσι, το πολύ το 50% των τιμών θα είναι μεγαλύτερες από την διάμεσο τιμή και το πολύ το 50% των τιμών θα είναι μικρότερες από την διάμεσο τιμή.

<sup>4</sup> Το επίπεδο σημαντικότητας ή εναλλακτικά σφάλμα τύπου I, είναι η πιθανότητα εσφαλμένης απόρριψης της μηδενικής υπόθεσης. Στους ελέγχους υποθέσεων, τα συνήθη επίπεδα που χρησιμοποιούνται είναι της τάξεως του  $\alpha=1\%$ ,  $5\%$ ,  $10\%$ .

### Διάγραμμα 2.3 Καθαρά κέρδη τελευταίας τριετίας (2000-2002)

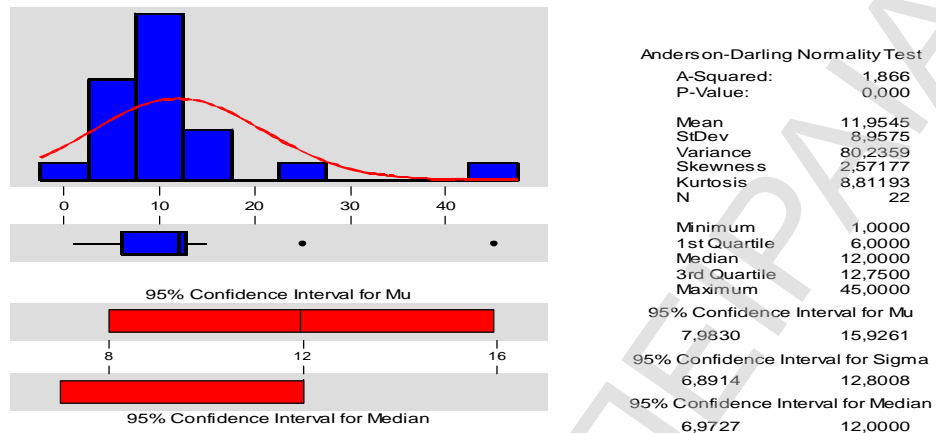


Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Ομοίως, από το πιο πάνω ιστόγραμμα, μπορούμε να παρατηρήσουμε την δειγματική κατανομή των καθαρών κερδών της τελευταίας τριετίας ως ποσοστό επί του συνολικού τζίρου, καθώς επίσης και τα βασικά περιγραφικά μέτρα θέσης και διασποράς. Επιπλέον, ο έλεγχος καλής προσαρμογής (normality test) των δεδομένων στην κανονική κατανομή, απορρίπτει την υπόθεση της κανονικότητας σε οποιοδήποτε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας. Αυτό σημαίνει ότι το ποσοστό των καθαρών κερδών των εταιρειών δεν είναι κανονικά κατανομημένο γύρω από την μέση τιμή της τάξεως του 0.21%. Παρ' όλα αυτά το ποσοστό αυτό φαίνεται να είναι η επικρατούσα τιμή καθώς παρατηρήθηκε να έχει την υψηλότερη συχνότητα εμφάνισης.

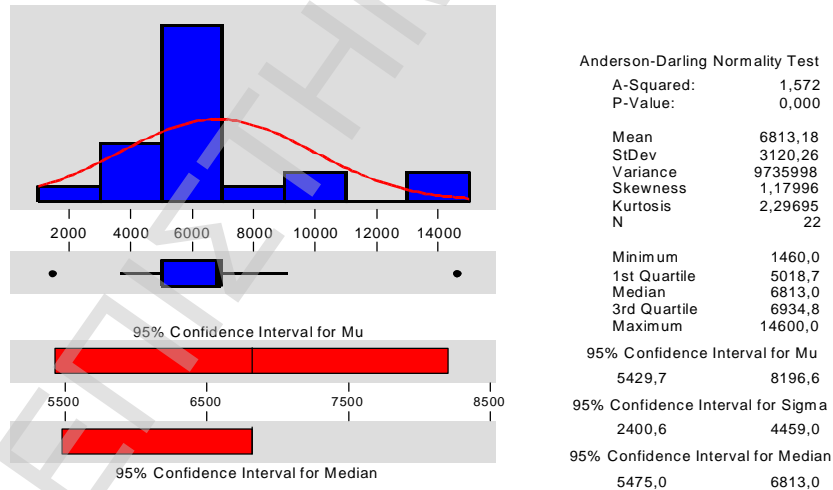
Ακολούθως παραθέτουμε την παρατηρηθείσα κατανομή του αριθμού των μονίμων απασχολούμενων στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος. Όπως παρατηρούμε από το πιο κάτω ιστόγραμμα υπάρχει σχετικά μεγάλη διασπορά στον αριθμό των μονίμων απασχολούμενων. Ο μέσος αριθμός εκτιμάται ίσος με 11 εργαζόμενους ενώ το πολύ το 50% των εταιριών απασχολεί 12 και άνω υπαλλήλους. Ωστόσο, όπως εκτιμάται από τα δειγματικά δεδομένα ένα περίπου 95% των εταιριών φαίνεται να απασχολεί με μόνιμη έμμισθη σχέση, από 8 έως 16 υπαλλήλους.

**Διάγραμμα 2.4 Αριθμός μονίμων Απασχολουμένων**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Διάγραμμα 2.5 Σύνολο Ημερομισθίων σε €**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Σχετικά με το σύνολο των ημερομισθίων των επιχειρήσεων μπορούμε να παρατηρήσουμε την πιο πάνω κατανομή, όπως προκύπτει από τα δεδομένα του δείγματος που χρησιμοποιήθηκε. Συγκεκριμένα, παρατηρούμε ότι το μέσο ύψος των συνολικών ημερομισθίων είναι της τάξεως των 6.813 € με τυπική απόκλιση 3.120 €. Η ελάχιστη τιμή αντιστοιχεί στα 1.460 € ενώ η μέγιστη τιμή στα 14.600 €. Πρόσθετα,

εκτιμάται από τα δειγματικά δεδομένα ότι, το 95% περίπου των επιχειρήσεων της ΝΕΖ Περάματος, αντιμετωπίζει συνολικό ύψος ημερομισθίων μεταξύ των 5.429 και 8.196 ευρώ. Τέλος μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι δειγματικές τιμές φαίνεται να κατανέμονται κανονικά (normal distribution) χωρίς όμως να προκύπτει κάτι αντίστοιχο για τον πληθυσμό, καθώς ο στατιστικός έλεγχος κανονικότητας δεν υποστηρίζει την υπόθεση αυτή.

Ακολούθως παρουσιάζεται μία μελέτη περίπτωσης αναφορικά το κόστος επισκευής του εξειδικευμένου πλοίου “M/V ARES”, η οποία έγινε από ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα του Περάματος, την περίοδο 1/09/2004 – 20/09/2004. Όπως θα παρατηρήσουμε και από τα στοιχεία που παρατίθενται ευθύς αμέσως, προκύπτει το συμπέρασμα ότι το εργατικό κόστος αποτελεί την κρίσιμη παράμετρο επιβάρυνσης στην διαμόρφωση του τελικού κόστους επισκευής.

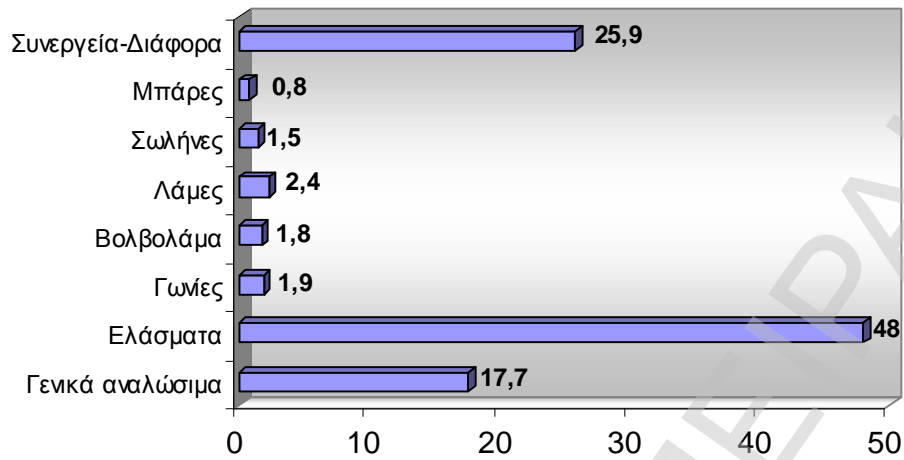
Οι δύο κύριες κατηγορίες κόστους στην περίπτωση της επισκευής του εν λόγω εξειδικευμένου πλοίου είναι α) κόστος αναλωσίμων, β) κόστος ημερομισθίων. Από τα ακόλουθα διαγράμματα προκύπτει ότι :

- ☛ Το 42% του συνολικού κόστους αφορά τις δαπάνες αναλωσίμων ενώ το υπόλοιπο 58% αναφέρεται στις δαπάνες μισθοδοσίας.
- ☛ Σχετικά με την ποσοστιαία κατανομή του κόστους των αναλωσίμων<sup>5</sup> παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί στην κατηγορία «ελάσματα» και ακολουθούν οι κατηγορίες «συνεργεία-διάφορα» και «γενικά αναλώσιμα».

---

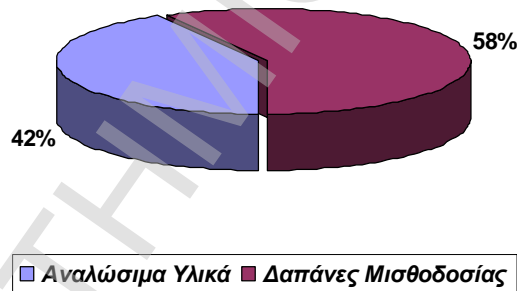
<sup>5</sup> Στο παράρτημα δίνονται αναλυτικοί πίνακες σχετικά με τη σύνθεση των αναλωσίμων και το κόστος αυτών.

**Διάγραμμα 2.6 Κατανομή αναλωσίμων**



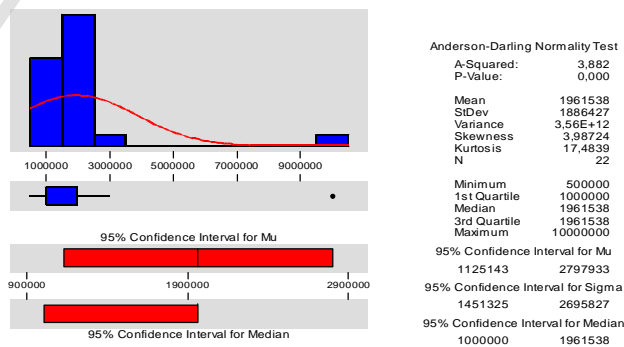
Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Διάγραμμα 2.7 Κατανομή συνολικού κόστους**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Διάγραμμα 2.8 Αναγκαία κεφάλαια για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της ΝΕΖ Περάματος**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Τέλος, ολοκληρώνοντας την παρουσίαση ορισμένων βασικών μεταβλητών, (μέσω κατάλληλων περιγραφικών μέτρων), από την ως άνω κατανομή έχουμε μια εικόνα, του ύψους των αναγκαίων κεφαλαίων για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος. Συγκεκριμένα, το ύψος των αναγκαίων κεφαλαίων εκτιμάται ίσο με 1.961.538 € κατά μέσο όρο. Η ελάχιστη και η μέγιστη τιμή που αναφέρθηκαν, αντιστοιχούν σε 500.000 € και 10.000.000 €. Όπως προκύπτει από τον στατιστικό έλεγχο κανονικότητας, τα αναγκαία κεφάλαια για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας δεν κατανέμονται κανονικά γύρω από τη μέση τιμή καθώς η παρατηρηθείσα κατανομή φαίνεται να έχει υψηλή δεξιά ασυμμετρία. Τέλος το 95% των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος εκτιμάται να θεωρεί ως αναγκαίο ύψος κεφαλαίων ένα ποσό που κυμαίνεται από 1.125.143 έως 2.797.933 €

Ακολουθώντας μπορούμε να παρατηρήσουμε τον ακόλουθο πίνακα συνάφειας, οποίος παρέχει χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την κατανομή των απαντήσεων που δόθηκαν, όσον αφορά τις εκτιμήσεις για την πορεία του κλάδου την τελευταία δεκαετία και τις αιτίες διαμόρφωσης της πορείας αυτής αντίστοιχα.

**Πίνακας 2.3 Αιτίες διαμόρφωσης της πορείας του κλάδου \* Εκτίμηση της πορείας του κλάδου την τελευταία δεκαετία Crosstabulation**

		Εκτίμηση της πορείας του κλάδου την τελευταία 10ετία		Total
		Ασταθής	Διαφαίνονται περιθώρια Ανάπτυξης	
Αιτίες Διαμόρφωσης της πορείας του κλάδου	Ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες	70,0%	30,0%	100,0%
		70,0%	50,0%	62,5%
	Υψηλό εργατικό κόστος	100,0%		100,0%
		20,0%		12,5%
	Αύξηση τιμών πρώτων υλών	100,0%		100,0%
		10,0%		6,3%
	Αδυναμία εκμετάλλευσης ενισχύσεων της Ε.Ε		100,0%	100,0%
		33,3%	12,5%	
	Αδυναμία προβολής και Marketing		100,0%	100,0%
			16,7%	6,3%
Total		62,5%	37,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Συγκεκριμένα, το 62.5% των ερωτηθέντων για την πορεία του κλάδου κατά την τελευταία 10ετία, θεωρεί ότι ήταν ασταθής ενώ το υπόλοιπο 37.5% ότι υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης. Σχετικά με την κύρια αιτία διαμόρφωσης της πορείας του κλάδου, το 62.5% θεωρεί τον ανταγωνισμό από τις γειτονικές χώρες, το 12.5% το υψηλό εργατικό κόστος, το 6.3% την αύξηση των πρώτων υλών, το 12.5% την αδυναμία εκμετάλλευσης ενισχύσεων από την Ε.Ε και το 6.3% την αδυναμία προβολής και Μάρκετινγκ.

Πρόσθετα προκύπτουν τα εξής :

Από εκείνους που περιγράφουν την πορεία του κλάδου ως ασταθή,

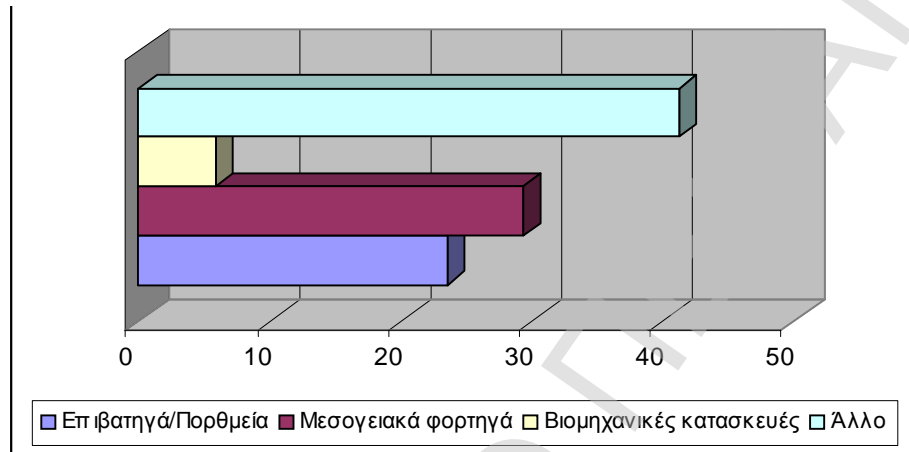
- ☛ Το 70% θεωρεί ως κύρια αιτία αστάθειας τον ανταγωνισμό από τις γειτονικές χώρες
- ☛ Το 20% θεωρεί ως κύρια αιτία αστάθειας το υψηλό εργατικό κόστος
- ☛ Το 10% θεωρεί ως κύρια αιτία αστάθειας την αύξηση των τιμών των πρώτων υλών

Τα ακόλουθα διαγράμματα περιλαμβάνουν την παρατηρηθείσα ποσοστιαία κατανομή:

- ☛ του τύπου των πλοίων που εξυπηρετούνται από τις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος
- ☛ του τύπου των προσφερομένων υπηρεσιών
- ☛ της επικρατούσας δαπάνης που συμμετέχει στο συνολικό κόστος λειτουργίας

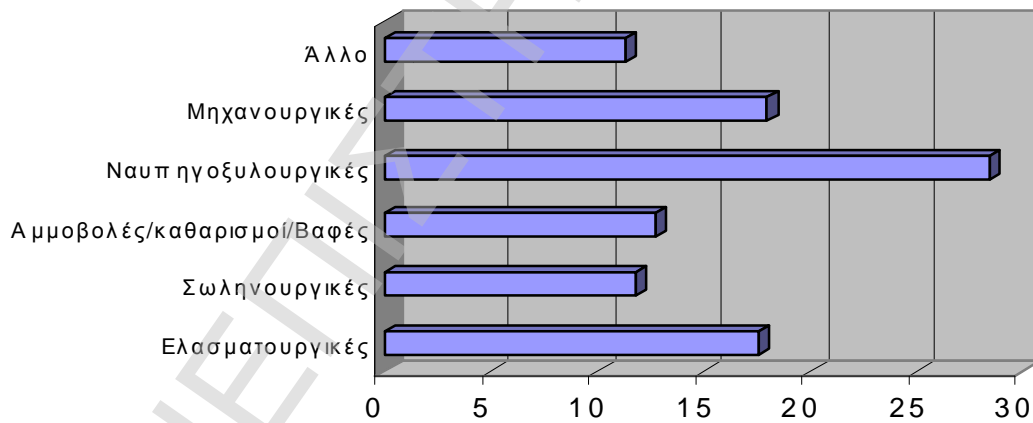


**Διάγραμμα 2.9 Παρατηρηθείσα κατανομή του τύπου των πλοίων που εξυπηρετούνται από τις μονά**



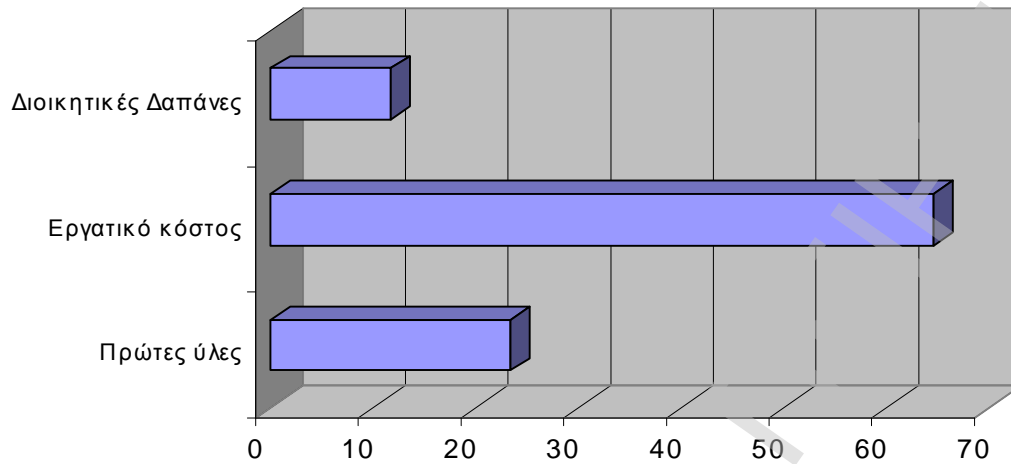
Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Διάγραμμα 2.10: Παρατηρηθείσα κατανομή των προσφερόμενων εργασιών (%)**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Διάγραμμα 2.11: Συμμετοχή επικρατούσας δαπάνης στο συνολικό κόστος λειτουργίας**



Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Από τον ακόλουθο πίνακα προκύπτει η παρατηρηθείσα κατανομή των απαντήσεων που δόθηκαν σχετικά με τους παράγοντες που θα βοηθούσαν στην ανάπτυξη της ΝΕΖ Περάματος. Όπως παρατηρούμε, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων αναφέρεται στην ένταξη της ΝΕΖ στα προγράμματα ενίσχυσης της Ε.Ε (Γ' ΚΠΣ), ενώ το 76.5% αθροιστικά υποστηρίζει τόσο την ένταξη σε ευρωπαϊκά προγράμματα, όσο και την συγχώνευση επιχειρήσεων και την δημιουργία ανεξάρτητου φορέα (εκτός ΟΛΠ) ελέγχου και προβολής της Ζώνης. Ο πιο κάτω πίνακας περιλαμβάνει την παρατηρηθείσα ποσοστιαία κατανομή σχετικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων στη ΝΕΖ Περάματος

**Πίνακας 2.4: Παράγοντες που θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της ΝΕΖ Περάματος**

	Ποσοστό	Αθροιστικό ποσοστό
Ένταξη της ΝΕΖ σε προγράμματα ενίσχυσης της Ε.Ε (Γ. ΚΠΣ)	52,9	52,9
Συγχωνεύσεις Επιχειρήσεων - Δημιουργία Ομίλων	11,8	64,7
Δημιουργία ανεξάρτητου φορέα (εκτός ΟΛΠ) ελέγχου και προβολή	11,8	76,5
Ανάπτυξη Κέντρου Ηλεκτρονικού Εμπορίου στην ΝΕΖ	5,9	82,4
Απλούστευση γραφειοκρατικών διαδικασιών	11,8	94,1
Ανάπτυξη υποδομών ΝΕΖ Περάματος	5,9	100,0
Total	100,0	

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Πίνακας 2.5: Δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων στη ΝΕΖ**

	Ποσοστό	Αθροιστικό %
Λοιπές Βιομηχανικές Δραστηριότητες	53,3	53,3
Ξύλινα Σκάφη (κατασκευή, επισκευή)	26,7	80
Άλλο	20	100
Total	100	

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Επίσης οι ακόλουθοι πίνακες περιλαμβάνουν την παρατηρηθείσα ποσοστιαία κατανομή των επικρατέστερων μέτρων που θα βοηθούσαν την επιχείρηση και αφορούν το Δήμο Περάματος ή/και την Πολιτεία αντίστοιχα.

**Πίνακας 2.6: Επικρατέστερα μέτρα που θα βοηθούσαν την επιχείρηση και αφορούν τον Δήμο Περάματος**

	Ποσοστό	Αθροιστικό %
Υποδομές-τροχαία-ύδρευση	12,5	12,5
Καθαριότητα	37,5	50
Χώρους στάθμευσης	50	100
<b>Total</b>	<b>100</b>	

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Πίνακας 2.7: Επικρατέστερα μέτρα που θα βοηθούσαν την επιχείρηση και αφορούν την Πολιτεία**

	Ποσοστό	Αθροιστικό %
Γραφειοκρατία	16,7	16,7
ΙΚΑ-ασφαλιστικό Μητρώο και Ασφαλιστικές εισφορές	16,7	33,4
Επιδότησεις-επιχορηγήσεις	33,3	66,7
Αθέμιτος Ανταγωνισμός	10,9	77,8
Εργοδοτικές εισφορές	11,8	89,4
Υποδομές	10,6	100
<b>Total</b>	<b>100</b>	

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

**Πίνακας 2.8: Πίνακας Συσχετίσεων Κρίσιμων Οικονομικών Παραμέτρων**

	Κύκλος Εργασιών Ζετίας	Καθαρά κέρδη Ζετίας	Αριθμός Μονίμων απασχολούμενων	Σύνολα Ημερομισθίων	Ύψος αναγκαίων κεφαλαίων
Κύκλος Εργασιών Ζετίας	-----	→			
Καθαρά κέρδη Ζετίας	0.238	-----	→	↑	→
Αριθμός Μονίμων απασχολούμενων	0.167	-0.351	-----	↓	→
Σύνολα Ημερομισθίων	<b>0.580</b>	<b>-0.547</b>	<b>0.489</b>	-----	↑
Ύψος αναγκαίων κεφαλαίων	-0.003	-0.063	<b>0.773</b>	-0.029	-----

- ↑ Σημαντική Θετική Συσχέτιση
- ↓ Σημαντική Αρνητική Συσχέτιση
- Αδιάφορη (τυχαία) συσχέτιση

Πηγή : επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα, 2004

Από τον παραπάνω πίνακα συσχετίσεων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα :

Το σύνολο των ημερομισθίων συσχετίζεται θετικά με τον κύκλο εργασιών (0.580) και αρνητικά με τα καθαρά κέρδη των επιχειρήσεων (-0.547). Οι σχέσεις αυτές κρίνονται στατιστικά σημαντικές καθώς τα αντίστοιχα παρατηρούμενα επίπεδα σημαντικότητας είναι πολύ μικρότερα του 5%. Το κύριο συμπέρασμα είναι ότι η αύξηση των ημερομισθίων μεταβάλλει θετικά τον κύκλο εργασιών, ως συνέπεια υπερωριών ή βραχυπρόθεσμης μεγέθυνσης των δραστηριοτήτων των μονάδων δημιουργώντας τα αντίστοιχα έσοδα, ενώ παράλληλα επηρεάζεται αρνητικά το καθαρό κέρδος. Η σύνδεση αυτή υποδηλώνει ότι το κόστος των ημερομισθίων είναι αρκετά υψηλό και το ύψος του λειτουργεί αναλογικά του κόστους της περάτωσης ενός έργου και όχι ως προστιθέμενη αξία επί του καθαρού κέρδους. Το συμπέρασμα αυτό επίσης, συνάδει με το γεγονός ότι το 64% των ερωτηθέντων επιχειρήσεων, αναφέρει ως επικρατούσα δαπάνη στο συνολικό κόστος λειτουργίας, τις δαπάνες προσωπικού. Μικρότερη συμμετοχή στο συνολικό κόστος έχουν οι πρώτες ύλες και ακόμη μικρότερη οι Διοικητικές δαπάνες.

Επίσης από τον πίνακα συσχετίσεων προκύπτει ότι, ο αριθμός των μόνιμων απασχολούμενων συσχετίζεται με το ύψος των κεφαλαίων που θέτουν οι επιχειρήσεις ως αναγκαίο, για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητά τους. Η ισχυρή συσχέτιση (0.773) που παρατηρείται είναι θετική και στατιστικά σημαντική σε όλα τα συνήθη επίπεδα στατιστικής σημαντικότητας, υποδηλώνοντας ότι μία αύξηση του αριθμού των μόνιμων απασχολούμενων αυξάνει σημαντικά και τα απαιτούμενα κεφάλαια για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ NEZ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (SWOT analysis)**

### **3.1 Δομή των μονάδων της NEZ**

Κύριο πλεονέκτημα των μονάδων της NEZ είναι η ευελιξία τους που τους επιτρέπει να δραστηριοποιούνται στους παρακάτω τομείς :

- ☛ Κατασκευές μικρών και μεσαίου μεγέθους μεταλλικών σκαφών, αλιευτικών, οχηματαγωγών, φορητών κ.λ.π., αλλά και ξύλινων αλιευτικών και πλαστικών αναψυχής.
- ☛ Επισκευές-μετασκευές μεσαίου και μεγάλου μεγέθους μεταλλικών σκαφών, φορητά, πετρελαιοφόρα, επιβατηγά-οχηματαγωγά κ.λ.π.
- ☛ Δεξαμενισμοί μικρών και μεσαίου μεγέθους σκαφών μέχρι 40.000 DWT.
- ☛ Ανελκύσεις-καθελκύσεις μικρών και μεσαίου μεγέθους σκαφών (μέχρι 1.000 DWT) και συναφείς εργασίες (χρωματισμοί, μικροεπισκευές).
- ☛ Διαλύσεις μεταλλικών σκαφών.
- ☛ Κάθε είδους βιομηχανικές (σε μερικές περιπτώσεις και βιοτεχνικές) κατασκευές.

Χαρακτηριστικό αυτών των μονάδων είναι ότι δεν διαθέτουν ιδιόκτητες δεξαμενές, ξηρού ή υγρού τύπου, με αποτέλεσμα να προσφεύγουν για την πραγματοποίηση των επισκευών στις δύο δεξαμενές του ΟΛΠ.

Οι μονάδες αυτές δεν διαθέτουν ιδιόκτητους χώρους προς τη θάλασσα αλλά χρησιμοποιούν τους χώρους του ΟΛΠ, Βάση Περάματος, Δραπετσώνα, Μώλος Ηρακλέους-ΔΕΗ, εγκαταστάσεις Σαλαμίνας.

Μερικές μόνο από τις μονάδες αυτές έχουν μικρές ναυπηγικές κλίνες για την εκτέλεση του κατασκευαστικού τους προγράμματος.

Σημειώνονται ενδεικτικά οι εξής χώροι που υπάρχουν:

- ☛ Τέσσερις (4) δεξαμενές του ΟΛΠ, οι δύο μόνιμες δεξαμενές δυναμικότητας 35.000 και 15.000 DWT στην περιοχή της Δραπετσώνας, και οι δύο πλωτές δυναμικότητας 30.000 και 6.000 DWT στην επισκευαστική βάση του Περάματος.
- ☛ Οι χώροι (προβλήτες) που διατίθενται για την επισκευή των πλοίων.
- ☛ Η περιοχή των μικρών ναυπηγείων (καρνάγια) που εκτείνονται σε μήκος 1.300 μέτρων στην περιοχή του Περάματος.

Οι μικρές-μεσαίες μονάδες της NEZ απασχολούν σε μόνιμη βάση περίπου 1100-1300 άτομα, ενώ για τις υπόλοιπες ανάγκες τους χρησιμοποιούν υπεργολάβους της περιοχής οι οποίοι διατηρούν "συνεργεία" και μονάδες "εργασίας επί πλοίων".

Τα συνεργεία αυτά καλύπτουν τις ανάγκες των μικρών-μεσαίων μονάδων, ακόμα και των μεγάλων, σε περιπτώσεις αιχμής, αλλά ταυτόχρονα, τα ισχυρότερα από αυτά, αναλαμβάνουν επισκευές πλοίων στις δεξαμενές του ΟΛΠ με απευθείας εργολαβική σχέση.

Οι μονάδες αυτές πολλές φορές δρουν ανταγωνιστικά, στον τομέα των επισκευών, προς τα μεγάλα Ναυπηγεία της χώρας, διότι προσφέρουν καλύτερες τιμές αλλά και (σε ορισμένες περιπτώσεις) μεγαλύτερη αξιοπιστία στον εφοπλιστή-πελάτη. Η ευρύτερη περιοχή του Περάματος, παρά τις όποιες ατέλειες της συγκεντρώνει αρκετά πλεονεκτήματα που την καθιέρωσαν διεθνώς ως σημαντική βάση εκτέλεσης ναυπηγοεπισκευαστικών και μετασκευαστικών εργασιών υψηλού επιπέδου. Στα πλεονεκτήματα αυτά, περιλαμβάνονται η ικανή τεχνογνωσία σε αποδεκτό κόστος, η ευχέρεια επιλογής και ο συνδυασμός των συνεργείων από τον πλοιοκτήτη, η γρήγορη εκτέλεση και η ποιότητα των εργασιών, καθώς και η δυνατότητα άμεσης παρακολούθησης τους από τεχνικούς εκπροσώπους του ναυτιλιακού γραφείου. Σύμφωνα με τα στοιχεία των φορέων της NEZ, οι ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες ανέρχονται ετησίως σε 200 δισ. δρχ. Η εισροή συναλλάγματος από την ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα αποτελεί αναμφίβολα ένα σημαντικό όφελος για



την εθνική οικονομία και θα πρέπει να ληφθούν μέτρα, ώστε να ανακοπεί η φθίνουσα πορεία που ακολουθεί τα τελευταία χρόνια ο κλάδος.

### 3.2 Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της NEZ Περάματος

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος, όσο και της Ζώνης συνολικά, είναι ιδιαίτερα σημαντικά και απορρέουν από την μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική και μετασκευαστική παράδοση των Ελληνικών μονάδων και του ναυπηγοεπισκευαστικού δυναμικού.

Ως τα πιο σημαντικά πλεονεκτήματα και ισχυρά ανταγωνιστικά σημεία της NEZ Περάματος, επισημαίνουμε τα ακόλουθα :

- Η μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική παράδοση της χώρας, σε συνδυασμό με τα άριστα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί σε όλα τα παραγωγικά στάδια,
- Το όνομα και η φήμη τόσο της Ελληνικής N.E.B, όσο και των περισσότερων μεμονωμένων μονάδων, είτε αυτές αναφέρονται στα μεγάλα ναυπηγεία, είτε αναφέρονται στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο,
- Η συσσωρευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία (know – how), του εργατοτεχνικού δυναμικού και των επιχειρήσεων, έχει καταστήσει το Πέραμα σαν πηγή παραγωγής γνώσης και καινοτομίας, η οποία αναγνωρίζεται από όλο τον ναυτιλιακό χώρο,
- Η στρατηγική τοποθεσία του Περάματος, το οποίο αποτελεί συνδετικό κόμβο στο εμπόριο της Μεσογείου και τις θαλάσσιες διαδρομές από και προς τον Εύξεινο Πόντο, την Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο.
- Η ύπαρξη πλησίον της NEZ ενός από τους μεγαλύτερους σε όνομα και

προοπτική, εμπορικού και επιβατικού λιμένα, αυτού του Πειραιά,

- Η ύπαρξη και δραστηριοποίηση στην ευρύτερη περιοχή εκατοντάδων συμπληρωματικών και έμπειρων βιοτεχνικών και εμπορικών μονάδων, ικανών να υποστηρίξουν άμεσα, κάθε εξειδικευμένη απαίτηση επισκευής ή μετασκευής.

Όλα τα παραπάνω μη εξαντλητικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ευρύτερη περιοχή του Περάματος, το καθιστούν πόλο έλξης πολλών πλοίων, ακόμη και σήμερα, παρά τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας και οργάνωσης για τα οποία αναφερόμαστε στην συνέχεια.

### **3.3 Αδυναμίες και Προβλήματα της NEZ Περάματος**

Τα προβλήματα και οι αδυναμίες των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος είναι πολλά και οφείλονται τόσο σε εξωγενείς, όσο και σε ενδογενείς παράγοντες.

Οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν το καθεστώς λειτουργίας, την ανυπαρξία ουσιαστικών οικονομικών κινήτρων, αλλά κυρίως πηγάζουν από τον συνεχή και έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές ναυπηγοεπισκευαστικές αγορές (Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μάλτα, κλπ). Αιχμή του δόρατος του εξωτερικού ανταγωνισμού είναι η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι γειτονικές αγορές.

Οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στο ανεπαρκές management, την έλλειψη οργανωμένου marketing, και βέβαια στην ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων που δρουν ευκαιριακά στον χώρο.

Στην συνέχεια, αναλύονται όλοι οι προσδιοριστικοί παράγοντες που συντελούν στην διόγκωση των προβλημάτων και αποτελούν τις αδυναμίες των μονάδων της NEZ Περάματος :

### **Το ανεπαρκές χρηματοοικονομικό υπόβαθρο**

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφέρουμε την γενικότερη έλλειψη εξειδικευμένων αναπτυξιακών κινήτρων (π.χ επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.ά) κατά το παρελθόν, προκειμένου να ξεπεραστούν ή έστω να εξομαλυνθούν οι συνέπειες της μακρόχρονης κρίσης.

Σε ότι αφορά τις οικονομικές ενισχύσεις της Ε.Ε. και ειδικότερα τις διατάξεις των οδηγιών του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (87/167/ΕΟΚ της 26/01/1987, 90/684/ΕΟΚ της 21/12/1990, 93/115/ΕΟΚ της 16/12/1993 και 94/73/ΕΚ της 19/12/1994) σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, παρατηρούμε ότι αυτές ξεκίνησαν από 28% και κατέληξαν στο 9%, του ετήσιου κύκλου εργασιών του ναυπηγείου, μάλιστα υπό αρκετές αυστηρές προϋποθέσεις, που καθιστούν στην πράξη ανεφάρμοστη την απορρόφηση για τις περισσότερες μονάδες του κλάδου.

Συγχρόνως με αυτές τις οικονομικές επιχορηγήσεις, στην Ελλάδα βρίσκονταν σε ισχύ οι αναπτυξιακοί νόμοι και οι τροποποιήσεις τους (Ν.1262/82, Ν.1328/83, Ν.1880/90, Ν.1892/90) καθώς και η Υπουργική Απόφαση 30512/91. Τα αναπτυξιακά αυτά μέτρα σε ορισμένες περιπτώσεις εξυπηρέτησαν το σκοπό για τον οποίο εφαρμόστηκαν, ενώ σε άλλες περιπτώσεις τα οφέλη που προέκυπταν δεν υλοποιούνταν.

Σε ορισμένα κράτη της Ε.Ε παρατηρήθηκαν, επιπλέον, έμμεσες επιδοτήσεις στη λειτουργία των πλοίων, κρατικές επιδοτήσεις με σκοπό τη διαφοροποίηση της παραγωγής, τις εξειδικεύσεις των ναυπηγείων κατά τομείς κατασκευής, την χρησιμοποίηση των ερευνητικών κονδυλίων για άμεση εφαρμοσμένη έρευνα ή εκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού κλπ.

### **Η έλλειψη μακροχρόνιας σταθερής στρατηγικής πολιτικής και προγραμματισμού για τον κλάδο**

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την κακοδιαχείριση και τις λανθασμένες αποφάσεις που αφορούσαν στις μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, παρέσυρε σε μείωση του κύκλου εργασιών και τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις του κλάδου.

### **Η έλλειψη μακροχρόνια σχεδιαζόμενης υποδομής, λόγω της ανέφικτης μέχρι σήμερα επιστημονικής και στατιστικής τεκμηρίωσης**

Η NEZ Περάματος αναπτύχθηκε άναρχα, σε χώρο ο οποίος στερείται των αναγκαίων υποδομών, οι οποίες θα καθιστούσαν την Ζώνη ως αυτόνομο επιχειρηματικό χώρο (ή ορθότερα Βιομηχανική Περιοχή), ικανό να αντεπεξέλθει στις αυξημένες απαιτήσεις της ναυτιλιακής αγοράς.

### **Οι ανορθολογικές διοικητικές δομές των ίδιων των μονάδων**

Η έλλειψη διοικητικών δομών και τμημάτων σύμφωνα με τις αρχές της σύγχρονης διεθνούς επιχειρησιακής διοίκησης είχε σαν συνέπεια την εξάρτηση της ζήτησης τόσο των υπηρεσιών όσο και της παραγωγής τους, από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες.

### **Οι οφειλές σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς – Διόγκωση Χρεών**

Μια ιδιαίτερη διάσταση του γενικότερου αρνητικού κλίματος για τον κλάδο, είναι η διαχρονική διόγκωση των οφειλών αρκετών επιχειρήσεων προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων, η οποία οφείλεται κυρίως :

- Στη σταδιακή αύξηση των ημερομισθίων των εργατοτεχνιτών
- Στην καθιέρωση υπέρογκων τόκων υπερημερίας υπό τη μορφή ποινής, κεφαλαιοποιούμενης προσθετικά στην κύρια εισφορά
- Στην μη διαφύλαξη από το κράτος των νόμιμων δικαιωμάτων όλων των υπεργολάβων και προμηθευτών, που συνέπεια την οικονομική κρίση πολλών μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Στην κατάργηση του καθεστώτος σχετικά με τις εργοδοτικές εισφορές, για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του κλάδου έναντι ομοειδών επιχειρήσεων του εξωτερικού
- Στον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλιακής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, όπου η αθέτηση των όρων πληρωμής επισκευαστικών εργασιών, εκ μέρους πολλών πλοιοκτητών, δημιούργησαν έντονες οικονομικές απαιτήσεις στις

μονάδες της NEZ

- Στον αθέμιτος ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των μονάδων, με συνέπεια την σταδιακή αποδυνάμωση ολόκληρου του Ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.

### 3.4 Ευκαιρίες Ανάπτυξης στην NEZ Περάματος

Το βασικό ερώτημα για τον αν υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης στην ευρύτερη NEZ Περάματος, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τόσο τις κυβερνητικές επιλογές για ενίσχυση της Ζώνης, όσο και την επιχειρηματική βούληση για επενδύσεις και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου.

Λαμβάνοντας υπόψιν τόσο το σημερινό εγχώριο, αλλά και διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, τα πάγια αιτήματα των επαγγελματικών φορέων και τέλος τα προβλήματα και τις αδυναμίες της περιοχής, μπορούμε να στοιχειοθετήσουμε θετική απάντηση στο θεμελιώδες ερώτημα των ‘ευκαιριών ανάπτυξης της Ζώνης’.

Ειδικότερα, επισημαίνουμε :

- Με τη δημιουργία του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, θεωρούμε ότι είναι δυνατόν, κάτω από προϋποθέσεις, να υπάρξει μια αξιόπιστη και σαφής καταγραφή των μονάδων, ενώ παράλληλα να τεθούν οι όροι για την σύσταση υγιών και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων. Έτσι αναμένεται να ενισχυθεί δραστικά η αξιοπιστία τους τόσο έναντι του κράτους, όσο και έναντι των πελατών τους. Όμως, παρά τα παραπάνω θετικά σημεία, πιστεύουμε ότι το Μητρώο, στην σημερινή τουλάχιστον μορφή, ενσωματώνει μεγάλο αριθμό από διαρθρωτικές αδυναμίες, οι οποίες κάθε άλλο παρά ευνοούν την προσπάθεια για προσέλκυση των εφοπλιστών στο Πέραμα.
- Τα μεγάλα αναπτυξιακά προγράμματα τα οποία εκτελούνται με την αρωγή της Ε.Ε (Τρίτο Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης, Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας, κλπ) αναμένουμε ότι

θα πρέπει να βοηθήσουν αποφασιστικά στην αναδιοργάνωση και στον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων (με την εισαγωγή νέων μεθόδων παραγωγής, με την αναβάθμιση των διοικητικών δομών και του marketing, με την πιστοποίηση κατά ISO κλπ.), ώστε αυτές να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και τήρησης του χρόνου εργασιών. Επίσης, μέσω των παραπάνω προγραμμάτων και πρωτοβουλιών, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η εκπαίδευση των εργαζομένων και η περαιτέρω ειδίκευση στο αντικείμενο εργασίας τους. Επιπλέον, με την συμμετοχή των επιχειρήσεων σε διάφορα Κοινοτικά ερευνητικά προγράμματα θα προωθηθεί η βελτίωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και θα εισάγονται καινοτομίες και αυτοματισμοί στη διαδικασία παραγωγής. Σχετικά με την παροχή ενισχύσεων στις επιχειρήσεις της NEZ, θα πρέπει να επισημάνουμε την αποτυχία των προηγούμενων Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, στο να συμβάλλουν στην επιχειρηματική αναβάθμιση. Κύρια αιτία, είναι ο χαρακτηρισμός των μονάδων της Ζώνης ως “Παροχής Υπηρεσιών” και όχι ως “Μεταποιητικές” από το Υπουργείο Ανάπτυξης, με αποτέλεσμα σχεδόν όλες οι επιχειρήσεις, να αποκλείονται από την πρόσβαση σ’ αυτού του είδους τις ενισχύσεις. Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να αναθεωρηθεί ο χαρακτηρισμός αυτός, ή τα συναρμόδια Υπουργεία να προκηρύξουν συγκεκριμένα προγράμματα ενίσχυσης της Ζώνης (στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας).

- Η βελτίωση του οικονομικού και του χρηματοπιστωτικού περιβάλλοντος (χαμηλός πληθωρισμός, χαμηλά επιτόκια), πιστεύουμε θα συμβάλλει αποφασιστικά στην άμεση και έμμεση στήριξη των μονάδων
- Η ενθάρρυνση των συνενώσεων των επιχειρήσεων μέσω διαφόρων διατάξεων και προγραμμάτων, θα βοηθήσει στην δημιουργία επιχειρήσεων με μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια, οι οποίες θα μπορούν να αντεπεξέλθουν στις κυκλικές διακυμάνσεις της ζήτησης και θα αποκτήσουν ισχυρότερη διαπραγματευτική ισχύ, χάρις στις αναμενόμενες οικονομίες κλίμακας παραγωγής. Προς αυτή την κατεύθυνση θεωρούμε θετική της εξαγγελία για ίδρυση και χρηματοδότηση 1-2 Clusters επιχειρήσεων στην περιοχή της NEZ. Πιστεύουμε όμως ότι θα πρέπει να γενικευθούν τα κίνητρα για συνενώσεις – συγχωνεύσεις – κοινοπραξίες, έτσι

ώστε να αναπτυχθούν οι οικονομίες κλίμακας που θα συμπίεσουν το μέσο κόστος παραγωγής και θα αυξήσουν την συνολική ανταγωνιστικότητα της Ζώνης.

- Η αυξανόμενη τουριστική κίνηση και η ιδιόμορφη γεωπολιτική ταυτότητα της χώρας μας έχουν σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός εξαιρετικά πολυπληθούς ακτοπλοϊκού στόλου εξυπηρέτησης του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος πιστεύουμε ότι θα προσφέρει μόνιμη εργασία στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις. Σημαντικό στοιχείο επιτυχίας αναμένεται να είναι η «αξιοπιστία του χρόνου παράδοσης», η «ποιότητα» και η «νέα τεχνολογία». Με λίγα λόγια, ειδικά για τα σχεδιαζόμενα νέα επιβατηγά πλοία και νέα κρουαζιερόπλοια, θα πρέπει αυτά να βασίζονται στα νέα τεχνολογικά δεδομένα της εποχής. Όσες από τις μικρομεσαίες μονάδες του κλάδου δελεαστούν από αυτήν την λαμπρή αγορά, θα πρέπει να προβούν άμεσα σε ανανέωση του – κατά γενική ομολογία – πεπαλαιωμένου τεχνολογικού τους εξοπλισμού, είτε με κρατική βοήθεια, είτε μόνες τους, βασιζόμενες σε συνεταιριστική αλληλοϋποστήριξη.
- Η προσέλκυση της Ελληνόκτητης Μεσογειακής και Ποντοπόρου Ναυτιλίας (η οποία κατέχει εξέχουσα θέση στον κόσμο τόσο σε όρους χωρητικότητας, όσο και σε όρους αριθμού πλοίων) από τις Ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις αποτελεί ίσως το ουσιαστικότερο βήμα για την επίλυση των προβλημάτων της Ελληνικής Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Ιδιαίτερα στις μονάδες του Περάματος, οι οποίες παραδοσιακά αποτελούσαν προέκταση των τεχνικών τμημάτων των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, οι Έλληνες Πλοιοκτήτες - Πελάτες μπορούν να προσφέρουν την συντριπτική πλειοψηφία των εργασιών. Η γενικότερη προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, η οποία πραγματοποιείται με εξαιρετικά αργούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια, θα συμβάλει στην αναβάθμιση της συνολικής εικόνας και στην αξιοπιστίας τους απέναντι στις Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με εξαιρετικά θετικά αποτελέσματα. Ειδικά για τα πλοία της Μεσογειακής Ναυτιλίας, μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι χαρακτηρίζονται από πολύ μεγάλους μέσους όρους ηλικίας – άνω των 25 ετών – για τις περισσότερες κατηγορίες. Είναι ευνόητο ότι

συντομότητα θα απαιτηθούν ευρείες επενδύσεις σε αυτήν την ιδιόμορφη κατηγορία χωρητικότητας. Κάτι τέτοιο είναι πρόκληση για την NEZ Περάματος, που κατά το παρελθόν έχει αντεπεξέλθει με επιτυχία σε αντίστοιχες εξετάσεις.

- Οι παραγγελίες του Κρατικού Φορέα, και ιδιαίτερα μικρά πλοία του Π.Ν, του Λιμενικού Σώματος, πλοία Υπηρεσιών και τόσα άλλα, θα πρέπει να τοποθετηθούν άμεσα στο στόχαστρο των μικρομεσαίων μονάδων του Πειραιά, ακόμη και αν απαιτηθεί η σε συνεταιριστική βάση οργάνωσή τους, ούτως ώστε να ξεπεραστούν τα όρια και οι φραγμοί που θέτει το Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων.
- Τέλος, η προώθηση ολοκλήρωσης του Βιομηχανικού Πάρκου στο Σχιστό, πιθανόν, να συνεισφέρει προς την κατεύθυνση της λύσης του σοβαρότατου προβλήματος χώρου και υποδομής που αντιμετωπίζουν οι μονάδες του Περάματος. Σε κάθε περίπτωση, με την χωροταξική διευκόλυνση της λειτουργίας τους και την κατάλληλη υποδομή, οι βιοτεχνικές μονάδες του Περάματος που δεν χρειάζονται ακτογραμμή για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους θα μπορέσουν να επιλύσουν το μακροχρόνιο πρόβλημα της έλλειψης χώρου.

### **3.5 Απειλές στην Πορεία Αναβάθμισης της NEZ Περάματος**

Οι κυριότερες απειλές στην πορεία αναβάθμισης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην NEZ Περάματος, πηγάζουν από τα ήδη υπάρχοντα προβλήματα και τις πιθανότητες επιτυχούς αντιμετώπισής τους. Όπως ήδη επισημάνθηκε, οι κυριότερες αιτίες προβλημάτων διακρίνονται σε εξωγενείς και ενδογενείς. Σαν εξωγενείς απειλές, εντοπίζουμε τις ακόλουθες :

- Η διακριτική πολιτική στο θέμα της ανάθεσης κρατικών παραγγελιών (του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού), υπέρ των μεγάλων ναυπηγείων. Απαραίτητη προϋπόθεση όμως για την ανάληψη ανάλογων έργων από επιχειρήσεις της Ζώνης θα πρέπει να θεωρείται η συνέργια και η δημιουργία



υγιών, και κατάλληλων επιχειρηματικών σχημάτων, ικανά να διεκδικήσουν μέρος των παραγγελιών που αφορούν σε μικρά σκάφη.

- Η στέρηση των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης από τις επιχορηγήσεις του Γ Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας. Θεωρούμε το Γ ΚΠΣ ως την τελευταία ευκαιρία χρηματοδότησης και ενίσχυσης των επιχειρηματικών μονάδων της Ζώνης, προκειμένου να αποκτήσουν σύγχρονο και ανταγωνιστικό εξοπλισμό.
- Η διατήρηση του μη ανταγωνιστικού ποσοστού (50% επί των αποδοχών), ασφαλιστικών εισφορών που είναι το μεγαλύτερο σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Η διατήρηση του αυξημένου εργατικό κόστους παραγωγής της NEZ Περάματος σε σχέση με τους ανταγωνιστές της (κυρίως με τις αντίστοιχες αγορές της λεκάνης της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου).
- Η δυσλειτουργία και τα κατά καιρούς προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων, τα οποία συνακόλουθα περιόρισαν την χρησιμοποίηση των μονάδων της ζώνης ως υπεργολάβων

Ως σπουδαιότερες ενδογενείς απειλές εντοπίζουμε τις ακόλουθες :

- Η υπάρχουσα υποδομή προς εξυπηρέτηση των επισκευαστικών μονάδων της ζώνης κρίνεται ως περιορισμένων δυνατοτήτων. Τα κάθε είδους πλωτά μέσα ελλιμενίζονται στις προβλήτες Περάματος, Δραπετσώνας, Αγίου Γεωργίου, στην περιοχή Κυνοσούρας της Σαλαμίνας και στα μικρά ναυπηγεία (καρνάγια) του Περάματος και της Σαλαμίνας. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων χαρακτηρίζεται ως παλαιός και κατ' επέκταση μη ανταγωνιστικός. Η ανεπαρκής υποδομή επιπλέον επιδρά δυσμενώς στο εργασιακό περιβάλλον, όπου τα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων είναι ανεπαρκή, με ελλείψεις στην παροχή πρώτων βοηθειών, στα συστήματα πυρασφάλειας και στις επικοινωνίες.
- Η πλήρης και ορθή εφαρμογή του Μητρώου με τις αναγκαίες προσαρμογές. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να συνεχισθεί ο διάλογος με τους φορείς και χρήστες

της Ζώνης, έτσι ώστε να αμβλυνθούν οι όποιες διαφορές δημιουργούν σύγχυση και επιχειρηματική ανασφάλεια.

- Το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε πολλές περιοχές της ζώνης είναι ασαφές, ενώ ο καθορισμός συγκεκριμένων χρήσεων γης θεωρείται πολυτέλεια. Ουσιώδη πρόοδο αποτελεί η δέσμευση, η οποία ανακοινώθηκε από την πολιτεία, για διατήρηση έως το 2050, του χαρακτηρισμού της ζώνης ως επισκευαστικού χώρου.
- Ο εξοπλισμός των ιδίων των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων της ζώνης κρίνεται γενικά ανεπαρκής, σε σχέση με το τεχνολογικό επίπεδο των πλοίων που επισκευάζονται σήμερα. Η έλλειψη επενδύσεων διαιωνίζει την παρούσα κατάσταση.
- Οι περισσότερες από τις μονάδες της ζώνης αποτελούν οικογενειακές επιχειρήσεις με περιορισμένο μόνιμο προσωπικό και ανεπαρκείς επιχειρηματικές ικανότητες. Εκτιμάται ότι το 80% των επισκευαστικών μονάδων απασχολεί σε μόνιμη βάση λιγότερα από 20 άτομα. Σε περιόδους αυξημένης δραστηριότητας προσλαμβάνουν και απασχολούν έκτακτο προσωπικό με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου. Λόγω του χαμηλού αριθμού επιστημόνων που απασχολούνται στη ζώνη, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι χαμηλή.
- Οι αναταραχές, λόγω απεργιών στον εργασιακό χώρο και οι τεταμένες σχέσεις εργοδοτών και εργαζομένων που παρατηρήθηκαν.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΙΟΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ**

### **4.1 Καταγραφή των άμεσων και έμμεσων ωφελειών από την λειτουργία της ζώνης**

Από την παρουσίαση των Ομάδων – Χρηστών που επιχειρήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, προκύπτει ότι ένα ευρύτατο φάσμα παραγωγικών δραστηριοτήτων έχει αναπτυχθεί γύρω από την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Τα οφέλη που προκύπτουν από την δραστηριοποίηση αυτών των επιχειρηματικών ομάδων (που στο σύνολό τους συνθέτουν την έννοια της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης), είναι πολλαπλά και μπορούν να διακριθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες :

- Το κοινωνικό όφελος (απασχόληση, ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, διάδοση της αξιόλογης τεχνογνωσίας στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, κ.ά.), και
- Το ιδιωτικό όφελος (με βάση ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια)

#### **Κοινωνικό όφελος**

Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος στην ευρύτερη περιοχή των Δήμων του Πειραιά, του Κερατσινίου, της Δραπετσώνας και του Περάματος, παρατηρούνται τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας μεταξύ των ηλικιακών ομάδων των νέων ανδρών και γυναικών. Εάν δε, τα ποσοστά αυτά εκφραστούν στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, είναι προφανές ότι πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα τόνωσης της επιχειρηματικότητας και αύξησης της απασχόλησης.

Εξετάζοντας παράλληλα την επιχειρηματική διάρθρωση στις προαναφερθείσες περιοχές, εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο τομέας της παροχής κάθε είδους υπηρεσιών προς τα πλοία, συντηρεί το μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρηματικής δραστηριότητας. Εάν ληφθεί υπόψιν ότι κυρίως οι επισκευαστικές εργασίες συμπληρώνονται από ένα εκτεταμένο δίκτυο συμπληρωματικών υπηρεσιών (λ.χ εμπορικές επιχειρήσεις που

δραστηριοποιούνται στο εμπόριο ειδών ναυπηγοεπισκευής, αντιπροσωπείες μηχανημάτων και εξαρτημάτων, κ.ά), παρατηρούμε ότι η ευρύτερη περιοχή από τον Πειραιά έως το Πέραμα περιστρέφεται παραγωγικά γύρω από την ναυτιλία, τις ναυπηγοεπισκευές και όλες τις ενδιάμεσες συμπληρωματικές δραστηριότητες.

Η γεωγραφική διασπορά της επιχειρηματικότητας σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρατέθηκαν στο πρώτο στάδιο της έρευνας, δείχνουν ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά επιχειρηματικής συγκέντρωσης παρουσιάζονται στους Δήμους Πειραιά (34,5%), Περάματος (33 %), Κερατσινίου (14,3%), Νίκαιας (2,5%), Δραπετσώνας (3,5%) και Σαλαμίνας (2,7%).

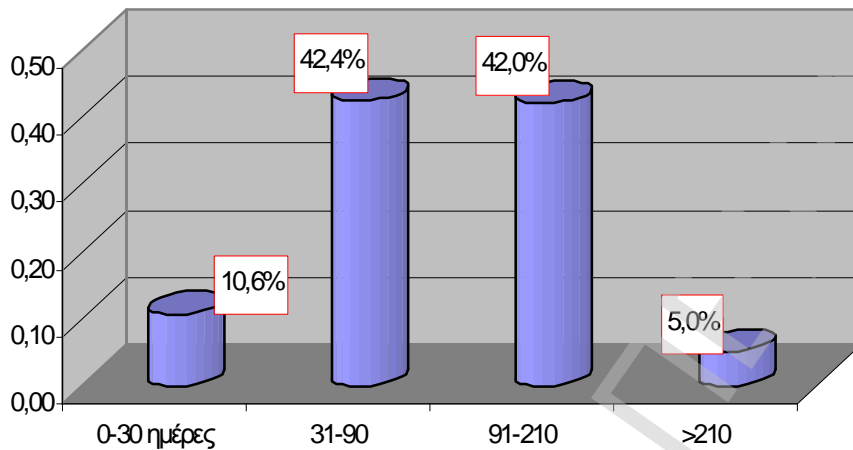
Με αυτό το σκεπτικό, αναγνωρίζεται η ουσιαστική συμβολή της ναυπηγοεπισκευής στον τομέα της απασχόλησης και στον ζωτικό της ρόλο για την κοινωνική ισορροπία στην περιοχή.

Παρ' όλα αυτά κύριο γνώρισμα, από την άποψη της απασχόλησης, είναι ο ευκαιριακός της χαρακτήρας. Οι επιχειρήσεις της ζώνης διατηρούν ένα πολύ μικρό αριθμό μόνιμου προσωπικού (με συμβάσεις αορίστου χρόνου) και από εκεί και πέρα, απασχολούν έκτακτο προσωπικό (με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου) ανάλογα με τις ανάγκες τους. Το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την προσπάθεια ακριβούς προσδιορισμού του αριθμού των ατόμων που προσφέρουν ευκαιριακά εργασία, αλλά επιπλέον του ακριβούς προσδιορισμού της κατάστασης απασχόλησής τους.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τόσο των συνδικαλιστικών φορέων όσο και των εργοδοτικών οργανώσεων που δραστηριοποιούνται στη ζώνη, ο αριθμός του σταθερά απασχολούμενου προσωπικού (σύμβαση αορίστου χρόνου) ανέρχεται σε 1.500 περίπου άτομα, τα οποία εργάζονται, ως επί το πλείστον, στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της ζώνης, ενώ ο αριθμός των ατόμων που απασχολούν περιστασιακά, ανάλογα με τις ανάγκες τους, οι επιχειρήσεις ανέρχεται, περίπου, στις 7.000, συνιστώντας το 80% της συνολικής απασχόλησης της ζώνης.

Το ακόλουθο διάγραμμα (bar chart) απεικονίζει την ποσοστιαία κατανομή των ημερών απασχόλησης (με συμβάσεις χρόνου) όπως εκτιμήθηκε για το έτος 1998.

**Διάγραμμα 4.1 Κατανομή ημερών εργασίας εργαζόμενων χωρίς σταθερή απασχόληση το 1998 - 2004**



Πηγή: Στατιστική Επεξεργασία ερωτηματολογίων από τον συγγραφέα

Παρατηρούμε ότι περισσότεροι από τους μισούς εργαζόμενους, που δεν έχουν σταθερή απασχόληση, πραγματοποίησαν το 1998 έναν αριθμό ημερομισθίων (0-90 ημερομίσθια) τέτοιον που θα τους χαρακτήριζε περισσότερο ως άνεργους και λιγότερο ως απασχολούμενους, έστω και ευκαιριακά, ενώ οι υπόλοιποι έναν αριθμό ημερομισθίων (>90) που κινείται γύρω από το ήμισυ της κανονικής απασχόλησης.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, σημασία έχει ότι ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων προσβλέπει στη ζώνη ως κύρια πηγή απασχόλησης, ενώ ένα ακόμη μεγαλύτερος αριθμός, που εκτιμάται σε 25.000 – 30.000 άτομα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, έχει απασχόληση που εξαρτάται άμεσα από τη λειτουργία της ζώνης, αφού σχετίζεται με δραστηριότητες οι οποίες οφείλουν την ύπαρξή τους σε αυτήν. Είναι έτσι φανερό ότι με την κατάσταση απασχόλησης και το εισόδημα αυτών των ατόμων συνδέεται άμεσα η οικονομία και η ευημερία ευρύτερων περιοχών του Πειραιά.

### **Ιδιωτικό όφελος**

Απαραίτητη προϋπόθεση για την συνέχιση των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από την λειτουργία της Ν.Ε.Ζ, είναι η διατήρηση της βιωσιμότητας και η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στην ευρύτερη περιοχή.

Υπό το καθεστώς του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού, είναι αδύνατον οι επιχειρήσεις της ζώνης να “επιζήσουν” και πολύ περισσότερο να αναπτυχθούν, εάν δεν ορθολογικοποιηθούν οι δομές οργάνωσης και δεν απλουστευθούν οι επιχειρησιακές διαδικασίες.

Παρά την απουσία εξειδικευμένου φορέα παρακολούθησης της ζώνης και την συνεπαγόμενη ένδεια στοιχείων ανά επιχειρηματική δραστηριότητα, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η δεκαετία του 1980 και το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1990, οδήγησε τους κλάδους της ναυπηγοεπισκευής στην ανάπτυξη αξιόλογης δραστηριότητας, η οποία μεταφράζεται σε κέρδη για τις επιχειρήσεις, απασχόληση για τους εργαζόμενους και σημαντική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Η εμφάνιση όμως περιφερειακών δυνάμεων, ιδιαίτερα στον χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, περιόρισε σημαντικά τα κέρδη των επιχειρήσεων, οι οποίες λόγω έλλειψης προσαρμοστικότητας και μη παρακολούθησης των διεθνών δεδομένων, έφτασαν στις μέρες μας να αντιμετωπίζουν πλέον τον κίνδυνο κλεισίματος, ή στην καλύτερη περίπτωση την συρρίκνωση των δραστηριοτήτων τους.

Σε αδρές γραμμές, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι τα περιθώρια μικτού κέρδους των επιχειρήσεων έχουν συρρικνωθεί σε ποσοστό κάτω του 10%, ενώ η βιωσιμότητα πολλών αξιόλογων επιχειρήσεων κρίνεται από την μη τήρηση των υποχρεώσεών τους προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς και την απόκρυψη στοιχείων για την υπερεργασία. Με τον τρόπο αυτό, παρατηρείται σήμερα το οξύμωρο σχήμα, που οδηγεί επιχειρήσεις με μεγάλη παραγωγή στην “μη καταβολή” των εργοδοτικών εισφορών, και επιχειρήσεις που κινούνται εντός των ορίων νομιμότητας και καταβολής των εισφορών, στην μάταιη αναζήτηση εργασιών λόγω αυξημένου κόστους.

Για τις ανάγκες της παρούσης έρευνας, μετά από συζητήσεις με παραγωγικές μονάδες της περιοχής, παραθέτουμε την ακόλουθη μελέτη περίπτωσης, η οποία αφορά σε κατασκευή ενός δεξαμενόπλοιου 5.000 τόνων μεταφορικής ικανότητας (dwt).

Τα βασικά χαρακτηριστικά και οικονομικά μεγέθη αυτής της κατασκευής, έχουν ως ακολούθως :

**Πίνακας 4.1.: Βασικά χαρακτηριστικά και οικονομικά μεγέθη κατασκευής**

<b>Κατηγορίες Κόστους</b>	<b>Περιγραφή Κόστους / Αιτιολόγηση Μεγεθών</b>
Περίοδος αποπεράτωσης έργου	Η αποπεράτωση και παράδοση κατασκευής δεξαμενόπλοιου 5.000 dwt, αφορά χρονική περίοδο που κυμαίνεται από 8 – 12 μήνες.
Ανάγκες Ελάσματος σε τόνους	Για την κατασκευή ενός δεξαμενόπλοιου μεταφορικής ικανότητας 5.000 dwt, απαιτούνται περίπου 1.500 τόνοι ελάσματος (εξαιρούνται οι κατασκευές δικτύων και σωληνώσεων, οι οποίες υπολογίζονται με βάση το σύνολο του έργου κατ' αποκοπή. Προβλήματα παρουσιάζονται στην πραγματική κοστολόγηση του έργου, κυρίως λόγω ανορθολογικών δομών διοίκησης).
Κόστος Ελασμάτων	<p>Το κόστος του ελάσματος ποικίλλει, ανάλογα με τον τρόπο προμήθειάς του. Η περιπτωσιακή αντιμετώπιση των κατασκευών, δεν επιτρέπει την δημιουργία “οικονομιών κλίμακας” στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, με αποτέλεσμα η προμήθεια χάλυβα να κοστίζει 20% – 40% ακριβότερα.</p> <p>Για την συγκεκριμένη περίπτωση, υπολογίζουμε αγορά χάλυβα 150δρχ.(0,44 ευρώ) / κιλό. Μαζική προμήθεια από το εξωτερικό, θα έδινε τιμή αγοράς 110 δρχ (0,32 ευρώ) / κιλό περίπου.</p>

<b>Κατηγορίες Κόστους</b>	<b>Περιγραφή Κόστους / Αιτιολόγηση Μεγεθών</b>
Κόστος Αναλωσίμων	Το κόστος αναλωσίμων κυμαίνεται γύρω στις 150 δρχ. (0,44 ευρώ) / κιλό χάλυβα. Το κόστος αυτό εξαρτάται άμεσα από την οργάνωση της μονάδας και την ορθολογική διαχείριση.
Κόστος Εργατικών (ημερομίσθια)	<p>Το εργατικό κόστος αποτελεί σημαντικό παράγοντα κόστους, ανάλογο με την προμήθεια πρώτων υλών. Για την περίπτωση που εξετάζουμε, υπολογίζουμε το εργατικό κόστος στις 250 δρχ (0,73 ευρώ) / κιλό χάλυβα. Η παραδοχή που κάνουμε, αφορά περίοδο κατασκευής μεταξύ 8 και 12 μηνών για την συγκεκριμένη Περίπτωση.</p> <p>Αναφορικά με την οργάνωση της παραγωγής, δεχόμαστε ότι για να περατωθεί το έργο στο χρονικό διάστημα που προαναφέρθηκε, απαιτείται σημαντικός αριθμός υπερωριών και διπλών ημερομισθίων, τα οποία όμως ανεβάζουν το κόστος της κατασκευής. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το καθαρό ημερομίσθιο προς τον εργαζόμενο ανέρχεται στις 21.000 δρχ (61,62 ευρώ) / οκτάωρο (07:30 – 14:30).</p>
Ασφαλιστικές Εισφορές	Οι ασφαλιστικές εισφορές προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων, το Ταμείο Εργατών Μετάλλου, (περιλαμβανομένων των αδειών και δώρων, καθώς και το χαρτόσημο), ανέρχονται στο 55% περίπου του καθαρού ημερομισθίου. Δηλαδή, συνολικά $21.000 * 55\% = 11.550$ δρχ / οκτάωρο (33,89 ευρώ). Η συνολική επιβάρυνση λοιπόν για τον εργοδότη, ανέρχεται στις 33.000 δρχ / οκτάωρο (βάρδια).



Κατηγορίες Κόστους	Περιγραφή Κόστους / Αιτιολόγηση Μεγεθών
Διοικητικά Έξοδα	<p>Τα διοικητικά έξοδα μιας ναυπηγοεπισκευαστικής επιχείρησης, ανέρχονται κατά μέσο όρο στο 10 % του ετήσιου τζίρου, ενώ για λόγους ανταγωνισμού δεν υπολογίζονται στην κοστολόγηση του έργου. Οι επιχειρηματικοί φορείς στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης αυτής της κατηγορίας εξόδων, επωμίζονται οι ίδιοι τα διοικητικά κόστη, ή προσπαθώντας να τα ελαχιστοποιήσουν απασχολούν μέλη της οικογένειάς τους.</p>
Αποσβέσεις	<p>Κατά την διαδικασία κοστολόγησης των έργων και υποβολής προσφορών, το μέγεθος των αποσβέσεων δεν λαμβάνεται υπόψιν για δύο κυρίως λόγους : Ο πρώτος και βασικότερος λόγος είναι η απουσία επενδυτικών προγραμμάτων στις επιχειρήσεις, πολλές από τις οποίες επιχειρούν με πεπαλαιωμένο εξοπλισμό και ο δεύτερος λόγος είναι η έλλειψη περιθωρίων κέρδους, έτσι ώστε να θεωρείται “πολυτέλεια” η ενσωμάτωση των αποσβέσεων στην τελική προσφορά.</p>
Περιθώρια κέρδους	<p>Όπως ήδη αναπτύξαμε, χωρίς την πλήρη κοστολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, το περιθώριο μικτού κέρδους κυμαίνεται σε ποσοστό επί του τζίρου, γύρω στο 6-7%. Το περιθώριο αυτό, σαφώς δεν αντανακλά την επιζητούμενη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται από επιχειρηματικούς φορείς, αλλά και από συνδικαλιστικές οργανώσεις ως “λύση” στα προβλήματα βιωσιμότητας, η ανάθεση παραγγελιών από το Πολεμικό Ναυτικό (προφανώς οι κρατικές παραγγελίες επιτρέπουν μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους, από τα επίπεδα της αγοράς).</p>

<b>Κατηγορίες Κόστους</b>	<b>Περιγραφή Κόστους / Αιτιολόγηση Μεγεθών</b>
Τελική διαμόρφωση τιμών	<p>Η τελική διαμόρφωση τιμών με βάση την ανάλυση όλων των προαναφερθέντων κατηγοριών κόστους, δίνει τελικές τιμές περί τα 2- 2,5 \$ ανά κιλό χάλυβα. Η τιμή αυτή δεν θεωρείται ανταγωνιστική, αφού στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου συναντάμε πολύ χαμηλότερες τιμές (ενδεικτικά αναφέρουμε 1,5 \$ / κιλό στην Ουκρανία, 1,3 \$ / κιλό στην Τουρκία, ανάλογες τιμές στην Βουλγαρία και στην Ρουμανία, κ.ο.κ.).</p>
Συμπέρασμα	<p>Από την προηγηθείσα ανάλυση, συμπεραίνουμε ότι όλες οι κατηγορίες κόστους πρέπει να συμπιεστούν, προκειμένου η Ελληνική Ν.Ε.Ζ να καταστεί πόλος έλξης για παραγγελίες νεοκατασκευών και επισκευών.</p> <p>Είναι επιτακτική ανάγκη η ανάπτυξη “οικονομιών κλίμακας” και η αναδιάρθρωση της προμήθειας πρώτων υλών, αλλά εξίσου σημαντική η μείωση των συνολικών εργοδοτικών εισφορών, τουλάχιστον στα επίπεδα της βιομηχανικής εργασίας, ενώ η Πολιτεία θα πρέπει να εντάξει στα σχέδια εκσυγχρονισμού των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, προκειμένου να ανανεώσουν τον μηχανολογικό τους εξοπλισμό και να αυξήσουν τον βαθμό ανταγωνιστικότητάς τους έναντι των γειτονικών αγορών.</p>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ NEZ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ – ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

### **5.1 Εισαγωγή στις Θεσμικές Ανάγκες της NEZ**

Βασικά αιτήματα των φορέων της ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων. Το θεσμικό πλαίσιο είναι πολύπλευρο και επιδρά έντονα στις δυνατότητες εκσυγχρονισμού, χρηματοδότησης, προσανατολισμού, κατάρτισης επιχειρηματικών σχεδίων κλπ των βιομηχανικών μονάδων, που αποτελούν το Ναυπηγοεπισκευαστικό Κλάδο του Πειραιά.

Οι Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες εντάσσονται στο δευτερογενή τομέα παραγωγής και επομένως την εγκατάσταση, εκσυγχρονισμό και λειτουργία τους καθορίζει η βασική βιομηχανική νομοθεσία, όπως ορίζεται στις διατάξεις του νόμου 2516/97. Σε σχέση όμως με αντίστοιχες μονάδες άλλων Περιφερειών της Χώρας, οι μονάδες της NEZ Περάματος υπόκεινται και στους ισχυρούς περιορισμούς που ισχύουν για την ίδρυση επέκταση, εκσυγχρονισμό και λειτουργία των μεταποιητικών μονάδων στην Αττική. Οι περιορισμοί αυτοί επιδρούν δραστικά στην ανταγωνιστικότητα της NEZ και για το λόγο αυτό η αναμόρφωση της σχετικής νομοθεσίας και η κατά το δυνατό απαλλαγή των επιχειρήσεων της NEZ των περιορισμών αποτελούσε πάγιο αίτημα των ναυπηγοεπισκευαστών.

Οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις που ευρίσκονται στο Πέραμα, όπου και έχουν χωροθετηθεί ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, αντιμετωπίζουν πρόσθετα νομικά ζητήματα, που σχετίζονται με τη θεσμική βάση λειτουργίας της ΟΛΠ Α.Ε., τις διατάξεις του νόμου περί αιγιαλού και παραλίας κ.ά.

Ενίοτε η επιχειρηματική δράση ευρίσκεται αντιμέτωπη με την σύγκρουση αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών της ΟΛΠ Α.Ε. και άλλων υπηρεσιών του δημόσιου τομέα με ανάλογες αρμοδιότητες.

Η ύφεση των δραστηριοτήτων στη NEZ κατά την τελευταία εικοσαετία ανέδειξε το θέμα της εκκαθάρισης του χώρου, από μεσάζοντες, οι οποίοι χωρίς να έχουν καμία υλικοτεχνική βάση, αναλάμβαναν να φέρουν σε πέρας ναυπηγοεπισκευαστικές

εργασίες. Το γεγονός αυτό έχει εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην αγορά εργασίας, τις συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής των εργασιών και εν τέλει την ανταγωνιστικότητα της Ζώνης.

Με την απόφαση ΚΥΑ 3232/41/89 (ΦΕΚ 400/τ.Β'/26-5-89) συστάθηκε Εννεαμελής Επιτροπή, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Νομάρχη Πειραιά και αποτελείται από έναν εκπρόσωπο του ΥΕΝ, έναν εκπρόσωπο του Υπ. Εργασίας, έναν εκπρόσωπο του ΕΚΑ, δύο εκπροσώπους της NEZ, έναν του ΤΕΕ και τρεις εκπροσώπους των εργοδοτικών οργανώσεων. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων της Εννεαμελούς Επιτροπής είναι να ελέγχει το μητρώο των επιχειρήσεων της NEZ, που τηρείται από τις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις. Για συγκεκριμένους λόγους το Μητρώο της Εννεαμελούς Επιτροπής, - όπως αυτό τηρείται μέχρι σήμερα - δεν θεωρείται αποτελεσματικό, όσον αφορά την αποτροπή της ανάληψης έργων από φορείς που δεν έχουν τις αναγκαίες προϋποθέσεις. Εκ του γεγονότος αυτού και μετά από απαίτηση των επιχειρήσεων του κλάδου συμπεριελήφθη, με απόφαση διυπουργικού οργάνου, σε δέσμη μέτρων για την NEZ (26 σημεία) η εκκαθάριση του μητρώου της Εννεαμελούς Επιτροπής. Αντί της ανωτέρω εκκαθάρισεως, θεσμοθετήθηκε με το νόμο 2642/98 νέο Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων. Η εφαρμογή του νέου Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστών αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα, τα οποία δεν έχουν λυθεί ως σήμερα.

### **Δημιουργία και τήρηση Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων**

Για το Μητρώο της Εννεαμελούς Επιτροπής έγινε ήδη αναφορά. Σήμερα κατά γενική ομολογία το Μητρώο αυτό δεν εκπληρώνει τους σκοπούς για τους οποίους δημιουργήθηκε. Οι εγγραφές του δεν εγγυώνται την δυνατότητα των αντιστοίχων επιχειρήσεων να εκτελούν αξιόπιστα και ασφαλώς ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Ο αριθμός των εγγραφών στο Μητρώο της Εννεαμελούς θεωρείται υπερβολικός σε σχέση με τον αριθμό των επιχειρήσεων, οι οποίες πράγματι δραστηριοποιούνται στον Κλάδο.

Το αίτημα για την εκκαθάριση του Μητρώου της Εννεαμελούς Επιτροπής γέννησε το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του νόμου 2642/98, για την εφαρμογή του οποίου απαιτήθηκε η έκδοση σειράς πράξεων εφαρμογής.

Μετά λοιπόν από μια μακρά περίοδο συζητήσεων και διαβουλεύσεων, στις 17 Σεπτεμβρίου 1998, δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο Νόμος 2642 για το «Μητρώο Επιχειρήσεων Ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλες διατάξεις» (ΕτΚ, τ.1ο, ΦΕΚ 216,17 Σεπτεμβρίου 1998). Το νομοθέτημα αυτό εκπονήθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης (με τη συμμετοχή των άλλων συναρμόδιων υπουργείων), αφού προηγήθηκε συζήτηση με τα ενδιαφερόμενα ή εμπλεκόμενα μέρη και φορείς (εργαζόμενους, εργοδότες, συνδικαλιστές, επιμελητήρια, τοπική αυτοδιοίκηση, κλπ.). Από μια πρώτη ματιά, είναι σαφές ότι πρόκειται για ένα νόμο ο οποίος είναι συνοπτικός και συνδυάζει ρυθμίσεις εξειδικευμένες και άμεσης εφαρμογής, με διατάξεις που η υλοποίησή τους απαιτεί περαιτέρω νομοθετικές πράξεις (Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις). Είναι δηλαδή, νόμος-πλαίσιο.

Με τον συγκεκριμένο νόμο η κυβέρνηση υλοποίησε σχετική δέσμευση, η οποία περιλαμβανόταν στη δέσμη μέτρων («26 Σημεία», Σημείο 4 «Εκκαθάριση του Μητρώου Κατασκευαστών με βάση την ισχύουσα νομοθεσία») για ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, ιδιαίτερα δε, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος (Ν.Ζ.Π.). Πάντως, ως ειδικότερος στόχος του νόμου αυτού, σύμφωνα και με τις κυβερνητικές προθέσεις, θεωρείται η δημιουργία Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, δηλαδή επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή, συντήρηση, επισκευή και μετατροπή πλοίων, ούτως ώστε να υπάρξει ένα ουσιαστικό υγιές υπόβαθρο το οποίο θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευής ζώνης γενικά, και ειδικότερα στη «Ζώνη Περάματος», η οποία με τη σειρά της διέρχεται κρίση και πλήττεται από ανεργία.

Ειδικότερα, όσον αφορά στο περιεχόμενο του Νόμου 2642/1998: Στο Άρθρο 2 (ορισμοί), προσδιορίζεται το περιεχόμενο των όρων: «πλοίο», «ναυπήγηση», «μετατροπή», «επισκευή», «συντήρηση», «ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση», «εργοληπτική επιχείρηση πλωτών έργων και εγκαταστάσεων ναυηγείου», «ειδική επιχείρηση ναυπήγησης, συντήρησης, επισκευής και μετατροπής πλοίων». Επίσης, δημιουργείται και ο θεσμός της «Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (ΝΑ.ΖΩ.), ως «χωροθετημένης χερσαίας και θαλάσσιας έκτασης».

Στο Άρθρο 3, προσδιορίζονται οι φορείς, ο χώρος και οι βασικές προϋποθέσεις που τεκμηριώνουν το δικαίωμα εργασιών. Συγκεκριμένα, οι εργασίες αναλαμβάνονται από

τις Ναυπηγοεπισκευαστικές, τις Ειδικές και τις Εργοληπτικές Επιχειρήσεις, οι δε εργασίες εκτελούνται, κατόπιν αδείας από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, στις εγκαταστάσεις των ανωτέρω επιχειρήσεων και στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες (ΝΑ.ΖΩ.). Σε ειδικές και έκτατες περιπτώσεις, εργασίες επισκευής και συντήρησης εκτελούνται σε πλοίο αγκυροβολημένο (με άδεια της Λιμενικής Αρχής) ή και εν πλω μετά από άδεια της αρμόδιας αρχής του λιμένα επιβίβασης του συνεργείου. Στο ίδιο Άρθρο 3 ορίζεται σαφώς επίσης, ότι όταν το πλοίο βρίσκεται σε Ναυπηγοεπισκευαστική Επιχείρηση ή σε Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη για εκτέλεση έργων μετατροπής ή επισκευής, το πλήρωμά του δεν επιτρέπεται να απασχολείται ούτε σε εργασίες συντήρησης.

Στο άρθρο 4, περιέχονται οι βασικές ρυθμίσεις για τη συγκρότηση και λειτουργία των υπηρεσιών του Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων, ενώ στο επόμενο - Άρθρο 5 - εξειδικεύεται η διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο. Ειδικότερα, στο Άρθρο 4, προβλέπεται η συγκρότηση η τήρηση ειδικού Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων στις Διευθύνσεις Βιομηχανίας των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων όπου υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Όμως, εάν υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας δίνεται η δυνατότητα σύστασης Διεύθυνσης Μητρώου, μετά από σχετική απόφαση του αρμόδιου Νομαρχιακού Συμβουλίου. Η διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο (αίτηση, αυτοψίες, παρακολούθηση, κατάταξη, εγγραφή, διαγραφή) διεκπεραιώνεται από τις αρμόδιες Νομαρχιακές υπηρεσίες, ενώ το Υπουργείο Ανάπτυξης τηρεί το συγκεντρωτικό Μητρώο για όλη την επικράτεια. Οι επιχειρήσεις που τελικά εγγράφονται στο Μητρώο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που ισχύει για τρία χρόνια και στη συνέχεια μπορεί να ανανεώνεται για ίσο χρονικό διάστημα.

Η διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο (Άρθρο 5) ενεργοποιείται μετά από σχετική πρόσκληση των υπηρεσιών Μητρώου κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Οι υπόλοιπες ρυθμίσεις του Άρθρου 5 συγκροτούν ένα καθεστώς ευνοϊκής μεταχείρισης των επιχειρήσεων που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι την 31-12-96, χωρίς όμως άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας. Πρόκειται για ρύθμιση που εμπίπτει στην πολιτική ενίσχυσης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, ως προς συγκεκριμένες

απαγορεύσεις και κυρώσεις του Π. Δ. 84/1984 (χωρική εφαρμογή στο ηπειρωτικό τμήμα του Νόμου Αττικής και στα νησιά Σαλαμίνα και Αίγινα) και του Νόμου 2516/1997. Οι ευνοϊκές αυτές ρυθμίσεις ίσχυσαν άπαξ για όσους υπέβαλαν εμπρόθεσμη αίτηση, δηλαδή εντός τριμήνου από τη δημοσίευση της σχετικής πράξης εφαρμογής. Το ζήτημα αυτό επειδή είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος θα αναλυθεί διεξοδικότερα στη συνέχεια. Επίσης, στο Άρθρο 5, δίνεται η δυνατότητα προαιρετικής εγγραφής στο Μητρώο για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε πλοία ολικού μήκους μικρότερου των 24 μέτρων.

Το Άρθρο 6 (εξουσιοδοτήσεις), είναι αυτό που καθιστά τον Νόμο 2642/98, «νόμο πλαίσιο». Στο συγκεκριμένο άρθρο προσδιορίζονται οι περαιτέρω νομοθετικές πράξεις (Π.Δ. και Υ.Α.) καθώς και το γενικότερο περιεχόμενό τους για συνολική ενεργοποίηση του νόμου αυτού. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπονται Π.Δ. για κατάταξη των επιχειρήσεων σε κατηγορίες, για εκτέλεση επιτρεπόμενων εργασιών, για τρόπο δημοσίευσης πρόσκλησης εγγραφής στο Μητρώο κλπ., καθώς και Υ.Α. για τον τύπο του χορηγούμενου σήματος, των δικαιολογητικών, των αδειών κλπ. Επίσης, το άρθρο αυτό παρουσιάζει ειδικότερο και πολλαπλό ενδιαφέρον για τη μελλοντική πλήρη ενεργοποίηση αλλά και τις κατευθύνσεις του νόμου, και θα μας απασχολήσει αναλυτικότερα σε άλλο σημείο.

Τέλος στο Άρθρο 7, προδιαγράφονται η διαδικασία διαγραφής από το Μητρώο, οι εκτελούμενοι έλεγχοι καθώς και τα επιβαλλόμενα πρόστιμα. Ειδικότερα, προβλέπεται διαγραφή της επιχείρησης από το Μητρώο, εφόσον η χορηγηθείσα άδεια παύσει να ισχύει ή διαπιστωθεί από έλεγχο των αρμόδιων υπηρεσιών παράβαση των όρων της άδειας λειτουργίας, ανεπαρκής εξοπλισμός, πλημμελής τήρηση των κανόνων ασφαλείας ή παράβαση των περιβαλλοντικών υποχρεώσεων. Στο Άρθρο 7, ορίζεται σαφώς ότι μετά από την ολοκλήρωση των διαδικασιών εγγραφής στο Μητρώο (Άρθρα 4 και 5) «απαγορεύεται η εκτέλεση εργασιών ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων σε επιχειρήσεις που δεν είναι νόμιμοι κάτοχοι του σήματος της οικείας κατηγορίας. Σε περίπτωση μάλιστα που διαπιστωθεί παρόμοια παράβαση επιβάλλεται πρόστιμο που κυμαίνεται από 100.000 δρχ. έως 5.000.000 δρχ. Επίσης, επιβάλλεται πρόστιμο σε επιχειρήσεις, οι οποίες στην πορεία δεν πληρούν πλέον τα κριτήρια κατάταξης της κατηγορίας τους που έχουν καταταγεί. Περαιτέρω,

προβλέπεται ότι η ολοκλήρωση των διαδικασιών εγγραφής στο Μητρώο (Άρθρα 4 και 5) απαγορεύει πλέον σε ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, που δεν είναι κάτοχοι του σήματος της οικείας κατηγορίας, να υπαχθούν σε επιχορηγούμενα (από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους) επενδυτικά προγράμματα, να λάβουν ενισχύσεις ή επιδοτήσεις καθώς και βιβλίο ατελειών από την αρμόδια Λιμενική Αρχή. Με ειδική διάταξη του Άρθρου 7 (παρ. 5) ως γενικά αρμόδιοι φορείς για τον έλεγχο εφαρμογής του Νόμου 2642/98 για το «Μητρώο» ορίζονται οι Υπηρεσίες Μητρώου των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και οι κατά τόπον Λιμενικές Αρχές.

Πέρα από τις όποιες αντιρρήσεις και ενστάσεις που μπορεί να διατυπωθούν -και είναι φυσικό μιας και ο νόμος αυτός ανατρέπει μια κατεστημένη πραγματικότητα χωρίς περαιτέρω προοπτική -για επί μέρους διατάξεις του παρόντος νομοθετήματος, φαίνεται να υπάρχει μια γενικότερη παραδοχή ότι πρόκειται για ρύθμιση αναγκαία και αναπόφευκτη, αλλά και περιέχουσα πολλά θετικά στοιχεία. Μάλιστα τα θετικά αυτά στοιχεία μπορούν να αναβαθμιστούν ακόμη περισσότερο μέσα από τα Π. Δ. και τις Υ.Α. που εκπονούνται ή πρόκειται στο εγγύς μέλλον να δρομολογηθούν. Βασικότερο σημείο του υπό διαμόρφωση Μητρώου είναι ότι χάρις σ' αυτό θα εξαιρεθεί ο ευρύτατα παρατηρούμενος αθέμιτος ανταγωνισμός από πολλές μονάδες οι οποίες σήμερα λειτουργούν άτυπα ή ακόμα και παράνομα και ως εκ τούτου προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες σε τιμές που είναι χαμηλότερες ακόμη και από το αντίστοιχο κόστος παραγωγής. Επομένως, ο νόμος για το Μητρώο αναμένεται και συνεισφέρει στην ανακούφιση και στην ανάπτυξη των υφισταμένων αλλά και μελλοντικών επιχειρήσεων.

Η άμεση όμως και προς θετικές κατευθύνσεις συνολική ενεργοποίηση του νόμου για το Μητρώο απαιτεί από όλες τις πλευρές έντονη, συντονισμένη και ειλικρινή προσπάθεια και συνεργασία, με στόχο την αξιοποίηση του νομοθετικού αυτού πλαισίου προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη χώρα μας γενικά και ειδικότερα σε περιοχές όπου αποτελεί βασική προϋπόθεση οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης (Ν.Ζ.Π).

Το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, τα βασικά σημεία του οποίου αναφέρθηκαν, αναμένεται να θέσει τέλος στις συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού που επικρατούν σήμερα στην ευρύτερη Ζώνη. Οποσδήποτε αποτελεί μία θετική εξέλιξη



στην πορεία αναδιοργάνωσης της Ζώνης και απαραίτητη ρύθμιση προκειμένου το Πέραμα να μπορέσει να ανταγωνιστεί τους άμεσους ανταγωνιστές του (ναυπηγοεπισκευαστικές αγορές Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Μάλτας).

Με το νόμο 2642/98 επιχειρείται εκτός της δημιουργίας Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστών και η προώθηση σειράς θεμάτων, όπως η αύξηση φορολογητέας ύλης των επιχειρήσεων, η χωροθέτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων κ.ά. Οι απαιτήσεις για την εγγραφή των επιχειρήσεων στο Μητρώο, ιδιαίτερα μάλιστα σε κύκλο εργασιών, σε μόνιμο τεχνικό προσωπικό και σε εξοπλισμό, στην περίοδο ύφεσης των δραστηριοτήτων στη NEZ που διανύουμε, κρίνονται υψηλές και δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στην ενεργοποίηση των διατάξεων του νόμου 2642/98.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ**

Στο παρόν κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι προτάσεις αντιμετώπισης ή /και περιορισμού των διαπιστωμένων αναγκών που έχουν προκύψει από την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων.

Για λόγους ενοποιημένης παρουσίασης των προβλημάτων και των προτάσεων για την επίλυσή τους, η δομή των προτεινόμενων λύσεων ακολουθεί τον διαχωρισμό σε προτάσεις Οικονομικού, Θεσμικού και Κοινωνικού χαρακτήρα.

### **6.1 Προτάσεις Οικονομικού Χαρακτήρα**

Οι προτάσεις που ακολουθούν, αναφέρονται ξεχωριστά σε κάθε διαπιστωμένη ανάγκη και πρόβλημα, όπως αυτά έχουν αναλυτικά περιγραφεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Η αναφορά στο κόστος κάθε πρότασης μπορεί να θεωρηθεί ως εκτίμηση της Ομάδας Έργου. Προκειμένου για την οριστικοποίηση των αναγκαίων κονδυλίων, θα πρέπει να ζητηθεί η άποψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων ανά πρόταση (συναρμόδιοι φορείς, τεχνικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, κλπ).

#### **Αντιμετώπιση του υψηλού εργατικού κόστους**

Το υψηλό εργατικό κόστος δημιουργεί όπως είδαμε προβλήματα έλλειψης ανταγωνιστικότητας στις επιχειρήσεις ιδιαίτερα της ναυπηγοεπισκευής. Προτείνεται η μείωση του ποσοστού των ασφαλιστικών εισφορών επί του ημερομισθίου κατά 50%, διατηρούμενων των ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Το μέτρο αυτό, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εισοδηματική πολιτική του Ασφαλιστικού Οργανισμού, αφού θα αποτελέσει κίνητρο για την πληρωμή των ασφαλιστικών εισφορών που σήμερα βρίσκονται σε καθυστέρηση από πολλούς εργοδότες.

### **Δημιουργία Υποδομών στην Ζώνη**

Θεωρούμε απαραίτητη την δημιουργία υποδομών στην ζώνη, αφού πρωτίστως διευθετηθεί το θέμα της χωροθέτησης της ΝΑ.ΖΩ. Ο ακριβής προϋπολογισμός κόστους μπορεί να γίνει με την συμβολή των τεχνικών υπηρεσιών του Ο.Λ.Π, ενώ προτείνεται – ειδικά για τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις που διαθέτουν θαλάσσιο μέτωπο – η συμμετοχή τους κατά ποσοστό στην συνολική επένδυση. Μέρους του κόστους των απαραίτητων επενδύσεων (έως και 50%) μπορεί να καλυφθεί από την ένταξη της ΝΑ.ΖΩ στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ.

### **Εκσυγχρονισμός Παραγωγικών Μονάδων**

Ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μονάδων είναι απαραίτητος προκειμένου να καταστούν πλήρως ανταγωνιστικές. Η επικείμενη προκήρυξη των προγραμμάτων του Υπουργείου Ανάπτυξης στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας του Γ. ΚΠΣ, πρέπει να περιλάβει ως “επιλέξιμες” και τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, τουλάχιστον αυτές που έχουν χαρακτήρα “ναυπηγοεπισκευαστικό”, διαθέτουν μόνιμο εξοπλισμό και αποδεικνύουν άνω των 1.000 ημερομισθίων ανά έτος.

Θα πρέπει να ξεπεραστεί η άποψη που θέλει επιχειρήσεις της ζώνης να εντάσσονται στις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, και ως εκ τούτου “μη επιλέξιμες”. Η πρόσφατη εξαγγελία δέσμης μέτρων του Υ.Ε.Ν και του ΥΠ.ΕΘ.Ο κινείται προς αυτή την κατεύθυνση, συμπεριλαμβάνοντας τις επιχειρήσεις της ΝΕΖ στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας.

### **Δημιουργία Εγγυοδοτικού Μηχανισμού**

Κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία εγγυοδοτικού μηχανισμού, ο οποίος θα αναλαμβάνει την έκδοση των απαραίτητων εγγυητικών επιστολών, σε περιπτώσεις ανάληψης μεγάλων επισκευαστικών και κατασκευαστικών έργων στην ζώνη. Η απουσία τέτοιου φορέα επηρεάζει αρνητικά την δυνατότητα ανάληψης μεγάλων έργων και προσέλκυσης διεθνούς πελατείας.

Ο εγγυοδοτικός μηχανισμός μπορεί να αναπτυχθεί με την συμβολή ιδιωτικών και κρατικών τραπεζικών φορέων, καθώς και με κεφάλαια του υπό διεύρυνση

Αναπτυξιακού Νόμου (στα πλαίσια της αντιμετώπισης γενικότερων προβλημάτων εγγυοδοσίας για τις ανάγκες τόσο της ναυπηγοεπισκευαστικής, όσο και της ναυτιλιακής βιομηχανίας).

### **Αναβάθμιση εργατοτεχνικού δυναμικού**

Η προτεινόμενη αναβάθμιση του επιπέδου του εργατοτεχνικού δυναμικού αποσκοπεί στην δημιουργία μιας γενιάς συνεχιστών της ναυπηγοεπισκευαστικής παράδοσης της ζώνης, εάν βεβαίως αυτή τεθεί σε αναπτυξιακή τροχιά. Επίσης, θα πρέπει να αναβαθμιστούν οι γνώσεις και εξειδικεύσεις του υπάρχοντος εργατοτεχνικού δυναμικού. Πρότασή μας είναι η άμεση υλοποίηση των προσφάτως εξαγγελθέντων μέτρων για την κατάρτιση, την απασχόληση, την αυτοαπασχόληση και την επιδοτούμενη εργασία των ανέργων της ζώνης.

### **Δημιουργία οικονομιών κλίμακας**

Η ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας στις ναυπηγοεπισκευαστικές και δορυφορικές επιχειρήσεις της ζώνης, είναι απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου οι επιχειρήσεις να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά και να μειώσουν το μέσο κόστος παραγωγής τους.

Η μέχρι τώρα διαμορφωμένη κατάσταση έχει δείξει ότι η ποιότητα και η αρτιότητα των υπηρεσιών υποσκάπτονται, θα λέγαμε, κάτω από την έλλειψη οργάνωσης και συντονισμένης δράσης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευής. Οι ελλείψεις αυτές οφείλονται στον κατακερματισμό της δραστηριότητας που οφείλεται στην ύπαρξη πολλών αλλά μικρών επιχειρήσεων καθώς και στη νοοτροπία των επιχειρηματιών χάρις στην οποία συντηρείται αυτή η κατάσταση και λαμβάνει χρόνιες διαστάσεις.

Για τον σκοπό αυτό, προτείνουμε την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων να προβούν στην δημιουργία κοινοπρακτικών σχημάτων ή χαλαρών συνενώσεων (δίκτυα επιχειρήσεων), με σκοπό την ανάπτυξη κοινών δράσεων και την συνέργεια σε τομείς ευρύτερου ενδιαφέροντος (προμήθεια πρώτων υλών, marketing, υποβολή προσφορών, κλπ).

Η ενθάρρυνση για δημιουργία τέτοιων σχημάτων πρέπει να συνοδεύεται από αντίστοιχα κίνητρα και συγκεκριμένα αναφέρουμε την δημιουργία δικτύων

επιχειρήσεων με την συνδρομή του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας (αντίστοιχα με την δράση 4.2.9 του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας, στα πλαίσια του Β. ΚΠΣ).

Επιπροσθέτως, κοινοπρακτικά σχήματα και ουσιαστικές συνενώσεις επιχειρήσεων θα πρέπει να ενταχθούν στον Νέο Αναπτυξιακό Νόμο, παρέχοντας έτσι το κίνητρο για εξορθολογισμό δομών και επιχειρηματικότητας στην ζώνη.

### **Διευθέτηση οφειλών σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς**

Τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από την ύπαρξη αυτού του προβλήματος έχουν ήδη αναφερθεί. Τόσο οι επιχειρήσεις, όσο και κύρια ο Ασφαλιστικός Οργανισμός του Ι.Κ.Α, αλλά και οι εργαζόμενοι στις μονάδες των οφειλετών, θα πρέπει να απαλλαγούν οριστικά από την απειλή βιωσιμότητας, απώλειας εσόδων και εξασφάλισης εργασίας και συνταξιοδοτικού μέλλοντος αντίστοιχα. Η πρότασή μας για την διευθέτηση του προβλήματος είναι η εξάντληση των ορίων του διαλόγου για την εξεύρεση των περιθωρίων πληρωμών από την πλευρά των επιχειρήσεων αφενός και αφετέρου των ορίων ελαχιστοποίησης των – υπέρογκων σε πολλές περιπτώσεις – προσαυξήσεων.

Οι πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις περί μείωσης των προσαυξήσεων έως και 80%, ανάλογα με τον τρόπο καταβολής των οφειλών, αποτελεί σημαντικό μέτρο ενίσχυσης των επιχειρήσεων, αλλά θα πρέπει να επισημανθεί, ότι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας και η αδυναμία προσέλκυσης διεθνούς πελατείας, ενδέχεται να τροφοδοτήσουν εκ νέου το πρόβλημα, κυρίως στις μονάδες που απασχολούν μεγάλο αριθμό μόνιμων εργαζομένων.

### **Αντιμετώπιση γραφειοκρατικών δυσλειτουργιών**

Η αντιμετώπιση αυτής της κατηγορίας προβλημάτων – που τείνουν να λάβουν χαρακτήρα γενίκευσης σε όλο το φάσμα της επιχειρηματικότητας στην χώρα – πρέπει να θεωρείται ως άμεση προτεραιότητα.

Παρά την δυσκολία ποσοτικοποίησης του προβλήματος, σύμφωνα με προφορικές απόψεις πολλών επιχειρηματιών της ζώνης οι γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες μεταφράζονται σε ειδική κατηγορία κόστους, το οποίο δεν είναι “ευκαταφρόνητο”.

Προτείνεται η απλοποίηση ανάλογων διαδικασιών μετά από λεπτομερή διάλογο με τις επιχειρηματικές ενώσεις, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί το πρόβλημα.

## **6.2 Προτάσεις Θεσμικού Χαρακτήρα Περιβαλλοντική νομοθεσία**

Παρατήρηση των Περιβαλλοντικών Όρων, που εγκρίνονται για ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες δείχνει ότι αυτοί για όμοιες δραστηριότητες (π.χ. μηχανουργικές ή σωληνουργικές), είναι συνήθως όμοιοι, δηλαδή δεν επηρεάζονται από τα ιδιαίτερα στοιχεία κάθε μονάδας. Το γεγονός αυτό τεχνικά θεωρείται λογικό για όμοιες μονάδες, στις ίδιες περιοχές και με όμοιες συνθήκες γειτνίασης, όμως οδηγεί στο συμπέρασμα η όλη διαδικασία σύνταξης ΜΠΕ και έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων συνεπάγεται για τις περιπτώσεις αυτές άσκοπη σπατάλη χρηματικών ποσών και χρόνου. Για την αντιμετώπιση του ζητήματος προτείνεται :

- Διατύπωση άπαξ από αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ κλαδικών περιβαλλοντικών όρων για κάθε μία δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής. Εφ' όσον δεν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι, οι κατά τα ανωτέρω διατυπωμένοι όροι, συμπεριλαμβάνονται στην άδεια λειτουργίας από την αρμόδια Διεύθυνση Βιομηχανίας και η τήρησή τους θεωρείται υποχρεωτική για τις μονάδες της ναυπηγοεπισκευής, τόσο για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ της άδειας λειτουργίας τους, όσο και για την εγγραφή και παραμονή τους στο Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστών. Αν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι, όπως διαμαρτυρίες περιοίκων ή ευαίσθητες συνθήκες γειτνίασεως, τότε μόνο συντάσσεται ΜΠΕ και ακολουθείται η σημερινή διαδικασία για την έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων. Η διατύπωση Κλαδικών Περιβαλλοντικών Όρων, που προτείνεται για τις μονάδες της ναυπηγοεπισκευής , σημαίνει λιγότερη άσκοπη γραφειοκρατία και εν τέλει οικονομία χρόνου και πόρων, αλλά και αποφόρτιση των υπηρεσιών, ώστε να καταστούν αποτελεσματικότερες.

- Εν όψει της χωροθέτησης των περιοχών εργασιών της NEZ Πειραιά, ως

ΝΑ.ΖΩ., η σύνταξη της προβλεπόμενης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, θα πρέπει να ανατεθεί άμεσα. Η μελέτη αυτή παρουσιάζει ιδιαιτερότητες, λόγω των ιδιομορφιών της ΝΕΖ, της πολυπλοκότητας των εργασιών και του γεωγραφικού χώρου χερσαίου και θαλασσίου τον οποίο καλύπτει.

### **Προτάσεις επί Χωροταξικών Διατάξεων και Δράσεων**

- Έκδοση εγκυκλίου από τα συναρμόδια υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Ανάπτυξης, για την εφαρμογή της εξαιρέσεως των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών των περιορισμών του νόμου 2965/98. Η εγκύκλιος θα πρέπει να αναφέρει σαφώς τις προϋποθέσεις (π.χ. πλήρης ένταξη στο Μητρώο), υπό τις οποίες, μονάδες της ναυπηγοεπισκευής εξαιρούνται των περιορισμών, το καθεστώς λειτουργίας και εκσυγχρονισμού τους, καθώς τους χωροταξικούς περιορισμούς στους οποίους οι εν λόγω μονάδες υπόκεινται.
- Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών της ΟΛΠ Α.Ε. και των Πολεοδομιών θα πρέπει να επιτευχθεί άμεσα. Ανώτερο στέλεχος του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), σε προφορική συνεννόηση διέτυπωσε την θέση, ότι για οικοδομικά θέματα εντός της Λιμενικής Ζώνης, τον πρώτο λόγο έχει η ΟΛΠ Α.Ε. και γενικά ο ΟΡΣΑ δεν παρεμβαίνει. Εξ άλλου στο κεφάλαιο V άρθρο 15-3 του Α.Ν. 1559/1950, "Περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς" όπως αυτός ισχύει αναφέρεται : " Πάσα Υπηρεσία κρατική ή μη ήτις και μετά την δημοσίευση του παρόντος ήθελεν εξασκή (οιονδήποτε έλεγχο), οιαδήποτε αρμοδιότητα επί υποθέσεων αφορωσών την περιοχή του Λιμένος, οφείλει να συντονίζη τας ενέργειας και τους κανονισμούς της με τον Οργανισμό, συνεννοούμενη μετά του Γεν. Διευθυντού.". Το πρόβλημα αφού περιγραφεί ακριβώς από τις τεχνικές υπηρεσίες της ΟΛΠ Α.Ε., θα πρέπει να λυθεί σε συνεννόηση με τον ΟΡΣΑ και σχετικό ενημερωτικό έγγραφο να σταλεί προς όλες τις αρμόδιες Πολεοδομικές Υπηρεσίες.
- Η αρτιότητα των γηπέδων για τα ναυπηγεία της Ζώνης επιτυγχάνεται για αρκετά από αυτά με την μείωση του ορίου στα δύο (2) στρέμματα. Πρόταση για περαιτέρω μείωση θα ήταν μάλλον άστοχη, διότι μικρότερη έκταση των δύο

στρεμμάτων θα έθετε πλέον και λειτουργικά προβλήματα και προβλήματα ασφάλειας των εργασιών, ενώ εξ άλλου θα λειτουργούσε αποτρεπτικά για την επιθυμητή συγχώνευση μικρών ναυπηγείων μη αποτελεσματικών λόγω μεγέθους στο Πέραμα. Αντίθετα, θα μπορούσαν να εξαιρεθούν τα ναυπηγεία της NEZ και ιδιαίτερα αυτά του Περάματος της παραχώρησης του 10% της εκτάσεώς τους στον οικείο δήμο, για τη βελτίωση των συνθηκών προσπέλασης. Τα ναυπηγεία του Περάματος εφάπτονται της Λεωφόρου Δημοκρατίας, επομένως θέμα προσπέλασης δεν τίθεται, ενώ η μείωση της γηπεδικής εκτάσεώς τους κατά 10%, δεδομένης της στενότητας των χώρων, θα αποτελούσε πλήγμα για τη λειτουργία τους.

- Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η λειτουργία μέσα στο ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού, πιστοποιημένης μονάδας ποιοτικού ελέγχου μετάλλων. Η λειτουργία της μονάδας αυτής θα συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων ιδιαίτερα της Ζώνης, μειώνοντας τους χρόνους παραδόσεως και βελτιώνοντας την αξιοπιστία των προϊόντων. Ο φορέας λειτουργίας και ελέγχου της μονάδας μπορεί να είναι κοινοπρακτικού χαρακτήρα και σε αυτόν να συμμετέχουν πιστοποιημένοι φορείς ελέγχου, όπως η EBETAM, επαγγελματικοί φορείς, όπως τα επιμελητήρια και επαγγελματικές ενώσεις και τέλος τεχνολογικά ιδρύματα, όπως το ΕΜΠ. Η έκταση για τη λειτουργία της μονάδας εκτιμάται σε 500 τ.μ. και μπορεί να είναι προσφορά της ETBA, ενώ για τον εξοπλισμό θα πρέπει αξιοποιηθούν σχετικές δράσεις του ΥΠ.ΑΝΑ. στα πλαίσια του Γ. ΚΠΣ.
- Με στόχο τη μείωση του χρόνου των διαδικασιών χωροθέτησης της ΝΑ.ΖΩ. και εν όψη της εκδόσεως του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος, θα πρέπει να αρχίσει η συλλογή των αναγκαίων στοιχείων, η σύνταξη των μελετών και η συγκρότηση του σχετικού φακέλου και τέλος η συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες των εμπλεκόμενων υπουργείων.
- Η συγκρότηση αντιπροσωπευτικού φορέα διαχείρισης, μπορεί να επιτευχθεί με τη σχετική πρόβλεψη στη συγκρότηση του Δ.Σ. της υπό συγκρότησης Α.Ε., κατ' αναλογία με τα όσα σχετικά ορίζονται στο νόμο 2545/97 (Άρθρο 11) περί



Βιομηχανικών Επιχειρηματικών Περιοχών (Β.Ε.ΠΕ.) . Συγκεκριμένα ο φορέας διαχείρισης των ΒΕΠΕ κατά το άρθρο 11 του σχετικού Νόμου είναι Ανώνυμος Εταιρεία. Στο Δ.Σ. της Α.Ε. συμμετέχουν οι ιδιοκτήτες γης στη ΒΕΠΕ, αλλά και ανά ένας εκπρόσωπος του οικείου ΟΤΑ, της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του οικείου Βιοτεχνικού ή Βιομηχανικού Επιμελητηρίου. Ο αριθμός των τελευταίων εκπροσώπων δεν πρέπει να ξεπερνά το 1/3 του προβλεπόμενου αριθμού των μελών του Δ.Σ.

- Με σχετική ρύθμιση θα πρέπει να ενταχθούν και οι ΝΑ.ΖΩ. στις ΒΕΠΕ, οι οποίες σήμερα σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/97 περιλαμβάνουν μόνο τα ΒΙ.ΠΑ. τα ΒΙΟ.ΠΑ. και τις Τεχνοπόλεις. Δεδομένου ότι έχουν εκδοθεί όλες οι πράξεις εφαρμογής του νόμου 2545/98, υφίσταται σήμερα πλήρες το πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας των Β.Ε.ΠΕ και επομένως η ένταξη σε αυτές των ΝΑ.ΖΩ. θα έλυνε σημαντικά προβλήματα, μεταξύ αυτών και της χρηματοδότησης ευρείας εκτάσεως εκσυγχρονισμού των υποδομών της ΝΕΖ και την ουσιαστική ενίσχυση των επισκευαστικών δραστηριοτήτων, χωρίς αυτή να αντίκειται στους σχετικούς περιορισμούς που τίθενται από την Ε.Ε.. Συγκεκριμένα στο άρθρο 17 του νόμου περί Β.Ε.ΠΕ, ορίζεται χρηματοδότηση μέχρι 60% (επίκειται τροποποίηση σε 50%) των δαπανών για τον καθορισμό και οργάνωση των Β.Ε.ΠΕ, που αφορούν την τυχόν απόκτηση γης, την εκπόνηση μελετών, την κατασκευή έργων, τις δαπάνες οργάνωσης, την κατασκευή κτιρίων εξυπηρέτησης των Β.Ε.ΠΕ, τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και την κατασκευή κτιρίων εξυπηρέτησής τους. Η χρηματοδότηση αυτή γίνεται μέσω του ΥΠΑΝΑ, η ίδια συμμετοχή ορίζεται κατ' ελάχιστο στο 25%, ενώ περαιτέρω χρηματοδότηση από άλλες πηγές του ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα δεν απαγορεύεται.

#### **Προτάσεις για το Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων (Ν. 2642/98)**

Η κοινοπρακτική δράση, οι συγχωνεύσεις επιχειρήσεων, οι συνεργασίες και συνέργιες για την δημιουργία ανταγωνιστικότερων και συγχρόνων μονάδων αποτελεί αίτημα των

καιρών και ιδιαίτερα για τις επιχειρήσεις της NEZ ανάγκη επιβίωσης. Τα όρια και οι προϋποθέσεις που τίθενται για την εγγραφή στο Μητρώο του νόμου 2642/98, που είναι γενικά αυστηρά για την μορφή των επιχειρήσεων της NEZ και την υφιστάμενη σήμερα κατάσταση ύφεσης, έχουν στόχο τη δημιουργία μέσω νομικών απαγορεύσεων, των προϋποθέσεων των συνεργασιών και κοινοπρακτικών σχημάτων που προαναφέρθηκαν. Αν και οι στόχοι αγαθοί, η μέθοδος σε ευθεία αντίθεση με τις μέχρι σήμερα παγιωμένες αντιλήψεις περί επιχειρηματικότητας στη Ζώνη, θέτει σε αμφισβήτηση μία άλλη επίσης πολύ σπουδαία ανάγκη, δηλαδή τη δημιουργία, την εφαρμογή του Μητρώου των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων.

Η διαμόρφωση του γενικού πλαισίου των προτάσεων που ακολουθούν, για σημαντικές τροποποιήσεις του θεσμικού πλαισίου του Μητρώου, έχει σαν κύριους στόχους :

- Την εξάλειψη ατελειών και ελαττωμάτων, όπως αυτά προέκυψαν από την υποβολή αιτήσεων ένταξης και τη συλλογή στοιχείων
- Τη διαμόρφωση ελαφρώς ηπιότερων κριτηρίων, ώστε να ενταχθούν κατά το δυνατόν περισσότερες επιχειρήσεις στο Μητρώο
- Την πλήρη και κατά το δυνατό συντομότερη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων.

### **6.3 Προτάσεις Κοινωνικού Χαρακτήρα**

Οι προτάσεις κοινωνικού χαρακτήρα αναφέρονται κυρίως στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης της ανεργίας τόσο στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, όσο και στους Δήμους της ευρύτερης περιοχής.

Πρότασή μας είναι η ανάπτυξη προγραμμάτων με δύο στόχους :

- Ο πρώτος στόχος αφορά σε ανάπτυξη προγραμμάτων κατάρτισης και εξειδίκευσης. Τα προγράμματα αυτά πρέπει να απευθύνονται στις πάσχουσες κοινωνικές ομάδες και ιδιαίτερα στους μακροχρόνια ανέργους, στους νέους και στις νέες της περιοχής. Προς την κατεύθυνση αυτή, ήδη έχουν εξαγγελθεί

ανάλογες δράσεις στα πλαίσια της καταπολέμησης της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος.

- Ο δεύτερος στόχος αφορά την ανάπτυξη επιχειρηματικής θερμοκοιτίδας (incubator) στην περιοχή, έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να αναπτύξουν εναλλακτικές επαγγελματικές δραστηριότητες, να μπορούν να αντλήσουν πληροφορίες, αλλά και συμβουλές για αυτές τις δραστηριότητες. Πιστεύουμε ότι ο υπό σύσταση φορέας, θα μπορέσει να αναπτύξει ή να δρομολογήσει την ανάπτυξη τέτοιων “επαγγελματικών κέντρων ενημέρωσης” στην περιοχή, συμβάλλοντας έτσι τόσο στην επιχειρηματική, όσο και στην κοινωνική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.
- Προγράμματα αυτής της κατεύθυνσης, μπορούν να υποστηριχθούν με την συνδρομή των προγραμμάτων του Υπουργείου Εργασίας και την αρωγή Οργανισμών όπως ο Ελληνικός Οργανισμός Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων και Χειροτεχνίας, το Εργατικό Κέντρο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κ.ά.

#### 6.4 Σύνοψη Προτάσεων

Στον πίνακα που ακολουθεί, αποτυπώνονται επιγραμματικά οι προτάσεις επίλυσης των προβλημάτων – αναγκών που έχουν διαπιστωθεί :

<b>I. Οικονομικά Προβλήματα – Ανάγκες</b>	
<b>Ανάγκες – Προβλήματα</b>	<b>Προτεινόμενες Λύσεις</b>
1. Υψηλό εργατικό κόστος	Περιορισμός ασφαλιστικών εισφορών – Ελάττωση ποσοστού εργοδοτικών εισφορών κατά 50%
2. Έλλειψη υποδομών στην ΝΑ.ΖΩ.	Δημιουργία υποδομών με συμμετοχή του φορέα εποπτείας της ζώνης, της ΟΛΠ Α.Ε και των επιχειρηματιών της ζώνης – Ένταξη της ΝΑ.ΖΩ στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ

3. Εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μονάδων	Ένταξη στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας και τον Αναπτυξιακό Νόμο των μονάδων της NEZ
4. Έλλειψη Εγγυοδοτικών Μηχανισμών	Δημιουργία εγγυοδοτικού μηχανισμού με συμμετοχή του ιδιωτικού και δημοσίου τραπεζικού τομέα – ένταξη σε Αναπτυξιακό Νόμο
5. Ανάπτυξη Εργατοτεχνικού δυναμικού	Εκπόνηση προγραμμάτων κατάρτισης, επανεκπαίδευσης και εξειδίκευσης του εργατοτεχνικού προσωπικού
6. Αδυναμία επίτευξης οικονομιών κλίμακας	Ενθάρρυνση συγχωνεύσεων, κοινοπρακτικών σχημάτων και επιχειρηματικών δικτύων με την αρωγή του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας – Υπαγωγή τέτοιων σχημάτων στον Αναπτυξιακό Νόμο
7. Διευθέτηση οφειλετών σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς (Ι.Κ.Α)	Υλοποίηση ήδη εξαγγελθεισών υποσχέσεων - Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας, με παράλληλη διευκόλυνση εξόδου πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού
8. Αδυναμία αντιμετώπισης λειτουργικών και θεσμικών δυσλειτουργιών	Λειτουργική οργάνωση επιχειρηματικών μονάδων – απλοποίηση διαδικασιών – έναρξη διαλόγου με επαγγελματικούς φορείς και ενώσεις υπό την εποπτεία του υπό ίδρυση φορέα
<b>II. Θεσμικά Προβλήματα – Ανάγκες</b>	
Ανάγκες – Προβλήματα	Προτεινόμενες Λύσεις
1. Επέκταση δραστηριοτήτων υπαρχουσών μονάδων	Θεσμική κατοχύρωση συνθηκών ελεύθερης αγοράς, θεσμοθέτηση όρων και προϋποθέσεων για της επέκταση δραστηριοτήτων
2. Χωροθέτηση της ΝΑ.ΖΩ και άμεση ένταξή της στις	Άμεση ρύθμιση του θέματος της χωροθέτησης της ΝΑ.ΖΩ και ένταξή της στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ

διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ	
3. Ρύθμιση της αρτιότητας των γηπέδων στην χωροθετημένη πλέον ΝΑ.ΖΩ	Θεσμοθέτηση των ορίων ευθύνης της Πολεοδομίας εκτός των ορίων της χωροθετημένης ΝΑ.ΖΩ
4. Ρύθμιση θεμάτων υγιεινής και ασφάλειας εργαζομένων	Δημιουργία Διεύθυνσης παρακολούθησης θεμάτων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, στα πλαίσια του υπό ίδρυση φορέα
5. Ρύθμιση θεμάτων ίδρυσης, επέκτασης, αύξησης ισχύος και λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων	Συμπλήρωση του 2642/98 με κανονιστικά θέματα και προβλέψεις για ίδρυση νέων μονάδων, επέκτασης υπαρχουσών και λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων
6. Λοιπά προβλήματα που απορρέουν από τον 2642/98	Τροποποίηση και αναδιαμόρφωση των σχετικών άρθρων του 2642/98, σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.3 του παρόντος κεφαλαίου.
<b>III. Κοινωνικά Προβλήματα – Ανάγκες</b>	
Ανάγκες – Προβλήματα	Προτεινόμενες Λύσεις
1. Υψηλή ανεργία, ύπαρξη μακροχρονίων ανέργων	Ανάπτυξη ποσοτικών στόχων μείωσης της ανεργίας με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα
2. Ανάγκη επιμόρφωσης εργαζομένων (ήδη εργαζομένων και εν δυνάμει)	Ανάπτυξη προγραμμάτων κατάρτισης και εξειδίκευσης στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες της ευρύτερης περιοχής
3. Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών επιχειρηματικής και επαγγελματικής	Ίδρυση “επαγγελματικών κέντρων ενημέρωσης” με την συνεργασία των ΟΤΑ, ΕΟΜΜΕΧ, ΕΚ, υπό την εποπτεία του υπό σύσταση φορέα

διεξόδου	
4. Αντιμετώπιση Περιβαλλοντικής Επιβάρυνσης	<p>Ενθάρρυνση επιχειρήσεων για την υιοθέτηση φιλικών περιβαλλοντικά υλικών και πρώτων υλών.</p> <p>Συνέργειες του Δήμου Περάματος με τις επιχειρήσεις προς τον σκοπό της περιβαλλοντικής ανακούφισης της περιοχής.</p>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

### **7.1 Εισαγωγή**

Η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα αναπτύχθηκε γρήγορα τη δεκαετία του 1960, με το βιβλίο παραγγελιών στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών (134 εκατομμύρια τόνοι). Η ανοδική όμως αυτή πορεία διεκόπη απότομα από την πρώτη πετρελαϊκή κρίση. Ακολούθησε μια μακρά περίοδος ύφεσης με μείωση των παραγγελιών κατά 75%, σε διάστημα δέκα ετών. Μόλις το 1987 παρατηρείται η πρώτη ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας η οποία όμως ήταν αρκετά μικρή.

Η παρατεταμένη αυτή περίοδος της ύφεσης σημάδεψε βαθιά την ναυπηγική βιομηχανία. Η πλεονάζουσα δυναμικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές αποκάλυψε την ύπαρξη υπερβάλλουσας δυναμικότητας στη ναυπηγική βιομηχανία. Παρόλα αυτά, η προσφορά συνεχίζει να αυξάνεται με την Κορέα να ακολουθεί το παράδειγμα της Ιαπωνίας, αυξάνοντας σημαντικά την παραγωγική της δυναμικότητα.

Παράλληλα τα τελευταία χρόνια και με έτος έναρξης το 2000 και μετά την νομοθετική απόφαση των ΗΠΑ, τον μεγαλύτερο εισαγωγέα και εξαγωγέα στον κόσμο, να απαιτούν πλοία έως 15 ετών δόθηκε μια νέα πνοή στην ναυπηγική βιομηχανία για την κατασκευή νέων πλοίων τα οποία ανταποκρίνονται στα νέα χαρακτηριστικά της αγοράς. Το αρκετά χαμηλότερο κόστος των νέων αυτών κατασκευών προκάλεσε έκρηξη στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ακόμα και από παραδοσιακούς χρήστες πλοίων από δεύτερο χέρι. Τα χαμηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά από την άποψη των δομικών υλικών κυρίως (όριο ηλικίας 15 έτη, υψηλότερη περιεκτικότητα σε scrap) αναμένεται να τροφοδοτήσουν την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία με μια νέα αγορά.

### **7.2 Πολιτικές που ασκήθηκαν για την ναυπηγική βιομηχανία**

Οι πολιτικές που ασκήθηκαν συνδέονται με τρεις περιόδους εξέλιξης της αγοράς:

(α) Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970: Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται ως περίοδος ανάπτυξης. Οι πολιτικές, την περίοδο αυτή, είχαν σαν στόχο την στήριξη της βιομηχανίας με την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στην αγορά (π.χ. εξαγωγικές πιστώσεις).

(β) Η περίοδος 1970-1987: Η περίοδος της ύφεσης. Η επικρατούσα πεποίθηση, εκείνη την εποχή, ήταν ότι τα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν βραχυχρόνια και για αυτό τον λόγο το κύριο χαρακτηριστικό της πολιτικής ήταν η στήριξη, κυρίως για κοινωνικούς λόγους, με στόχο την εξασφάλιση του δυναμικού προσφοράς, εν αναμονή της ανάκαμψης. Όταν βέβαια έγινε αντιληπτό ότι τα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν μακροχρόνια ακολουθήθηκε μια πολιτική με σκοπό την ισορροπία της αγοράς και την επιτυχή αναδιάρθρωση του κλάδου.

(γ) Η περίοδος από το 1987 έως σήμερα: Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από μια μικρή ανάκαμψη και διαφαίνεται μια βελτίωση στην κατάσταση της αγοράς καθώς εντείνονται οι προσπάθειες για εξάλειψη των ενισχύσεων προς τα ναυπηγεία.

### 7.3 Κύριες ναυπηγικές χώρες<sup>6</sup>

Όπως προκύπτει οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2002 έχουν διατηρήσει ένα μερίδιο κάτι λιγότερο από 6% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας με πρωτοστατούσα την Γερμανία. Ποσοστό κατά το οποίο το μεγαλύτερο μέρος του αποτελείται από εξειδικευμένα επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια και μόνο το 2% από αμιγώς πλοία μεταφοράς φορτίου. Η Ιαπωνία κατέχει το 34%, σε σύγκριση με το 50% που κατείχε το 1983 το οποίο βαίνει συνεχώς μειούμενο από την δυναμική είσοδο της Κορέας και της Κίνας στην ναυπηγική βιομηχανία. Η Κορέα από το 2%, που είχε το 1976, το 1997 κατέχει το 12% και σήμερα βρίσκεται πρώτη ανάμεσα στις κατασκευάστριες χώρες με σχεδόν το 41% της παγκόσμιας παραγωγής. Η άλλη αναπτυσσόμενη δύναμη στις ναυπηγήσεις η Κίνα κινείται στο 9%, με την Πολωνία να συρρικνώνεται στο 2% μαζί με την Κροατία και την Ταϊβάν. Αξίζει να σημειωθεί ότι η χώρα μας κατέχει μόλις το 0.01% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

<sup>6</sup> world shipyard monitor, clarkson research studies, vol.9, no5, may 2002-2005



Αν σαν μέτρο σύγκρισης χρησιμοποιήσουμε τις ναυπηγικές περιοχές, τότε παρατηρούμε ότι το 1986 η Άπω Ανατολή κατείχε το 70%, η Ευρωπαϊκή Ένωση το 10%, οι κεντρικά διευθυνόμενες οικονομίες το 8% και οι λοιπές το 9.6% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής. Αξίζει να σημειωθεί ότι η βιομηχανία διάλυσης πλοίων είναι συγκεντρωμένη στην Άπω Ανατολή και είναι γενικότερα βιομηχανία εντάσεως εργασίας με λιγοστό εξοπλισμό και υποδομή.

Η εξέταση της παγκόσμιας προσφοράς και η ανάλυση της ανταγωνιστικότητας της Ναυπηγικής βιομηχανίας για μεγαλύτερη ευκολία ανάλυσης θα χωριστεί σε τρεις επιμέρους γεωγραφικές περιοχές, την Άπω Ανατολή, τη Ηπειρωτική Ευρώπη δηλαδή τις χώρες της ΕΕ και του πρώην ανατολικού μπλοκ και την ιδιαίτερη αγορά της Μεσογείου.

#### **7.4 Αναπτυσσόμενες Ναυπηγικές Χώρες**

Ανάμεσα στους «μικρούς» κατασκευαστές μπορούν να διακριθούν κάποιες χώρες οι οποίες φαίνεται να αυξάνουν σταθερά αν και με σχετικά μικρούς ρυθμούς μεταβολής τα ποσοστά τους στην πίτα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τέτοιες είναι στο χώρο της Άπω Ανατολής η Σιγκαπούρη με 0,27% και οι Φιλιππίνες με 0,53% οι οποίες με μια σειρά επενδύσεων έχουν ενισχύσει την σημαντικά τη θέση τους στη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Παράλληλα στην Μεσόγειο η Τουρκία καταλαμβάνοντας το 0,5% με την δημιουργία της νέας ναυπηγικής – ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στην Τούζλα, στη θάλασσα του Μαρμαρά φαίνεται να εμφανίζει προοπτικές ταχείας ανέλιξης στην παγκόσμια παραγωγή αν και έως τώρα επικεντρώνεται στην ναυπήγηση μικρών πλοίων κυρίως για την θάλασσα της Μεσογείου.

#### **7.5 Κύριες Ναυπηγικές Χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης**

Αν και τεχνολογικά πολύ ψηλά τα ναυπηγεία της Ευρώπης υπολείπονται του χαμηλού κόστους που επιτυγχάνουν τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Έτσι τα περισσότερα

ναυπηγεία ασχολούνται με την κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων, πλοίων αναψυχής, ταχύπλων πλοίων διαφόρων τύπων μεταφοράς επιβατών και οχημάτων (το 1998 είχαν το 83% της παγκόσμιας παραγωγής σε επιβατηγά και ferry)<sup>7</sup>, LNG carriers και υπεράκτιες κατασκευές. Σε αυτό το πλαίσιο κινούνται τα ναυπηγεία των Γερμανίας, Πολωνίας, Δανίας, Ολλανδίας, Ιταλίας και Ισπανίας τα οποία αναμένεται ότι το 2002 θα έχουν μία παραγωγή η οποία ως ποσοστό της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής θα είναι: 2% για την Γερμανία και την Πολωνία, 1% για την Δανία, 0,5% για τις Ιταλία και Ισπανία και κάτι λιγότερο από 0,4% για την Ισπανία.

Χωρίς μεγάλη παραγωγή (σαν ποσότητα) αλλά κάτι που υποδηλώνει την εξειδίκευση που έχει επικρατήσει στην Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία είναι τα μεγάλα ναυπηγεία της Γαλλίας (De l'Atlantique) και της Φινλανδίας (Kvaerner Masa, Akker Finnyards) τα οποία παράγουν στο σύνολό τους επιβατηγά πλοία και μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

Η σημαντικότερη χώρα και από άποψη παραγωγής αλλά και από άποψη τεχνογνωσίας/ τεχνολογίας είναι η Γερμανία και η Δανία των οποίων τα ναυπηγεία είναι τα μόνα από τα Ευρωπαϊκά τα οποία φαίνεται να διατηρούν κάποια από την παλιά τους αίγλη. Η Πολωνία και αυτή παραδοσιακή ναυπηγική χώρα της Ευρώπης διατηρείται στα ίδια επίπεδα από άποψη μεγέθους παραγωγής αν και υπολείπεται της τεχνολογίας. Στην αντίθετη πλευρά βρίσκονται τα ναυπηγεία της Ολλανδίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας τα οποία φαίνεται σταδιακά να υποχωρούν ως προς το μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά.

## **7.6 Μεσόγειος Θάλασσα**

Η Μεσόγειος αποτελεί την πιο παλιά και την πιο πολυταξιδεμένη θάλασσα της ανθρώπινης ιστορίας. Αν και τα μεγέθη των πλοίων δεν συγκρίνονται με αυτά της παγκόσμιου ναυτιλίας, η Μεσόγειος διατηρεί ένα ακμαίο θαλάσσιο εμπόριο με πλοία που κυμαίνονται από 100 – 150.000 dwt. Τέτοια πλοία καλείται να στηρίξει η ναυπηγική βιομηχανία της Μεσογείου.

---

<sup>7</sup> THE SHIPBUILDERS' REGISTER, 1998 EDITION, OCEAN



Το μεγαλύτερο τμήμα της Μεσογειακής ναυπηγικής βιομηχανίας, απασχολείται με την συντήρηση, επισκευή και μετασκευή των πλοίων που κινούνται ή πρόκειται να κινηθούν στην ιδιαίτερη αυτή αγορά. Με νέες κατασκευές απασχολείται η Βουλγαρία, η Αίγυπτος, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ισπανία, η Μάλτα, η Ρουμανία, η Σερβία, η Σλοβακία και η Τουρκία. Από όλες τις παραπάνω χώρες μόνο οι μονάδες της Γαλλίας, Ιταλίας, Ισπανίας, Ρουμανίας και Σλοβακίας έχουν μια σταθερή ναυπηγική παραγωγή εμπορικών πλοίων και σε αυτές προστέθηκε τα τελευταία χρόνια και αυτή της Τουρκίας.

Χαρακτηριστικό επίσης των Μεσογειακών ναυπηγείων είναι και το γεγονός ότι οι περισσότερες μεγάλες μονάδες μέχρι πρότινος τελούσαν υπό κυβερνητικό έλεγχο και τα τελευταία χρόνια είτε ιδιωτικοποιήθηκαν είτε βρίσκονται σε μια τέτοια διαδικασία. Σε αυτό πέρα από την πολιτική ως προς το μερίδιο του κράτους στην παραγωγή σημαντικό ρόλο έπαιξαν και τα μεγάλα χρέη που είχαν σωρεύσει τα ναυπηγεία. Σημείων παράγοντας για την σώρευση των χρεών αυτών ήταν η αδυναμία ανταγωνισμού σε τιμές και λιγότερο σε χρόνο των ναυπηγείων της Βόρειας Ευρώπης και των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής.

### **Τοπική επισκόπηση επισκευαστικών ναυπηγικών μονάδων (Local Market Μεσογείου θάλασσας)**

Σε ότι αφορά την ναυπηγοεπισκευαστική Αγορά της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, βλέπουμε ότι αυτή εκμεταλλεύεται τις τρεις μεγάλες θαλάσσιες οδούς, δηλαδή :

α) από/ προς Γιβραλτάρ

β) από/ προς Σουέζ

γ) από/ προς Δαρδανέλια

Η αγορά αυτή συμπεριλαμβάνει αξιόλογες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στις ακόλουθες παραθαλάσσιες χώρες:

**Αίγυπτος.** Οι ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες της Αιγύπτου στην πλειοψηφία τους είναι κρατικές και ανήκουν στην Suez Canal Authority :

Η Canal Naval Construction Co Ltd με 7 πίστες ολίσθησης και πλωτή προκυμαία εκφόρτωσης.

Η Egyptian Shipbuilding and Repairs Co με 3 πίστες ολίσθησης των 600 τόνων και προκυμαία εκφόρτωσης των 6.000 τόνων.

Η Port Said Engineering Work S.A.E.

Η Port Said Shipyard με πίστα ολίσθησης 1000 τόνων, και πλωτό γερανό των 500 τόνων.

Η Port Tewfik Shipyard με δυνατότητα ανύψωσης πλοίων μέχρι 2000 τόνων και πλωτό γερανό 500 τόνων.

Η Suez Canal Shipyard, και

Η Timsah Shipbuilding Co με δύο εξέδρες κατασκευής για πλοία μέχρι 200 μέτρα μήκος και δυνατότητα ανύψωσης μέχρι 1.500 τόνους.

Επίσης υπάρχει η Alexandria Shipyard με δύο εξέδρες κατασκευής, τέσσερις πίστες ολίσθησης και δύο δεξαμενές. Μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία cargo's μέχρι 20.000 τόνους και bulker μέχρι 38.000 τόνους.

Η **Αλβανία** επίσης κάνει προσπάθειες να διεισδύσει την επισκευαστική αγορά με μια πρόσφατα αγορασμένη πλωτή δεξαμενή η οποία μπορεί να δεχθεί μικρού ή το πολύ μεσαίου μεγέθους.

Στον **Αραβικό Κόλπο**, τα ναυπηγεία έχουν επιτύχει σημαντική διείσδυση στις επισκευές μεγάλων δεξαμενοπλοίων ανεξάρτητων πλοιοκτητών, όπως η Concordia, Bergesen, Maersk, και Troodos. Η αύξηση αυτή των επισκευών πραγματοποιήθηκε σε βάρος των μονάδων της Μεσογείου και της Νότιας Ευρώπης και, πολύ λιγότερο, της Σιγκαπούρης. Επίσης, παρατηρείται αύξηση των εργασιών και σε μικρότερα πλοία.

Στη **Νότιο Γαλλία**, η Μασσαλία που ήταν ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα επισκευής με 10 μόνιμες δεξαμενές δυναμικότητας έως 550.000 DWT, υποβαθμίστηκε ως επισκευαστικό κέντρο από το 1985, και σήμερα δεν μένουν παρά μόνο δύο ναυπηγεία, δηλαδή το La Compagnie Marseillaise de Reparation (που απασχολεί 330 περίπου άτομα) και η TRAVOFER (Travaux Metallurgiques Industriels Maritimes) που απασχολεί 100 άτομα. Η Μασσαλία πλήττεται από τον ανταγωνισμό της Μάλτας και των ναυπηγείων των γειτονικών χωρών των οποίων το νόμισμα υποτιμήθηκε όπως στην Ιταλία και στην Ισπανία. Για το λόγο αυτό, εδώ και καιρό δεν υπήρξαν μεγάλες μετατροπές (conversions) στα πλοία. Το ναυπηγείο CMR περιορίζεται στην τρέχουσα συντήρηση και στις επακριβείς επισκευές. Το ναυπηγείο TRAVOFER το οποίο ήταν υπεργολάβος του CMR και της πρώην εταιρίας Sud-Marine, αναλαμβάνει τώρα εργασίες όλο και περισσότερο σημαντικές, κάθε είδους.

Στο Gibrartar το Νορβηγικό γκρουπ Kvaerner ξαναπήρε τον έλεγχο του ναυπηγείου Gibrartar Dockyard το Μάρτιο του 1992, και από τότε άρχισε να ασχολείται με επισκευές κανονικά. Μετά από 15 μήνες επισκευαστικής δραστηριότητας συντήρησε και επισκεύασε περίπου 140 πλοία και τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικά, παρόλη

την ύφεση και το χαμηλό επίπεδο τιμών. Μπορεί να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 90.000 DWT. Διαθέτει 3 ξηρές δεξαμενές από (141 έως 275 m μακρός ) και 800 m προέκταση αποβάθρας σε βαθύ νερό.

Στην **Ισπανία**, η οποία συγκρινόμενη με τις Κοινοτικές χώρες της Μεσογείου, παρουσιάζει αρκετά μεγάλη δραστηριότητα. Στην χώρα αυτή λειτουργούν 11 κατασκευαστικές μονάδες και η πλειοψηφία των σκαφών που κατασκευάζονται εντάσσονται στον Ισπανικό εμπορικό στόλο. Η έμφαση δίνεται σε Container ships μέσου μεγέθους. Εκεί τα κύρια ναυπηγεία βρίσκονται στην Ατλαντική ακτή. Το πιο μεγάλο είναι το ναυπηγείο του Cadiz στο οποίο γίνονται σοβαρές επισκευές, αλλά δεν εξυπηρετούνται πλέον μεγάλα tankers όπως στο παρελθόν, λόγω απώλειας ανταγωνιστικότητας.

Το ναυπηγείο Astano (Astilleros y Talleros del Noroeste S.A) θυγατρικό του γκρουπ των Astilleros Espanioles είχε πάντοτε μια καλή παρουσία στις επισκευές. Διαθέτει δύο δεξαμενές, η μία για 80.000 DWT και η άλλη για 20.000 DWT. Η πτώση του ποσοστού των πλοίων υπό Ισπανική σημαία έγινε η αιτία το ναυπηγείο να αφιερώνει μόνον 5% της δραστηριότητάς του σε Ισπανικά πλοία και να στραφεί σε πλοία άλλων σημαιών. Το ναυπηγείο Astander de Santander ειδικεύεται στις μεγάλες επισκευές και στις μετατροπές. Όπως τα άλλα Ισπανικά ναυπηγεία κάνει πολλές αμμοβολές και βαψίματα της γάστρας όπως και επιχρωμιώσεις και κατεργασίες της επιφάνειας σε δύσκολες περιοχές , λ.χ δεξαμενές έρματος, διπύθμενα ασφαλείας, δεξαμενές φορτίου κλπ. Το ναυπηγείο Empresa Nacional Bazan έχει μια μεγάλη εμπειρία στον στρατιωτικό τομέα, ενώ παράλληλα ασχολείται με την επισκευή εμπορικών πλοίων εξαιτίας του περιορισμού των στρατιωτικών δαπανών. Έτσι λοιπόν το 1993 πραγματοποίησε το 10% του αριθμού των εργασιών του για τις επισκευές εμπορικών πλοίων και σκέφτεται να διπλασιάσει αυτόν τον τομέα στα επόμενα 10 χρόνια. Επισκευάζει επίσης Ισπανικά στρατιωτικά πλοία, αλλά ταυτόχρονα και Ισπανικά cargo ships, νορβηγικά bulk carrier, ferries (στα οποία κάνει μετατροπές και επιμηκύνσεις), LNG. κλπ. Διαθέτει συγκεκριμένα μία μόνιμη δεξαμενή (330 m X 45m) και απασχολεί 9000 εργάτες σε τρεις βάρδιες (αντί για 17.000 που είχε πριν μια δεκαετία). Επίσης, δραστηριοποιείται και στην κατασκευή ταχυπλόων Οχηματαγωγών /επιβατηγών.

Στις **Κανάριες Νήσους** το ναυπηγείο Astican διαθέτει δύο synchrolift (ανυψωτικής ικανότητας των 10.000 t και 2.000 t αντίστοιχα), 3 γλίστρες και μία πλωτή αποβάθρα 6.000 t με διαστάσεις 120m X128.2m. Εξυπηρετεί αλιευτικά πλοία του στόλου της Νότιας Κορέας, του Μαρόκου της Ρωσίας της Ιαπωνίας και της Ισπανίας.

Τέλος, στο Ferrol υπάρχουν περίπου 4000 εργάτες για την ναυπήγηση και 500 για τις επισκευές, στην Carthageνα περίπου 3500 και 350 αντίστοιχα και στο St.Fernando (δίπλα στο Γιβραλτάρ) 1.800 και 150 αντίστοιχα.

**Στο Ισραήλ** πωλούνται τα κρατικά Ισραηλινά Ναυπηγεία, τα οποία το 1992 είχαν \$17 εκ. έσοδα και \$12 εκ. ζημία. Αυτά τα αποτελέσματα μπορούν να συγκριθούν με έσοδα της τάξεως των \$25 εκ. το 1990. Πιστεύεται ότι υπάρχει έντονο Ιαπωνικό ενδιαφέρον για την εξαγορά τους.

Στην **Ιταλία**, η οποία αποτελεί ίσως την μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη της Κοινότητας στην Μεσόγειο, η εικόνα είναι η εξής: Με 11 μεγάλα ναυπηγεία, μεταξύ των οποίων ο κολοσσός Fincantieri, η χώρα αυτή παρουσιάζει εξαιρετικά σημαντική δραστηριότητα στα κρουαζιερόπλοια, επιβατηγά, αλλά και σε tankers, bulk carriers, L.P.G carriers κλπ. Το μέγεθος των πλοίων που κατασκευάζεται παρουσιάζει πολύ μεγάλο εύρος. Αυτή η μεγάλη ποικιλία που παρατηρείται στην δραστηριότητα της Ιταλίας οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι αποτελεί βασικό προμηθευτή πλοίων των Ιταλών πλοιοκτητών. Τα τελευταία χρόνια υπήρξε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων των μονάδων της χώρας, ενώ συγχρόνως με τις ιδιωτικοποιήσεις πολλά άλλα ναυπηγεία άλλαξαν ιδιοκτήτες.

Οι πλοιοκτήτες και βιομήχανοι της Βενετίας είναι αυτοί που ξαναπήραν εδώ και πέντε χρόνια το ναυπηγείο CNOMV Fincantieri της Βενετίας, που ονομάζεται Arsenale Venezia. Διαθέτει 3 μόνιμες δεξαμενές από τις οποίες η πιο μεγάλη μπορεί να δεχτεί πλοία των 75.000 DWT. Είναι πολύ καλά διαρθρωμένο για να πραγματοποιεί εργασίες μετατροπής των car ferries και των κρουαζιερόπλοιων.

Στην Νάπολη, ντόπιοι πλοιοκτήτες ξαναγόρασαν το ναυπηγείο SEBM διαμέσου της εταιρίας Navale Fin.

Στην Γένοβα, το ναυπηγείο OARN ενσωματώθηκε κατά τη διανομή του marchand building που ενισχύθηκε κατά τη διάρκεια των καινούριων επισκευών από το ναυπηγείο του Λιβόρνο. Από την άλλη μεριά υπάρχουν δύο άλλα ιδιωτικά ναυπηγεία που είναι πολύ ενεργητικά στον τομέα των σημαντικών επισκευών και μετατροπών, δηλαδή το ναυπηγείο του Giorgio del Porto και αυτό του T.Mariotti. Επιπλέον, υπάρχει και το ναυπηγείο του Tarenti, του οποίου ο χώρος πουλήθηκε από τον Fincantieri.

Στη Σπέντζια τα ναυπηγεία INMA και ORAM παραμένουν επισκευαστικά, τα πιο ενεργητικά στην Ιταλία. Πραγματοποιούν σημαντικές επισκευές και μετατροπές που προσαρμόζονται στους καινούργιους κανόνες ευστάθειας του IMO για τα car ferries. Το INMA διαθέτει μια πλωτή δεξαμενή (ανυψωτικής ικανότητας 13500 t) και μιας άλλης περίπου παρόμοιας. Το ναυπηγείο ORAM που γειτονεύει με το INMA έχει μία πλωτή αποβάθρα για 110.000 DWT και ίσως μία ακόμη στους επόμενους μήνες.

Μερικά ακόμη επισκευαστικά ναυπηγεία είναι τα : Nuovi Cantieri Aruania a Marina di Carrara και το ναυπηγείο Varco Chiappella, το οποίο πραγματοποιεί επίσης εγκαταστάσεις κύριων μηχανών μαζί με το ναυπηγείο του Saint Georgio de Porto.

Στην Κροατία το ναυπηγείο Victor Lenac of Rijeka, μετά την ιδιωτικοποίησή του, παρουσιάζει έντονη επισκευαστική δραστηριότητα

Στη **Μάλτα** υπάρχουν δυο κρατικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Η Malta Shipbuilding Company Limited, η οποία είναι πολυμετοχική και ασχολείται τόσο με την ναυπήγηση όσο και με την επισκευή.

Η Malta Dry-docks, με 7 δεξαμενές ικανότητας ναυπήγησης πλοίων μέχρι 300.000 dwt. Είναι ένα ναυπηγείο που μπορεί να δεξαμενίσει τα μεγαλύτερα πλοία που κινούνται στη Μεσόγειο. Έχουν μεγάλες δυνατότητες κατασκευής αλλά και επισκευών ή μετασκευών (οποιασδήποτε μορφής) εμπορικών πλοίων αλλά ταυτόχρονα και δυνατότητες για πλήθος άλλων κατασκευών όπως λ.χ. αγωγούς, δεξαμενές καυσίμων, σιδηρομεταλλικές εγκαταστάσεις για εργοστάσια, γέφυρες κ.α.



Στο **Μαρόκο**, το οποίο διαθέτει τρεις μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες, υπάρχουν οι εξής μονάδες:

α) Η Ateliers et Chantiers d' Agadir et du Souss-ACAS

β) Η Chantiers et Ateliers du Maroc

γ) Η Soc Nouvelle des Chantiers Navals Marocains S.A η οποία μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέχρι 10.000 dwt.

Στην **Ουκρανία** υπάρχουν επισκευαστικές μονάδες στο Kerch, Kherson και Nikolayev, τα οποία έχουν παραγγελίες και για κατασκευές.

Στην Πορτογαλία, τα τελευταία χρόνια πραγματοποιήθηκε η πιο θεαματική αλλαγή της ευρωπαϊκής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Το μεγάλο σύμπλεγμα της Lisnave στο ναυπηγείο Margueira νότια της Λισσαβόνας (το οποίο κατείχε 4 μόνιμες δεξαμενές μεγεθών 100.000 DWT έως 1.000.000 DWT) έκλεισε από το 1993 και οι δραστηριότητες των επισκευών επικεντρώθηκαν στο Setubal στο Solinor που μετονομάστηκε Lisnave. Αυτό το τελευταίο ναυπηγείο μαζί με το ανθρώπινο δυναμικό 2.500 ατόμων θα είναι ικανό να εξυπηρετήσει επισκευαστικά κάθε χρόνο περίπου 150 πλοία των 80.000 έως 90.000 DWT. Η μονάδα διαθέτει επίσης μια πλωτή δεξαμενή που μπορεί να δέχεται πλοία έως 120.000 DWT. Χαρακτηριστικό της μονάδας είναι ότι παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική στον τομέα των γενικών επισκευών και των μετασκευών των κρουαζιερόπλοιων. Τέλος, στη Λισσαβόνα το ναυπηγείο Rocha, το οποίο δέχεται μικρά πλοία, όπως επίσης και το Estaleiros Navais de Viano do Castelo, το οποίο διαθέτει δύο μόνιμες δεξαμενές διαστάσεων 127X18m και 103X11m, εκτελεί γενικές επισκευές.

Η μεγάλη αυτή αλλαγή στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας πραγματοποιήθηκε εν μέρει εξαιτίας της απώλειας της αγοράς των επισκευών tankers τα οποία τώρα προτιμούν την Μέση Ανατολή ή την Άπω Ανατολή.

Στην πρώην ΕΣΣΔ, οι κυριότερες από τις 30 ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες της πρώην ΕΣΣΔ είναι οι: Baltic shipbuilding, Kerch, Kherson Shipyards, Kras Sormono,

Nilayer, Vyborg Shipbuilding, Zhdartov Shipyards and Volgograd. Το μεγάλο πρόβλημα των χωρών της πρώην ΕΣΣΔ είναι η μετατροπή των “βαρέων” ναυπηγικών μονάδων της χώρας καθώς και η μεταστροφή τους από την κατασκευή πολεμικών σκαφών σε ναυπηγεία προσανατολισμένα στην διεθνή αγορά κατασκευής εμπορικών πλοίων.

Στην **Ρουμανία και στην Βουλγαρία**, χώρες οι οποίες αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην προσπάθειά τους να προσαρμοστούν στον διεθνή ανταγωνισμό, παρατηρούμε ότι οι ιδιωτικοποιήσεις των ναυπηγείων, αν και έχουν προγραμματιστεί, δεν προχωρούν με τους επιθυμητούς ρυθμούς, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει και το εμπόδιο των υπέρογκων συσσωρευμένων χρεών. Παρ’ όλα αυτά, Τουρκικά σε συνεργασία με Ελληνικά κεφάλαια επενδύονται σε διάφορες επισκευαστικές μονάδες.

Στην **Τουρκία** τα ναυπηγεία έχουν αλλάξει προσανατολισμό και ειδικεύονται πλέον σχεδόν αποκλειστικά στις επισκευές. Η χώρα αυτή έχει μεγάλο αριθμό ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων. Ορισμένες από αυτές, ανήκουν στον κρατικό φορέα. Η Turkish Shipbuilding Industry Inc, είναι μια holding company υπεύθυνη για όλες τις ναυπηγοεπισκευές του κρατικού φορέα.

Οι κρατικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες είναι οι: Alaybey Tersanesi, Camialti Tersanesi, Halic Tersanesi, Instinye Tersanesi, and Rendik Tersanesi.

Οι περισσότερες ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες, είναι μέλη της Turkish Shipbuilders' Association. Οι κυριότερες εταιρείες είναι οι: Celiktene San Ve Tic As, Deniz Endustrisi AS, Gunsin Gemi Insaat Ve Tic Ltd Sti, Kiyi Gemi Insa Ve San AS, P.K.M. Gemi Yapim San Ve Deniz Isitemecilligi AS, Sedef Gemi Enfustrisi AS, Selah Makine San Ve Tic As, Yildinm Gemi Insa San AS.

Το Τουρκικό πολεμικό ναυτικό έχει δυο δικές του εγκαταστάσεις για ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων, το Golcuk Tersanesi και το Taskizak Tersanesi, στις οποίες έχουν ναυπηγηθεί κατά καιρούς μεγάλες μονάδες (π.χ. φρεγάτες, μεγάλα αποβατικά, υποβρύχια κλπ.).

Από τις ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, υπάρχουν ορισμένες που ασχολούνται μόνο με επισκευές πλοίων και είναι οι Celiktrans Deniz Insa Ltd Sti και Erkal Uluslararasi Nakliyat Ve Tic As.

Στην Τυνησία υπάρχει μια κρατική εταιρεία που ασχολείται με ναυπηγοεπισκευές, η Soc Tunissienne de Construction et Reparation Mecanique et Navale - SOCOMENA.

### **7.7 Μετασκευές**

Παρόλο που θεωρείται ξεχωριστή δραστηριότητα, η μετασκευή ενός πλοίου δεν μπορεί να οριοθετηθεί απόλυτα και να ξεχωρίσει από την επισκευή ή ακόμα, και την κατασκευή του. Πάντως, θεωρητικά μία ναυπηγική μονάδα η οποία έχει πρόσβαση σε μία τουλάχιστον πλωτή δεξαμενή μπορεί με κατάλληλο εξοπλισμό να κάνει μετασκευές.

Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι στην περιοχή της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, οι χώρες με την μεγαλύτερη δραστηριότητα στις μετασκευές είναι: η Βουλγαρία, Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία και Γαλλία. Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό των μετασκευών που έχουν σχέση με επιβατικά πλοία, οι οποίες μάλιστα εκτελούνται κυρίως σε χώρες της Νότιας Ευρώπης (Ιταλία, Ελλάδα, Νότιος Γαλλία).

Οι μετασκευές δεν επηρεάζονται τόσο από την γεωγραφική θέση και την τοπική ναυτιλιακή αγορά, όπως οι επισκευές. Η χώρα με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα σε μετασκευές είναι η Γερμανία, και ακολουθούν η Φιλανδία, η Ολλανδία οι ΗΠΑ και η Σιγκαπούρη. Ανταγωνιστές των Ελληνικών ναυπηγείων στις μετασκευές είναι οι τρεις πρώτες (κυρίως σε επιβατηγά πλοία), οι οποίες παίρνουν πολλές παραγγελίες από Έλληνες πλοιοκτήτες.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Προκειμένου να αποδειχτούν οι δυνατότητες περαιτέρω δραστηριοποίησης της ΝΕΖ Περάματος, είναι σκόπιμο να αναλύσουμε την αγορά, από την πλευρά της ζήτησης ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών.

**Η περιοχή της Μεσογείου, αποτελεί μια εξειδικευμένη ναυτιλιακή αγορά, η οποία χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία :**

- Στην περιοχή δραστηριοποιούνται κυρίως πλοία με εύρος χωρητικότητας που κυμαίνεται από 100 τόνους νεκρού βάρους (ή ακόμη λιγότερο όταν πρόκειται για βοηθητικά πλοία, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, μικρά επιβατηγά, μικρά αλιευτικά, σκάφη αναψυχής, κλπ), μέχρι 10.000 περίπου τόνους νεκρού βάρους.
- Μεγαλύτερα πλοία (μέχρι και 150.000 τόνους νεκρού βάρους), διέρχονται από την Μεσόγειο θάλασσα κατευθυνόμενα από και προς Σουέζ και Ερυθρά Θάλασσα, ή ακόμη και προς τον Εύξεινο Πόντο, μεταφέροντας κυρίως πετρελαιοειδή (αργό πετρέλαιο και παράγωγα).
- Στην λεκάνη της Μεσογείου και στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου διακινούνται πληθώρα φορτίων με μέσο μέγεθος τους 5-6.000 τόνους, ενώ οι τύποι πλοίων που εμφανίζονται στις προαναφερθείσες περιοχές, καλύπτουν όλο το φάσμα των βασικών τύπων πλοίων (εμπορικά πλοία και πλοία βοηθητικών υπηρεσιών).
- Τα πλοία μεγέθους από 100 – 6.000 τόνους νεκρού βάρους – λόγω της συχνής τους παρουσίας στην Μεσόγειο – χαρακτηρίζονται ως “Μεσογειακά πλοία”, και αποτελούν το δείγμα μελέτης στην παρούσα έρευνα (συνολικό δείγμα 1.664 πλοία).

### 8.1 Ανάλυση του Τομέα της Ζήτησης Ναυπηγοεπισκευαστικών Υπηρεσιών στην Περιοχή της Μεσογείου

Ο τομέας της ζήτησης ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών στην περιοχή της Μεσογείου, παρουσιάζει αρκετά ευνοϊκές προοπτικές, ενώ δείχνει να επηρεάζεται κυρίως από δύο παράγοντες. **Ο πρώτος αφορά το κόστος κατασκευής, μετασκευής και επισκευής και ο δεύτερος αφορά την ποιότητα των εργασιών.**

Σε ότι αφορά τον πρώτο παράγοντα, οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της ΝΕΖ Περάματος με την υπάρχουσα δομή και οργάνωσή τους, αλλά και με τα γενικότερα προβλήματα και τις αδυναμίες που ήδη επισημίσαμε, δεν δείχνουν ικανές – προς το παρόν – να ανταγωνιστούν τους άμεσους ανταγωνιστές της Τουρκίας (ιδιαίτερα τις μονάδες της περιοχής Τούζλα στην θάλασσα του Μαρμαρά), της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, αλλά και της Μάλτας.

Εκτός όμως τα μεσογειακά εμπορικά πλοία, πηγή ζήτησης των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, μπορεί να αποτελέσει η ανάπτυξη του εξειδικευμένου χώρου των σκαφών αναψυχής (ξύλινα παραδοσιακά, ιστιοπλοϊκά, γιωτ, cruisers, κλπ). Πράγματι, τα τελευταία χρόνια η επιχειρηματική αυτή δραστηριότητα εκμεταλλεζόμενη την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, επεκτάθηκε σημαντικά, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αυξημένες ανάγκες για ελλιμενισμό, συντήρηση και φύλαξη των σκαφών. Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται από την ανάπτυξη μαρινών τόσο στο λεκανοπέδιο Αττικής, όσο και στα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, αλλά πιστεύουμε ότι πολλές επιχειρηματικές μονάδες συντήρησης σκαφών που εδρεύουν στο Πέραμα και την ευρύτερη ΝΕΖ, είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τις προοπτικές που διανοίγονται.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

### 9.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται μία συγκριτική ανάλυση, βάσει της οποίας γίνεται ιεράρχηση και κατάταξη συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών και χωρών, ως προς την δυναμικότητα και ικανότητα ναυπήγησης, μετασκευής, επισκευής και διάλυσης πλοίων. Προς την κατεύθυνση αυτή κατασκευάστηκε ένας συνολικός δείκτης ικανότητας ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών (Shipbuilding Capability Index) βάσει του οποίου παρέχεται μια συνολική εικόνα της σχετικής θέσης την οποία κατέχουν οι υπό κατάταξη περιοχές, σε διεθνές επίπεδο. Πρόσθετα, δίνεται η δυνατότητα επιμέρους συγκρίσεων και βαθμολόγησης – κατάταξης των υπό ανάλυση περιοχών, ως προς μεμονωμένα κριτήρια αξιολόγησης, τα οποία περιλαμβάνουν τη ναυπήγηση, τη μετασκευή, την επισκευή και τη διάλυση πλοίων.

Για την επίτευξη της συγκριτικής ανάλυσης που ακολουθεί, χρησιμοποιείται μία μαθηματική μέθοδος γνωστή ως «Αναλυτική Διαδικασία Ιεράρχησης» (Analytical Hierarchy Process).

Η AHP αποτελεί μια πολυμεταβλητή μέθοδο ανάλυσης, η οποία εμπίπτει στο ευρύτερο πλαίσιο των μεθόδων λήψης αποφάσεων. Με την εφαρμογή της AHP επιτυγχάνεται μία ταξινόμηση των χαρακτηριστικών μεταξύ των υπο-πληθυσμών, επί τη βάσει όλων των δυνατών ανά δύο συγκρίσεων. Ο επιμερισμός των σταθμίσεων (Loadings) στα υπό μελέτη χαρακτηριστικά (μεταβλητές) γίνεται από τον ερευνητή, βασιζόμενος στην πιθανοφάνεια των παρατηρούμενων (δειγματικών) δεδομένων. Πρόσθετα, η εφαρμογή εναλλακτικών σταθμίσεων, κατά την κρίση του ερευνητή, προσφέρει ένα μέτρο της ευαισθησίας της διαδικασίας ιεράρχησης και της εξάρτησής της στις μεταβολές συγκεκριμένων μεταβλητών.

Ο πειραματικός σχεδιασμός για την εφαρμογή της AHP περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

- Καθορισμός των παραγόντων (μεταβλητών) που επιδρούν στους υπό μελέτη υποπληθυσμούς (κύριες γεωγραφικές περιφέρειες και χώρες με υποδομή

ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών) και στάθμιση αυτών με κριτήριο την συγκριτική σημαντικότητά τους.

- Καθορισμός των επιπέδων των παραγόντων και κατανομή σταθμίσεων ως προς αυτά, με κριτήριο την σχετική ή συγκριτική σημαντικότητά τους και επί τη βάσει της πιθανοφάνειας των πληροφοριών που εμπεριέχονται στο δείγμα.

Στην προκειμένη περίπτωση, οι υπο-πληθυσμοί είναι οι 7 υπό μελέτη περιοχές-χώρες, οι οποίες διαμορφώνουν από κοινού το μεγαλύτερο ποσοστό της προσφοράς ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι παράγοντες επίδρασης συνίστανται σε συγκεκριμένες μεταβλητές οι οποίες αφορούν ναυπηγήσεις, μετασκευές, επισκευές και διαλύσεις πλοίων.

Τέλος, τα επίπεδα των παραγόντων συνίστανται σε επιμέρους διακλαδώσεις οι οποίες έχουν στόχο να περιγράψουν πληρέστερα τους παράγοντες επίδρασης συνιστώντας παράλληλα και τον δειγματικό τους χώρο. Συγκεκριμένα, τα επίπεδα των παραγόντων επίδρασης περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με το αριθμό των μονάδων (Number of Yards), το εύρος των δραστηριοτήτων ναυπηγοεπισκευής (Range of Construction), τη μέση ταχύτητα παράδοσης (Delivery), το μέσο κόστος ναυπηγοεπισκευής (Cost) και τον εξοπλισμό των μονάδων (Equipment).

Από τα παραπάνω είναι κατανοητό ότι, η εφαρμογή του αλγορίθμου της Analytical Hierarchy Process, καθιστά δυνατή, αφενός την ιεράρχηση και σύγκριση των υπό μελέτη υπο-πληθυσμών ως προς τους διάφορες παράγοντες, αφετέρου την τελική κατάταξή τους ως προς όλους τους παράγοντες ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη την συνεισφορά των επιμέρους παραγόντων μέσω της χρησιμοποίησης σταθμισμένων αναμενόμενων τιμών.

Στα επόμενα εδάφια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εφαρμογή της Analytical Hierarchy Process<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Οι πίνακες που ακολουθούν αποτελούν γραφήματα του Προγράμματος Expert Choice, με βάση το οποίο έγιναν οι αναλύσεις κατάταξης. Τα πρωτογενή στοιχεία συγκεντρώθηκαν από τον συγγραφέα από τις ακόλουθες πηγές: Drewry Consultants (Yearly Reports on Shipbuilding & Shiprepairing), καθώς και από την βάση δεδομένων των Clarkson Research για τα έτη 1999-2004.

## 9.2 Εφαρμογή της Α.Η.Ρ – Πειραματικός σχεδιασμός

Οι υπό κατάταξη/ εράρχηση χώρες-περιοχές προσφοράς ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών είναι οι εξής : Ελλάδα, Πέραμα, Λοιπή Μεσόγειος, Ιαπωνία, Λοιπή Ασία, Αμερική, Ανατολική Ευρώπη-Τουρκία. Τα κριτήρια ως προς τα οποία θα βαθμολογηθούν οι προσφερόμενες ναυπηγικές δυνατότητες των πιο πάνω γεωγραφικών περιφερειών είναι α) ο αριθμός των μονάδων (Number of Yards), β) το εύρος των δραστηριοτήτων ναυπηγοεπισκευής (Range of Construction), γ) η μέση ταχύτητα παράδοσης (Delivery), δ) το μέσο κόστος ναυπηγοεπισκευής (Cost) και ε) ο εξοπλισμός των μονάδων (Equipment).

Η ενσωμάτωση των πρωτογενών πληροφοριών στην ΑΗΡ, γίνεται υπό τη μορφή κατάλληλων σταθμίσεων (Loadings) επί των κριτηρίων και των επιμέρους επιπέδων αυτών. Οι εν λόγω σταθμίσεις, έχουν καταταχισθεί μέσω μιας απ' ευθείας σύγκρισης των υπό κατάταξη χωρών ως προς τα προεπιλεγμένα κριτήρια. Συνοπτικά αναφέρουμε τα εξής :

- Όσον αφορά την σημαντικότητα του κριτηρίου της **ναυπήγησης**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.071), εύρος των δραστηριοτήτων ναυπήγησης (0.056), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.265), μέσο κόστος ναυπήγησης (0.378), εξοπλισμός των μονάδων (0.230). Όπως είναι φανερό, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στο κόστος ναυπήγησης και στην ταχύτητα παράδοσης του πλοίου, παράγοντες οι οποίες συνδέονται άμεσα με τα κριτήρια επιλογής ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας εκ μέρους των πλοιοκτητών. Ως εκ τούτου, οι παράγοντες αυτοί συνιστούν τους βασικές πηγές «εξόρυξης» ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος εκ μέρους των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων.
- Σχετικά με τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **μετασκευής**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.049), εύρος των δραστηριοτήτων μετασκευής (0.081), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.417), μέσο κόστος μετασκευής (0.275), εξοπλισμός των μονάδων (0.178).



- Όσον αφορά τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **επισκευής**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.053), εύρος των δραστηριοτήτων επισκευής (0.060), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.332), μέσο κόστος επισκευής (0.386), εξοπλισμός των μονάδων (0.169).
- Τέλος, σχετικά με τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **διάλυσης**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.174), μέσο κόστος διάλυσης (0.634), εξοπλισμός των μονάδων (0.192).
- Αμέσως πιο κάτω παρουσιάζονται τα αποτελέσματα ιεράρχησης, όπως προέκυψαν με την βοήθεια κατάλληλου μαθηματικού λογισμικού. Συγκεκριμένα, α) συγκρίνονται τα χαρακτηριστικά των προσφερόμενων ναυπηγοεπισκευαστικών περιοχών του Περάματος (αλλά και της Ελλάδας), με εκείνα των υπολοίπων υπό σύγκριση περιοχών και χωρών. β) γίνεται ιεράρχηση των χωρών/περιφερειών ανά επιμέρους κριτήριο και γ) παρουσιάζεται η τελική κατάταξη ως προς όλα τα κριτήρια ταυτόχρονα, με παράλληλη αναφορά στην ενδεχόμενη ευαισθησία της υφιστάμενης ιεράρχησης.

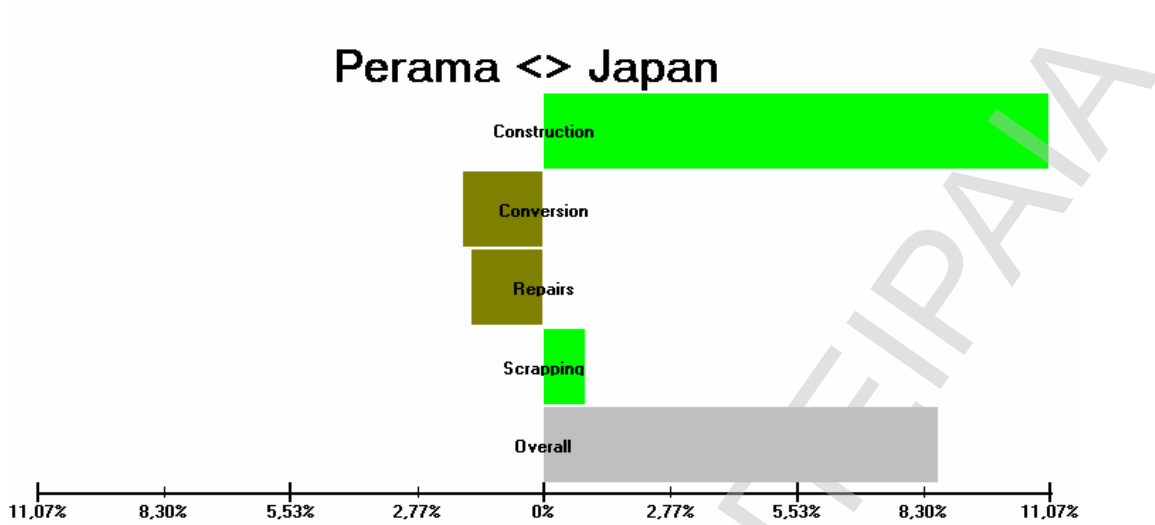
### 9.3 Σύγκριση των ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων του Περάματος με τις αντίστοιχες άλλων χωρών - περιφερειών

Τα ακόλουθα διαγράμματα, αποτυπώνουν άμεσες συγκρίσεις μεταξύ των χαρακτηριστικών ναυπηγοεπισκευής του Περάματος και των άλλων χωρών ή γεωγραφικών περιφερειών.

#### FACE TO FACE SENSITIVITY ANALYSIS

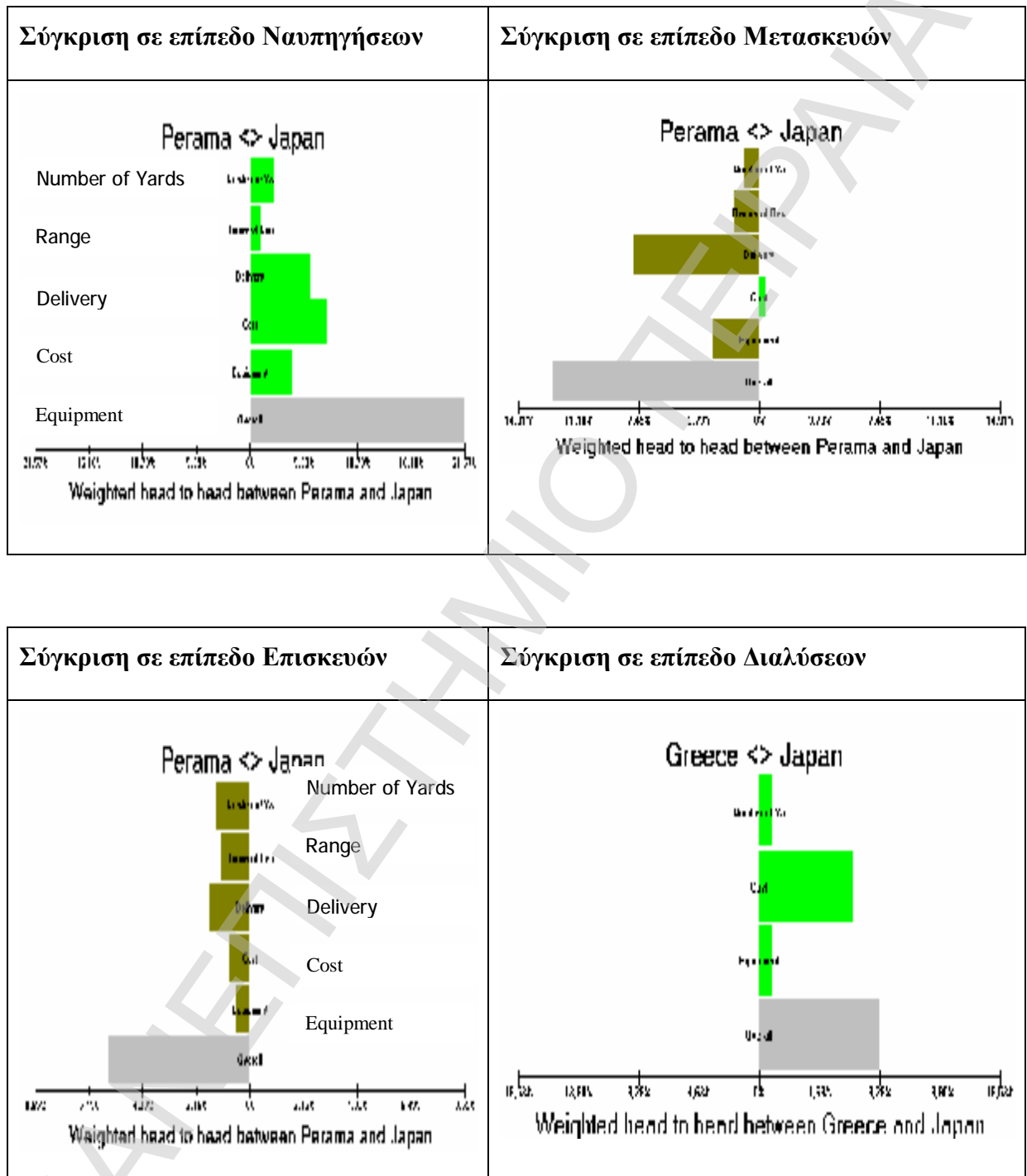
**Πέραμα - Ιαπωνία** : Όπως παρατηρούμε από το πιο κάτω διάγραμμα, η ΝΑ.ΖΩ Περάματος φαίνεται να έχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στις μετασκευές και στις επισκευές πλοίων, μολονότι στην συνολική σύγκριση (overall) πλεονεκτούν οι μονάδες της Ιαπωνίας, κάτι το οποίο ήταν αναμενόμενο λόγω της μεγάλης βαρύτητας της ναυπήγησης στην οποία υπάρχει σαφής υπεροχή της τελευταίας.

**Διάγραμμα 9.1.: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Ιαπωνία)**



Αμέσως πιο κάτω δίνονται τα γραφήματα που παρουσιάζουν τις επιμέρους συγκρίσεις στα (ποιοτικά και ποσοτικά) χαρακτηριστικά κάθε τομέα ναυπηγοεπισκευής. Από τα γραφήματα αυτά γίνεται κατανοητός ο μηχανισμός της διαμόρφωσης των συγκρίσεων που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο γράφημα, παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο μια περισσότερο αναλυτική εικόνα.

**Διάγραμμα 9.2. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων)**

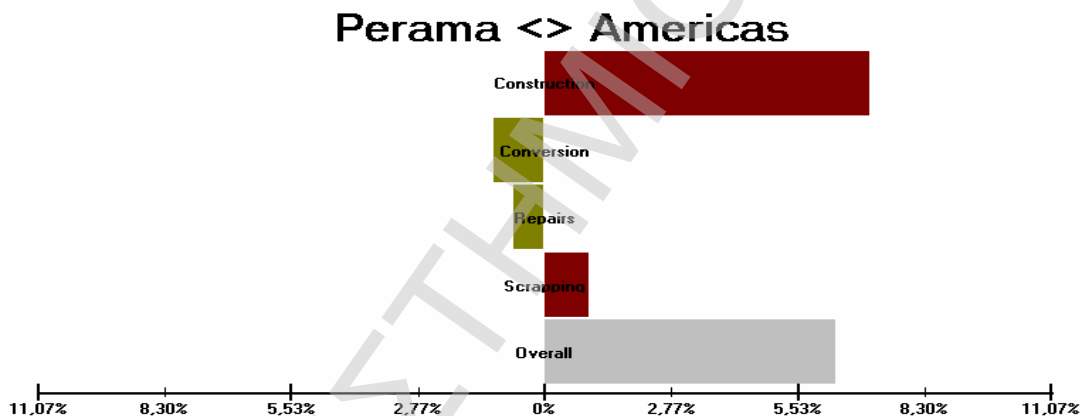


Όπως παρατηρούμε σε επίπεδο ναυπηγήσεων, οι μονάδες της Ιαπωνίας φαίνεται να υπερτερούν σε όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια που συνθέτουν τον τομέα των

ναυπηγήσεων κάτι το οποίο συμβαίνει και στην περίπτωση των διαλύσεων των πλοίων. Αντίθετα, στην περίπτωση των επισκευών και των μετασκευών των πλοίων, υπάρχει μια υπεροχή των μονάδων της NEZ Περάματος.

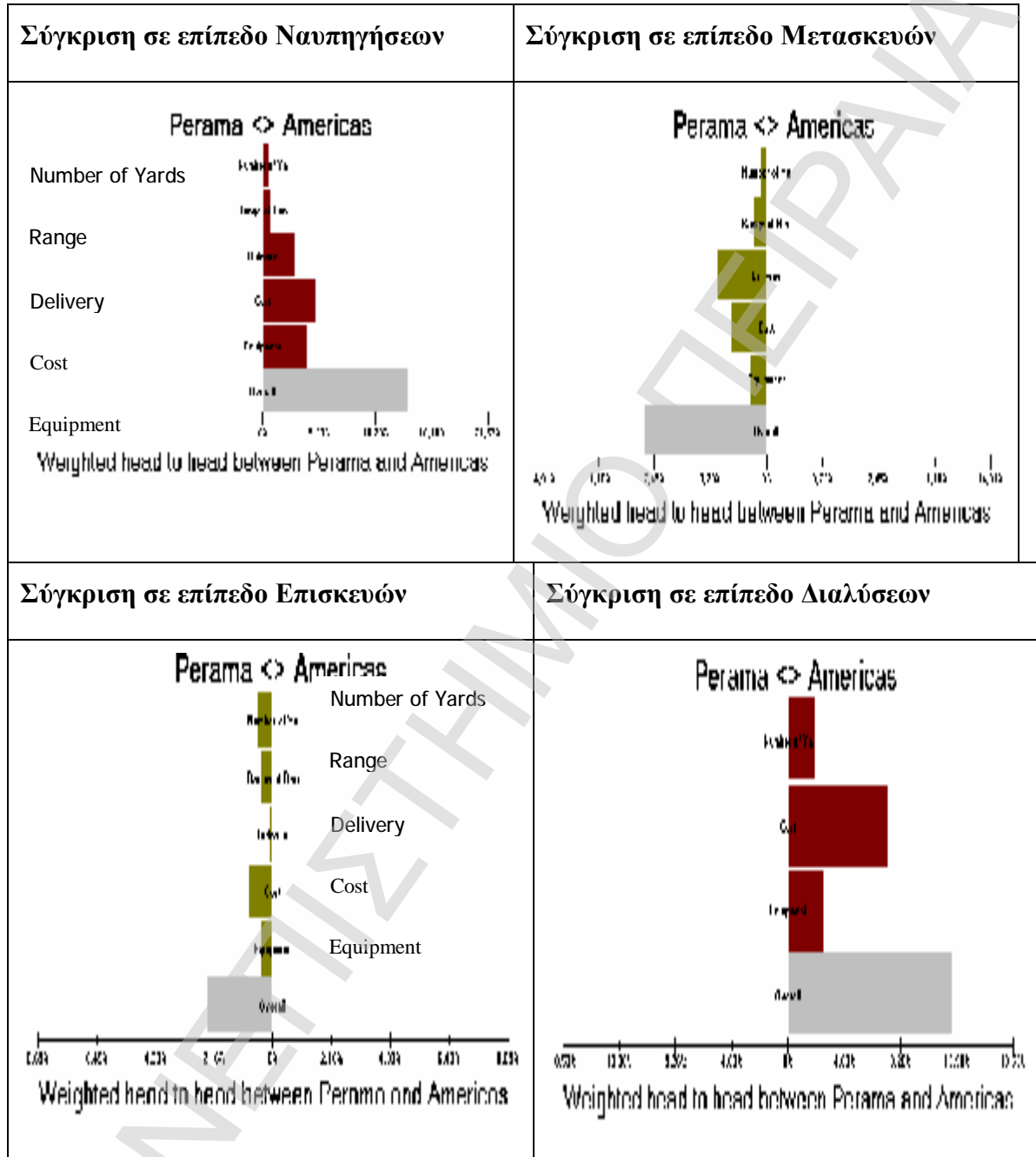
**Πέραμα – Αμερική** : Όπως παρατηρούμε από το πιο κάτω διάγραμμα, η ΝΑ.ΖΩ Περάματος φαίνεται να έχει ένα σχετικά μικρό συγκριτικό πλεονέκτημα στις μετασκευές και στις επισκευές πλοίων, μολονότι στην συνολική σύγκριση (overall) πλεονεκτούν οι μονάδες της Αμερικής. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι και σε αυτήν την περίπτωση, η σύγκριση ως προς όλες τις εργασίες ναυπηγοεπισκευής συνολικά, δίνει πλεονέκτημα στην χώρα που έχει υψηλότερο σκορ στον τομέα της ναυπήγησης.

Διάγραμμα 9.3: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Αμερική)



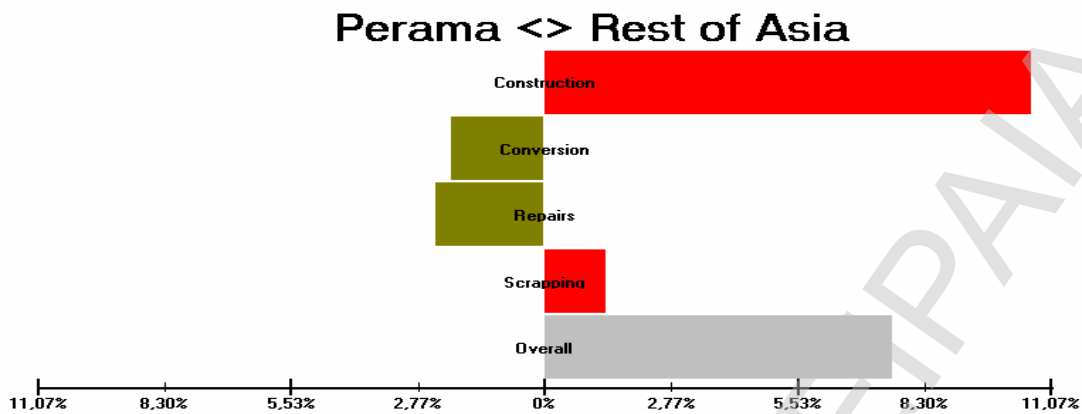
Αμέσως πιο κάτω δίνονται τα γραφήματα με τις επιμέρους συγκρίσεις, των υπό μελέτη επιπέδων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών

**Διάγραμμα 9.4. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Αμερική)**

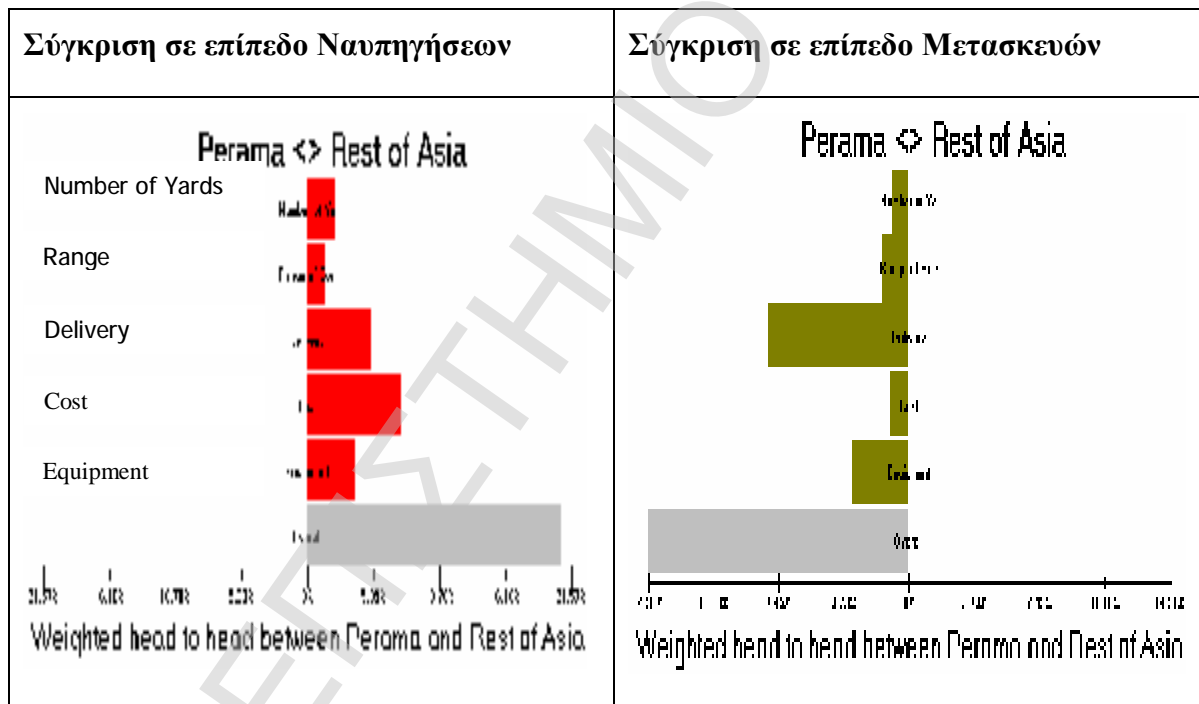


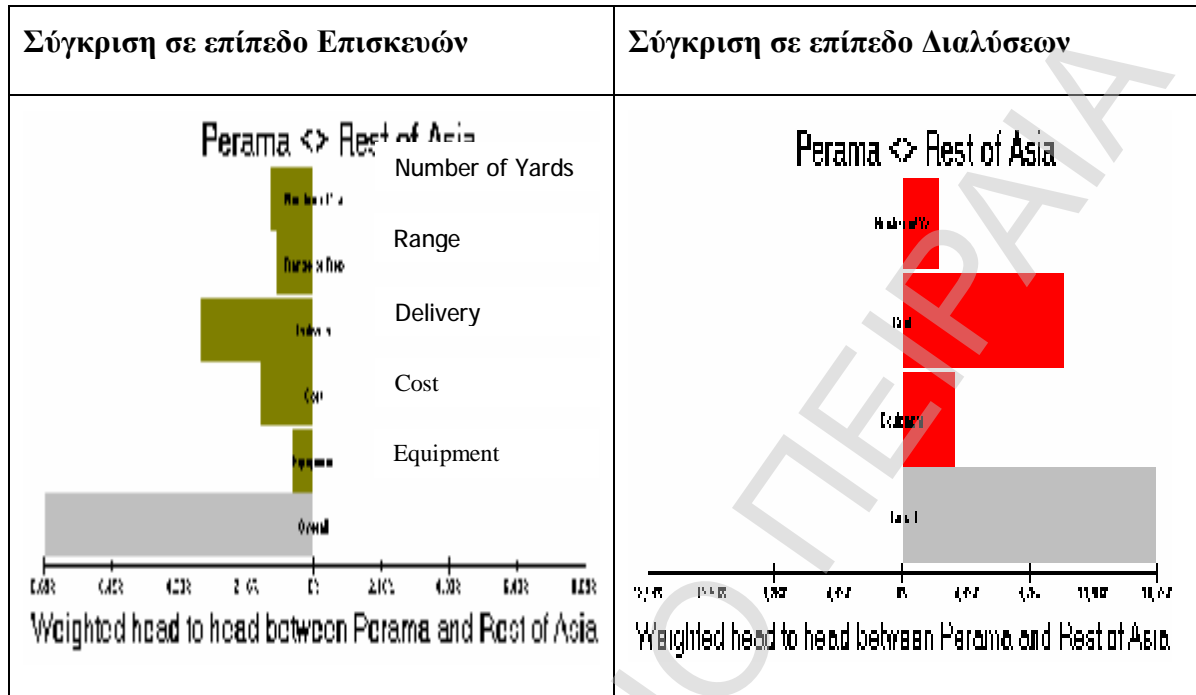
**Πέραμα – Δοιπή Ασία :** Κατά τον ίδιο τρόπο με παραπάνω, μπορούν να ερμηνευθούν τα επόμενα γραφήματα τα οποία δεν φαίνεται να ανατρέπουν την μέχρι του σημείου αυτού ανάλυση, υποδεικνύοντας την περιορισμένη δυνατότητα ναυπήγησης πλοίων από την NEZ Περάματος.

**Διάγραμμα 9.5: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Υπόλοιπη Ασία)**



**Διάγραμμα 9.6.: Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Υπόλοιπη Ασία)**

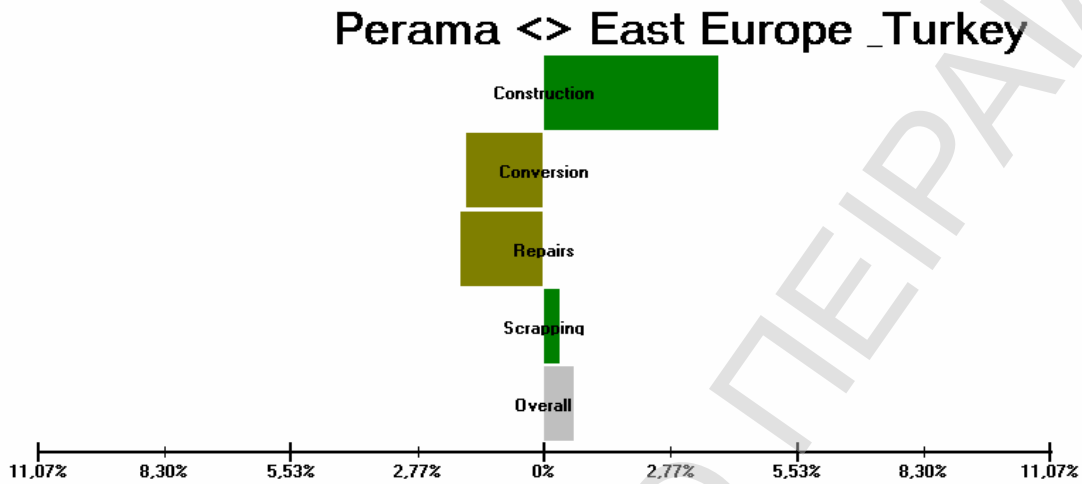




Όπως παρατηρούμε σε επίπεδο ναυπηγήσεων, οι μονάδες της Λοιπής Ασίας φαίνεται να υπερτερούν σε όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια που συνθέτουν τον τομέα των ναυπηγήσεων κάτι το οποίο συμβαίνει και στην περίπτωση των διαλύσεων των πλοίων. Αντίθετα, στην περίπτωση των επισκευών και των μετασκευών των πλοίων, υπάρχει μια υπεροχή των μονάδων της NEZ Περάματος.

**Πέραμα – Ανατολική Ευρώπη & Τουρκία**

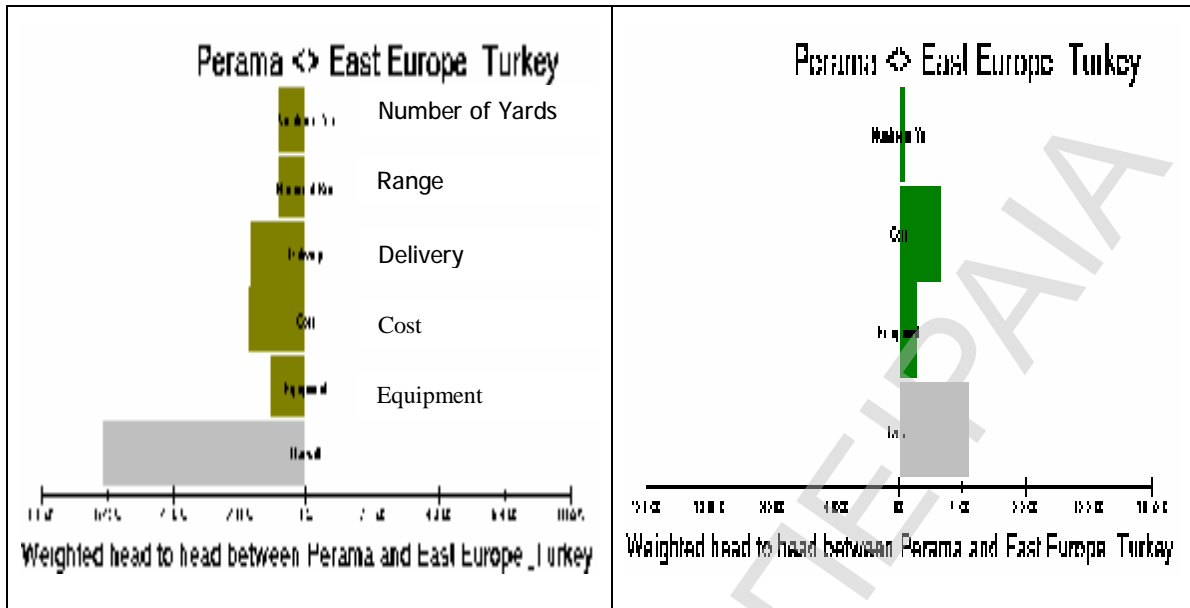
**Διάγραμμα 9.7: Συνολική σύγκριση (Πέραμα – Ανατολική Ασία - Τουρκία)**



**Διάγραμμα 9.8. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Ανατολική Ευρώπη - Τουρκία)**

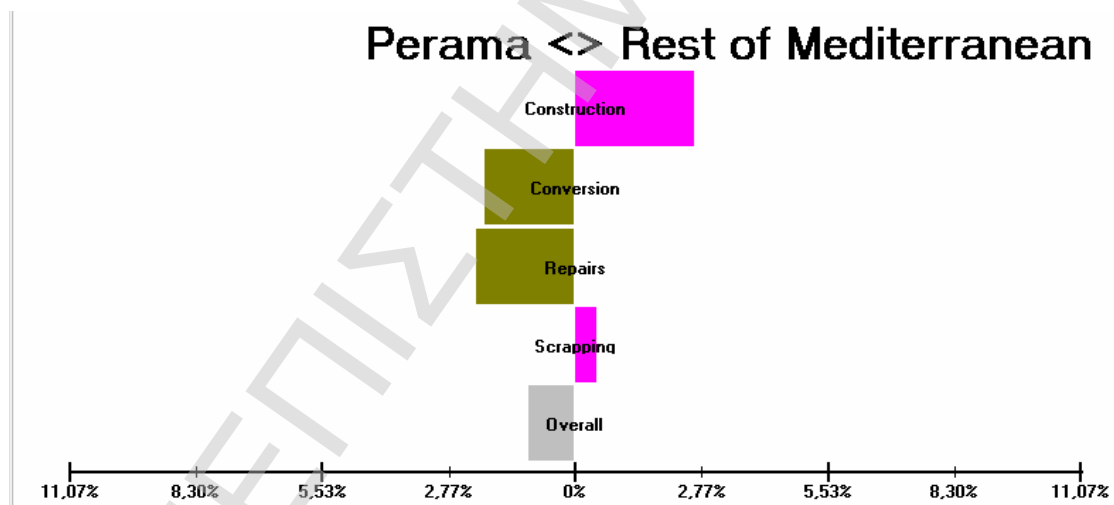
Σύγκριση σε επίπεδο Ναυπηγήσεων	Σύγκριση σε επίπεδο Μετασκευών
<p>Perama &lt;&gt; East Europe _Turkey</p> <p>Number of Yards</p> <p>Range</p> <p>Delivery</p> <p>Cost</p> <p>Equipment</p> <p>Weighted head to head between Perama and East Europe _Turkey</p>	<p>Perama &lt;&gt; East Europe _Turkey</p> <p>Conversion</p> <p>Repairs</p> <p>Scrapping</p> <p>Overall</p> <p>Weighted head to head between Perama and East Europe _Turkey</p>
Σύγκριση σε επίπεδο Επισκευών	Σύγκριση σε επίπεδο Διαλύσεων



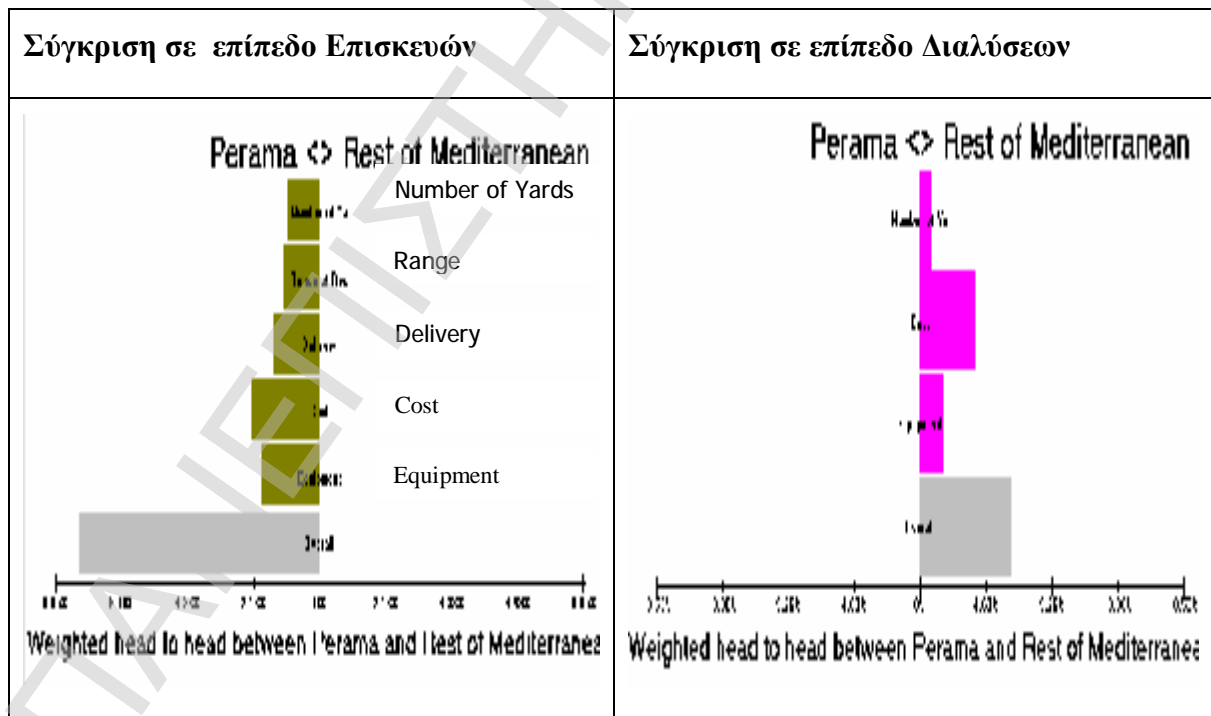
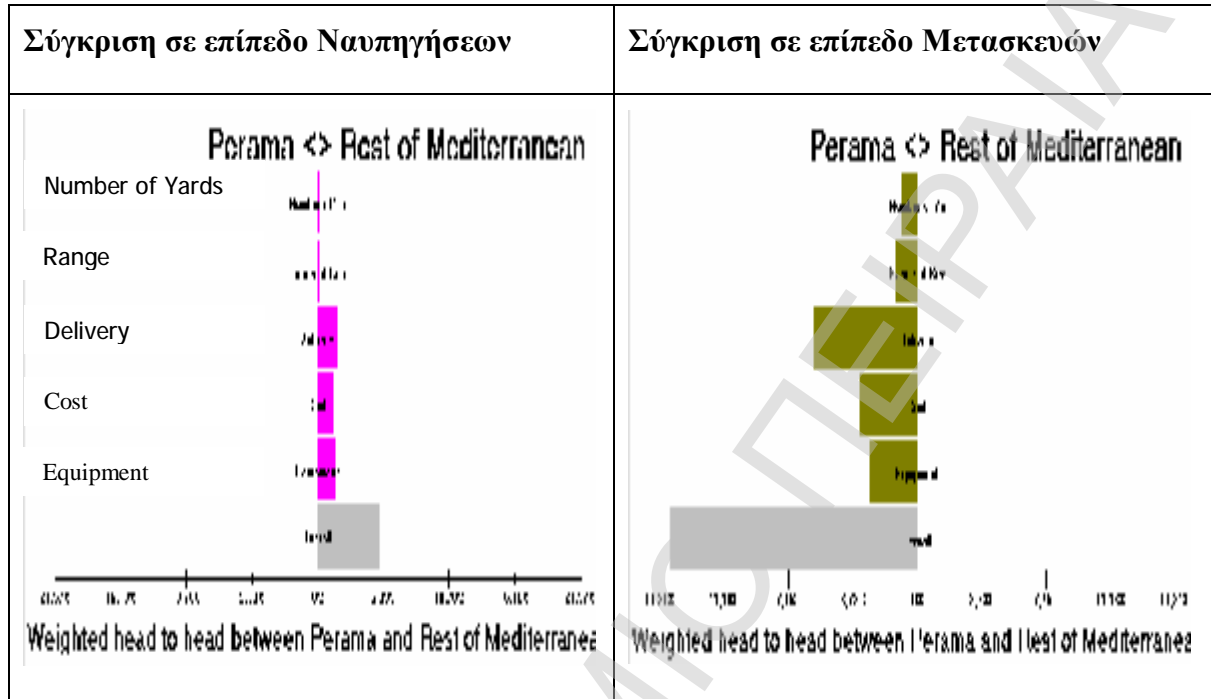


**Πέραμα – Λοιπή Μεσόγειος :**

**Διάγραμμα 9.9.: Συνολική Σύγκριση (Πέραμα – Υπ. Μεσόγειος)**

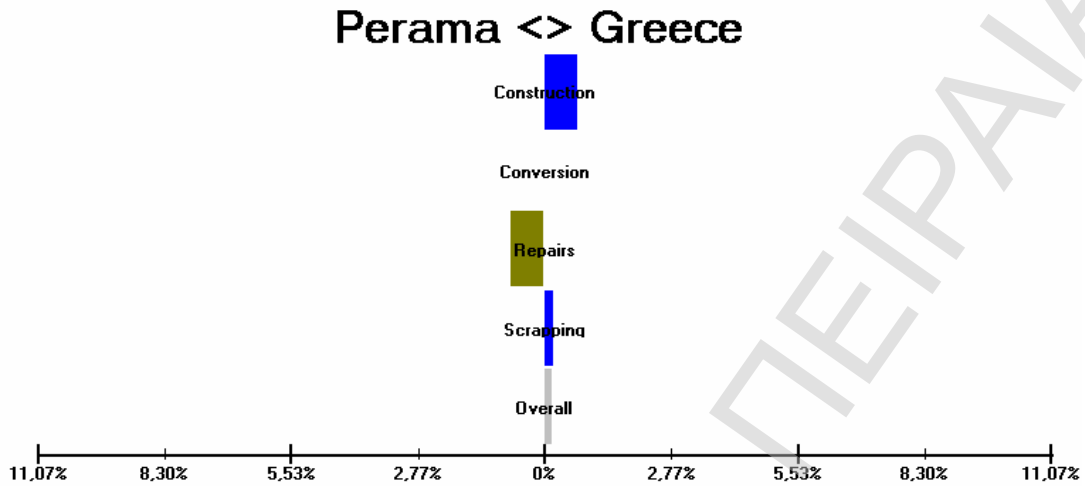


**Διάγραμμα 9.10: Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Υπ. Μεσόγειος)**



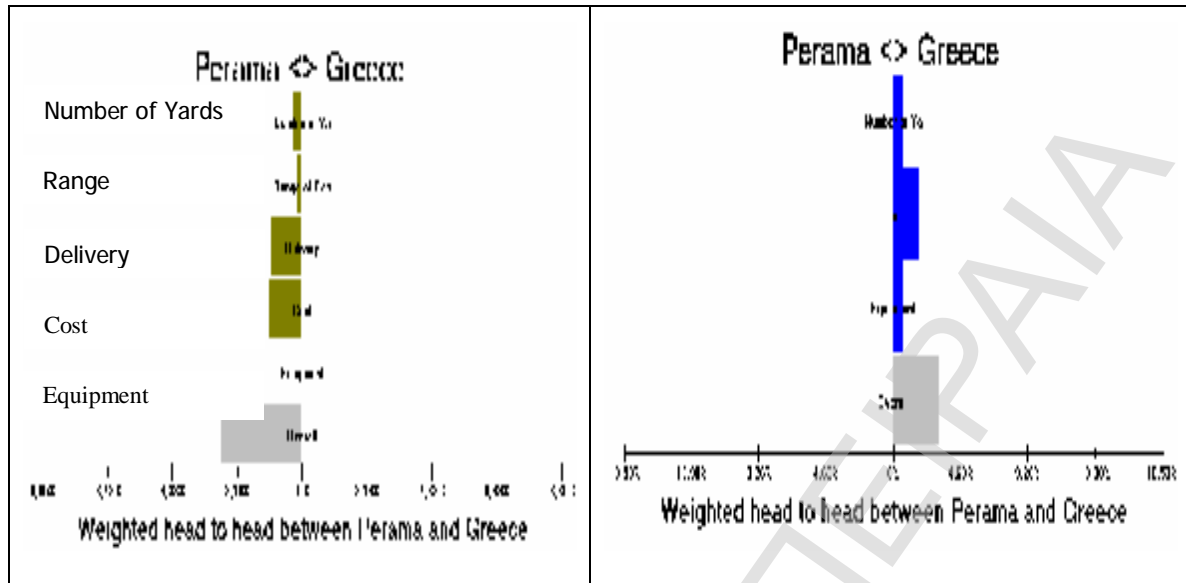
**Πέραμα – Ελλάδα :**

**Διάγραμμα 9.11. Συνολική Σύγκριση (Πέραμα – Ελλάδα)**



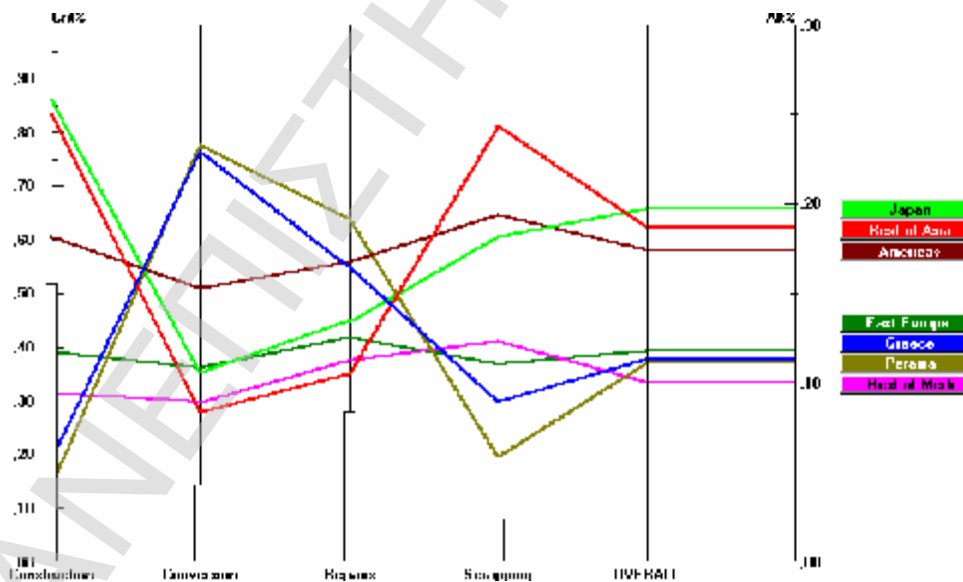
**Διάγραμμα 9.12. Επιμέρους συγκρίσεις (σε επίπεδο Ναυπηγήσεων, Μετασκευών, Επισκευών και Διαλύσεων) (Πέραμα – Ελλάδα)**

Σύγκριση σε επίπεδο Ναυπηγήσεων	Σύγκριση σε επίπεδο Μετασκευών
<p>Perama &lt;&gt; Greece</p> <p>Number of Yards</p> <p>Range</p> <p>Delivery</p> <p>Cost</p> <p>Equipment</p> <p>Weighted head to head between Perama and Greece</p>	<p>Perama &lt;&gt; Greece</p> <p>Number of Yards</p> <p>Range</p> <p>Delivery</p> <p>Cost</p> <p>Equipment</p> <p>Weighted head to head between Perama and Greece</p>
Σύγκριση σε επίπεδο Επισκευών	Σύγκριση σε επίπεδο Διαλύσεων



#### 9.4 Ιεράρχηση των γεωγραφικών περιφερειών ανά επί μέρους κριτήριο

Το ακόλουθο διάγραμμα, παρέχει μια συνολική εικόνα της διαδικασίας ιεράρχησης των χωρών/περιφερειών, καθώς απεικονίζεται η ταξινόμησή τους τόσο ως προς το κάθε κριτήριο μεμονωμένα, όσο και ως προς το σύνολο των κριτηρίων ταυτόχρονα<sup>9</sup>.



<sup>9</sup> Οι πίνακες που ακολουθούν αποτελούν γραφήματα του Προγράμματος Expert Choice, με βάση το οποίο έγιναν οι αναλύσεις κατάταξης. Τα πρωτογενή στοιχεία συγκεντρώθηκαν από τον συγγραφέα από τις ακόλουθες πηγές: Drewry Consultants (Yearly Reports on Shipbuilding & Shiprepairing), καθώς και από την βάση δεδομένων των Clarkson Research για τα έτη 1999-2004.

Οι πληροφορίες ιεράρχησης που εμπεριέχονται στο ως άνω γράφημα, περιλαμβάνονται αναλυτικά και στον ακόλουθο πίνακα, έχοντας πλέον μια συνολική εικόνα της όλης διαδικασίας.

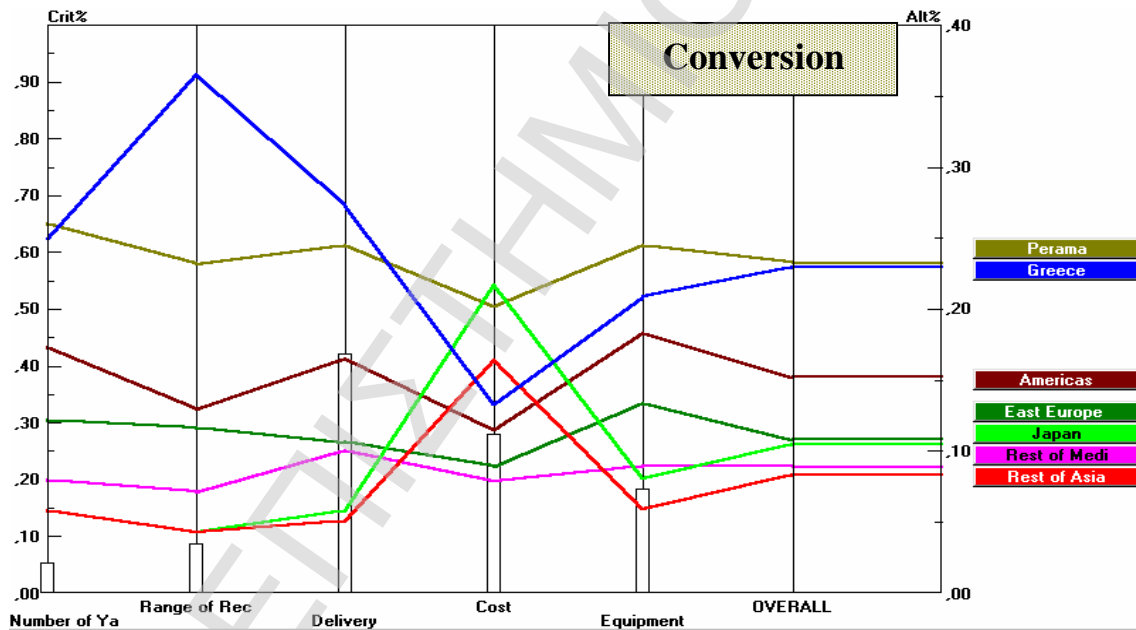
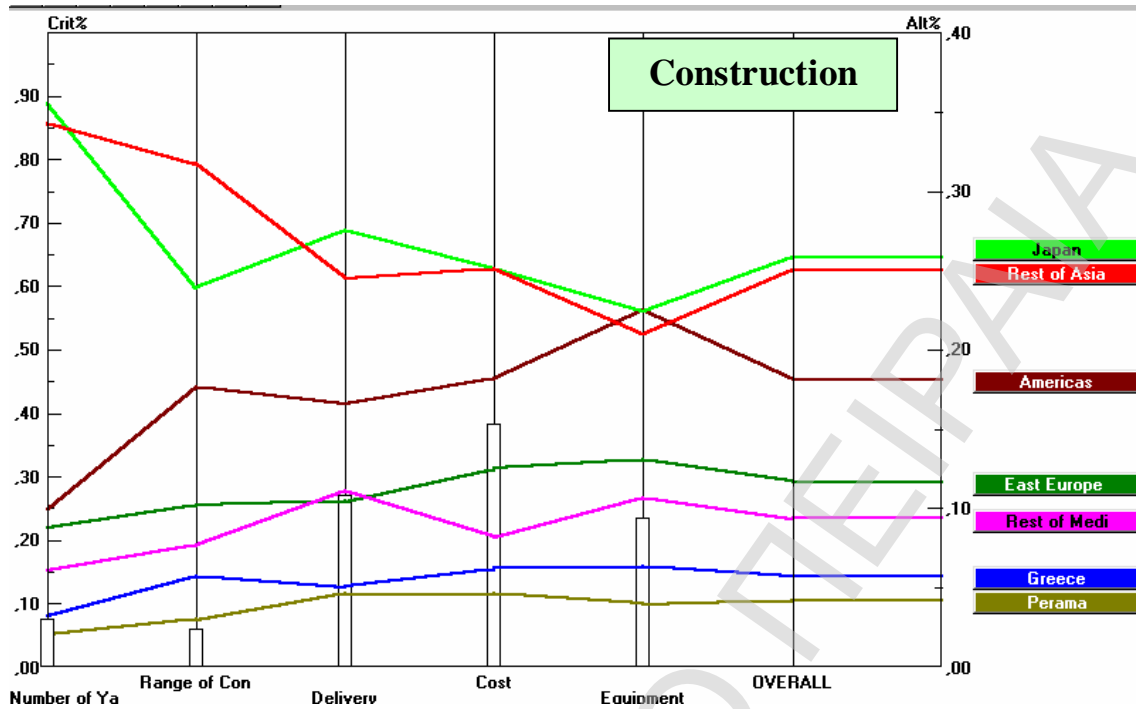
**Πίνακας 9.1.: Τελική και επιμέρους κατάταξη των χωρών**

Rank	1	2	3	4	5	6	7
Ναυπηγήσεις	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Α.Ευρώπη/Τουρ	Λ.Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
Μετασκευές	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α.Ευρώπη/Τουρ.	Ιαπωνία	Λ.Μεσόγειος	Λ. Ασία
Επισκευές	Πέραμα	Αμερική	Ελλάδα	Ιαπωνία	Α.Ευρώπη / Τουρκία	Λ.Μεσόγειος	Λ. Ασία
Διαλύσεις	Λ.Ασία	Αμερική	Ιαπωνία	Λ.Μεσόγειος	Α.Ευρώπη / Τουρκία	Ελλάδα	Πέραμα
Σύνολο	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Α.Ευρώπη / Τουρκία	Ελλάδα	Πέραμα	Λ. Μεσόγειος

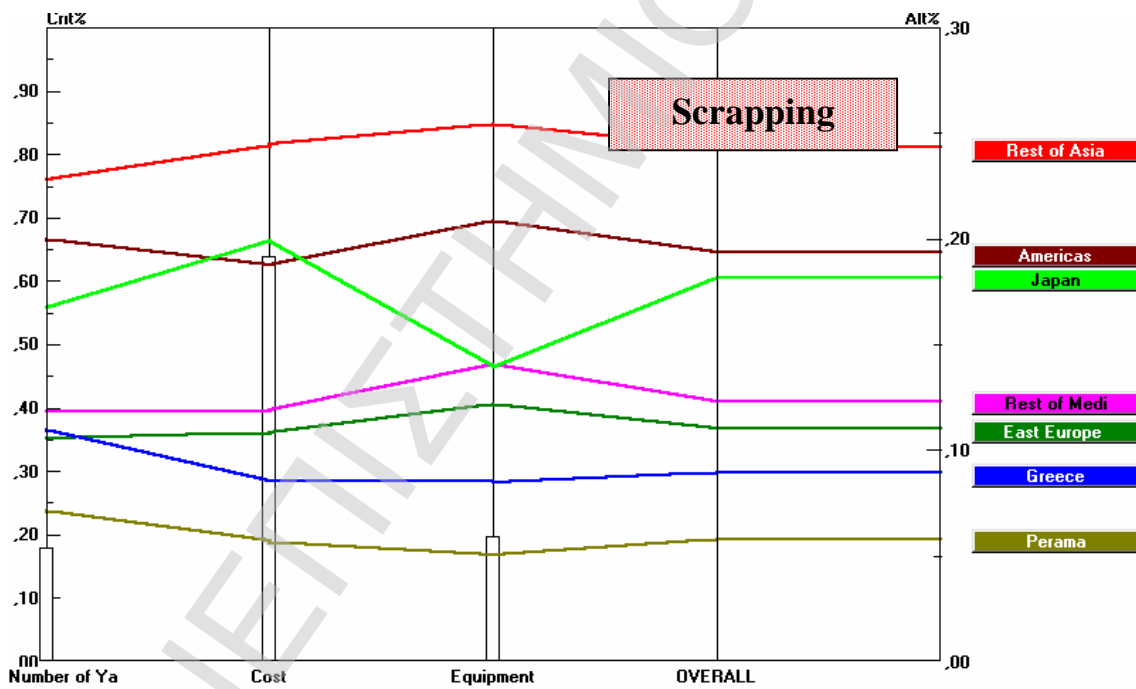
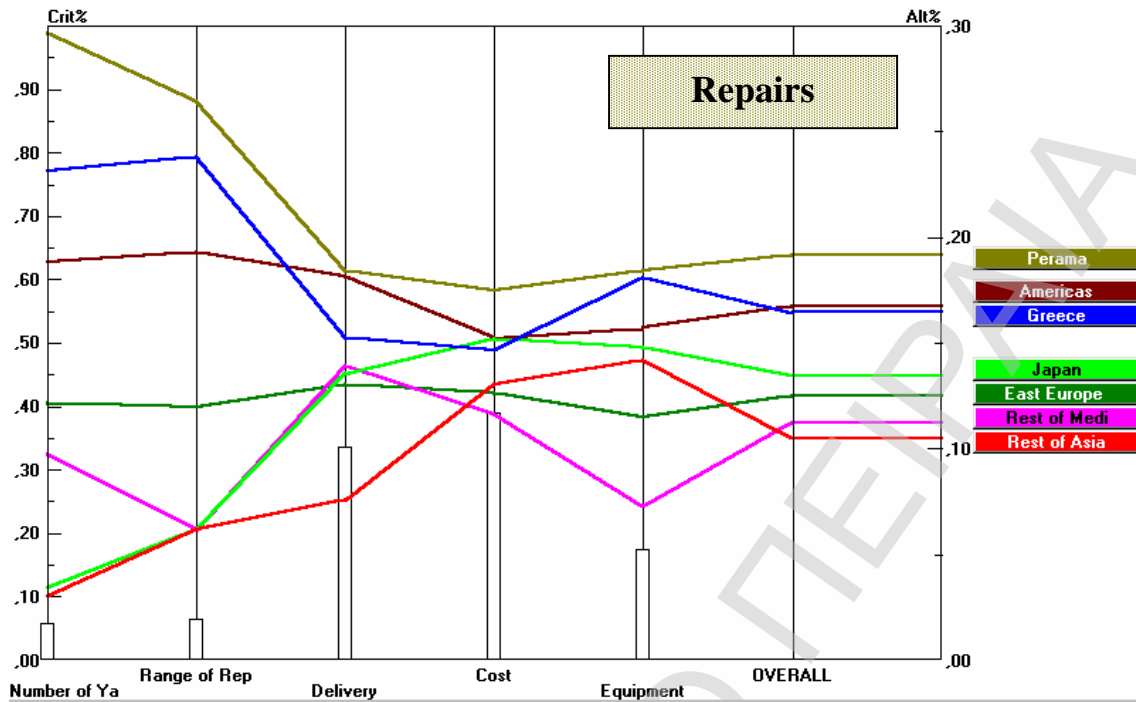
### 9.5 Αναλυτική Ιεράρχηση των γεωγραφικών περιφερειών ανά επίπεδο κάθε επί μέρους κριτηρίου

Επίσης, στα ακόλουθα διαγράμματα μπορούμε να δούμε την κατάταξη που προκύπτει σε κάθε επίπεδο των αρχικών κριτηρίων.

Κεφάλαιο 9: Συγκριτική ανάλυση των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών σε διεθνές επίπεδο



Κεφάλαιο 9: Συγκριτική ανάλυση των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών σε διεθνές επίπεδο



**Πίνακας 9.2.: Τελικός Πίνακας Κατάταξης<sup>10</sup>**

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ							
ΕΠΙΠΕΔΑ	RANK						
	1	2	3	4	5	6	7
<b>Yards</b>	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Range</b>	Λ. Ασία	Ιαπωνία	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Delivery</b>	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Λ. Μεσόγειος	Α. Ευρώπη	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Cost</b>	Λ. Ασία	Ιαπωνία	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Equipment</b>	Αμερική	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Total</b>	<b>Ιαπωνία</b>	<b>Λ.Ασία</b>	<b>Αμερική</b>	<b>Α.Ευρώπη</b>	<b>Λ.Μεσόγειος</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>Πέραμα</b>

ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ							
ΕΠΙΠΕΔΑ	RANK						
	1	2	3	4	5	6	7
<b>Yards</b>	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Λ. Ασία	Ιαπωνία
<b>Range</b>	Ελλάδα	Πέραμα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Λ. Ασία	Ιαπωνία
<b>Delivery</b>	Ελλάδα	Πέραμα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Λ. Ασία
<b>Cost</b>	Ιαπωνία	Πέραμα	Λ. Ασία	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος
<b>Equipment</b>	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Λ. Ασία
<b>Total</b>	<b>Πέραμα</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>Αμερική</b>	<b>Α. Ευρώπη</b>	<b>Ιαπωνία</b>	<b>Λ. Μεσόγειος</b>	<b>Λ. Ασία</b>

<sup>10</sup> Οι πίνακες που ακολουθούν αποτελούν γραφήματα του Προγράμματος Expert Choice, με βάση το οποίο έγιναν οι αναλύσεις κατάταξης. Τα πρωτογενή στοιχεία συγκεντρώθηκαν από τον συγγραφέα από τις ακόλουθες πηγές: Drewry Consultants (Yearly Reports on Shipbuilding & Shiprepairing), καθώς και από την βάση δεδομένων των Clarkson Research για τα έτη 1999-2004.



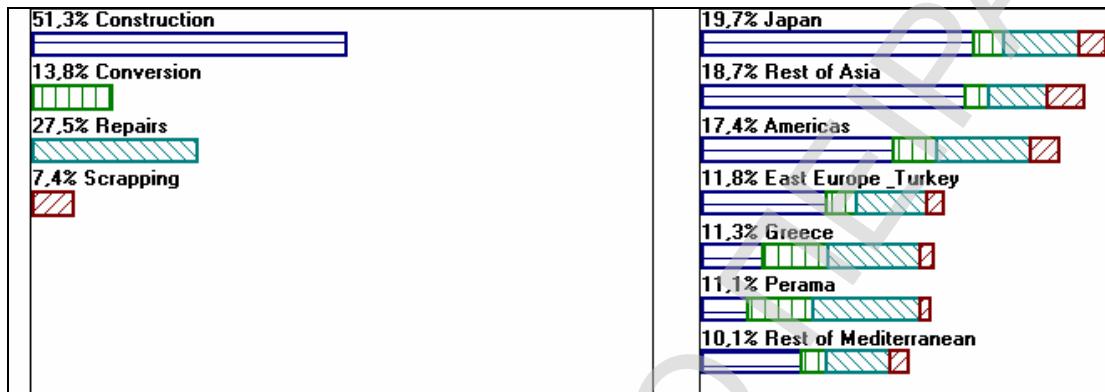
Κεφάλαιο 9: Συγκριτική ανάλυση των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών σε διεθνές επίπεδο

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ							
ΕΠΙΠΕΔΑ	RANK						
	1	2	3	4	5	6	7
Yards	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Λ. Ασία
Range	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Λ. Ασία
Delivery	Πέραμα	Αμερική	Ελλάδα	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Α. Ευρώπη	Λ. Ασία
Cost	Πέραμα	Αμερική	Ιαπωνία	Ελλάδα	Λ. Ασία	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος
Equipment	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος
Total	Πέραμα	Αμερική	Ελλάδα	Ιαπωνία	Α. Ευρώπη	Λ. Μεσόγειος	Λ. Ασία

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ							
ΕΠΙΠΕΔΑ	RANK						
	1	2	3	4	5	6	7
Yards	Λ. Ασία	Αμερική	Ιαπωνία	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Α. Ευρώπη	Πέραμα
Cost	Λ. Ασία	Ιαπωνία	Αμερική	Λ. Μεσόγειος	Α. Ευρώπη	Ελλάδα	Πέραμα
Equipment	Λ. Ασία	Αμερική	Λ. Μεσόγειος	Ιαπωνία	Α. Ευρώπη	Ελλάδα	Πέραμα
Total	Λ. Ασία	Αμερική	Ιαπωνία	Λ. Μεσόγειος	Α. Ευρώπη	Ελλάδα	Πέραμα
<b>Rank</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Γενικό Σύνολο</b>	<b>Ιαπωνία</b>	<b>Λ. Ασία</b>	<b>Αμερική</b>	<b>Α. Ευρώπη/Τουρκία</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>Πέραμα</b>	<b>Λ. Μεσόγειος</b>

## 9.6 Τελική κατάταξη και ανάλυση ευαισθησίας

Από το παρακάτω διάγραμμα, προκύπτει η τελική κατάταξη των χωρών/γεωγραφικών περιοχών ως προς το σύνολο των υπό σύγκριση χαρακτηριστικών τους.



Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η μέθοδος AHP δεν αποτελεί μια επαγωγική μέθοδο συμπερασματολογίας, αλλά μια μαθηματική μέθοδο συγκέντρωσης των πληροφοριών. Η ενδεχόμενη επαγωγική ιδιότητα της μεθόδου, αντανακλάται στην αντιπροσωπευτικότητα των υπό ανάλυση στοιχείων και μόνο. Δεδομένου ότι μέθοδος ιεράρχησης AHP αποτελεί μια μαθηματική ανάλυση (κα όχι αμιγώς στατιστική) η εφαρμογή ανάλυσης ευαισθησίας (sensitivity analysis) συνιστά ένα μέτρο της στατιστικής σημαντικότητας των αποτελεσμάτων ιεράρχησης.

Είναι φανερό, ότι κάθε επιμέρους κριτήριο έχει διαφορετική συνεισφορά στην τελική βαθμολογία κατάταξης. Ενδεχόμενες μεταβολές στις αρχικές βαρύτητες (Loadings) κάθε χαρακτηριστικού, οδηγούν σε μεταβολές της υφιστάμενης τελικής κατάταξης. Η διαδικασία αυτή παρέχει μία ανάλυση ευαισθησίας και αξιολόγησης της (σχετικής) σταθερότητας της τελικής κατάταξης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2002 έχουν διατηρήσει ένα μερίδιο κάτι λιγότερο από 6% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας με πρωτοστατούσα την Γερμανία. Ποσοστό κατά το οποίο το μεγαλύτερο μέρος του αποτελείται από εξειδικευμένα επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια και μόνο το 2% από αμιγώς πλοία μεταφοράς φορτίου. Η Ιαπωνία κατέχει το 34%, σε σύγκριση με το 50% που κατείχε το 1983 το οποίο βαίνει συνεχώς μειούμενο από την δυναμική είσοδο της Κορέας και της Κίνας στην ναυπηγική βιομηχανία. Η Κορέα από το 2%, που είχε το 1976, το 1997 κατέχει το 12% και σήμερα βρίσκεται πρώτη ανάμεσα στις κατασκευάστριες χώρες με σχεδόν το 41% της παγκόσμιας παραγωγής. Η άλλη αναπτυσσόμενη δύναμη στις ναυπηγήσεις, η Κίνα κινείται στο 9%, με την Πολωνία να συρρικνώνεται στο 2% μαζί με την Κροατία και την Ταϊβάν. Αξίζει να σημειωθεί ό,τι η χώρα μας κατέχει μόλις το 0.01% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Αν ως μέτρο σύγκρισης χρησιμοποιήσουμε τις ναυπηγικές περιοχές, τότε προκύπτει ότι το 1986 η Άπω Ανατολή κατείχε το 70%, η Ευρωπαϊκή Ένωση το 10%, οι κεντρικά διευθυνόμενες οικονομίες το 8% και οι λοιπές το 9.6% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής. Αξίζει να σημειωθεί ότι η βιομηχανία διάλυσης πλοίων είναι συγκεντρωμένη στην Άπω Ανατολή και είναι γενικότερα βιομηχανία εντάσεως εργασίας με λιγοστό εξοπλισμό και υποδομή.

Όσον αφορά τις αναπτυσσόμενες Ναυπηγικές Χώρες αναφέρουμε τα εξής :

Ανάμεσα στους «μικρούς» κατασκευαστές μπορούν να διακριθούν κάποιες χώρες οι οποίες φαίνεται να αυξάνουν σταθερά, αν και με σχετικά μικρούς ρυθμούς μεταβολής, τα ποσοστά τους στην πίτα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τέτοιες, είναι στο χώρο της Άπω Ανατολής, η Σιγκαπούρη με 0,27% και οι Φιλιπίνες με 0,53%, οι οποίες με μια σειρά επενδύσεων έχουν ενισχύσει σημαντικά τη θέση τους στη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Παράλληλα στην Μεσόγειο η Τουρκία καταλαμβάνοντας το 0,5% με την δημιουργία της νέας ναυπηγικής – ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στην Τούζλα, στη θάλασσα του Μαρμαρά φαίνεται να εμφανίζει προοπτικές ταχείας ανέλιξης στην παγκόσμια παραγωγή αν και έως τώρα

επικεντρώνεται στην ναυπήγηση μικρών πλοίων κυρίως για την θάλασσα της Μεσογείου.

Αναλυτικότερα, η μελέτη της προσφοράς ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών ανά γεωγραφική περιοχή (Άπω Ανατολή, Ηπειρωτική Ευρώπη και Μεσόγειο Θάλασσα) μας οδήγησε στα ακόλουθα συμπεράσματα :

- Η Ναυπηγική Βιομηχανία της Άπω Ανατολής

Αντίθετα με αυτό που συμβαίνει στις Ευρωπαϊκές χώρες, υπάρχουν χώρες με αναλογικά μικρότερους εμπορικούς στόλους, οι οποίες όμως κατέχουν σημαντικά μερίδια παγκοσμίως ως κατασκευάστριες χώρες. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν η Ιαπωνία με ποσοστό 34%, η Νότια Κορέα με 41%, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας με 9% και η Ταϊβάν με σχεδόν 2%.

Φαίνεται καθαρά δηλαδή ότι το 85% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας ανήκει στις χώρες της Άπω Ανατολής με επίκεντρο την Κορέα, την Ιαπωνία και την Κίνα.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας αποδίδεται στην ποικιλία των συνεταιρικών ομάδων, οι οποίες σχηματίζουν συλλογικά ολόκληρη την βιομηχανία. Αυτές είναι :

1. Μεγάλες ναυπηγικές μονάδες
2. Μεσαίες ναυπηγικές μονάδες, οι οποίες εξειδικεύονται στην ναυπήγηση παραδοσιακών τύπων πλοίων
3. Μικρές μονάδες, οι οποίες κατασκευάζουν εξαρτήματα και μηχανήματα για σχεδόν όλα τα πλοία.

Οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες συνεισφέρουν πολύ στην βελτίωση του τεχνολογικού επιπέδου και της ποιότητας του προϊόντος της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας σαν σύνολο παίζοντας έναν ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη νέων προϊόντων καθώς και στην συσπείρωση ανάμεσα στις επιχειρήσεις που ανήκουν στα ίδια zaibatsu.

Οι Ιάπωνες ναυπηγοί, γενικότερα, έχουν επικεντρώσει τις προσπάθειες τους στην έρευνα και ανάπτυξη με σκοπό την μείωση του κόστους παραγωγής. Η έρευνα και ανάπτυξη (R+D) πέτυχε να αυξήσει την παραγωγικότητα του τομέα, κατά 27% από το 1993 έως το 1995, με μια μόνιμη τεχνική και τεχνολογική βελτίωση των δικών τους μέσων παραγωγής. Οι συνισταμένες κλειδιά για την ανταγωνιστικότητα είναι η αυξημένη υπεργολαβία, η χρήση των οικονομιών κλίμακας, τα πλεονεκτήματα της μαζικής παραγωγής και οι μειώσεις στο κόστος των εγχωρίων και εισαγομένων υλικών. Οι κεντρικές ιδέες είναι οι διακεκριμένες εγκαταστάσεις, το χαμηλό οριακό κόστος προσφοράς, ο δυνατός σχεδιασμός και η τεχνική ικανότητα, ο αποτελεσματικός προγραμματισμός και η καλή επικοινωνία μεταξύ της διοίκησης και του εργατικού δυναμικού. Οι τιμές είναι ανταγωνιστικές και τα προϊόντα είναι υψηλής ποιότητας και παραδίδονται στην ώρα τους.

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ιαπωνία έχει επικεντρωθεί σε μερικά ισχυρά γκρουπ (zaibatsu) που αποφέρουν κέρδη από κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων. Λαμβάνουν αξιόλογη υποστήριξη για την Έρευνα και Ανάπτυξη και απολαμβάνουν ένα οικογενειακό πρόγραμμα πίστωσης που παρέχει άτοκα δάνεια σε ντόπια ναυπηγεία.

Παραδοσιακά οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες αγοράζουν αποκλειστικά από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία. Αυτό βοήθησε την Ιαπωνία να διατηρήσει τη θέση της σαν παγκόσμιος ηγέτης, κατέχοντας περίπου το 40% της παγκόσμιας παραγωγής.

Σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κίνας, προκύπτει ότι ο σωστός σχεδιασμός και οι τεχνικές μέθοδοι είναι στοιχεία-κλειδιά για επιτυχία τόσο στη παραγωγή όσο και στο marketing. Ένα καλό σχέδιο σημαίνει τόσο ένα επαρκές χαμηλού κόστους και υψηλής ποιότητας πλοίο, που είναι σύμφωνο με τις υποδείξεις και τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη, όσο και ένα χαμηλό παραγωγικό κόστος και μείωση του χρόνου για σχεδιασμό και επάρκεια της παραγωγής. Αν και τα δύο αυτά κριτήρια συγκλίνουν, τότε το ναυπηγείο θα είναι ανταγωνιστικό και θα παρουσιάζει χαμηλό κόστος και χαμηλό χρόνο κατασκευής. Η ναυπηγική στρατηγική και διοίκηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της Κίνας συνίσταται σε:

Προσαρμοσμένες πολιτικές, διατήρηση της προσαρμοστικότητας, διαφοροποίηση, εστίαση σε πλοία συγκεκριμένου τύπου, επιχειρηματικές μονάδες, συστήματα διοίκησης ποιότητας και επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα, όλο το προσωπικό αντιλαμβάνεται καθαρά τον βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σκοπό της επιχείρησης. Η καλή επικοινωνία μεταξύ όλων των επιπέδων της οργάνωσης είναι το κλειδί της επιτυχίας για βιομηχανίες εντάσεως εργασίας όπως είναι η ναυπηγική. Πρόσθετα, κύριος στόχος είναι η γρήγορη αντίδραση στις αλλαγές της αγοράς με την προσφορά νέων ή/και διαφορετικών προϊόντων, που ωστόσο μεγιστοποιούν το κέρδος. Το κλειδί αυτής της προσέγγισης είναι μια κατάλληλα δομημένη και προσαρμοσμένη τοπική ναυτιλιακή προμήθεια και μια βιομηχανία υπεργολαβίας. Επιπλέον, η ελαχιστοποίηση του προσωπικού γραφείου αποτελεί κλειδί στην όλη θεωρία της μεγιστοποίησης της προσαρμοστικότητας και της ενθάρρυνσης λήψης αποφάσεων. Αν διοικούνται σωστά, αυτές οι προσπάθειες θα πρέπει να οδηγήσουν σε πιο επαρκείς, αποτελεσματικές και ευπροσάρμοστες οργανώσεις, σε ελαχιστοποίηση του κόστους και μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας. Ακόμη, τα Συστήματα Διοίκησης Ποιότητας βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα. Τέλος, οι επενδύσεις σε έρευνα και ανάπτυξη αναμένεται να δώσουν έμφαση στην επίτευξη ισορροπίας ανάμεσα σε τεχνολογία, εγκαταστάσεις και επίπεδο οργανωτικής ικανότητας για να μεγιστοποιήσουν την απόδοση της επένδυσης. Τα υψηλά επίπεδα επένδυσης σε έρευνα και εξέλιξη από κάποιους ναυπηγούς έχει βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα.

Όσον αφορά την Νότιο Κορέα, το 2002 κατείχε το 40% της παγκόσμιας παραγωγής και σε αυτό το επίπεδο αναμένεται να διατηρηθεί και τα επόμενα έτη. Αυτό που είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι ότι το 80%-90% της παραγωγής, ελέγχεται από πέντε μεγάλα γκρουπ. Ιδιαίτερα προτερήματα της Κορεάτικης ναυπηγικής βιομηχανίας είναι η μεγάλης χωρητικότητας εγκαταστάσεις, η έμφαση στην διασφάλιση της ποιότητας, η ισχυρή πολιτική προώθησης των προϊόντων στην αγορά, η παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση και ο πρώτης ποιότητας προγραμματισμός και σχεδιασμός.

Οι Κορεάτες ναυπηγοί επίσης επωφελούνται από το Κορεάτικο Πρόγραμμα Δανειοδότησης για εξέλιξη, που χρηματοδοτεί πλοία με Κορεάτικη σημαία, παρέχοντας άτοκα δάνεια με την προϋπόθεση ότι θα ναυπηγηθούν σε Κορεάτικο ναυπηγείο. Οι περιορισμοί κεφαλαίου που ισχύουν στη Νότια Κορέα δίνουν στους Κορεάτες

εξαγωγείς ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο είναι κρίσιμης σπουδαιότητας για την ναυπηγική βιομηχανία εξαιτίας του μεγάλου χρόνου που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας και της παράδοσης ενός πλοίου. Κάτι το οποίο γίνεται ακόμα πιο σημαντικό τη στιγμή που οι Ιαπωνικές τράπεζες εμφανίζουν προβλήματα ρευστότητας μειώνοντας την ανταγωνιστική δύναμη του κυριότερου ανταγωνιστή της Ν. Κορέας.

### **Η Ναυπηγική Βιομηχανία της Ηπειρωτικής Ευρώπης**

Αν και τεχνολογικά πολύ ψηλά, τα ναυπηγεία της Ευρώπης υπολείπονται του χαμηλού κόστους που επιτυγχάνουν τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Έτσι τα περισσότερα ναυπηγεία ασχολούνται με την κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων, πλοίων αναψυχής, ταχύπλοων πλοίων διαφόρων τύπων μεταφοράς επιβατών και οχημάτων (το 1998 είχαν το 83% της παγκόσμιας παραγωγής σε επιβατηγά και ferry), LNG carriers και υπεράκτιες κατασκευές. Σε αυτό το πλαίσιο κινούνται τα ναυπηγεία της Γερμανίας, Πολωνίας, Δανίας, Ολλανδίας, Ιταλίας και Ισπανίας. Χωρίς μεγάλη παραγωγή (σαν ποσότητα) αλλά κάτι που υποδηλώνει την εξειδίκευση που έχει επικρατήσει στην Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία είναι τα μεγάλα ναυπηγεία της Γαλλίας (De l'Atlantique) και της Φινλανδίας (Kvaerner Masa, Akker Finnyards) τα οποία παράγουν στο σύνολό τους επιβατηγά πλοία και μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

Η σημαντικότερη χώρα και από άποψη παραγωγής αλλά και από άποψη τεχνογνωσίας/τεχνολογίας είναι η Γερμανία και η Δανία των οποίων τα ναυπηγεία είναι τα μόνα από τα Ευρωπαϊκά τα οποία φαίνεται να διατηρούν κάποια από την παλιά τους αίγλη. Η Πολωνία και αυτή παραδοσιακή ναυπηγική χώρα της Ευρώπης διατηρείται στα ίδια επίπεδα από άποψη μεγέθους παραγωγής αν και υπολείπεται της τεχνολογίας. Στην αντίθετη πλευρά βρίσκονται τα ναυπηγεία της Ολλανδίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας τα οποία φαίνεται σταδιακά να υποχωρούν ως προς το μερίδιο τους στην παγκόσμια αγορά.

Σχετικά με την πολιτική των ναυπηγείων της Ηπειρωτικής Ευρώπης μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής :

Μεταξύ 1997 και 1999 ο συνολικός όγκος των βιβλίων παραγγελιών παρουσίασε αύξηση περίπου 5% και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εν λόγω αύξηση ωφέλησε βασικά μόνο τους Κορεάτες ανταγωνιστές. Η Ιαπωνία αντιμετωπίζει πρόβλημα συρρικνούμενου όγκου παραγγελιών, ενώ η Ε.Ε. κατάφερε να διατηρήσει το μερίδιό της σε ένα συγκριτικά υψηλό επίπεδο. Ωστόσο, η Κορέα αύξησε τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών της περίπου κατά 27%, ενώ τα ναυπηγεία της Ε.Ε. αύξησαν τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών τους σύμφωνα με τη γενική τάση μονό κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος. Η συρρίκνωση του όγκου των βιβλίων παραγγελιών αποτελεί ένδειξη επιδείνωσης της επιχειρηματικής κατάστασης μεσοπρόθεσμα και εάν συμπεριληφθούν οι επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τις νέες παραγγελίες, μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την μελλοντική κατάσταση του εμπορίου.

Ενώ φαίνεται τα ναυπηγεία της Ε.Ε να διατηρούν μια συγκριτικά καλή θέση (παρότι αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι οι εργασίες είναι επικερδείς), η κατάσταση σε συγκεκριμένα κράτη μέλη και για συγκεκριμένα ναυπηγεία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, ανάλογα με το χαρτοφυλάκιο των προϊόντων τους. Εκείνα που απειλούνται περισσότερο είναι τα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία που επικεντρώνονται στην κατασκευή εμπορικών πλοίων εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν προϊόντα ή τα πλοία μεταφοράς αερίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτά τα ναυπηγεία, δεν έχουν τη δυνατότητα να αντισταθμίσουν την απώλεια μεριδίου της αγοράς μέσω της κατασκευής μεγάλων κρουαζιερόπλοιοι ή μέσω της σύναψης συμβάσεων με το Πολεμικό Ναυτικό, ακόμη και αν η γενική ανταγωνιστικότητα τους από άποψη παραγωγικότητας είναι καλή, με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να έχουν ήδη πτωχεύσει.

### **Η ναυπηγική βιομηχανία της Μεσογείου**

Το μεγαλύτερο τμήμα της Μεσογειακής ναυπηγικής βιομηχανίας, απασχολείται με την συντήρηση, επισκευή και μετασκευή των πλοίων που κινούνται ή πρόκειται να κινηθούν στην ιδιαίτερη αυτή αγορά. Με νέες κατασκευές απασχολείται η Βουλγαρία, η Αίγυπτος, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ισπανία, η Μάλτα, η Ρουμανία, η Σερβία, η Σλοβακία και η Τουρκία. Από όλες τις παραπάνω χώρες μόνο οι μονάδες τις Γαλλίας, Ιταλίας, Ισπανίας, Ρουμανίας και Σλοβακίας έχουν μια σταθερή ναυπηγική παραγωγή



εμπορικών πλοίων και σε αυτές προστέθηκε τα τελευταία χρόνια και αυτή της Τουρκίας.

Χαρακτηριστικό επίσης των Μεσογειακών ναυπηγείων είναι και το γεγονός ότι οι περισσότερες μεγάλες μονάδες μέχρι πρότινος τελούσαν υπό κυβερνητικό έλεγχο και τα τελευταία χρόνια είτε ιδιωτικοποιήθηκαν είτε βρίσκονται σε μια τέτοια διαδικασία. Σε αυτό, πέρα από την πολιτική ως προς το μερίδιο του κράτους στην παραγωγή, σημαντικό ρόλο έπαιξαν και τα μεγάλα χρέη που είχαν σωρεύσει τα ναυπηγεία. Σημαίνων παράγοντας για την σώρευση των χρεών αυτών, ήταν η αδυναμία ανταγωνισμού σε τιμές και λιγότερο σε χρόνο, των ναυπηγείων της Βόρειας Ευρώπης και των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής.

Αναλυτικότερα, μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής :

- ⇒ Στη Γαλλία και την Ισπανία περίπου το 90% των ναυπηγείων, ασχολείται με επισκευαστικές εργασίες.
- ⇒ Η Ιταλική ναυπηγική βιομηχανία είναι επικεντρωμένη στην κατασκευή επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων και δευτερευόντως σε πλοία μεταφοράς χημικών και υγροποιημένων αερίων όπως και στις επισκευές και μετασκευές πλοίων.
- ⇒ Οι χώρες που προήλθαν από την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας έχουν παράδοση στην ναυπήγηση και την ναυπηγοπισκευή. Μετά την δημιουργία των νέων κρατών επήλθε μία περίοδος κατά την οποία ανασυγκροτήθηκε η βιομηχανία τους σύμφωνα με τα νέα δεδομένα που προέκυψαν. Αυτό σε συνδυασμό με την αύξηση του απαιτούμενου όγκου των παραγγελιών είχε σαν αποτέλεσμα την εκ νέου δυναμική ανάπτυξη στην παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας των χωρών αυτών.
- ⇒ Η Τουρκία με την κατασκευή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στην Τούζλα (θάλασσα Μαρμαρά) μπήκε δυναμικά στο προσκήνιο της Μεσογειακής ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Τουρκίας και μετά την δημιουργία της ζώνης στην Τούζλα, επωφελούμενοι δε του ιδιαίτερα χαμηλού εργατικού κόστους σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της

Ευρώπης εμφανίζουν μια ταχύτατη ανάπτυξη. Αναλαμβάνουν την επισκευή/ συντήρηση/ μετασκευή Μεσογειακών κυρίως εμπορικών πλοίων και παράλληλα κατασκευάζουν πλοία για τις ανάγκες της Μεσογειακής αγοράς.

⇒ Η Συρία και η Λιβύη δεν έχουν να επιδείξουν αξιόλογες μονάδες στην ναυπηγική βιομηχανία. Ενώ το Ισραήλ με τη σειρά του απασχολεί το μοναδικό του ναυπηγείο για την συντήρηση του στόλου του και την κατασκευή ταχύπλων πολεμικών σκαφών.

⇒ Τα ναυπηγεία της Αιγύπτου επικεντρώνονται σε εργασίες συντήρησης και επισκευής.

⇒ Στην Ελλάδα υπάρχουν μια σειρά από ναυπηγεία με μεγαλύτερα αυτά του Σκαρμαγκά, της Ελευσίνας, της Αυλίδος και της Σύρου. Σημαντική ναυπηγική/ ναυπηγοεπισκευαστική βάση αποτελεί η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος με πάνω από 110 καταγεγραμμένες βιομηχανίες που ασχολούνται με την ναυπηγοεπισκευή και άλλες ναυπηγικές εργασίες.

### **Η Ναυπηγική Βιομηχανία Μαύρης Θάλασσας**

⇒ Η Βουλγαρία κατασκευάζει μικρού μεγέθους πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων και μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

⇒ Η ναυπηγική βιομηχανία της Ρουμανίας εμφανίζει μια κατανομή στην παραγωγή της ανάλογα με τον τύπο πλοίου που κατασκευάζεται ανά τύπο ναυπηγείο.

⇒ Η Ναυπηγική βιομηχανία της Ρωσίας μετά την αναδιάρθρωση που υπέστη και στην οποία ακόμα υπόκειται μερικώς, έχει εισέλθει στην παραγωγή δυναμικά με την μετατροπή των σοβιετικών ναυπηγείων της σε εμπορικά ναυπηγεία επικεντρωμένα στην παραγωγή πλοίων κυρίως μεταφοράς υγρών φορτίων, χημικών και ξηρού φορτίου.

⇒ Η Ουκρανία αποτελούσε την ναυπηγική δύναμη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης για εξειδικευμένες κατασκευές ιδιαίτερα στον στρατιωτικό τομέα και τώρα

βρίσκεται σε μια μεταβατική φάση μεταστροφής των ναυπηγείων σε βιομηχανίες με εμπορικό προσανατολισμό.

Προκειμένου να αποδειχτούν οι δυνατότητες περαιτέρω δραστηριοποίησης της ΝΕΖ Περάματος, κρίθηκε σκόπιμη η ανάλυση της ζήτησης ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών.

⇒ Στην περιοχή δραστηριοποιούνται κυρίως πλοία με εύρος χωρητικότητας που κυμαίνεται από 100 τόνους νεκρού βάρους (ή ακόμη λιγότερο όταν πρόκειται για βοηθητικά πλοία, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, μικρά επιβατηγά, μικρά αλιευτικά, σκάφη αναψυχής, κλπ), μέχρι 10.000 περίπου τόνους νεκρού βάρους.

⇒ Μεγαλύτερα πλοία (μέχρι και 150.000 τόνους νεκρού βάρους), διέρχονται από την Μεσόγειο θάλασσα κατευθυνόμενα από και προς Σουέζ και Ερυθρά Θάλασσα, ή ακόμη και προς τον Εύξεινο Πόντο, μεταφέροντας κυρίως πετρελαιοειδή (αργό πετρέλαιο και παράγωγα).

⇒ Στην λεκάνη της Μεσογείου και στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου διακινούνται πληθώρα φορτίων με μέσο μέγεθος τους 5-6.000 τόνους, ενώ οι τύποι πλοίων που εμφανίζονται στις προαναφερθείσες περιοχές, καλύπτουν όλο το φάσμα των βασικών τύπων πλοίων (εμπορικά πλοία και πλοία βοηθητικών υπηρεσιών).

⇒ Τα πλοία μεγέθους από 100 – 6.000 τόνους νεκρού βάρους – λόγω της συχνής τους παρουσίας στην Μεσόγειο – χαρακτηρίζονται ως “Μεσογειακά πλοία”, και αποτελούν το δείγμα μελέτης στην παρούσα έρευνα.

Η περιοχή της Μεσογείου, αποτελεί μια εξειδικευμένη ναυτιλιακή αγορά, η οποία χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία :

⇒ Από το δείγμα μελέτης, το επικρατέστερο αριθμητικά μέγεθος πλοίου στην περιοχή της Μεσογείου – σε όρους χωρητικότητας – είναι το μέγεθος μεταξύ 10 – 100 τόνους νεκρού βάρους (691 πλοία).

- ⇒ Οι κυριότεροι τύποι πλοίων στο 94% του δείγματος (Μεσογειακά πλοία Ευρωπαϊκών συμφερόντων), αφορούν δεξαμενόπλοια (266 πλοία), και ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου (265 πλοία), τα ferry boat (231 πλοία), τα ρυμουλκά (176 πλοία), τα επιβατηγά (108 πλοία), τα υδροπτέρυγα (85 σκάφη), τα πλοία ψυγεία (78 πλοία), τα πλοία μεταφοράς αποκλειστικά χύδην ξηρού φορτίου (56), ενώ τα υπόλοιπα πλοία αναφέρονται σε πλοία μεταφοράς τσιμέντου, και πλοία βοηθητικά της ναυτιλίας.
- ⇒ Οι κυριότερες σημαίες που φέρουν τα Μεσογειακά πλοία Ευρωπαϊκών συμφερόντων, από 10 – 6.000 τόνους νεκρού βάρους, αναφέρονται στην Ελληνική σημαία (1070 πλοία), στην σημαία του Παναμά (161 πλοία), στην σημαία του Αγίου Βικέντιου (97 πλοία) και σε άλλες σημαίες όπως αυτή της Μάλτας, της Κύπρου, της Ονδούρας, των νησιών Μπαχάμες, της Ιταλίας, της Λιβερίας, κλπ.
- ⇒ Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ηλικιακή κατανομή των Μεσογειακών πλοίων. Επί συνόλου 1.664 πλοίων, το 38% είναι άνω των 32 ετών, το 50% βρίσκεται μεταξύ των 12 και 31 ετών, ενώ μόνο το 12% του συνόλου είναι μέχρι 12 έτη. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την αναγκαιότητα ανανέωσης αυτού του στόλου στο προσεχές μέλλον, ενισχύοντας την άποψή μας ότι υπάρχουν επιχειρηματικές ευκαιρίες στους Έλληνες κατασκευαστές (είτε στα μεγάλα ναυπηγεία, είτε στις καλά οργανωμένες ναυπηγικές μονάδες της NEZ Περάματος).
- ⇒ Σχετικά με τους τύπους πλοίων που εμφανίζουν την μεγαλύτερη ηλικία, παρατηρούμε ότι τα motor ships, τα αλιευτικά, τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, τα επιβατηγά, τα δεξαμενόπλοια και τα ρυμουλκά σε ποσοστό άνω του 40% ξεπερνούν τα 32 χρόνια. Όλοι οι προαναφερθέντες τύποι πλοίων αποτελούν την ομάδα στόχο της NEZ Περάματος, η οποία θα πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες δομές και υποδομές προκειμένου να εκμεταλλευτεί την ανανέωση του Μεσογειακού στόλου.
- ⇒ Με δεδομένο ότι τα περισσότερα Μεσογειακά πλοία ανήκουν σε Έλληνες διαχειριστές και πλοιοκτήτες, θεωρούμε ευκολότερη την διείσδυση των ναυπηγοεπισκευαστών στην αγορά. Επίσης, πιστεύουμε ότι οι Έλληνες

πλοιοκτήτες και διαχειριστές ενδιαφέρονται να ανανεώσουν τον στόλο τους σε Ελληνικές μονάδες, αφού έτσι καθίσταται ευκολότερη και οικονομικότερη η παρακολούθηση των σχετικών εργασιών.

Τέλος, έλαβε χώρα συγκριτική ανάλυση, βάσει της οποίας γίνεται ιεράρχηση και κατάταξη συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών και χωρών, ως προς την δυναμικότητα και ικανότητα ναυπήγησης, μετασκευής, επισκευής και διάλυσης πλοίων. Προς την κατεύθυνση αυτή κατασκευάστηκε ένας συνολικός δείκτης ικανότητας ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών (Shipbuilding Capability Index) βάσει του οποίου παρέχεται μια συνολική εικόνα της σχετικής θέσης την οποία κατέχουν οι υπό κατάταξη περιοχές, σε διεθνές επίπεδο. Για την επίτευξη της συγκριτικής ανάλυσης που ακολουθεί, χρησιμοποιείται μία μαθηματική μέθοδος γνωστή ως «Αναλυτική Διαδικασία Ιεράρχησης» (Analytical Hierarchy Process).

Η ενσωμάτωση των πρωτογενών πληροφοριών στην AHP, γίνεται υπό τη μορφή κατάλληλων σταθμίσεων (Loadings) επί των κριτηρίων και των επιμέρους επιπέδων αυτών. Οι εν λόγω σταθμίσεις, έχουν καταταχισθεί μέσω μιας απ' ευθείας σύγκρισης των υπό κατάταξη χωρών ως προς τα προεπιλεγμένα κριτήρια. Συνοπτικά αναφέρουμε τα εξής :

- ⇒ Όσον αφορά την σημαντικότητα του κριτηρίου της **ναυπήγησης**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.071), εύρος των δραστηριοτήτων ναυπήγησης (0.056), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.265), μέσο κόστος ναυπήγησης (0.378), εξοπλισμός των μονάδων (0.230).
- ⇒ Σχετικά με τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **μετασκευής**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.049), εύρος των δραστηριοτήτων μετασκευής (0.081), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.417), μέσο κόστος μετασκευής (0.275), εξοπλισμός των μονάδων (0.178).
- ⇒ Όσον αφορά τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **επισκευής**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.053), εύρος των δραστηριοτήτων επισκευής (0.060), μέση ταχύτητα παράδοσης (0.332), μέσο κόστος επισκευής (0.386), εξοπλισμός των μονάδων (0.169).

⇒ Τέλος, σχετικά με τη σημαντικότητα του κριτηρίου της **διάλυσης**, η συνεισφορά των επιμέρους επιπέδων κατανέμεται ως εξής : αριθμός των μονάδων (0.174), μέσο κόστος διάλυσης (0.634), εξοπλισμός των μονάδων (0.192).

Η εφαρμογή της μεθόδου AHP οδήγησε στα ακόλουθα αποτελέσματα :

### Αποτελέσματα κατάταξης

Rank	1	2	3	4	5	6	7
Ναυπηγήσεις	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Α. Ευρώπη / Τουρκία	Λ. Μεσόγειος	Ελλάδα	Πέραμα
Μετασκευές	Πέραμα	Ελλάδα	Αμερική	Α. Ευρώπη / Τουρκία	Ιαπωνία	Λ. Μεσόγειος	Λ. Ασία
Επισκευές	Πέραμα	Αμερική	Ελλάδα	Ιαπωνία	Α. Ευρώπη / Τουρκία	Λ. Μεσόγειος	Λ. Ασία
Διαλύσεις	Λ. Ασία	Αμερική	Ιαπωνία	Λ. Μεσόγειος	Α. Ευρώπη / Τουρκία	Ελλάδα	Πέραμα
Σύνολο	Ιαπωνία	Λ. Ασία	Αμερική	Α. Ευρώπη / Τουρκία	Ελλάδα	Πέραμα	Λ. Μεσόγειος

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

- ⇒ **Βλάχος Γ.Π.**: Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2000.
- ⇒ **Βλάχος Γ.Π. – Νικολαΐδης Εμ.**, Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, εκδ. “J&J Hellas”, Πειραιάς 1999.
- ⇒ **Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π.**, Ναυτιλιακή Οικονομική, Κεφ.8: «Η προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών και χωρητικότητας πλοίων», σελ. 514-515, 2η έκδοση, εκδ. “J&J Hellas”, Πειραιάς 2003.
- ⇒ **Γουλιέλμος Αλέξανδρος**, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Α, εκδ. Σταμούλης Α, Αθήνα 1999.
- ⇒ **Γουλιέλμος Αλέξανδρος**, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Β, εκδ. Σταμούλης Α, Αθήνα 1999.
- ⇒ **Γουλιέλμος Αλέξανδρος**, Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκδ. Σταμούλης Α, Αθήνα 2001.
- ⇒ **Θαλασσινός Ελευθέριος – Σταματόπουλος Θεόδωρος – Χαρίσης Χαρίλαος**, Επιχειρησιακή Στατιστική, εκδ. Α.Σταμούλης, Αθήνα 1996
- ⇒ **Σαμπράκος Ευάγγελος**, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, εκδ. Ειδική Εκδοτική Α.Ε., Πειραιάς 2002.

### Ξενόγλωσση

- ⇒ **Clarksons Research Studies (2004)**
- ⇒ **Farnum N. R. and L.W. Stanton (1989)**, Quantitative Forecasting Methods. PWS-Kent, Boston.
- ⇒ **Hauke L. Kite-Powell (2001)**, Marine Policy: Shipping and Ports, Encyclopedia of Marine Science, Academic Press, pp. 2768-76.
- ⇒ **Stopford Martin (1997)**, Maritime Economics, Routledge 1997, 2nd Edition
- ⇒ **T. L. Saaty, (1980)**, *The Analytic Hierarchy Process*, McGraw-Hill.

- ⇒ **K. Sugihara, Y.Maeda and H.Tanaka, (1999)**, *Interval Evaluation by AHP with Rough Set Concept*, New Directions in Rough Sets, Data Mining, and Granular-Soft Computing, Lecture Note in Artificial Intelligence 1711, Springer, 375-381.
- ⇒ **H. Tanaka and P.Guo, (1999)**, *Possibilistic Data Analysis for Operation Research*, Physica-Verlag, A Springer Verlag Company.
- ⇒ **A. Charnes, W. W. Cooper and E.Rhodes, (1978)**, *Measuring the Efficiency of Decision Making Units*, European Journal of Operational Research, 429-444.
- ⇒ **T. Entani, H. Ichihashi, H. Tanaka, (2000)**, *Optimistic Priority Weights with an Interval Comparison Matrix*.
- ⇒ **G. P. Vlachos- Em. Nikolaidis – G. Konomos (Ismir, Turkey 06.2004)** Paper presented in the International Association of Maritime Economists «*Application of the “Analytical Hierarchy Process” Methodology, on the Classification of Shipbuilding and Shiprepairing Markets*».
- ⇒ **Dr. G.P. Vlachos – Emm. Nikolaidis (2003)**, “European Union Phase Out Scheme and the consequences for the Mediterranean market”, “Naftemporiki