

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΔΙΕΘΝΩΣ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ- ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΑΣ -ΚΟΡΕΑΣ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΔΥΟ ΧΩΡΩΝ.

Όνοματεπώνυμο

Δημητρακόπουλος Θεόδωρος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία.

Πειραιάς
Νοέμβριος 2014

Σελίδα Δήλωσης Αυθεντικότητας

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

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Ο Δηλών

Θεόδωρος Δημητρακόπουλος

Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

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

Σελίδα ευχαριστιών

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή, κ. Βλάχο Γεώργιο για την σωστή καθοδήγηση του και την άριστη συνεργασία καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας. Ευχαριστώ επίσης την οικογένεια μου, τους συμφοιτητές και φίλους για την βοήθεια, στήριξη και συμβολή τους στην εκπλήρωση της παρούσας εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Πηγή: Γ. Π. Βλάχος, (2013). Ναυπηγική Οικονομική, Αθήνα. Εκδόσεις Σταμούλη.

Με την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας ουσιαστικά θα πραγματοποιήσουμε μια ανάλυση και σύγκριση για δύο από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, της Κίνας και Κορέας. Σκοπός της εργασίας είναι να καταγραφεί η διαχρονική εξέλιξη των ναυπηγείων των δύο χωρών καθώς και ο σημαντικός ρόλος των δύο κυβερνήσεων στην ανάπτυξη των ναυπηγείων.

Τα ναυπηγεία μιας χώρας αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, της ναυπηγικής και του διεθνούς εμπορίου. Με την κατασκευή των νέων πλοίων στην διεθνή αγορά ουσιαστικά διευκολύνονται οι διεθνείς μεταφορές τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων. Επιπλέον, ανοίγουν νέες θέσεις εργασίας τόσο για τα πληρώματα των πλοίων, όσο και για το προσωπικό στον κατασκευαστικό κλάδο της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη της οικονομίας σε διεθνές επίπεδο στηρίζεται στο διεθνές εμπόριο και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Έχει παρατηρηθεί ότι το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυπηγικής βιομηχανίας ουσιαστικά προέρχεται από τις ασιατικές χώρες, ενώ έχει μειωθεί σε μεγάλο ποσοστό στην ευρωπαϊκή αγορά. Αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δίνουν μεγάλη σημασία στην κατασκευάστρια εταιρεία που θα προσεγγίσουν για την κατασκευή του στόλου τους. Σημαντικό ρόλο για την λήψη απόφασης που θα λάβει μέρος στην κατασκευή του στόλου μια ναυτιλιακής εταιρείας παίζει το κόστος και χρόνος παραλαβής του στόλου. Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι το κόστος κατασκευής και ο χρόνος εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες, όπως η χώρα κατασκευής λόγω οργάνωσης και καλύτερης τεχνογνωσίας, το ναυπηγείο που θα αναλάβει την ναυπήγηση του πλοίου καθώς και αν πρόκειται για πλοίο σχετικά υψηλής τεχνολογίας, τύπου (LNG,LPG,CNG).

Από την μία πλευρά η Κίνα είναι ανταγωνιστική στην διεθνή αγορά και δεν θα μπορούσαμε να θέσουμε θέμα για το πόσο ικανή θεωρείται η βιομηχανία ναυπηγείων της, που σημειωτέον δίνει μεγάλη έμφαση στα εμπορικά πλοία. Η κυβέρνηση της Κίνας κατέχει στρατηγική θέση στα ναυπηγεία της χώρας ενώ τίθεται περιορισμός σε ξένους κατόχους μετοχών, με ποσοστό 49%.

Η Κίνα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους εταίρους της Κορέας και έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας της. Όμως, δημιουργήθηκε παράλληλα εξάρτηση από την Κίνα, η οποία έχει την δυνατότητα να παίζει σημαντικό ρόλο στην αστάθεια της οικονομίας, εφόσον παρατηρηθεί επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας της Κίνας. Επιπλέον, σημαντικοί παράγοντες που πιθανόν να επηρεάσουν την κορεάτικη οικονομία είναι η τιμή του πετρελαίου, των πρώτων υλών, ενώ σημαντικό ρόλο παίζει ένα πιο ισχυρό νόμισμα από αυτό της Β. Κορέας.

Η οικονομία της Κορέας είναι προσανατολισμένη στο εξωτερικό εμπόριο και για το λόγο αυτό θεωρείται σημαντική η ανάπτυξη της ναυτιλίας και ο εξοπλισμός λιμανιών σύμφωνα με τις τάσεις της υψηλής τεχνολογίας ώστε να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο τομέα των εξαγωγών και να δημιουργούν προστιθέμενη αξία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	xii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	xiii
ABSTRACT.....	xiii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1^{ου}:	
A.1.Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ.....	1
A.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ.....	2
A.3.ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	4
A.4.ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	6
A.5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ.....	8
1.1. Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ....	8
1.2.ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	13
1.3.ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ –ΚΟΡΕΑΣ.....	13
1.4. ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	15
1.5. ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	17
1.6. ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	20

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο:	
B.2. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ	24
2.1.1. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	24
2.2.1.Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΤΟΜΕΑ.....	24
2.2.2. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ.....	27
2.2.3. Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΕ ΣΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	27
2.2.4 Η ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ.....	29
2.2.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ.....	30
2.2.6. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	31
2.3. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	32
2.4.1.Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΜΙCHAEL PORTER.....	32
2.4.2.Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ.....	34
2.4.3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.....	36
2.4.4. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	38
2.4.5. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΑΣ - ΚΟΡΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΡΕΧΕΙ ΚΑΘΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	40
3.1. Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	40
3.2.1. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	42
3.2.2.ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.....	42
3.2.3. ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.....	43
3.2.4.ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΚΙΝΕΖΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ.....	43
3.2.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	44
3.3. ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΚΙΝΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ.....	44
3.4. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.....	45
3.5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	46
3.5.2. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ.....	48
3.5.3. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	49
3.6. ΣΧΕΔΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ - ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	50
3.7.1. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	51
3.7.2. ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.....	52
3.8.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.....	53
3.8.2. CASE STUDY: ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΟΡΕΑΣ ΜΕΣΩ SWOT	54
3.8.3.1. Η ΧΡΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ.....	56

3.8.3.2. Η ΧΡΗΣΗ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	56
3.8.4. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.....	57
3.8.5. Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΚΟΡΕΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΕ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ.....	58
3.8.6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΩΝ ΓΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΟΥ 2013.....	58
3.8.7. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΙΝΑΣ –ΚΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2013.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΙΝΑΣ - ΚΟΡΕΑΣ.....	61
4.1. ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟ 2013.....	61
4.2. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΩΝ ΣΤΗ ΚΟΡΕΑ.....	62
4.3. ΤΑ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	63
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας Α.3.1.: Οι σημαντικές κατηγορίες πλοίων – Ιούνιος 2010.....	4
Πίνακας Α.3.2: Με κριτήριο το μέγεθος χωρητικότητας για δεξαμενόπλοια και ξηρού φορτίου – Ιούνιος 2010.....	5
Πίνακας 1.2.1: Οι επενδύσεις στα ναυπηγεία της Κορέας.....	13
Πίνακας 1.4.1: Μερίδιο αγοράς για τις νέες παραγγελίες σε ποσοστό cgt (μεταξύ 1997 – 2000).....	15
Πίνακας 1.4.2: Μερίδιο αγοράς για παραγγελίες εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστό cgt. Έτη 1997 – 2000. Μάιος 2001.....	16
Πίνακας 1.4.3: Παγκόσμια Ναυπηγική Παραγωγή 2007 – Δεκέμβριος 2007.....	17
Πίνακας 1.6.1: Δεδομένα τιμών από έρευνα Clarkson για πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (έως Νοέμβριο 2000).....	21
Πίνακας 1.6.2.: Δεδομένα τιμών από την έρευνα Clarkson για ειδικά πλοία – Specialized shiptypes (έως Νοέμβριο 2000).....	21
Πίνακας 1.6.3: Συγκριτικός Πίνακας για το επίπεδο των τιμών 1997 – 2000 για τους συγκεκριμένους τύπους πλοίων.....	22
Πίνακας Β.1.1: Ακύρωση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.....	23
Πίνακας 2.2.2.1: Μακροπρόθεσμο σχέδιο της κυβέρνησης της Κίνας (State Commission of Science, Technology and Industry for National Defense) (units: 10,000 dwt).....	25
Πίνακας 2.2.5.1: Προβλέψεις για το ΑΕΠ και για την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου.....	30
Πίνακας 2.4.2.1: Παραγωγή των ναυπηγείων τις περιόδους 1973 – 1986.....	35
Πίνακας 2.4.3.1: Τιμές διάλυσης των πλοίων 2005 – 2011(Σε Εκατ. Τονάζ).....	37
Πίνακας 2.4.3.2: Νέες παραγγελίες και χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο(σε εκατ. τονάζ).....	38

Πίνακας 3.1.1: Main Shipyards in the Yangtze River Area - June 2008.....	40
Πίνακας 3.1.2. Τα ναυπηγεία της Κίνας χωρίζονται με βάση τους οργανισμούς που υπάγονται - Ιούνιος 2008.....	41
Πίνακας 3.5.2.1: Εξαγωγές των κινέζικων ναυπηγείων από τον Ιανουάριο – Ιούνιο 2012.....	49
Πίνακας 3.7.2.1: Διαμόρφωση των τιμών για νεότευκτα πλοία – 2013.....	53
Πίνακας 3.8.2.1: Swot Analysis – 2010.....	55
Πίνακας 3.8.3.2.1: Επενδύσεις Εξωτερικού των Κορεάτικων Ναυπηγείων – 2009	57
Πίνακας 4.2.1. Προβλέψεις για παραγγελίες για υπεράκτιες πλατφόρμες.....	63

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα A.3.1.1: Σύστημα FPSO.....	5
Διάγραμμα 2.4.1.1: Δομή ναυπηγικού τομέα – Νοέμβριος 2009.....	34
Διάγραμμα 3.5.1.1: Global orderbook development by builder's country – GT – 2013.....	48
Διάγραμμα 3.7.1.: Προβλέψεις για τις τιμές των νεότευκτων πλοίων -2013.....	52
Διάγραμμα 3.8.7.1: Shipyard Forward Cover – 2013.....	60
Διάγραμμα 4.3.1. Μερίδιο αγοράς για την κατασκευή κινητής μονάδας γεώτρησης -Απρίλιος 2013.....	64

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

(Πηγές: OECD WP6 Workshop December 4-5, 2008 – “Future Agenda for Korean Shipbuilding Industry. OECD Council Working Party on Shipbuilding – Shipbuilding industry in Chinese Taipei).

Η εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου έχει σαν σκοπό την ανάλυση και σύγκριση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας των χωρών Κίνας-Κορέας. Τα ναυπηγεία Κίνας – Κορέας θεωρούνται από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως και αυτό που ουσιαστικά θα αναλύσουμε είναι τη διαχρονική εξέλιξη τους καθώς και τα πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα τους. Παράλληλα οι δύο χώρες εξετάζουν καινοτόμες λύσεις ώστε να αποκτήσουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια ανάλυση για τα ναυπηγεία Κίνας-Κορέας και τον σημαντικό ρόλο των κυβερνήσεων των δύο κρατών στην ανάπτυξη των ναυπηγείων. Τα ναυπηγεία τους συντέλεσαν τόσο στην ανάπτυξη της οικονομίας τους, όσο και στο ΑΕΠ. Όσον αφορά τα ναυπηγεία της Κορέας θα μελετήσουμε την παρούσα κατάσταση στην οποία έχει συμβάλει αρνητικά η κρίση στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα τη μείωση των παραγγελιών πλοίων καθώς και τον αντίκτυπο αυτής της κατάστασης στην Κορεάτικη βιομηχανία.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα γίνει μια σύγκριση ανάμεσα στις δύο χώρες και συγκεκριμένα εκτενής ανάλυση των διαφορών μεταξύ τους. Θα εκθέσουμε τους λόγους που η κορεάτικη βιομηχανία θεωρείται καλύτερη σε τεχνογνωσία, εργατικό δυναμικό και καινοτομίες ενώ η κινεζική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία θεωρείται ανερχόμενη μακροπρόθεσμα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε τις προοπτικές των δύο χωρών καθώς και τις στρατηγικές που θα ακολουθήσει από την μια η Κορέα για την ενίσχυση του ανταγωνισμού. Από την άλλη, τις προβλέψεις ανάπτυξης και τα επενδυτικά σχέδια των κινεζικών ναυπηγείων ώστε να αυξηθεί η παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα τους.

SUMMARY

The writing of my dissertation focuses on the analysis and comparison of China and Korea's naval engineering industry. China and Korea's shipyards are considered to be of the largest ones globally and what we are basically analyzing is their development through time as well as their advantages and disadvantages. At the same time, both countries look into innovations in order to achieve a higher market share in the long term.

In the second chapter, there is an analysis on China and Korea's shipyards and the vital role of each country's government as to the development of the shipyards. Their shipyards contributed not only to their economic growth but to their GDP too.

With regards to Korea's shipyards, we are examining the current situation, negatively affected by the European crisis, while there has been a reduction in the orders, and the impact on Korea's industry.

In the third chapter, there is a comparison between the two countries and an extensive analysis of their differences. We are going to prove the reasons why Korea's industry is considered to be better regarding the know-how, manpower and innovations while the Chinese naval engineering industry is regarded as a rising power in the long term.

In the fourth chapter, we are examining the prospects of both countries and Korea's strategic planning to enhance competition. In contrast, the growth outlook and the investment plans of Chinese shipyards in order to increase their productivity and competitiveness.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο:

Α.1. Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ.

(Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, Δεκέμβριος 2011).

Τα ναυπηγεία χωρίζονται στις κάτωθι κατηγορίες ανάλογα τον τύπο του πλοίου σε κάθε περίπτωση που βρίσκεται υπό κατασκευή, επισκευή και μετασκευή:

- Τα ναυπηγεία που αφορούν τα εμπορικά πλοία. Στη κατηγορία αυτή τα ναυπηγεία κατασκευάζουν σχεδόν όλα τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, δηλαδή τα φορτηγά, τα επιβατικά, καθώς και τα πετρελαιοφόρα.
- Υπάρχουν ναυπηγεία για πολεμικά πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές τα πλοία αυτά τίθεται υπό τον έλεγχο του συγκεκριμένου κράτους κάθε φορά με σκοπό την στηρίζει την αμυντική και εθνική άμυνα.
- Συνδυασμός εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Συνήθως πρόκειται για ένα ναυπηγείο μεγάλης έκτασης και το οποίο δραστηριοποιείται σε δύο διαφορετικούς κλάδους.
- Ναυπηγεία για εξειδικευμένα πλοία. Πρόκειται για ναυπηγεία που διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό και είναι κατάλληλα επανδρωμένα, όπου κατασκευάζονται πλοία μεταφοράς χημικών, πλοία τα οποία είναι κατασκευασμένα για να διασχίζουν ποταμούς, πλοία τα οποία είναι για την μεταφορά επιβατών και τα οποία διανύουν αποστάσεις με υψηλές ταχύτητες καθώς και υποβρύχια.
- Υπάρχουν ναυπηγεία για την κατασκευή ξύλινων πλοίων. Η περίπτωση αυτή ξεχωρίζει από το γεγονός ότι γίνεται χρήση ξύλου και για το οποίο απασχολούνται εξειδικευμένοι τεχνίτες για την επεξεργασία του.
- Τέλος, υπάρχουν ναυπηγεία για πλαστικά πλοία. Ακριβώς το ίδιο συμβαίνει και με την κατηγορία αυτή, μιας και θεωρείται ξεχωριστή περίπτωση από το γεγονός του υλικού καθώς και της επεξεργασίας που απαιτείται.

Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι τα ναυπηγεία διακρίνονται ανάλογα με την ικανότητα τους στο τομέα της παραγωγής. Θα πρέπει να εξετάζονται τομείς όπως η ικανότητα τους για την παροχή κατάλληλου εξοπλισμού και υποδομών. Για τον λόγο αυτό χωρίζονται στις εξής τρεις κατηγορίες:

- Εκείνα τα ναυπηγεία που χαρακτηρίζονται για την μεγάλη δυναμικότητα τους.
- Τα ναυπηγεία που διακρίνονται για την μεσαία παραγωγική δυναμικότητα.
- Καθώς και τα ναυπηγεία που χαρακτηρίζονται για την μικρή παραγωγική δυναμικότητα.

Στη συνέχεια θα πραγματοποιηθεί ανάλυση για τις κατηγορίες των ναυπηγείων ανάλογα με την παραγωγική δυναμικότητα. Οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις διακρίνονται για την μεγάλη δυναμικότητα και διαθέτουν κατάλληλα επανδρωμένο εξοπλισμό, ώστε να έχουν την δυνατότητα να ασχοληθούν με την

ναυπήγηση πλοίων άνω των 100,000 dwt. Επίσης, διαθέτουν μεγάλο αριθμό προσωπικού, ο οποίος μπορεί να ξεπερνά τα 10.000 άτομα.

Όσον αφορά τα ναυπηγεία που χαρακτηρίζονται μεσαίου μεγέθους από άποψη παραγωγικής δυναμικότητας, κατασκεύασαν πλοία μεταφορικής ικανότητας μεταξύ 6.000 – 10.000dwt. Επιπλέον, τα μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία πιθανόν να ασχοληθούν με την ναυπήγηση πλοίων τύπου Panamax. Τα ναυπηγεία αυτής της μορφής περιορίζονται τόσο στη ποσότητα των μονάδων που διαθέτουν καθώς και στον αριθμό των δεξαμενών, που έχει ως συνέπεια να παράγεται μικρότερη ποσότητα χάλυβα. Αυτές οι μονάδες έχουν μικρότερο αριθμό απασχολούμενου προσωπικού και συγκεκριμένα 500 – 1500 άτομα. Τα πλοία τα οποία παράγονται από τις μονάδες αυτές είναι κατά κύριο λόγο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία ξηρού φορτίου, καθώς και μικρά δεξαμενόπλοια. Επίσης, οι μονάδες αυτές δύναται να κατασκευάζουν πλοία τύπου Ro-Ro, ferries, καθώς και gas tankers.

Η τελευταία κατηγορία είναι τα ναυπηγεία με μικρή παραγωγική δυναμικότητα, τα οποία πρόκειται να κατασκευάσουν τύπους πλοίων μέχρι 6.000dwt. Οι μονάδες αυτές έχουν την δυνατότητα να απασχολούν περίπου 1.000 άτομα. Οι μονάδες αυτές λόγω της μικρής δυναμικότητας την οποία διαθέτουν, έχουν στόχο να ναυπηγούν πλοία εξειδικευμένης μορφής όπως: τα λεγόμενα mini bulk carriers, chemical tankers, hopper-dredgers και τα pilot ships.

Επιπλέον, τα ναυπηγεία διακρίνονται ανάλογα με την διαδικασία παραγωγής τους στα εξής:

- τα ναυπηγεία είναι υπό πλήρη ναυπήγηση,
- τα ναυπηγεία τα οποία χρησιμοποιούνται ως ναυπηγικές μονάδες και
- τα ναυπηγεία που χαρακτηρίζονται ότι αφορούν ένα συνδυασμό έτοιμων και προκατασκευασμένων διαφόρων τμημάτων ενός πλοίου.

A.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ(Γ. Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Ένα ναυπηγείο για να θεωρηθεί επιτυχημένο στις ναυπηγήσεις που πραγματοποιεί, εξαρτάται από δύο σημαντικούς τομείς, συγκεκριμένα από το τμήμα διοίκησης καθώς τη δομή και οργάνωση των υπόλοιπων τμημάτων του. Σημαντικό ρόλο πέρα από την δομή ενός ναυπηγείου και την σωστή οργάνωση του, αποτελεί η μέθοδος που χρησιμοποιείται από την διοίκηση του ναυπηγείου για την ανάπτυξη και την ικανοποιητική λειτουργία του. Διακρίνονται τα εξής τμήματα σε ένα ναυπηγείο :

Η Διεύθυνση του ναυπηγείου : Αποτελείται από ένα συμβούλιο διευθυντών καθώς και τον Γενικό Διευθυντή. Το συμβούλιο διευθυντών παίζει το ρόλο του αντιπροσώπου της ιδιοκτησίας του ναυπηγείου και είναι υπεύθυνο για την λήψη αποφάσεων σε σύντομα χρονικά διαστήματα. Από την άλλη πλευρά, η Γενική Διεύθυνση έχει την ευθύνη για τις κατευθύνσεις που θα πρέπει να ληφθούν για καίρια ζητήματα του ναυπηγείου καθώς και για το προγραμματισμό ανάπτυξης και επέκτασης.

Τμήμα εκτιμήσεων: Είναι υπεύθυνο για την εκπόνηση μελετών και εκτιμήσεων που απαιτούνται για την ναυπήγηση πλοίων, ενώ είναι επανδρωμένο με κατάλληλο προσωπικό το οποίο διαθέτει γνώσεις σε θέματα οικονομικής και τεχνικής φύσεως.

Τμήμα για διευθέτηση των Νομικών Υποθέσεων: Παίζει σημαντικό ρόλο κατά την διάρκεια των συζητήσεων μέχρι την επιτυχή ολοκλήρωση της συμφωνίας με την έγγραφη απόδειξη, και την υπογραφή των απαραίτητων εγγράφων για τα θέματα της κατασκευής του πλοίου. Πιθανόν να προκύψουν διάφορα θέματα νομικού περιεχομένου που θα πρέπει να διευθετηθούν.

Τμήμα Οικονομικών Υποθέσεων: Είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα οικονομικής φύσεως, όπως την κατάρτιση προϋπολογισμού(μελλοντική πρόβλεψη για την πορεία των εσόδων και εξόδων του ναυπηγείου). Επιπλέον, είναι υπεύθυνο για τον πλήρη έλεγχο του λογιστηρίου του ναυπηγείου, για την πορεία των μετόχων όπως και για την γενικότερη πορεία της οικονομικής κατάστασης του ναυπηγείου.

Τμήμα Διοίκησης Προσωπικού: Το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για την τήρηση των κανόνων σε θέματα συλλογικών συμβάσεων, για την παροχή εκπαίδευσης του προσωπικού καθώς και για την εποπτεία του. Επίσης, είναι υπεύθυνο για την αναγγελία πρόσληψης προσωπικού καθώς και για την καταγγελία της σύμβασης του προσωπικού.

Τμήμα Διευθέτησης Μελετών: Ευθύνη του είναι η κατάρτιση μελετών για την κατασκευή των πλοίων.

Τμήμα για το Σχεδιασμό της Παραγωγής: Έχει ως βασική αρμοδιότητα τον διαχωρισμό των διαδικασιών και λειτουργιών που απαιτούνται για την κατασκευή του πλοίου καθώς και την κατανομή των εργασιών στα υπόλοιπα τμήματα του ναυπηγείου. Στόχος είναι η πραγματοποίηση του σωστού προγραμματισμού και η οργάνωση ώστε να τηρηθούν ορισμένες διαδικασίες όπως είναι να ενταχθούν οι ποικίλες εργασίες σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα καθώς και η αποτελεσματική απόδοση της διαδικασίας παραγωγής.

Τμήμα Προμηθειών: Δραστηριοποιείται με τον προγραμματισμό των παραγγελιών, για την καταγραφή των υπαρχόντων αποθεμάτων στις αποθήκες καθώς και πρόγραμμα για την αποθήκευση του απαραίτητου εξοπλισμού.

Τμήμα για την διαχείριση των συνεργείων: Είναι το αρμόδιο τμήμα για τις απαραίτητες εργασίες κατά την κατασκευή των πλοίων και συντονίζει τα συνεργεία με το να στελεχώνει με εξειδικευμένο προσωπικό. Συγκεκριμένα, υπάγονται σε αυτό ο τομέας τους σκάφους, μηχανής και του εξοπλισμού.

Τμήμα για Υποστηρικτικές εργασίες: Στο τμήμα αυτό παρέχονται εργασίες όπως συντήρησης και σωστής λειτουργίας των διαφόρων συστημάτων του ναυπηγείου, όπως του εξοπλισμού που διαθέτει, δηλαδή των γερανών και των διαφόρων μηχανημάτων.

Τμήμα για τον Έλεγχο Ποιότητας: Σε αυτό τμήμα πραγματοποιούνται απαραίτητως εποπτεία και έλεγχος σε όλα τα τμήματα παραγωγής. Συγκεκριμένα σε μικρά ναυπηγεία, ο έλεγχος αυτός υλοποιείται από τα στελέχη του ναυπηγείου ή από εξωτερικούς συνεργάτες. Επιπλέον, σε ένα ναυπηγείο διατηρούνται επιπρόσθετα

τμήματα, όπως τμήμα το οποίο είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο πυρκαγιάς. Λόγω της εξέλιξης της εποχής, όπως γίνεται φανερό, είναι απαραίτητη η δημιουργία νέων τμημάτων. Τα τμήματα τα οποία δημιουργήθηκαν είναι τα εξής:

Τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης(Research and Development): Ασχολείται με την έρευνα και μελέτη κατάλληλων μεθόδων και εφαρμογή τεχνολογίας στο τομέα των ναυπηγείων όσο και στη κατασκευή νέου τύπου πλοίων λόγω συνεχούς εξέλιξης της τεχνολογίας. Σκοπός είναι η κατασκευή κινητήρων που επιτυγχάνεται μεγαλύτερη απόδοση και μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.

Τμήμα Μάρκετινγκ: Αποτελείται από εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο διεξάγει έρευνες όσον αφορά τη αγορά καθώς και την ζήτηση των πλοίων στο άμεσο μέλλον. Προσπαθεί να προσεγγίσει νέους πελάτες και προωθεί καμπάνιες με σκοπό να προβληθούν οι λειτουργίες του ναυπηγείου καθώς και των νέων τύπων πλοίων που πρόκειται να κατασκευάσει.

A.3. ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.

Η ναυπηγική βιομηχανία ουσιαστικά ασχολείται με την κατασκευή των φορτηγών πλοίων, των επιβατικών καθώς και με τα πλοία –πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Με βάση τον τύπο των πλοίων, έχουμε τις εξής κατηγορίες πλοίων:

Πίνακας A.3.1 Οι σημαντικές κατηγορίες πλοίων.

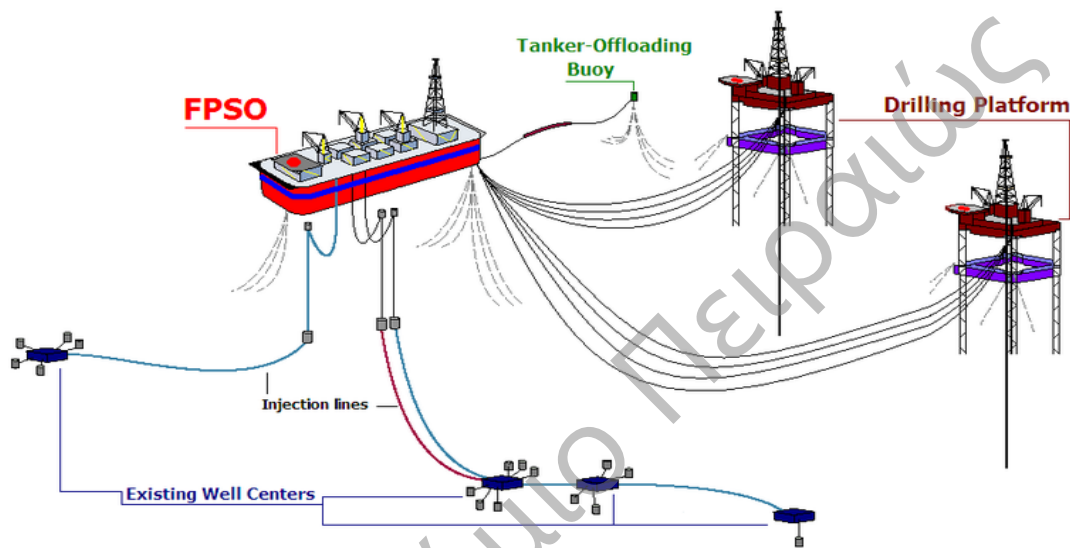
Category		Types	Carriage of Freight
Cargo	Wet Cargo	Crude Oil Tanker Product Carrier Chemical Tanker Gas Carrier	Crude Oil Oil Derivatives(Petroleum, Kerosene, Diesel) Naphtha LPG, LNG
	Dry Cargo	Bulk Carrier Container Ship	Iron Ore, Coal, Grain, Cement Container
Passenger		Ferries, Cruise	
Offshore Units		FPSO Drillship LNG FSRU	Floating Production, Storage and Offloading Offshore Drilling Unit Floating Storage & Regasification Unit

Πηγή: The Korea Shipbuilders Association (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010)

Με την αγορά δεξαμενοπλοίων συνδέεται ένας άλλος τομέας της παράκτιας εξόρυξης φυσικών πόρων τα οποία βρίσκονται σε μεγάλα μέτρα βάθος στον βυθό της θάλασσας. Ουσιαστικά πρόκειται για την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου σε μικρή απόσταση από την ακτή. Η λειτουργία υπόκειται στη χρήση μόνιμου χαρακτήρα πλωτών εγκαταστάσεων ή πλοίων τα οποία έχουν κατασκευαστεί για την χρήση αυτή(drillships with drilling equipment) (Ναυλώσεις, Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, Αθήνα 2010).

Οι πλατφόρμες αυτές έχουν την ικανότητα να φιλοξενούν εργατικό δυναμικό καθώς και τον απαραίτητο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζουν την εξόρυξη πετρελαίου καθώς και φυσικού αερίου. Επιπλέον, συμμετέχουν στην επεξεργασία, φόρτωση και μεταφορά μέχρι την ακτή με την χρήση κατάλληλων αγωγών ή με την φόρτωση τους στα δεξαμενόπλοια. Έχουν την δυνατότητα να διαχωρίζουν το αντληθέν πετρέλαιο από το νερό (Ναυλώσεις, Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, Αθήνα 2010).

Διάγραμμα Α.3.1.1: Σύστημα FPSO



Πηγή: (en.wikipedia.org/wiki/Floating_Production_Storage_and_Offloading).

Πίνακας Α.3.2.: Με κριτήριο το μέγεθος χωρητικότητας για δεξαμενόπλοια και ξηρού φορτίου.

Oil Tanker Class	Size in DWT	Bulk Carriers Class	Size in DWT
Panamax	60,000-80,000	Handy Size	10,000 – 35,000
Aframax	80,000-120,000	Handymax	35,000 – 55,000
Suezmax	120,000-200,000	Panamax	60,000 – 80,000
VLCC	200,000-320,000	Capemax	80,000 and over
ULCC	320,000-550,000		

Πηγή: Wikipedia (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010)

Αυτό το οποίο γίνεται φανερό είναι ότι τα δεξαμενόπλοια θεωρούνται απλά πλοία από άποψη πολυπλοκότητας, ενώ τα επιβατικά καθώς και οι πλωτές – μετακινούμενες εγκαταστάσεις θεωρούνται πιο πολύπλοκα στη κατηγορία των εμπορικών πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Όταν πρόκειται να πραγματοποιηθεί μια αγορά ενός δεξαμενοπλοίου, οι αγοραστές δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην τιμή απόκτησης ενώ μικρότερη σημασία έχει για αυτούς η προσφερόμενη ποιότητα. Σύμφωνα με τον Πόρτερ,

παρατηρείται μια μείωση για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, ενώ σημειώνεται για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μια αύξηση 12% και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου 24%. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες αυξάνουν τις προτιμήσεις τους για πλοία πολύπλοκης μορφής, διότι στοχεύουν στη αύξηση της κερδοφορίας τους (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

A.4. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

Με πρωτοβουλία των Η.Π.Α. το 1989 πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις ώστε να γίνει εφαρμογή διεθνών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις που θα χορηγούνται στα ναυπηγεία. Οι συζητήσεις ολοκληρώθηκαν το 1994 όσον αφορά θέματα ναυπήγησης και επισκευής πλοίων μεταξύ των χωρών της Φινλανδίας, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας, και των Η.Π.Α. Ενώ οι συζητήσεις μεταξύ των χωρών έφτασαν σε συμφωνία, τελικά δεν ήρθε σε υλοποίηση ποτέ (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Από την στιγμή που δεν υπήρχε συμφωνία σε διεθνές επίπεδο, ξεκίνησε μια σειρά συζητήσεων με σκοπό να τεθούν σε εφαρμογή οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, όπου συμφωνήθηκε να μην είναι δυνατή η εφαρμογή τους λόγω ότι δεν ήταν σε ισχύ μέχρι και το 2000. Ουσιαστικά ο κανονισμός είχε εφαρμογή υπέρ των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων με επίβλεψη της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς ώστε να μην εφαρμόζονται κανόνες που ήταν αντίθετοι του ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα δόθηκε αναφορά στην τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζαν τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας, από την στιγμή που οι τιμές των πλοίων τοποθετήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα από το κόστος (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Ενώ υπήρξε συμφωνία το 2000 ώστε να εφαρμόζονται συγκεκριμένες πρακτικές για την ναυπηγική βιομηχανία, η Ν. Κορέα απέδειξε με την στάση της ότι δεν επιθυμούσε την εφαρμογή της. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα η Επιτροπή να καταφύγει στο Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου ώστε να υποστηρίξει την θέση της ΕΕ στις παραβιάσεις των κορεάτικων ναυπηγείων (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Τον Οκτώβριο του 2002 η Επιτροπή Ένωσης Ναυπηγών (CESA) έκανε επίσημη παρουσίαση του «Leadership 2015». Ο λόγος δημιουργίας είχε άμεση σχέση με τον μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρώπης. Η έκθεση δημοσιεύτηκε το 2003 από μία ομάδα εξειδικευμένου προσωπικού (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Ο στόχος είναι η βελτίωση και ενίσχυση σε τομείς της παραγωγής, της ανταγωνιστικότητας, καθώς και της δημιουργίας νέων τεχνολογιών.

A.5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

(Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεκέμβριος 2011)

Αιτία της θαλάσσιας ρύπανσης μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν η εξέλιξη της τεχνολογίας και η αξιοποίηση της από τα ναυπηγεία διεθνώς. Λόγω των δραστηριοτήτων της ναυπηγικής βιομηχανίας οι συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι αρκετά επιβλαβείς.

Η θάλασσα ρυπαίνεται κατά κύριο λόγο από την χρήση και εκμετάλλευση των πλοίων, από τις μονάδες της ξηράς που με την σειρά τους ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα

καθώς και από την εξόρυξη πετρελαίου από τον βυθό της θάλασσας. Επιπλέον, τα ναυπηγεία παίζουν καθοριστικό ρόλο στη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε όλη την φάση των ναυπηγικών εργασιών καθώς και λόγω πιθανών ατυχημάτων που συμβαίνουν κατά την διάρκεια των εργασιών στα ναυπηγεία.

Στη συνέχεια θα πραγματοποιηθεί ένας διαχωρισμός της ρύπανσης που προκαλείται σε διάφορα στάδια του ναυπηγικού τομέα:

- Κατασκευή του πλοίου,
- Όταν θεωρείται αναγκαίο σύμφωνα με τις ενδείξεις του κατασκευαστή, να τηρείται η τακτική συντήρηση του πλοίου,
- Όταν θεωρείται ότι ολοκληρώθηκε ο χρόνος ζωής του πλοίου, όποτε οδηγείται σε ναυπηγεία για την διάλυση του.

Όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, θα λέγαμε ότι η κατασκευή πραγματοποιείται σε πλωτή ή μόνιμη δεξαμενή. Κατά τη διάρκεια κατασκευής του πλοίου, διάφορες ουσίες απελευθερώνονται με αποτέλεσμα να ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι ουσίες αυτές μπορεί να είναι βαριά μέταλλα, όπως μόλυβδος, κασσίτερος, υφαλοχρώματα, λιπαντικές ουσίες, γράσο, βαλβολίνες καθώς και αμμοβολή. Αυτές οι ουσίες απελευθερώνονται μετά την λήξη των εργασιών, όπου πραγματοποιούνται διαδικασίες καθαρισμού των δεξαμενών.

Κατά την διαδικασία βαφής του πλοίου, υπάρχουν τρεις φάσεις: πρώτον θα πρέπει να πραγματοποιηθεί έλεγχος όσον αφορά στη λήξη των υπόλοιπων απαραίτητων εργασιών ώστε να βαφτεί το πλοίο. Επίσης θα πρέπει να τηρηθεί έλεγχος για την συγκόλληση της λαμαρίνας στα διάφορα σημεία του πλοίου. Δεν θα ήταν ορθό να παραληφθεί η διαδικασία αμμοβολής και υδροβολής ώστε να προστατευτεί το πλοίο από την σκουριά.

Αφού ολοκληρωθούν οι παραπάνω απαραίτητες εργασίες, οι τεχνικοί του ναυπηγείου θα ασχοληθούν με τη βαφή τόσο του εξωτερικού όσο και του εσωτερικού χώρου του πλοίου. Επιπρόσθετα, για τον πυθμένα του πλοίου γίνεται χρήση ειδικών υλικών που θεωρούνται κατά της σκουριάς.

Τέλος, τα ναυπηγεία μετά την ολοκλήρωση της βαφής συνηθίζουν να ασχολούνται με τον καθαρισμό των μηχανημάτων και εξοπλισμών που χρησιμοποιήθηκαν. Συνήθως χρησιμοποιούνται βλαβερά υλικά για το θαλάσσιο περιβάλλον κατά την διαδικασία καθαρισμού των εργαλείων.

Αρκετές ποσότητες αποβλήτων προέρχονται από τμήμα της μηχανής του πλοίου κατά την διάρκεια ναυπήγησης του, όπως λιπαντικά καθώς και ψυκτικά υγρά. Κατά την διάρκεια ναυπήγησης του πλοίου η ρύπανση που προκαλείται έχει άμεση σχέση με την καθαριότητα των καζανιών και των τμημάτων της μηχανής.

Όπως γίνεται κατανοητό, η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκαλείται λόγω λανθασμένης διαχείρισης σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος κατά την διάρκεια των εργασιών στα ναυπηγεία από το εργατικό δυναμικό. Σαφώς μια διαφορετική αντιμετώπιση κατά την διάρκεια καθαρισμού, η οποία θεωρείται από ειδικούς σημαντική, σημαίνει μεγαλύτερη κατανάλωση χρήματος και χρόνου κατά την διάρκεια χρήσης του ναυπηγείου.

Επιπλέον, όπως γίνεται φανερό από τα παραπάνω, η κατάσταση συντήρησης είναι μια διαδικασία που είναι αδύνατον να πραγματοποιηθεί σε κάθε ναυπηγική μονάδα, οπότε η ρύπανση είναι αποτέλεσμα της λειτουργίας του ναυπηγείου λόγω της συντήρησης του πλοίου. Η συντήρηση επιβάλλεται κυρίως στον ύφαλο σχεδόν κάθε χρόνο, όπως ορίζεται ρητά από τον νηογνώμονα. Τα εμπορικά πλοία υποχρεώνονται σε τακτικό έλεγχο των πιστοποιητικών και της τήρησης των υποχρεώσεών τους, σύμφωνα με όσα ορίζουν οι νηογνώμονες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΙΝΑΣ-ΚΟΡΕΑΣ

1.1. Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ.

Η Κορέα γεωγραφικά βρίσκεται στο νότιο μέρος της κορεάτικης χερσονήσου, δηλαδή στην Ανατολική Ασία. Καλύπτει μια έκταση 38.600 τετραγωνικών μέτρων, σε μια απόσταση 1.500 μιλίων από την ακτογραμμή. Η χώρα συνορεύει με την Κίνα, τη Ρωσία και την Ιαπωνία. Σύμφωνα με πληροφορίες το 2010 (Chamberlain 2010) ο πληθυσμός της προβλεπόταν ότι θα ξεπεράσει τους 51 εκατομμύρια ανθρώπους (Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Ουσιαστικά ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας αρχίζει να δραστηριοποιείται το 1860 με τις υποδομές σιδήρου και κινητήρες ατμού. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα η Βρετανία κατείχε το 80% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας και συγκεκριμένα το 1882. (Πόρτερ, Ανταγωνισμός στις παγκόσμιες βιομηχανίες 1886). Το 1914 τα βρετανικά εμπορικά πλοία αποτελούσαν το 33% την παγκόσμια παραγωγή. Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σταδιακά πήραν της θέση της Μ. Βρετανίας διότι χρειάστηκε να διανύσουν μεγαλύτερες αποστάσεις, οπότε διαπίστωσαν την περίοδο εκείνη ότι ήταν αναγκαίο να επεκταθούν τα ναυπηγεία καθώς και ο τομέας της καινοτομίας των πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Η Ιαπωνία έπειτα από τον πόλεμο του 1904, επιτυγχάνει να καταλάβει την Κορέα μέχρι το 1910. Η Κορέα κατορθώνει να κερδίσει την ανεξαρτησία της, ενώ καθιερώνεται η Β. Κορέα μαζί με την Σοβιετική Ένωση, ως Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας, τον Σεπτέμβριο του 1948. Η βιομηχανία των ναυπηγείων θεωρείται σημαντική για την Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα, χώρες όπου σήμερα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διεθνή αγορά. Θεωρείται ότι η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της διεθνούς βιομηχανίας. Χωρίζεται σε βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, δηλαδή πραγματοποιείται χρήση αυξημένης ποσότητας κεφαλαίου και μικρής ποσότητας εργασίας και σε βιομηχανία εντάσεως εργασίας, οπότε γίνεται χρήση μεγάλου αριθμού εργατών και σε μικρότερο βαθμό χρήση τεχνολογίας. Η εξαγωγή πλοίων μπορεί να συνεισφέρει στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, μιας και τα χρήματα που λαμβάνει μια χώρα είναι απαραίτητα για την οικονομία της. (Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010)

Η κυβέρνηση της Ιαπωνίας αποφάσισε να στηρίξει την δική της βιομηχανία λόγω ζημιών κατά ένα 80% με το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η συνεισφορά της αμερικάνικης και της ιαπωνικής ανάπτυξης στο τομέα των τραπεζών έδωσε λύση στην απόφαση της κυβέρνησης. Υπήρξαν συγκυρίες που συντέλεσαν στην ανάπτυξη της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας και αυτές ήταν ο πόλεμος της Κορέας το 1950 και η κρίση που επικρατούσε το 1956 στη διώρυγα του Σουέζ. Λόγω του πολέμου στη Κορέα, τα λιμάνια της Ιαπωνίας αποτέλεσαν έναν από τους σημαντικότερους τερματικούς σταθμούς καθώς και μια βάση εξοπλισμού για τις δυνάμεις του ΟΗΕ. Τα δεξαμενόπλοια που απαιτούνταν έπρεπε να διέρχονται από την Ν. Αφρική, εφόσον είχε κλείσει η διώρυγα του Σουέζ και σήμαινε αυτόματα ότι θα ήταν απαραίτητη η χρήση μεγαλύτερων δεξαμενόπλοιων ώστε να δώσουν λύση στις μεγάλες αποστάσεις.

Η κυριαρχία της Ιαπωνίας μειώθηκε σε ποσοστό 37% το 1980 και το 1988 24%, λόγω μείωσης ικανότητας των ναυπηγείων τους. Επιπλέον, κάποιοι παράγοντες επέδρασαν αρνητικά για την Ιαπωνία όπως η ανατίμηση του γιεν καθώς και η αύξηση του κόστους εργασίας. Αυτό σήμαινε ότι θα αποκτούσε δύναμη η Κορέα και συγκεκριμένα η ναυπηγική βιομηχανία με την μείωση της ισχύς του κορεάτικου νομίσματος, με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν κερδοφόρα αποτελέσματα τα ναυπηγεία τους (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT, June 2010).

Την δεκαετία του 1960 παρατηρήθηκε έντονη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά λόγω της πετρελαϊκής κρίσης αυτό είχε ημερομηνία λήξης. Οι συνέπειες της πετρελαϊκής κρίσης ήταν η ύφεση που επακολούθησε για περίπου μια δεκαετία, ενώ όσον αφορά τα βιβλία παραγγελιών παρατηρήθηκε μια μείωση 75%. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, το βιβλίο παραγγελιών την περίοδο 1973-74 ήταν στα 134 εκατ. τόνους ενώ το 1987 είχε μειωθεί στα 21 εκατ. τόνους. Αυτό αποδεικνύει την αλλαγή στη ναυπηγική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο (Γ. Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Η κυβέρνηση της Κορέας το 1961 ίδρυσε το Συμβούλιο Οικονομικού Σχεδιασμού, το οποίο είχε σαν σκοπό τη ρύθμιση του τομέα εξαγωγών, ώστε σε περίπτωση που απέδιδε, θα είχε την δυνατότητα δραστηριοποιηθεί στις εγχώριες αγορές. Στις περιόδους 1962-1996 παρατηρήθηκε ανάπτυξη στο τομέα της τεχνολογίας για την Κορέα και που εξειδικεύτηκε σε δίκτυο (cluster) τεχνολογίας μεταξύ του 1982-1986. Η Κορέα κατόρθωσε να συγκαταλέγεται στις αναπτυσσόμενες χώρες με ρυθμό ανάπτυξης 6,9% (Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010)

Την δεκαετία του '70 με την κρίση του πετρελαίου επηρεάστηκαν οι εξαγωγικές δραστηριότητες της Κορέας με αποτέλεσμα να σημειωθεί υψηλή ανεργία. Η κρίση της οικονομίας της χώρας συνεχίστηκε, με αποτέλεσμα το 1985 να παρουσιάσει εξωτερικό χρέος δανεισμού 56% επί του ΑΕΠ (Bang, 2007).

Το 1997 πάρθηκε η απόφαση να ακολουθήσει ένα πιο φιλελεύθερο οικονομικό μοντέλο μονεταριστικής πολιτικής ώστε να εφαρμοστεί από την Κεντρική Τράπεζα σταθερότητα στις τιμές το 1998¹. Την περίοδο μεταξύ του 1999 και 2008 σημειώθηκε πληθωρισμός 2,9% καθώς και πλεόνασμα στο προϋπολογισμό κατά 1,3% του ΑΕΠ (EIU, 2010).

Την περίοδο μεταξύ του 1910–1945 η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αναπτύχθηκε μέσω των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν στις υποδομές από ιαπωνικές εταιρείες. Μεταξύ της περιόδου 1970 και 1990 υπήρξε παραγωγικότητα με σημαντικά αποτελέσματα, η οποία προερχόταν από τεχνογνωσία του εξωτερικού. Το δίκτυο (cluster) το 1990 εξασφάλιζε μια σημαντική υποδομή μαζί με τις βιομηχανίες που το υποστήριζαν με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί έντονος ανταγωνισμός για συμμετοχή στη παγκόσμια αγορά. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Κορέα συνειδητοποίησε ότι το τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης στο τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελούσε ένας από τους σημαντικότερους κρίκους της βιομηχανίας, διότι συνδύαζε την βιομηχανία με την έρευνα (Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυπηγική βιομηχανία στηρίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο στο τομέα των μεταφορών και με αυτό τον τρόπο της δίνεται η δυνατότητα να αποκτήσει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και σε τακτικά χρονικά διαστήματα να μπορεί αναπτύσσεται. Εκμεταλλεύεται ότι οι περισσότερες εισαγωγές και

¹ www.bok.org.kr

εξαγωγές προϊόντων και υπηρεσιών πραγματοποιούνται δια θαλάσσης και στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη της η ναυπηγική βιομηχανία. Για το λόγο αυτό κατασκευάζονται πλοία για εμπορικούς και στρατιωτικούς σκοπούς. Η ναυπηγική βιομηχανία χωρίζεται στις κατηγορίες των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων ξηρού φορτίου. Τα δεξαμενόπλοια μεταφέρουν κατά κύριο λόγο υγρό χύδην φορτίο και τα πλοία ξηρού φορτίου μεταφέρουν ξηρό φορτίο. Επιπλέον υπάρχει το πλοίο συνδυασμένων μεταφορών το οποίο αποκαλείται “combo carrier” και το οποίο μεταφέρει ξηρό ή υγρό φορτίο. Ο σκοπός κατασκευής των πλοίων είναι για να χρησιμοποιηθούν σε μια από τις παραπάνω αγορές, δηλαδή υγρού ή ξηρού φορτίου. Αυτό συνεπάγεται τεράστιες επενδύσεις σε κεφάλαιο, προσωπικό και τεχνολογία. Η κατασκευή πλοίων διαρκεί από 1-3 χρόνια ανάλογα με τον τύπο του πλοίου που τίθεται προς ναυπήγηση (Γ. Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Η Ασιατική κρίση επηρέασε την οικονομία στα μέσα του 1998 αλλά οι εταιρείες των ναυπηγείων βρήκαν τον τρόπο να επανέλθουν σε άνοδο. Η κρίση της περιόδου 1974-1987 ήταν ικανή να σημαδέψει τη βιομηχανία, όμως η Κορέα βρήκε με τις κατάλληλες διαδικασίες να αυξήσει της παραγωγικότητα της. Υπήρξε ανάπτυξη στις παραγγελίες πλοίων το 2000 και σημειώθηκε μια αύξηση 56% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Όπως γίνεται κατανοητό επωφελήθηκαν οι ναυπηγικές μονάδες της Νότιου Κορέας όπου απέκτησαν θέση ισχύος στην αγορά. Συγκεκριμένα η Νότιος Κορέα κατέκτησε το 35% σε τόνάζ στο πλαίσιο των παραγγελιών και θεωρήθηκε η μεγαλύτερη χώρα στο τομέα των ναυπηγείων (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Από την άλλη στο ευρωπαϊκό στερέωμα έγιναν φανερές οι απώλειες, οι οποίες ισοσκελίστηκαν από παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια. Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι ένας περιορισμένος αριθμός ευρωπαϊκών ναυπηγείων συμμετείχαν στη κατασκευή των κρουαζιερόπλοιοι. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς η Ευρώπη κατείχε το 18%. Θα πρέπει να τονιστεί η περίπτωση με τα κρουαζιερόπλοια, διότι αν αφαιρέσει κανείς τα κρουαζιερόπλοια, τότε μειώνεται το ποσοστό στο 9,96%. Συγκεκριμένα τα ποσοστά της αγοράς το 2000 είναι τα εξής:

- Κορέα 39,62%
- Ιαπωνία 26,95%
- Ευρώπη 9,96%
- Υπόλοιπος κόσμος 23,47%

(Γ. Π. Βλάχος - Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Παρατηρείται μικρή εισροή παραγγελιών, μετά από μια σημαντική αύξηση του 2000. Αυτό είχε αντίκτυπο στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω της μείωσης παραγγελιών για κρουαζιερόπλοια. Τα μόνα ναυπηγεία στα οποία διαπιστώθηκε ναυπηγική δραστηριότητα ήταν της Ιαπωνίας λόγω ζήτησης για πλοία χύδην φορτίου (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, παρουσιάστηκε μείωση 15% στους περισσότερους τύπους πλοίων. Αυτό είχε ως συνέπεια το μικρό ποσό στο παραγγελιών να τις αναλάβουν τα κορεάτικα ναυπηγεία με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων της Κορέας που οδήγησε τις τιμές σε χαμηλά επίπεδα (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Η διαχρονική εξέλιξη των ναυπηγείων ουσιαστικά ξεκίνησε για την Κορέα στο τέλος του 20^{ου} αιώνα, όπου μπορούμε να μιλάμε για την μετάβαση από τον τομέα της γεωργίας σε εκείνον της υψηλής τεχνολογίας. Τα τελευταία πενήντα χρόνια το κατά κεφαλήν εισόδημα στη Κορέα έχει αυξηθεί, όμως οι δυσκολίες που είχε να αντιμετωπίσει ήταν με τα μεσαίου μεγέθους κράτη. Από το 2004 το

σύμπλεγμα(cluster) της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κορέας έχει κερδίσει την σκυτάλη από τα Ευρωπαϊκά και τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Αυτό οφείλεται στις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν από την κυβέρνηση, στο τομέα των υποδομών, παρείχαν άρτια εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού και στην παραγωγική αποδοτικότητα. Η ανάπτυξη επίσης είναι αποτέλεσμα της εσωτερικής ζήτησης για παρεχόμενες υπηρεσίες καθώς και στους τομείς της έρευνας και ανάπτυξης(Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Μεταξύ των ετών 1975 έως 2008 η κορεάτικη ναυπηγική βιομηχανία παρουσίαζε ένα ποσοστό 63% στο τομέα της παραγωγής, όπου σήμερα παρατηρείται άνοδος στο 41% του μεριδίου της αγοράς και 33% της εμπορικής αξίας και κατατάσσεται στη πρώτη θέση στο τομέα των εξαγωγών. Το 2009 οι παραγγελίες μειώθηκαν κατά 92% σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε συλλέξει με το 2007. Αυτό οφείλεται στη χρηματοοικονομική κρίση του 2008 που έπληξε την παγκόσμια οικονομία(Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Η ναυπηγική βιομηχανία επιδεινώθηκε το 2003, με τις τιμές να φτάνουν στα χαμηλότερα επίπεδα. Ενισχύθηκε η ισοτιμία του ευρώ με το δολάριο Η.Π.Α. καθώς και με τα νομίσματα των ασιατικών αγορών. Οι λανθασμένες επιχειρηματικές μέθοδοι της Ν. Κορέας θεωρήθηκαν μια από τις βασικότερες αιτίες να χαθεί ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς για την ΕΕ. Τα αποτελέσματα αποδεικνύουν τις συνέπειες, μεταξύ του 2000 – 2003 από 19% το μερίδιο της αγοράς είχε πτωτική τροχιά στο 6,5% την χρονιά του 2003(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006)

Οι τιμές ναυπήγησης το 2003 προσέγγισαν τις τιμές του 1999. Αυτό συντέλεσε στο να φτάσει η Κορέα στο 36% την περίοδο αυτή, όσον αφορά το μερίδιο αγοράς. Η Κορέα το 2005 σημείωσε έναν από τους υψηλότερους αριθμούς παραγγελιών και αποκαλέστηκε ναυπηγική χώρα της χρονιάς. Τα κορεάτικα ναυπηγεία δέχτηκαν παραγγελίες ύψους 14,5 εκατ. μετρικών τόνους σε σχέση με τα 8,5 εκατ. μετρικών τόνους των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Ένα βασικό μειονέκτημα για τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία ήταν ο υψηλός ανταγωνισμός σχετικά με το χαμηλό εργατικό κόστος της ασιατικής και τούρκικης αγοράς(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

Η Κίνα ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στη ναυπηγική βιομηχανία τον 19^ο αιώνα με στόχο την ικανοποίηση των μεταφορικών τους αναγκών. Θα λέγαμε ότι διαχρονικά έχει αποδείξει ότι επεδίωκε την οικονομική της ανάπτυξη μέσω της ναυπηγικής βιομηχανίας και τον συνδυασμό για την ανάπτυξη άλλων συναφών βιομηχανιών, όπως της χαλυβουργίας. Η οικονομική ανάπτυξη ουσιαστικά υλοποιήθηκε μέσω πρωτοβουλιών της χώρας, όπως την εισαγωγή της κατάλληλης τεχνολογίας που θα εξυπηρετούσε στους σκοπούς της, το σχεδιασμό και την υλοποίηση ικανοποιητικών πρακτικών που θα έπαιζαν τον ρόλο τους στο τομέα ναυπήγησης πλοίων, καθώς και τις εξαγωγές που θα έθεταν τα εχέγγυα εκείνα για να

ισχυροποιήσουν το νόμισμα της χώρας. Σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι κατάλληλες κινήσεις που έγιναν για την επανεμφάνιση των εταιρειών COSCO και Sinotrans (Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006)

Τα ναυπηγεία της Κίνας τέθηκαν στο έλεγχο του Υπουργείου Συγκοινωνιών από το 1950 και μετά. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι από το 1982, την ευθύνη για τα κινέζικα ναυπηγεία είναι υπό τον έλεγχο ενός νομικά αναγνωρισμένου σωματείου της κινέζικης κυβέρνησης (China State Shipbuilding Corporation). Σε ένα περιβάλλον κουμμουνιστικής οικονομίας, το CSSC προσπαθούσε να μεταλλαχθεί. Η αποτυχία εξειδίκευσης στο τομέα της αεροναυπηγικής καθώς και στον τομέα της άμυνας είχε σαν αποτέλεσμα, την δραστηριοποίηση της στις διεθνείς αγορές της ναυτιλίας. Οι λόγοι που άλλαξαν τα αρχικά σχέδια της χώρας ως προς το τομέα που είχε δραστηριοποιηθεί είναι οι εξής: Ο πρώτος λόγος ήταν ότι εισήχθησαν τομές που άλλαξαν τον τρόπο λειτουργίας σχετικά με την ελευθερία της γραφειοκρατίας καθώς και της οικονομίας. Αυτό συνέβη στο μεσοδιάστημα έως το CSSC κατόρθωσε να δραστηριοποιηθεί σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Δεύτερον, το γεγονός ότι δεν αντιμετωπίστηκαν εμπόδια τεχνολογικής φύσεως έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη μετάβαση από την στρατιωτική δραστηριότητα στο τομέα του εμπορίου. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυπηγείων είχαν το προτέρημα να διαθέτουν εμπειρία όσον αφορά τα εμπορικά πλοία ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα να ασχοληθούν στο μέλλον και με στρατιωτικές κατασκευές. Ο τρίτος λόγος αφορούσε την συμφωνία με εταιρείες όπως η Mitsubishi Heavy Industries καθώς και βρετανούς ναυπηγούς που διέθεταν την απαραίτητη τεχνογνωσία για τα ναυπηγεία της όπου θα εμπλούτιζε με την κατάλληλη τεχνογνωσία στον τρόπο κατασκευής των πλοίων. Για πρώτη φορά νηογνώμονες είχαν την δυνατότητα να παρέχουν τεχνικής φύσεως συμβουλές ενώ παράλληλα δόθηκε άδεια από τον κινέζικο οργανισμό επιθεώρησης πλοίων να εφαρμοστούν πρότυπα επιθεώρησης πλοίων σύμφωνα με τον νηογνώμονα Lloyd's Register ώστε αυτό να συντελέσει να δοθούν οι κατάλληλες εγγυήσεις για την προσέλκυση υποψήφιων αγοραστών για τα κινέζικα πλοία. Τέταρτος λόγος ήταν η δημιουργία ισχυρού νομίσματος μέσω εξαγωγών. Τα αποτελέσματα του ανοίγματος της κινέζικης οικονομίας ήταν να παρατηρηθούν αυξήσεις στον αριθμό πλοίων καθώς και στη χωρητικότητα τους. Το 1980 παρατηρήθηκε ότι τα 955 πλοία με 6,8 εκατομμύρια κόρους σχεδόν διπλασιάστηκαν σε 1.948 πλοία συνολικής χωρητικότητας 13,9 εκατομμύρια κόρους το 1990. Στο σημείο αυτό η Κίνα αδυνατούσε να παρέχει στην αγορά δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ εκμεταλλεύτηκε την ζήτηση για μικρότερα πλοία ώστε να διακριθεί στην διεθνή αγορά. Πέμπτον, σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη της Κίνας θεωρήθηκε από ειδικούς η γεωγραφική της θέση. Τις τελευταίες δύο δεκαετίες τα μεγαλύτερα κινέζικα ναυπηγεία συνέχισαν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της χώρας και να βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τα επιχειρηματικά κέντρα, όπως της Σαγκάης, Χόνγκ-Κόνγκ, Ντάλιαν, και στο Γκουανγκζό. Τέλος, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι χαμηλές τιμές σε εργατικό δυναμικό για την μετάβαση σε κατηγορία PRC ναυπηγείου καθώς και το να συγκαταλέγονται τα κινέζικα ναυπηγεία

στα πιο αναπτυγμένα τα τελευταία είκοσι χρόνια (Gabriel Collins – Grubb C. Michael. A comprehensive survey of China’s Dynamic Shipbuilding Industry, 2008).

Εξαιτίας της σημαντικής αύξησης που σημειώθηκε στο τομέα της ενέργειας και των πρώτων υλών το 2003 παρατηρήθηκε μια αύξηση στο τομέα των διεθνών συναλλαγών. Επιπλέον εκδηλώθηκε έντονο ενδιαφέρον στις εισαγωγές και εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης. Αυτό συνάμα είχε ως αποτέλεσμα να σημειωθεί αύξηση παραγγελιών στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, στα πλοία χύδην ξυρού φορτίου καθώς και στα εμπορευματοκιβώτια. Λόγω της αύξησης αυτής οι ευρωπαϊκές αγορές ευνοήθηκαν με αποτέλεσμα να διπλασιάσουν τις παραγγελίες τους. Αυτό όμως δεν ήταν αρκετό ώστε να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007). Η Κίνα όπως φαίνεται από την πορεία της προς τα τέλη του 20^{ου} αιώνα θεωρείται μια μεγάλη δύναμη στη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ κάτι ανάλογο θα πράξει και στο 21^ο αιώνα.

1.2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας επένδυσε σε έργα υποδομής και εγκαταστάσεις όπως: προβλήτες στα λιμάνια, σε γερανούς για την φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται σε κάθε λιμάνι και κατάλληλα μηχανήματα. Απαραίτητη κρίθηκε η δαπάνη για την αύξηση χωρητικότητας των ναυπηγείων ώστε να ισχυροποιηθεί η παραγωγικότητα. Μεταξύ της περιόδου 2005 – 2009, οι ιδιοκτήτες της ναυπηγικής βιομηχανίας κινήθηκαν σε επενδύσεις ώστε να αποδειχθεί με τον τρόπο αυτό η σημασία της αύξησης της χωρητικότητας των ναυπηγείων. Συγκεκριμένα, οι επενδύσεις προσέγγισαν το 10% των εξαγωγών που διενεργήθηκαν από την χώρα (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders’ Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Πίνακας 1.2.1: Οι επενδύσεις στα ναυπηγεία της Κορέας.
(Υπολογισμένο σε δις \$)

Item	2005	2006	2007	2008	2009
Investment (Percentage)	1.1 (6.2%)	1.5 (6.8%)	2.4 (8.7%)	4.3 (10.0%)	4.0 (8.9%)
Exports	17.7	22.1	27.7	43.1	45.1

Πηγή: The Korea International Trade Association, Korea Development Bank(1,100Won/1\$).

1.3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ –ΚΟΡΕΑΣ.

Εφαρμόστηκε από την χώρα που εξετάζουμε μια αναπτυξιακή πολιτική για επιχειρήσεις με την δημιουργία ενός δικτύου(cluster), όπου έδινε την δυνατότητα στη Κορέα να δραστηριοποιείται σε πολλούς τομείς της βιομηχανίας, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, η ναυτιλία καθώς και η ναυπηγική βιομηχανία. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα της χώρας είναι ότι επιδιώκει μέσω εναλλακτικών πηγών ενέργειας τη δημιουργία αειφόρου ανάπτυξης με σκοπό τον περιορισμό του κόστους

παραγωγής(Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Η Κορέα θεωρείται βασική παραγωγός ατσαλιού στη ναυπηγική βιομηχανία(upstream industries) για αυτό διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο τομέα αυτό. Συγκεκριμένα η Ν. Κορέα κατέχει την 6^η θέση σε παγκόσμια κατάταξη, ενώ θεωρούνται σημαντικές οι καινοτομίες που χρησιμοποιεί. Το δίκτυο(cluster) περιλαμβάνει εξειδικευμένους προμηθευτές, όπου παρέχουν ανταλλακτικά πλοίων, όπως το σκελετό του πλοίου, εξαρτήματα μηχανών καθώς και τις κύριες μηχανές του πλοίου αλλά και διάφορες υπηρεσίες. Το μειονέκτημα των λεγόμενων upstream industries είναι ότι παρουσιάζουν αδυναμίες στο τομέα του εξοπλισμού. (Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Οι downstream industries(διύλιση και εμπορία πετρελαιοειδών) θεωρούνται οι τελικοί χρήστες των εμπορικών πλοίων για εισαγωγή πρώτων υλών, ενώ εξάγουν μεταποιημένα προϊόντα. Τα λιμάνια διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο στο τομέα του διεθνούς εμπορίου καθώς και στο τομέα διακίνησης- αποθήκευσης (logistics)αγαθών. Τα μειονεκτήματα των downstream industries αφορούν στο χρηματοοικονομικό περιβάλλον και παρουσιάζουν ελλείψεις στο ναυπηγικό τομέα(Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea, Michael E. Porter, Harvard Business School, May 7, 2010).

Ένα από τα βασικότερα πλεονεκτήματα της Κίνας είναι ότι θεωρείται από τους μεγαλύτερους κατόχους ξένου συναλλάγματος. Άλλα σημαντικά πλεονεκτήματα για την Κίνα είναι το χαμηλό εργατικό κόστος και η ανάπτυξη ενός νέου προϊόντος στην αγορά. Το εργατικό κόστος στη Κίνα που αναλογεί στο κόστος του πλοίου είναι 15%, το οποίο αντιστοιχεί στο μισό της Κορέας που εξετάζουμε. Το κράτος στηρίζει το εργατικό δυναμικό προσφέροντας διαμερίσματα με χαμηλό αντίτιμο, δωρεάν σίτιση καθώς και την δυνατότητα αθλητικών δραστηριοτήτων. Τα εργατικά σωματεία οργανώνουν σεμινάρια επιμόρφωσης του εργατικού δυναμικού ώστε να τα ενισχύσουν στα θέματα ασφάλειας που θα πρέπει να τηρούνται στα ναυπηγεία υποχρεωτικά. Επιπλέον, υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση για την κατασκευή κατάλληλων υποδομών καθώς και για την στήριξη ολόκληρου του ναυπηγικού τομέα(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006)

Λόγω του ότι υπάρχει κίνδυνος οικονομικής υπερθέρμανσης από το 2004, για το λόγο αυτό η κυβέρνηση μείωσε τις πιστώσεις και ενίσχυσε την δημοσιονομική πολιτική, θεσπίζοντας πρόσθετους φόρους. Ένα άλλο μειονεκτήματα της Κίνας είναι ότι για την εξυπηρέτηση εσωτερικών αναγκών, όπως πρώτες ύλες για παραγωγή, θα χρειάζεται να κατασκευάζει πλοία ώστε να καλύψει είδη πρώτης ανάγκης, όπως η σίτιση για τον κινέζικο πληθυσμό. Επιπλέον, λόγω της αύξησης παραγωγής από το 1996 και έπειτα, το εργατικό δυναμικό κρίθηκε ανεπαρκές για να βοηθήσει στην αυξημένη παραγωγή. Χαρακτηριστικό γνώρισμα στα ναυπηγεία της Κίνας είναι ότι ένα μικρό ποσοστό του εργατικού δυναμικού είναι μόνιμο, ενώ αυξητικές τάσεις παρατηρούνται σε εργατικό δυναμικό το οποίο είναι προσωρινό με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και οποιαδήποτε χρονική στιγμή το προσωπικό κινδυνεύει να χάσει την δουλειά του. Τέλος, η Κίνα δεν διαθέτει υψηλής τεχνολογίας εξοπλισμό καθώς και τεχνογνωσία. Για τον λόγο αυτό εξειδικεύεται στην κατασκευή

μικρομεσαίου μεγέθους πλοίων, ενώ όσον αφορά τα πλοία υψηλής τεχνολογίας, όπως τα LNG,LPG,CNG,VLCG πρόκειται για παραγγελίες κατά κύριο λόγο της κορεάτικης – γιαπωνέζικης ναυπηγικής αγοράς(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

1.4. ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.

Η χρονιά του 2000 θεωρείται από πολλούς μια χρονιά βελτιωμένων αποδόσεων σε σχέση με το 1999, λόγω ότι παρατηρήθηκε αύξηση στις παραγγελίες κατά 56%. Αυτό σήμαινε πρακτικά ότι οι παραγγελίες προσέγγισαν τα 29,7 εκατ. cgt, με την Ν. Κορέα να έχει τον πρώτο λόγο στις παραγγελίες που συνάμα σήμαινε και αύξηση του μεριδίου της αγοράς. Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας που περιλαμβάνει τα μερίδια της αγοράς, βάσει του οποίου επιτυγχάνεται σύγκριση για τα έτη 1997 – 2000(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Πίνακας 1.4.1: Μεριδίο αγοράς για τις νέες παραγγελίες σε ποσοστό cgt (μεταξύ 1997 – 2000).

	1997	1998	1999	2000
Υπολ. Κόσμος	15,05%	16,28%	23,52%	29,97%
Ε.Ε.- Νορβηγία	17,90%	25,82%	17,18%	17,54%
Ν. Κορέα	29,16%	24,90%	33,29%	35,59%
Ιαπωνία	37,89%	33,11%	25,97%	25,90%

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping

Ουσιαστικά η Ν. Κορέα τη χρονιά του 2000 κατείχε το 35% της συνολικής παραγωγικής ικανότητας. Αυτό σήμαινε ότι η Ν. Κορέα κατείχε ένα μεγάλο ποσοστό της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας και αυτό είχε αντίκτυπο σε συγκεκριμένες χώρες, ναυπηγεία καθώς επηρέαζε ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίων(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Πέρα όμως από την αύξηση του μεριδίου της αγοράς, η Ν. Κορέα αντιμετώπιζε το αντίκτυπο της πτώσης των τιμών των πλοίων, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζει δυσκολίες στην επίτευξη κέρδους. Τα ναυπηγεία από την πλευρά τους έκαναν προσπάθειες για εύρεση νέων παραγγελιών ώστε να επιτύχουν μερική απόσβεση των επενδύσεων. Κατά κύριο λόγο κινήθηκαν σε αγορές όπως τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καθώς και τα επιβατικά(ferries).Τα περισσότερα ναυπηγεία της Ν. Κορέας κινήθηκαν προς αυτή κατεύθυνση, όμως η μείωση των τιμών έκανε εμφανή τα σημάδια της στη κορεάτικη αγορά. Για τον λόγο αυτό, οι Κορεάτες κινήθηκαν στη μετατροπή ναυπηγείων με αντικείμενο τις επισκευές σε ναυπηγεία κατασκευής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τον ναυπηγείο Miro της εταιρείας Hyundai. Με την μετατροπή αυτή ουσιαστικά οι Κορεάτες θα κατόρθωναν οικονομίες κλίμακας (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Ενώ η Κορέα αύξησε το μερίδιο της ναυπηγικής αγοράς, από την άλλη πλευρά το έτος 2000 η Ε.Ε. δεν επηρεάστηκε, λόγω ότι είχε άμεση στήριξη από τον τομέα της κρουαζιέρας. Η εταιρεία Samsung Heavy Industries κατόρθωσε να ασχοληθεί με την παραγωγή κρουαζιερόπλοιων, ενώ παράλληλα κρουαζιερόπλοια παρήγαγαν και τα υπόλοιπα ναυπηγεία της Ν. Κορέας. Ο σκοπός τους ήταν η συγκράτηση μειωμένων τιμών σε σχέση με τα ναυπηγεία της Ευρώπης, ώστε να αποκτήσουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Το γεγονός ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία κατασκευάζουν κρουαζιερόπλοια, σημαίνει ότι ευνοεί σαφώς την ευρωπαϊκή οικονομία, όμως θα πρέπει να προσθέσουμε ότι ο αριθμός των ευρωπαϊκών ναυπηγείων που παράγει κρουαζιερόπλοια είναι αρκετά μικρός. Τη χρονιά του 2000 παρατηρείται ότι οι ναυπηγικές μονάδες προχωρούν σε τερματισμό των δραστηριοτήτων τους, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Harland & Wolff (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Λόγω υπερπροσφοράς στη κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, οι τιμές μειώνονται και αυτό συνεπάγεται περιορισμό των κερδών των εταιρειών. Ο αντίκτυπος μείωσης των τιμών, προέρχεται από την αγορά των Η.Π.Α., όπου παρατηρείται μείωση της ζήτησης για κρουαζιέρες (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Στη συνέχεια θα παρατεθεί ένας πίνακας για τα μερίδια αγοράς για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Πίνακας 1.4.2: Μερίδιο αγοράς για παραγγελίες εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστό cgt. Έτη 1997 – 2000.

	1997	1998	1999	2000
Υπολ. Κόσμος	16,30%	19,30%	10,90%	24,41%
Ε.Ε.- Νορβηγία	23,90%	15,30%	14,10%	11,50%
Ν. Κορέα	15,10%	44,10%	64,80%	52,09%
Ιαπωνία	44,60%	21,30%	10,20%	12,00%

Πηγή: Fourth Report on the Situation in world shipbuilding Brussels, 2.5.2001 COM(2001) 219 final

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας σύμφωνα με στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, ήταν ένας από τους σημαντικότερους κλάδους της χώρας μιας και σημείωσε σημαντική άνοδο κατά το χρονικό διάστημα του δέκατου προγράμματος για τον οικονομικό σχεδιασμό και το οποίο είχε διάρκεια πέντε έτη, μεταξύ των ετών 2000 – 2005. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλέξει οι αρμόδιοι φορείς, ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας προσέγγισε ένα ποσοστό 29% σε ετήσια βάση. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με στοιχεία από τον οργανισμό COSTIND (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence) της Κίνας, την περίοδο 2002 – 2005, η Κίνα παρουσίασε ένα ποσοστό 40% για την ναυπηγική βιομηχανία της. Συγκεκριμένα, η ναυπηγική παραγωγή της Κίνας προσέγγισε τα 14,5 εκατ. τονάζ και τα οποία αντιστοιχούν σε ένα ποσοστό 19% στο σύνολο της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Lloyd's Registry Fairplay έρχεται σε αντιπαράθεση με αυτά τα οποία ανέφερε το COSTIND (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence) και συγκεκριμένα δηλώνει ότι το 2006 η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία παρήγαγε πλοία λόγω των νέων παραγγελιών, 42,5 εκατ. τονάζ (dwt), δηλαδή προσέγγισε ένα ποσοστό 30% επί της παγκόσμιας

αγοράς. Σύμφωνα με όσα αναγράφονται στο βιβλίο παραγγελιών προσέγγιζε τα 68,72 εκατ. τονάζ(dwt), δηλαδή αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό 24% της αγοράς διεθνώς(COSTIND 2006, COSTIND 2007).

Όσον αφορά της ναυπηγική παραγωγή η Κίνα το 2007 κατατάχθηκε στη τρίτη θέση πίσω από τους άλλους δύο μεγάλους παραγωγούς της ποντοπόρου ναυτιλίας, την Κορέα και την Ιαπωνία.

Πίνακας 1.4.3: Παγκόσμια Ναυπηγική Παραγωγή 2007.

Location of Build	Number of Vessels	Output in m.GT	Percentage
Korea	425	20.20	35.68%
Japan	539	17.31	30.58%
China	643	10.41	18.39%
Germany	69	1.34	2.36%
Italy	25	0.70	1.23%
Denmark	4	0.85	1.50%
Croatia	25	0.69	1.21%
Chinese Taipei	16	0.66	1.16%
Poland	44	0.56	0.98%
Turkey	109	0.53	0.93%
Romania	43	0.43	0.75%
Philippines	10	0.36	0.63%
Rest of World	737	2.4	4.24%
Total	2,689	56.6	

Πηγή: World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register Fairplay, December 2007.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το 2007 δημιουργήθηκε ένα σημαντικό κενό μεταξύ της Κίνας και των ανταγωνιστριών χωρών, όμως για να πραγματοποιηθεί καλύτερη αξιολόγηση θα πρέπει να λάβουμε υπόψη το βιβλίο παραγγελιών και όχι τον τομέα της παραγωγής (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

1.5. ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ.

Παρόλο που η Κίνα έχει δείξει μια τάση ανόδου στη ναυπηγική βιομηχανία, υπάρχει έντονο κενό μεταξύ των πιο προηγμένων χωρών. Το σημαντικότερο για μια χώρα είναι να παρουσιάσει βελτίωση στην διεθνή ανταγωνιστικότητα έτσι ώστε να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Γίνεται ξεκάθαρο ότι η Κίνα επιθυμεί να φτάσει να γίνει μια παγκόσμια δύναμη στο τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, νωρίτερα από το 2015(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Οι καινοτομίες σύμφωνα με μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί είναι οι εξής:

Στόχος η κατασκευή μεγάλης χωρητικότητας πλοίων, υψηλών προδιαγραφών σύμφωνα με την εξέλιξη της τεχνολογίας λόγω του ότι τα κινέζικα ναυπηγεία επιχειρούν να εφαρμόσουν οικονομίες κλίμακας με σκοπό να αυξήσουν την χωρητικότητα των πλοίων. Όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια, μπορούμε να πούμε ότι έχει πραγματοποιηθεί μια αύξηση πέρα των 10,000 κυβικών κόρων. Επίσης, η

χώρα έχει θέσει υψηλά τον πήχη των προσδοκιών της για το μέλλον, όπου δίνει έμφαση σε πλοία υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας καθώς και σε πλοία όπου το αντίτιμο θα ξεπερνάει τις τιμές του παρελθόντος(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

- Επιπλέον θα επιβληθούν ορισμένες αλλαγές στο τομέα των υποδομών όπου θα υπάρχουν επιρροές από την παγκόσμια αγορά. Έχει παρατηρηθεί μια αύξηση στο τομέα της ενέργειας και συγκεκριμένα αυξήθηκαν οι παραγγελίες για νέα δεξαμενόπλοια, λόγω της ανόδου της τιμής του αργού πετρελαίου, ενώ μικρή άνοδος παρατηρείται για τα καινούρια τεχνολογία πλοία τύπου LNG.
- Στόχος η αναβάθμιση της ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς και της τεχνικής υποστήριξης. Οι προοδευτικές χώρες που δραστηριοποιούνται στο κλάδο έχουν θεσπίσει τομείς της εξελιγμένης τεχνολογίας, όπως συστήματα τεχνητής νοημοσύνης, συστήματα ρομποτικής, και τεχνολογία της πληροφορίας (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Μεταβολές στο κλάδο της βιομηχανίας. Ένας σεβαστός αριθμός χωρών επιθυμεί να οργανώσει τις υποδομές της βιομηχανίας του μέσω εξαγορών έτσι ώστε να ισχυροποιηθεί η ανταγωνιστικότητα.
- Θέσπιση αυστηρότερων τομών για την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Υποχρέωση τήρησης κατάλληλων περιορισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα κυρίως για πλοία που πραγματοποιούν ταξίδια για ένα μεγάλο εύρος ετών. Οι περιορισμοί αυτοί τέθηκαν λόγω του δυστυχήματος του δεξαμενοπλοίου Έρικα στην Ισπανία (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Δημιουργία ενός διαφορετικού μοντέλου από τα συνηθισμένα στη ναυπηγική βιομηχανία και τάση του κλάδου για μετακίνηση ανατολικά. Ενώ η ναυπηγική βιομηχανία δραστηριοποιείται με πλοία υψηλής τεχνολογίας μεταξύ Κορέας και Ιαπωνίας, η Κίνα πραγματοποιεί επενδύσεις σε λογισμικό, άρτιο εξοπλισμό και διαθέτει χαμηλό εργατικό κόστος, ενώ κινείται μεθοδικά ώστε να θεωρείται μέλος των αναπτυσσόμενων χωρών(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Σχεδιασμός και δημιουργία υψηλών προδιαγραφών μιας βάσης ώστε να είναι πιο ανταγωνιστική στην αγορά. Χρήση κατάλληλων προσαρμογών και προσθηκών στο δίκτυο(cluster) με σημαντικές βελτιώσεις στο ναυπηγικό τομέα με σκοπό να μετατραπεί σε μια βάση που να είναι πιο ανταγωνιστική. Αυτό θα συντελέσει ώστε να κατασκευαστούν σύγχρονα εργοστάσια, εκπαιδευτικά κέντρα επιμόρφωσης του εργατικού δυναμικού με υποδομές σύγχρονων ναυπηγείων(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Επέκταση τους μεγέθους των ναυπηγείων της χώρας. Ενίσχυση της χωρητικότητας του ναυπηγικού τομέα σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς, βελτίωση του συντονισμού καθώς και της εποπτείας από εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να κυριαρχήσει στον ανταγωνισμό εκτός συνόρων(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Συνεισφορά της τεχνολογίας της πληροφορίας στον εκμοντερνισμό του κλάδου. Εύρεση νέων ιδεών και καινοτόμων μηχανισμών που θα πρέπει να εφαρμοστούν στο κλάδο για την καλύτερη αποδοτικότητα των ναυπηγικών εργασιών, και όσο είναι εφικτό την μείωση του εργατικού κόστους που θεωρείται εφικτό. Στις καινοτόμες ιδέες και μηχανισμούς θα πρέπει να

προσθεθεί η Έρευνα και Ανάπτυξη καθώς και το πώς μπορεί να συμβάλει η ακαδημαϊκή κοινότητα στο κλάδο (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

- Η υποστήριξη του κλάδου μπορεί να επιτευχθεί μέσω οργανωμένων και ορθά προγραμματισμένων διαδικασιών. Η πραγματοποίηση ορισμένων ενεργειών με πρωταρχικό στόχο να προκύψουν οι κατάλληλες τομές για ένα πιο ανταγωνιστικό ναυπηγικό κλάδο. Αυτό δίνει την ερμηνεία ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στα μηχανήματα και τον εξοπλισμό τόσο στο κατάστρωμα όσο και στις καμπίνες του πλοίου(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).
- Χρήση σημαντικών μεθόδων για την εκπαίδευση του προσωπικού. Άμεση πρόσβαση με τα κατάλληλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, όπως τα πανεπιστήμια και ινστιτούτα επιμόρφωσης του προσωπικού για μια ορθή δραστηριότητα στο κλάδο. Επίσης, απαραίτητη θα ήταν η συμμετοχή εξειδικευμένου προσωπικού ώστε να μεταδώσει τις κατάλληλες μεθόδους καθώς και δημιουργία ενός συστήματος(μηχανισμού) ώστε να συλλέξει ικανό προσωπικό, το οποίο θα επιχειρήσει να εκπαιδεύσει ώστε να αποκτήσει την κατάλληλη τεχνογνωσία που χρειάζεται ώστε να είναι θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ναυπηγικού τομέα(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Από την άλλη πλευρά, η Ν. Κορέα την δεκαετία του '70 κατόρθωσε να αποκτήσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς λόγω ότι έκανε χρήση κατάλληλης τεχνολογίας. Η τεχνολογική ανάπτυξη διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες: Η πρώτη αφορά στην εκπαίδευση της τεχνολογίας και πώς μπορεί να υιοθετηθεί στο κλάδο ώστε να δώσει τα κατάλληλα αποτελέσματα, η δεύτερη αφορά στο ανθρώπινο δυναμικό όπου έχει άμεση εξάρτηση για το ποια θα είναι εξέλιξη του κλάδου (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Με αφορμή την κατάρρευση το 1974 τύπου δεξαμενοπλοίων η ναυπηγική εταιρεία της Hyundai Heavy Industries ανακοίνωσε ότι θα εξειδικευτεί σε πλοία μικρό-μεσαίου μεγέθους, δηλαδή σε πλοία τύπου εμπορευματοκιβωτίων, ξηρού φορτίου καθώς και δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, η εταιρεία αποφάσισε να διευρύνει την τεχνογνωσία στο τομέα σχεδιασμού μέσω άλλων εταιρειών με σκοπό να αυξηθεί η παραγωγή (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Μετάπειτα, η διοίκηση της εταιρείας το 1983 λόγω της επαρκούς οργάνωσης του ναυπηγείου καθώς και των συγκεκριμένων απαιτήσεων της εποχής, αξιολογήθηκε από διεθνούς φήμης εταιρείες για τρία πιστοποιητικά ασφάλειας. Οι εταιρείες που ήταν αρμόδιες για την αξιολόγηση της Hyundai Heavy Industries ήταν οι εξής: Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas, καθώς και η American Bureau of Shipping. Σε διεθνές επίπεδο η εταιρεία Lloyd's πιστοποίησε τέσσερα ναυπηγεία, ενώ η εταιρεία Veritas πιστοποίησε μόνο δύο ναυπηγεία. Την δεκαετία του '80 λόγω βελτιωμένης οργάνωσης του ναυπηγείου Hyundai Heavy Industries, ξεκίνησε την περίοδο εκείνη να κατασκευάζει πλοία μεγαλύτερης αξίας, μιας και διέθεταν πιο σύγχρονη τεχνολογία. Συγκεκριμένα το 1983 με την συμβολή της Hyundai Industrial Research Institute βελτιώθηκε η ποιότητα και παραγωγικότητα. Την επόμενη χρονιά η Hyundai Merchant Research Institute δημιουργήθηκε με σκοπό να ξεκινήσει μελέτες και έρευνες που είχαν σχέση με την πρόωση του πλοίου, τις επιδόσεις που είχε την δυνατότητα να φτάσει, την εφαρμογή κινητήρα εσωτερικής καύσης καθώς και με την μέτρηση της αντοχής του πλοίου(Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Στην δεύτερη περίπτωση θα αναφέρουμε λεπτομερώς για την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού στο κλάδο. Την δεκαετία του '70 είναι φανερό ότι δεν είναι επαρκές το προσωπικό για την βιομηχανία. Η Hyundai Heavy Industries της δίνεται το δικαίωμα να προσλάβει προσωπικό από την αυτοκινητοβιομηχανία της Hyundai (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Οι λόγοι αύξησης του ανθρώπινου δυναμικού στο κλάδο ήταν τρεις: Ο πρώτος λόγος ήταν οι ομογενείς, που ήταν Ευρωπαίοι, οι οποίοι εργάζονταν για λογαριασμό της Hyundai Heavy Industry. Ο δεύτερος λόγος ήταν ότι θεωρήθηκε υποχρεωτικό να πραγματοποιηθεί μεταφορά γνώσης από το εξωτερικό (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Ένα άλλο γεγονός ανάπτυξης ανθρώπινου δυναμικού στο κλάδο αφορά το ναυπηγείο Daewoo Shipbuilding and Heavy Machinery όπου το 1987 παρατηρήθηκαν σημαντικά εμπόδια στον τομέα της εργασίας. Σημαντική βοήθεια δόθηκε από την κυβέρνηση το 1987 και παρά τις αναταραχές επέτρεψαν να αλλάξει το κλίμα με την εφαρμογή των μέτρων, όπου συντέλεσαν στη βελτίωση των εργατικών σχέσεων. Επιπλέον, ένας μικρός αριθμός εργατών μεταφέρθηκε στην Ιαπωνία ώστε να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους. Παρατηρήθηκε βελτίωση σε θέματα απόδοσης του εργατικού δυναμικού καθώς και πιο αποδοτικά συστήματα σε τομείς προγραμμάτων με συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Οι εταιρείες κατάφεραν να βελτιώσουν τα συστήματα πλοήγησης με την χρήση πιο αξιόπιστων συστημάτων που είχαν κατασκευαστεί την περίοδο εκείνη. Μια από αυτές τις εταιρείες που διέθεταν συστήματα προηγμένα για την πλοήγηση των πλοίων ήταν η Hyundai Engine and Heavy Machinery Manufacturing Company όπου κατασκεύασε ηλεκτρονικά συστήματα για ατμόπλοια. Επιπλέον μια άλλη εταιρεία η οποία είχε την δυνατότητα να αποκτήσει τον κατάλληλο εξοπλισμό ήταν η Samsung Heavy Industries (Γ. Π. Βλάχος – Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

1.6. ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.

Οι τιμές από το δεύτερο μισό του 2000, κινήθηκαν σε τροχιά ανόδου, αφότου είχε μεσολαβήσει η Ασιατική κρίση του 1997. Οι τύποι των πλοίων που κινήθηκαν ανοδικά ήταν πλοία υγρού φορτίου, μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου καθώς σε μικρότερο ποσοστό τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό πραγματοποιήθηκε λόγω ανόδου των τιμών των ναύλων, από την στιγμή που οι τιμές του πετρελαίου ήταν συνάμα σε υψηλά επίπεδα, όποτε οι πλοιοκτήτες είχαν συμφέρον να καταβάλουν χρήματα με υψηλότερες τιμές κτήσης, εφόσον η παράδοση τους ήταν μέσα στα χρονικά διαστήματα όπως είχαν συμφωνηθεί από τα συμβόλαια. Πληροφορίες για τιμές των πλοίων λαμβάνονταν από διεθνείς οργανισμούς, όπου θεωρούνται σημαντικοί αναλυτές της αγοράς, όπως η Clarkson Research καθώς και από το Lloyd's Shipping Economist (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Θα πρέπει να προστεθεί εδώ ότι πληροφορίες από την “Clarkson Research” λαμβάνονται από την “Korean Shipbuilders Association”. Παρακάτω θα παρατεθούν πίνακες, οι οποίοι ουσιαστικά δίνουν πληροφορίες για τιμές από το 1999 μέχρι τον Νοέμβριο του 2000, δηλαδή ανάλυση για περίπου έντεκα μήνες. Πληροφορίες συλλέχθηκαν από το “Clarkson World Shipyard Monitor” (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν στην περίοδο των έντεκα μηνών είναι οι αυξήσεις των τιμών για τα δεξαμενόπλοια. Η ανάλυση των τιμών πραγματοποιήθηκε από ένα ανεξάρτητο σύμβουλο και οι τιμές που παρουσιάστηκαν θεωρήθηκαν ότι δεν αντιπροσωπεύουν την πραγματικότητα (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Πίνακας 1.6.1: Δεδομένα τιμών από έρευνα Clarkson για πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (έως Νοέμβριο 2000).

Τύπος Πλοίου		Τιμή(εκ. δολ. ΗΠΑ)		
		1999	2000	Αλλαγή
Tankers				
VLCC	300,000dwt	69,0	76,0	10,1%
Suezmax	150,000dwt	42,5	52,0	22,4%
Aframax	110,000dwt	33,0	41,0	24,2%
Panamax	68,000dwt	31,0	35,5	14,5%
Handy	47,000dwt	26,0	29,0	11,5%
Capesize	170,000dwt	35,0	40,0	14,3%
Bulkers				
Panamax	75,000dwt	22,0	22,0	0,0%
Handymax	51,000dwt	20,0	20,5	2,5%
Handysize	30,000dwt	15,5	15,0	-3,2%

Πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor, Commission.

Πίνακας 1.6.2.: Δεδομένα τιμών από την έρευνα Clarkson για ειδικά πλοία – Specialized shiptypes (έως Νοέμβριο 2000).

Τύπος Πλοίου		Τιμή(εκ.δολ.ΗΠΑ)		
		1999	2000	Αλλαγή
LNG	138,000m ³	165,0	172,5	4,5%
LPG	78,000m ³	56,0	60,0	7,1%
Container	400TEU	8,5	10,0	17,6%
Container	1,100TEU	17,5	18,0	2,9%
Container	3,500TEU	38,0	41,5	9,2%
Ro/Ro	1,200- 1,300lm	21,5	20,0	-7,0%
Ro/Ro	2,300- 2,500lm	32,5	33,0	1,5%
Tweendecker	15,000dwt	13,0	13,8	6,2

Πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor, Commission.

Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα λέγαμε ότι σύμφωνα με την Clarkson Research, παρατηρείται μια αύξηση, η οποία είναι μικρότερη από το 10%. Αυτό μας αποδεικνύει ότι οι αναλύσεις της Επιτροπής διατηρούν απόκλιση σε σχέση με την πραγματικότητα (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Όπως γνωρίζουμε τα πλοία αποτελούν επενδύσεις που απαιτούν υψηλά κεφάλαια, ενώ ο χρόνος ζωής το πλοίων κατά μέσο όρο κυμαίνεται μεταξύ 25-30

χρόνια. Για το λόγο αυτό, προτού οι πλοιοκτήτες προβούν σε μια επένδυση, η οποία απαιτεί υψηλά κεφάλαια, πραγματοποιούν εκτενή μελέτη ώστε να διαπιστώσουν αν θα είναι αποδοτική για την εταιρεία καθώς και για τους ίδιους. Επιπλέον, χρησιμοποιούνται καινοτόμες λύσεις στο τομέα της τεχνολογίας κατά την κατασκευή του πλοίου. Εάν συγκρίνουμε τις τιμές κατά την Ασιατική κρίση και την περίοδο που εξετάζουμε, θα δούμε ότι δεν έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές. Για να πραγματοποιηθεί καλύτερη ανάλυση και σύγκριση, θα παρατεθεί ένας πίνακας με τις τιμές για κάθε τύπο πλοίου, οι οποίες προκύπτουν από τις τιμές των συμβολαίων, όπως έχουν ληφθεί από την Επιτροπή. Αυτό που μπορεί να γίνει κατανοητό από τον πίνακα, είναι ότι οι τιμές βρίσκονται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την τιμές τους νωρίτερα από την Ασιατική κρίση (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς 2007).

Πίνακας 1.6.3: Συγκριτικός Πίνακας για το επίπεδο των τιμών 1997 – 2000 για τους συγκεκριμένους τύπους πλοίων.

	1997 *	2000**	Αλλαγή %	2000**	Αλλαγή %
Panamax Container Carrier 3,500 TEU	53,0	41,5	-21,7%	38,0	-28,3%
1,100 TEU Container Carrier	20,0	18,0	-10,0%	N/A	
Very Large Crude Oil Carrier(VLCC)	83,0	76,0	-8,4%	70,0	-15,7%
Suezmax Tanker	52,0	52,0	0,0%	43,0	-17,3%
Capesize Bulk Carrier	40,5	40,0	-1,2%	39,0	-3,7%
Panamax Bulk Carrier	27,0	22,0	-18,5%	22,0	-18,5%
Liquid Natural Gas Carrier	230,0	172,5	-25,0%	155,0	-32,6%
Tweendecker 15,000 dwt	16,5	13,8	-16,4%	N/A	

Πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor*, Commission**.

Οι παραπάνω τιμές της ανάλυσης δίνονται με σκοπό να πραγματοποιηθεί μια σύγκριση σε σχέση με τις τιμές που παραθέτω στο 3^ο κεφάλαιο και που αφορούν τη χρονιά του 2013.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2^ο:

Β.1. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

Οι καθυστερήσεις πληρωμών, οι κίνδυνοι ακυρώσεων παραγγελιών, η μετατροπή του τύπου των πλοίων και οι μειώσεις των τιμών στα συμβόλαια παραγγελιών συντέλεσαν στην ανθεκτικότητα της ναυπηγικής αγοράς. Ο κίνδυνος της ακύρωσης είχε ως συνεπακόλουθο τον κίνδυνο καθυστέρησης πληρωμών, όπου οι ιδιοκτήτες από την πλευρά τους αντιμετώπιζαν την έλλειψη χρηματικών διαθεσίμων. Αυτό είχε ως συνέπεια να ακολουθήσουν παραγγελίες πλοίων με μειωμένες τιμές, ώστε να μην παρατηρείται πρόβλημα στη καταβολή των χρημάτων. Η μείωση των τιμών παραγγελίας είχε σαν αποτέλεσμα την ακύρωση των προγενέστερων παραγγελιών πλοίων. Η χρηματοοικονομική κρίση του 2008 προκάλεσε την ακύρωση περισσότερων από 140 πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας με τις ακυρώσεις των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων:

Πίνακας Β.1.1: Ακύρωση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων

	China	Germany	Korea	Vietnam	Taiwan	Others	Total
Vessel	43	37	26	14	6	14	140
'000 TEU	111	74	113	14	10	114	436

Πηγή: AXS – Alphaliner

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν παρουσιάσει απότομη αύξηση από το 2008. Το 1,4 εκατ. TEU συνεπάγεται μια άνοδο της τάξης του 11% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ.

2.1.1. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Σύμφωνα με πληροφορίες το πλήθος των κινέζικων ναυπηγείων υπολογίζεται μεταξύ 2.000 – 3.000, εκ των οποίων μόνο εξακόσια ναυπηγεία είναι ικανά να πραγματοποιούν κατασκευές πλοίων ποντοπόρου ναυτιλίας. Παρατηρήθηκαν εξαγορές και συγχωνεύσεις ναυπηγείων στο πλαίσιο εξυγίανσης της βιομηχανίας, ενώ εμπειρογνώμονες θεωρούν ότι τα επόμενα 10-15 χρόνια ο αριθμός των ναυπηγείων θα μειωθεί. Μια μελέτη της Det Norske Veritas αναφέρει ότι τα επόμενα δέκα χρόνια θα υπάρχουν στην παγκόσμια αγορά δεκαπέντε κινέζικα ναυπηγεία (Schmidt 2005, 9). Τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία που ουσιαστικά καταλαμβάνουν το 60% της κινέζικης ναυπηγικής παραγωγής είναι το CSSC και το CSIC ενώ έχουν την δυνατότητα να λαμβάνουν μέρος σε ένα ποσοστό 70% στο τομέα παραγγελιών πλοίων. Το CSSC ιδρύθηκε το 1982 και παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου, ενώ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο κυρίως στο τομέα ελέγχου από το κινέζικο υπουργείο επικοινωνίας. Το 1999 με την διάσπαση του ναυπηγείου CSSC, δημιουργούνται δύο καινούρια, το CSSC και το CSIC. Το CSSC έχει την δυνατότητα να απασχολεί πάνω από 95.000 εργαζόμενους. Το πρώτο έχει ευθύνη στις νότιες περιοχές της Κίνας. Όσον αφορά στο CSIC θα λέγαμε ότι οι εταιρείες του ναυπηγείου τοποθετούνται βόρεια της Κίνας. Το CSIC βρίσκεται σε πιο πλεονεκτική θέση ώστε να απασχολεί 160.000 εργαζόμενους. Στο CSIC συμπεριλαμβάνεται το Dalian New Shipyard και το οποίο έχει την ικανότητα να λαμβάνει παραγγελίες για τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, τύπου VLCC. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι πέρα από το κλάδο της ναυτιλίας, το CSIC εξειδικεύεται σε άλλους τομείς της βιομηχανίας όπως στην κατασκευή αεροπλάνων, στο τομέα της ενέργειας καθώς και στη μεταλλουργία. Σύμφωνα με έρευνες το CSIC έχει στη κατοχή του την πλειοψηφία των μετοχών των ναυπηγείων, ενώ εκείνες οι μετοχές που ανήκουν σε διαφορετικούς μετόχους, τράπεζες, ινστιτούτα έχουν εξειδίκευση σε διαχείριση πάγιου εξοπλισμού καθώς και σε ιδιώτες μετόχους. (Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

2.2.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΤΟΜΕΑ.

Συνηθίζεται να πραγματοποιείται σύγκριση μεταξύ των δύο ναυπηγικών βιομηχανιών Κίνας και Κορέας. Είναι φανερό ότι οι διαφορές μεταξύ των δύο χωρών είναι σημαντικές στους περισσότερους τομείς του κλάδου. Η Ν. Κορέα στο τομέα των ναυπηγείων έχει ως σκοπό τη παραγωγή με σκοπό την εξαγωγή. Από την άλλη πλευρά η Κίνα, επιδιώκει την ανάπτυξη στο κλάδο για στρατηγικούς λόγους. Οι στρατηγικοί λόγοι έχουν άμεση σχέση με την ανάπτυξη του ναυτικού της χώρας καθώς και για θέματα άμυνας. Επιπλέον, η Κίνα ενδιαφέρεται για την ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ο λόγος που αναπτύχθηκε η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία ήταν η απόκτηση αγαθών πρώτης ανάγκης, όπως πρώτων υλών καθώς και τροφίμων για τον κινέζικο πληθυσμό, ενώ η κατασκευή εμπορικών πλοίων θα εξυπηρετούσε ανάγκες της κινέζικης οικονομίας και κατά κύριο λόγο τις εξαγωγές.

Αυτό που θα πρέπει να προσθέσουμε είναι ότι υπάρχει μια σημαντική διαφορά μεταξύ της Ν. Κορέας με την Κίνα. Αυτή είναι ότι η Ν. Κορέα δεν δραστηριοποιήθηκε στο κλάδο για την εισαγωγή ή εξαγωγή αγαθών πρώτης ανάγκης. Η κυβέρνηση της Κίνας επιδιώκει να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες ώστε η χώρα να αποτελέσει το σημαντικότερο έθνος την χρονική περίοδο του 2015(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

Πίνακας 2.2.1.1: Μακροπρόθεσμο σχέδιο της κυβέρνησης της Κίνας. (State Commission of Science, Technology and Industry for National Defense) (units: 10,000 dwt).

	Ποσότητα Κατασκευής	Μερίδιο	Σημειώσεις
2004	800	14	
2005	1.000	16	2005 πραγματική απόδοση: 12 mio dwt, 18% μερίδιο
2010	Ναυπηγική Δύναμη	25	Κατανομή στις αγορές Κίνας, Ιαπωνίας, Ν. Κορέας
2015	2.400	35	Η Κίνα αποκτά το μερίδιο της αγοράς.
2020	Υπερδύναμης της Ναυπηγικής Βιομηχανίας		Η Κίνα γίνεται από τους πρώτες δυνάμεις στη παγκόσμια αγορά καθώς και σε επίπεδο τεχνολογίας

Για να επιτευχθεί ο στόχος της κινέζικης κυβέρνησης θα πρέπει να εξελιχθούν τρία ναυπηγικά κέντρα της. Το Bohai Bay στις βόρειες περιοχές, το δέλτα του Yangtze καθώς και το Pearl River South στα νότια. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να αναπτυχθούν οι περιοχές καθώς και να κατασκευαστούν καινούρια ναυπηγεία. Οι κινήσεις που απαιτούνται να γίνουν ώστε να αναπτυχθούν οι περιοχές είναι η μείωση του κόστους παραγωγής, η εξειδίκευση του προσωπικού, η αύξηση της παραγωγικότητας καθώς και η αποτελεσματική διοίκηση(Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

Τα ναυπηγεία της Κίνας θα πρέπει να ακολουθήσουν κάποια μέτρα της κυβέρνησης της χώρας ώστε στα επόμενα χρόνια να κυριαρχήσουν στη παγκόσμια αγορά:

- Να υπάρχει η δυνατότητα απαλλαγής από την φορολογία εισοδήματος, εφόσον οι επενδύσεις έχουν πραγματοποιηθεί νωρίτερα από το 2010. Η απαλλαγή της φορολογίας σχετίζεται με το κέρδος που πιθανόν προκύψει από την πιθανή επένδυση. Η απαλλαγή μπορεί να προσεγγίσει το 5% της επένδυσης.
- Απαλλαγές φόρου σε θέματα εξαγωγών: Τα ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να απαλλαγούν από τους φόρους, αν πρόκειται για κατασκευή πλοίων που οι αποδέκτες τους είναι διαφορετικών συμφερόντων, πέρα των κινέζικων. Αυτή

η ρύθμιση παρέμεινε ενεργή μέχρι και το 2004 (Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεκέμβριος 2011).

- Μεταρρυθμίσεις επενδυτικής χρηματοδότησης: Δίνεται η δυνατότητα να αυξηθεί το κεφάλαιο των εργοστασίων με την συνεισφορά της χρηματοδοτικής μίσθωσης, δηλαδή με την έκδοση ομολόγων. Τηρείται έλεγχος από τις αρχές της Κίνας με σκοπό να προσελκύσουν ξένα κεφάλαια που επιθυμούν να επενδύσουν στο τομέα των μεταφορών και στην ενέργεια. Οι παραγγελίες πλοίων πραγματοποιούνται μέσω της χρηματοδοτικής μίσθωσης και χαρακτηρίζονται από ευνοϊκούς όρους μέσω εταιρειών στο εσωτερικό της χώρας. Για τις εταιρείες που αναλαμβάνουν της χρηματοδοτική μίσθωση εφαρμόζονται απαλλαγές στο φόρο για τα πέντε πρώτα χρόνια από την ημέρα της ίδρυσης τους και ουσιαστικά το ποσό που επιβαρύνονται είναι 1% επί των καθαρών εσόδων (European Community 2004).
- Σταθερότητα στο κόστος της α' ύλης: Στόχος της κυβέρνησης είναι να συντελέσει με τα κατάλληλα μέτρα ώστε να μεταφερθεί το 80% του ατσαλιού που απαιτείται από παραγωγούς της χώρας. Ένα από τα μέτρα που λαμβάνει η κυβέρνηση είναι ο εκσυγχρονισμός του τεχνολογικού εξοπλισμού (Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεκέμβριος 2011).
- Η κυβέρνηση επιδιώκει ένα ποσοστό 80% της απόκτησης ανταλλακτικών να προέρχεται από την Κίνα και όχι από το εξωτερικό. Για τον λόγο αυτό δόθηκε η άδεια σε κινέζους οι οποίοι ήταν υπεύθυνοι για την προμήθεια αγαθών για την ναυπηγική βιομηχανία να πραγματοποιήσουν συγχωνεύσεις με προμηθευτές του εξωτερικού ώστε να αυξηθεί η παραγωγή τους (Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεκέμβριος 2011).
- Δόθηκε άδεια σε ξένους προμηθευτές να ιδρύουν εταιρείες αποκτώντας ένα ποσοστό της τάξης του 49% με σκοπό να αυξηθεί η παραγωγή. Δινόταν η ευκαιρία να συμμετέχουν σε ποσοστό μέχρι 49%, στις περιπτώσεις που πραγματοποιούνταν συγχωνεύσεις με τους Κινέζους. Κάθε επιχείρηση που είχε ως αντικείμενο την ναυπήγηση και κατασκευή πλοίων, θα διέθετε η καθεμιά ξεχωριστό τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης. (Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Δεκέμβριος 2011).

Σύμφωνα με πηγές από επιστήμονες η κινέζικη κυβέρνηση επιθυμεί να μεταμορφώσει τη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη στο πλανήτη έως το 2015. Αυτό στηρίζεται στο γεγονός ότι η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία εξαρτάται από τις βιομηχανίες χάλυβα, χαρακτηριστικό γνώρισμα της βιομηχανίας (cluster). Επιπλέον παίζουν καθοριστικό ρόλο οι εξαγωγές που πραγματοποιεί μέσω της ποντοπόρου ναυτιλίας. Τα δάνεια της κυβέρνησης αποπληρώνονται μέσω των εξαγωγών, ενώ γίνεται φανερό η εκτόξευση της οικονομίας από τα οικονομικά μεγέθη της χώρας, όπου το 2005 ο ρυθμός ανάπτυξης της χώρας ήταν 9,8% και στο πρώτο εξάμηνο του 2006 έφτασε στο 10,9% (Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

Επιπλέον, η Κίνα κατατάσσεται στους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες ξένου συναλλάγματος παγκοσμίως. Η κυβέρνηση έθεσε μέτρα περιορισμού των πιστώσεων, ενώ αύξησε τους φόρους (Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy, 2006).

2.2.2. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ.

Η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας συντέλεσε στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, την αύξηση των βιομηχανικών και αμυντικών εγκαταστάσεων, καθώς και εξέλιξη της τεχνολογίας. Επίσης έπαιξε σημαντικό ρόλο ώστε να δημιουργηθούν επενδύσεις στη χώρα(OECD 2007).

Ουσιαστικά η βιομηχανική ανάπτυξη συνδυάστηκε με τομείς που είχαν σχέση με τη πραγματική οικονομία μια χώρας. Το πλάνο διάρκειας πέντε ετών της κινέζικης κυβέρνησης διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για την επίτευξη της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας σε βάθος χρόνου(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Δύο από τα βασικά μέρη του σχεδίου της κινέζικης κυβέρνησης ήταν το “National Development and Reform Commission”(NDRC) καθώς και το “Commission of Science, Technology and Industry for National Defence”(COSTIND), τα οποία αποτέλεσαν μέρος του πλάνου του μέσου-μακροπρόθεσμου σχεδίου για την ναυπηγική βιομηχανία και το οποίο εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Στόχος της κυβέρνησης ήταν η συμμετοχή σε επενδύσεις από το εξωτερικό, συμμετοχή σε κοινοπραξίες από το εξωτερικό καθώς και δημόσιες επενδύσεις. Αυτό θα σήμαινε άνοδο της παραγωγής από το έτος του 2010 ετησίως σε 17 εκατ. τανάζ, όπου η αύξηση έφτανε το 60%. Ακόμη, πραγματοποιήθηκε η κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό σήμαινε άνοδο της παραγωγής για τα λεγόμενα μεσαίου μεγέθους πλοία και τα οποία δεν χαρακτηρίζονται για τις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν. (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008)

2.2.3. Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΕ ΣΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.

Η κυβέρνηση της χώρας επέδειξε την αμέριστη συμπαράσταση της στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας με την αποπληρωμή των δασμών για τα εισαγόμενα εμπορεύματα. Η εισαγωγή αυτών των προϊόντων θεωρήθηκε σημαντική ώστε να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή πλοίων υψηλής τεχνολογίας. Από την πλευρά της κυβέρνησης της χώρας τέθηκαν σε ισχύ θέματα που ωθούσαν τις βιομηχανικές επιχειρήσεις στην πραγματοποίηση επενδύσεων για Έρευνα και Ανάπτυξη καθώς και σε θέματα καινοτομίας. Με την εφαρμογή μεθόδων καινοτομίας η Κίνα θα γινόταν πιο ανταγωνιστική και θα εκσυγχρόνιζε τα πλοία της ώστε να θεωρούνται ότι προσφέρουν τις ίδιες και ανώτερες προδιαγραφές με τα πλοία Ιαπωνίας και Κορέας. Για τον λόγο αυτό δημιουργήθηκε κέντρο Έρευνας και Ανάπτυξης με διεθνή προσανατολισμό ώστε να επιτευχθούν συνέργειες στο τεχνικό τομέα, βελτίωση σε θέματα διοίκησης, λήψη μέτρων για αντιμετώπιση κινδύνων που πιθανόν προκύψουν καθώς και χρηματοδοτική ενίσχυση(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Επιπλέον η κυβέρνηση πρόσφερε παροχές βοήθειας σε θέματα υποστήριξης της αγοράς εντός των συνόρων της χώρας καθώς και σε τομείς εύρεσης νέων καινοτομιών. Ανέλαβε η Κινέζικη Τράπεζα Εισαγωγών και Εξαγωγών να προσφέρει κεφάλαια σε δανειστές που κάλυπτε άνω του 80% των συμφωνιών που είχαν τεθεί σε εφαρμογή, ενώ η περίοδος αποπληρωμής των δανείων προσέγγιζε στο ανώτατο τα 15 χρόνια(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Ο τομέας Έρευνας – Ανάπτυξης κάλυπτε ποσά των 10 εκατ. σε γουάν ή καλύτερα 1,21 εκατ. δολάρια. Από το Υπουργείο Οικονομικών της χώρας πραγματοποιήθηκε εφαρμογή των δασμών για τα πλοία που αποκτιούνται από το εξωτερικό. Οι δασμοί από την κυβέρνηση της Κίνας βρίσκονται σε μια κλίμακα από 3% έως 10,5% και με βάση το τύπο του πλοίου(OECD, 2007b).

Όσον αφορά το εθνικό οικονομικό σχέδιο που είχε τεθεί σε εφαρμογή από την κυβέρνηση της Κίνας, προσπαθούσε να υποστηρίξει τους ιδιοκτήτες των ναυπηγείων με μέτρα ώστε σε μέσο-μακροπρόθεσμο χρονικό διάστημα να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τις μεγαλύτερες ναυπηγικές βιομηχανίες του κόσμου. Τα μέτρα που είχαν τεθεί σε εφαρμογή ήταν τα εξής: (Thorsten Ludwig, Lochen Tholen, 2006):

- ◆ Πραγματοποίηση κράτησης φόρου εξαγωγών από την κυβέρνηση: Τα κινέζικα ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να απαιτήσουν να γίνει κράτηση του φόρου εξαγωγής πλοίων. Αυτό εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ ο στόχος είναι να μην επαναληφθεί εκ νέου κράτηση του φόρου εξαγωγών(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

- ◆ Πραγματοποίηση μεταμόρφωσης της χρηματοδότησης για νέες επενδύσεις: Οι ναυπηγικές εταιρείες έχουν την δυνατότητα να αποκτήσουν επιπρόσθετα κεφάλαια για την ανάπτυξη της βιομηχανίας μέσω έκδοσης μετοχών στις χρηματιστηριακές αγορές καθώς και με την έκδοση ομολόγων εταιρειών(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

- ◆ Συμμετοχή ξένων συνεταιίρων: Δόθηκε η δυνατότητα στους προμηθευτές της ναυτιλίας να ιδρύσουν κοινοπραξίες με συνεργάτες από το εξωτερικό. Όσον αφορά τους επενδυτές από το εξωτερικό που είχαν εκφράσει ενδιαφέρον για τα ναυπηγεία της χώρας, τους έδινε την δυνατότητα να ιδιωτικοποιήσουν περισσότερο από το 49% των επιχειρήσεων, ενώ οι κινέζοι ήταν εκείνοι που διέθεταν την πλειοψηφία των μετοχών. Επιπλέον τους έδινε την επιλογή να σχηματίσουν ιδιόκτητους οργανισμούς Έρευνας και Ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να διοχετεύουν στην αγορά τεχνολογικές καινοτομίες(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η κινέζικη κυβέρνηση έδινε κίνητρα για επενδύσεις από τα τέλη της δεκαετίας του '80 στο ναυπηγικό κλάδο με την συμμετοχή κοινοπραξίας από ξένους επενδυτές, καθώς και επενδυτές από την ίδια την χώρα². (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η κινεζική κυβέρνηση προώθησε την διαδικασία ιδιωτικοποίησης της ναυπηγικής βιομηχανίας και παρείχε βοήθεια για την εισροή κεφαλαίων τα οποία ήταν απαραίτητα για την ανάπτυξη και επέκταση της βιομηχανίας. Επιπλέον, πρόσφερε βοήθεια μέσω χρηματοδότησης στους ιδιοκτήτες των ναυπηγείων με την συμμετοχή των κρατικών οργανισμών και των ιδιωτικών τραπεζών(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η τραπεζική χρηματοδότηση διακρίνεται σε δύο περιπτώσεις: α) χορήγηση χρηματοδότησης του ναυπηγικού τομέα ώστε να αποκτηθούν τα απαραίτητα κεφάλαια και β) χορήγηση κεφαλαίων για την παροχή των απαραίτητων εργασιών

² Κοινοπραξία: Πρόκειται για συμφωνία μεταξύ δύο μερών ώστε να ενώσουν τους χρηματοδοτικούς πόρους καθώς και τον σκοπό εκπλήρωσης της συγκεκριμένης εργασίας. Σε μια κοινή επιχειρηματική δραστηριότητα, τα μέρη είναι υπεύθυνα για τα έξοδα καθώς και τις ζημιές ή τα κέρδη που πιθανόν προκύψουν κατά την δραστηριότητα τους(Πηγή: Εκδόσεις Σταφυλίδη 2008, Ναυτιλιακό Λεξικό)

της βιομηχανίας. Η πιθανή έλλειψη κεφαλαίων δεν θα επέτρεπε την κατασκευή εκσυγχρονισμένων και ανταγωνιστικών πλοίων με τον κατάλληλο εξοπλισμό(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η κινέζικη Eximbank επιθυμεί να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο για την κατασκευή ενός δικτύου μεταξύ της ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς και με την κινέζικη κυβέρνηση. Από την στιγμή που οι εξαγωγές της οικονομίας εξαρτώνται από την τραπεζική χρηματοδότηση, αυτό είχε ως συνέπεια να δημιουργηθούν οι κατάλληλες βάσεις ώστε να κατασκευαστούν βιομηχανίες πιο ελκυστικές για τους πλοιοκτήτες από την στιγμή που θεωρούνταν το ίδιο ανταγωνιστικές. Η κινέζικη τράπεζα χορήγησε δάνεια σε ένα ποσοστό άνω του 90% πλοίων που πουλήθηκαν στο εξωτερικό, ενώ η Eximbank από πολλούς θεωρείται η σημαντικότερη χρηματοδοτική τράπεζα για τον ναυπηγικό κλάδο(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η πλειοψηφία εκ των μεγαλύτερων και μεσαίου μεγέθους εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο το ναυπηγικό κλάδο καθώς και το CSSC αποτέλεσαν τους σημαντικότερους πελάτες της τράπεζας. Η Eximbank είχε συντελέσει στη χρηματοδότηση 976 πλοίων τα οποία πουλήθηκαν στο εξωτερικό με την χωρητικότητα αυτών να προσεγγίζει τα 25 εκατ. τονάζ, ενώ όσον αφορά τα δάνεια που είχαν χορηγηθεί προσέγγιζαν το ποσό των 65,5 εκατ. γουάν. Εκτός της Eximbank, υπάρχουν αρκετές τράπεζες όπως οι κάτωθι: China Construction Bank, the Bank of China, the Agricultural Bank of China και the Industrial and Commercial Bank of China που διαδραμάτισαν σημαντικό συνδυαστικό ρόλο τόσο στις μεταφορές, όσο και σε έργα υποδομής. (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

2.2.4 Η ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ.

Η Κίνα μετά από έρευνες που διεξήγαγε, βρήκε τρόπους ώστε να βελτιώσει την χρήση τεχνολογίας και τον σχεδιασμό για πλοία που ήταν κατασκευασμένα από την Κίνα. Από στοιχεία που έχουν συλλέξει αρμόδιοι φορείς όπως το China Association of the National Shipbuilding Industry(CANSI) και συγκεκριμένα το έτος 2005, η Κίνα έλαβε ένα αριθμό παραγγελιών που προσέγγιζε τις 18 παραγγελίες για ένα πλοίο 170,000 τόνων ξηρού φορτίου. Η συγκεκριμένη παραγγελία αντιστοιχούσε σε ένα ποσοστό 45% των συνολικών πωλήσεων για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου στο κόσμο. Επιπλέον, παρουσιάστηκε παραγγελία πλοίου 300,000 τόνων μεταφοράς πετρελαίου και η συγκεκριμένη παραγγελία αντιστοιχούσε σε ποσοστό 20% στη παγκόσμια αγορά για αυτού του τύπου πλοία. Η Κίνα κατασκεύασε πλοίο εμπορευματοκιβωτίων μεταφοράς 8,000 TEU και το οποίο αποδείχθηκε από την αγορά πετυχημένο, με αποτέλεσμα να επεκτείνει την χωρητικότητα πάνω από 10,000 TEU. Ακόμη η Κίνα κατόρθωσε να παραδώσει το πρώτο πλοίο υγροποιημένου φυσικού αερίου τον Απρίλιο 2008³(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η Κίνα χρησιμοποιεί αλλοδαπής προέλευσης εξοπλισμό υπολογιστών καθώς και λογισμικό, ενώ ο σχεδιασμός στηρίζεται σε συστήματα όπως το CAD(Computer Aided Design/CAM(Computer-Aided Manufacturing). Αυτό συνεπάγεται ότι οι κινέζοι που απασχολούνται με την σχεδίαση θα διαθέτουν περισσότερες επιλογές χάρη στον εξοπλισμό που τους παρέχεται ώστε να παρατηρηθεί βελτίωση στο

³ Η πληροφορία προέρχεται από: China Shipbuilding Economy Research Center.

σχεδιασμό του σκελετού του πλοίου, στη διαμόρφωση του κάθε διαμερίσματος καθώς και στην ευελιξία που μπορεί να προσφερθεί στον έλικα-πηδάλιο, ώστε να μετατραπεί σε πιο αποδοτικό (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

2.2.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.

Η Κίνα πέτυχε οικονομική ανάπτυξη με το ΑΕΠ να προσεγγίζει κατά μέσο όρο το 9,7% ετησίως μεταξύ της περιόδου 1978 μέχρι και την χρονιά του 2006, ενώ αυξήθηκε στο 11,4% το 2007. Το 2001 η Κίνα εισήχθη στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για τη συνέχιση της οικονομική της ανάπτυξης. Ουσιαστικά οι Κινέζοι ενίσχυσαν την εγχώρια αγοραστική δύναμη τους και αποτέλεσαν έναν από τους σημαντικότερους εξαγωγείς (The Shipbuilding Industry in China - Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας συντέλεσαν αρκετοί παράγοντες όπως: οι εξαγωγές και η παροχή υπηρεσίας από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η Κίνα στόχευσε στην κατασκευή εγχώριου στόλου με σκοπό να δημιουργηθεί ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων από χώρες που αντιμετώπιζαν προβλήματα μεταφορικής ικανότητας με αποτέλεσμα την αύξηση των εξαγωγών. Το 1985 η Κίνα παρέδωσε το 0,9% του συνολικού στόλου, ενώ παρατηρήθηκε αύξηση 4,7% το 2000. Κατά την περίοδο 2000 - 2005 οι εξαγωγές της κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας κυμάνθηκαν σε επίπεδα υψηλότερα από αυτά της Ευρώπης (The Shipbuilding Industry in China - Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Σε διεθνές επίπεδο στην οικονομική ανάπτυξη σημειώθηκε μια μείωση και συγκεκριμένα στο 3,2% το 2012 σε σύγκριση με το 2011 που βρισκόταν σε επίπεδα του 3,9%, ενώ το 2010 η οικονομική ανάπτυξη ήταν στο 5,1%. Όσον αφορά το εμπόριο κυμάνθηκε σε επίπεδα του 2,8% και όπως γίνεται κατανοητό βρέθηκε σε επίπεδα χαμηλότερα από το 5,9% του 2011 και 12,6% το 2010. Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας ήταν στο 9,3%, ενώ το 2012 σημειώθηκε μείωση σημαντική και συγκεκριμένα στο 7,8%. Το 2013 αναμενόταν να σημειωθεί άνοδος στο 8,2% και σύμφωνα με τις προβλέψεις το 2014 θα έχει υπάρξει μικρή άνοδος, στο 8,5%. Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας με τις προβλέψεις για το ΑΕΠ σύμφωνα με στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Πίνακας 2.2.5.1: Προβλέψεις για το ΑΕΠ και για την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου.

IMF GDP and world trade growth forecasts (%)				
	2011	2012	2013	2014
World	3.9	3.2	3.5	4.1
USA	1.8	2.3	2.0	3.0
Japan	-0.6	2.0	1.2	0.7
Euro area	1.4	-0.4	-0.2	1.0
China	9.3	7.8	8.2	8.5
India	7.9	4.5	5.9	6.4
World Trade	5.9	2.8	3.8	5.5
				IMF - Jan. 2013

2.2.6. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΑ.

(Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, Δεκέμβριος 2011).

Η στρατηγική που ακολούθησε η Κίνα για τα ναυπηγεία της χώρας είναι δυνατόν να αναλυθεί στις παρακάτω κατηγορίες:

Η προσαρμογή της πολιτικής της Κίνας με βάση τις εκάστοτε συνθήκες.

Ακολουθήθηκε μια συγκεκριμένη πολιτική από τα ναυπηγεία της χώρας τα οποία θεωρούνταν από τα πιο ανταγωνιστικά. Χαρακτηριστικό γνώρισμα ήταν ότι τα στελέχη είχαν γνώση των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων σκοπών που είχαν τεθεί από τη διοίκηση. Το σημαντικότερο για τις βιομηχανίες που χαρακτηρίζονται εντάσεως εργασίας ήταν η ικανοποιητική επικοινωνία όλων των συμμετεχόντων.

Η προσαρμοστικότητα σε μόνιμη βάση.

Η στρατηγική αυτή επικεντρώνει το ενδιαφέρον της στο να μεγιστοποιηθεί η δραστηριότητα της υπεργολαβίας ώστε να τηρηθεί μείωση στο θέμα του χρόνου κατασκευής. Όπως γίνεται κατανοητό, οι υπεργολάβοι αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα τμήματα του προσωπικού ενός ναυπηγείου. Σκοπός είναι να υπάρχει η δυνατότητα άμεσης αντίδρασης της αγοράς στις μεταβολές που θα επέλθουν. Η αντίδραση της αγοράς θα αποδειχθεί στη περίπτωση που πραγματοποιηθεί μια προσφορά για ένα νέο προϊόν και με αυτό τον τρόπο θα μεγιστοποιήσει το κέρδος του.

Δραστηριότητες διαφορετικές από τις σύνηθες.

Αυτού του είδους οι στρατηγικές εφαρμόζονται και έχουν επιτυχία σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Τα ναυπηγεία θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη σημασία στα σημεία εκείνα που σημειώνουν υψηλά επίπεδα απόδοσης.

Οι στρατηγικές που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις.

Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις που θεωρούνται από πολλούς επιτυχημένες, σχηματίζουν επιχειρήσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Παρατηρείται μεγάλη επικέντρωση σε κάποια τμήματα των επιχειρήσεων ώστε να γίνουν περισσότερο αυτόνομα, ακόμη και αν μεταβληθούν τα κέρδη τους. Η σωστή διαχείριση από την διοίκηση συνεπάγεται τη μείωση τους κόστους και αυτόματα τη μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας. Εξάλλου αυτός είναι και απώτερος σκοπός.

Εφαρμογή σε θέματα διοίκησης ποιότητας.

Με τα συστήματα αυτά είναι δυνατόν κάποιος να παρατηρεί βελτιώσεις στο τομέα της παραγωγικότητας. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να δημιουργηθούν σχέσεις καλύτερης συνεργασίας. Συνήθως αυτό πιθανόν να σημειωθεί σε ναυπηγεία μικρότερης ανάπτυξης. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εφάρμοσαν αυτές τις μεθόδους διοίκησης κατόρθωσαν να μειώσουν δραματικά το εργατικό κόστος κατά 40% και συνάμα να έχουν αύξηση της παραγωγικότητας.

Χρηματοδότηση για θέματα έρευνας και ανάπτυξης.

Αυτού του είδους οι χρηματοδοτήσεις στοχεύουν στο να δημιουργηθεί μια ισορροπία σε θέματα τεχνολογίας, κατάλληλων εγκαταστάσεων, σε θέματα σωστού προγραμματισμού και οργάνωσης ώστε το αποτέλεσμα της επένδυσης να αποδειχθεί

αποδοτικό. Θεμιτό θεωρείται να τεθεί από την διοίκηση ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα για την πραγματοποίηση επενδύσεων με πλάνο πάνω από 18 μήνες, με σκοπό την υψηλή ανταγωνιστικότητα καθώς και την βελτίωση, η οποία θα έχει διάρκεια. Η χρηματοδότηση έχει σαν σκοπό στη ορθή λειτουργία των εγκαταστάσεων και της τεχνολογίας όπου χρησιμοποιείται σε τομείς των ναυπηγείων που θεωρούνται σημαντικοί για την λειτουργία τους, όπως τα συστήματα αυτοματισμού καθώς και τα εξελιγμένα συστήματα ρομποτικής.

2.3. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.

Μετά την οικονομική κρίση του 1997, η οικονομική κρίση του 2008 είχε ως αποτέλεσμα την πτώση της ζήτησης κατακόρυφα για τον ολόκληρο τον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι πλοιοκτήτες καθώς και οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων θα μπορούσαν παρομοιαστούν με τους προμηθευτές και τους πελάτες. Το ναύλο αποτελεί το αντίτιμο για την προσφορά μεταφορικής υπηρεσίας από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Αντίθετα, η διάλυση των πλοίων αποτελεί έναν τρόπο περιορισμού της χωρητικότητας των πλοίων της αγοράς (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010)

Περισσότερα από δύο χρόνια χρειάζονται ώστε να ενισχυθεί η αγορά με νεότευκτα πλοία, διότι χρειάζεται χρόνος ώστε να ετοιμαστούν οι καινούριες παραγγελίες πλοίων. Αυτό συνεπάγεται ότι οι επενδύσεις πραγματοποιούνται με προκαταβολή χρημάτων και η επιτάχυνση παράδοσης της παραγγελίας σημαίνει ότι θα προκαλέσει άниση συμπεριφορά μεταξύ της ζήτησης και της υπάρχουσας χωρητικότητας σε πλοία την συγκεκριμένη χρονική περίοδο (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010)

Για να φτάσει σε ισορροπία η αγορά θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μειώσεις στην προσφορά χωρητικότητας ώστε να αυξηθεί η συνολική αγορά ή να αυξηθεί η αναλογία των πλοίων υπό διάλυση. Ο όγκος των διαλύσεων δεν είναι δυνατόν να αυξηθεί σε βραχυπρόθεσμο χρονικό διάστημα εξαιτίας του περιορισμένου αριθμού των εγκαταστάσεων καθώς και του χρόνου ζωής των πλοίων. Λόγω της οικονομικής κρίσης έπρεπε να παρθούν αποφάσεις ώστε να ενισχυθεί η αγορά του ναυπηγικού κλάδου. Σε αυτές τις περιπτώσεις είναι θεμιτό να αυξάνεται ο αριθμός των πλοίων σε ικανοποιητικά επίπεδα ώστε να καλύψει τα όποια κενά παρουσιαστούν στην αγορά από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Ουσιαστικά παραπάνω πραγματοποιείται μια αναφορά στις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης τόσο στα ναυπηγεία Κίνας – Κορέας καθώς και στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Στο τρίτο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί εκτενής ανάλυση για το πώς εξελίσσεται η ναυπηγική αγορά και πώς επηρεάζονται βασικά οικονομικά μεγέθη του ναυπηγικού κλάδου λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης μέχρι το 2014.

2.4.1. Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ MICHAEL PORTER.

Η χρήση των πέντε μοντέλων του Michael Porter έχει εφαρμοστεί στη ναυπηγική βιομηχανία ώστε να συντελέσει στην κατανόηση ορισμένων ζητημάτων. Τα κυριότερα ζητήματα είναι τα εξής:

♦ Καταρχήν θα πρέπει να αναφέρουμε εμπόδια εισόδου στη ναυπηγική βιομηχανία. Αυτά έχουν να κάνουν με τις υψηλές κεφαλαιακές επενδύσεις που είναι απαραίτητο για την βιομηχανία, την απόκτηση υψηλών προδιαγραφών εξειδικευμένο εξοπλισμό, δημιουργία συγκεκριμένων δικτύων διανομής ώστε να ανταγωνιστούν τις εταιρείες που είναι για αρκετό χρονικό διάστημα στη βιομηχανία, τους υψηλούς φόρους και δασμούς από την πλευρά της κυβέρνησης, το υψηλό εργατικό κόστος για εξειδικευμένο προσωπικό, καθώς και την ευελιξία στο τομέα της διαχείρισης (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

♦ Η διαπραγματευτική ισχύς των αγοραστών κινείται σε πολύ υψηλά επίπεδα. Αυτό επιτυγχάνεται λόγω ότι ο αριθμός τους είναι μικρός. Οι αποφάσεις τους έχουν άμεση σχέση με τις τιμές, την ποιότητα, την μεταφορά καθώς και τις πολιτικές των κυβερνήσεων. Επιπλέον, οι αγοραστές είναι γνώστες της αγοράς και εξαρτάται η προτίμησή τους από τα επίπεδα των τιμών. Οι αγοραστές συνηθίζουν να αγοράζουν μεγάλες ποσότητες και το κόστος έχει άμεση σχέση τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

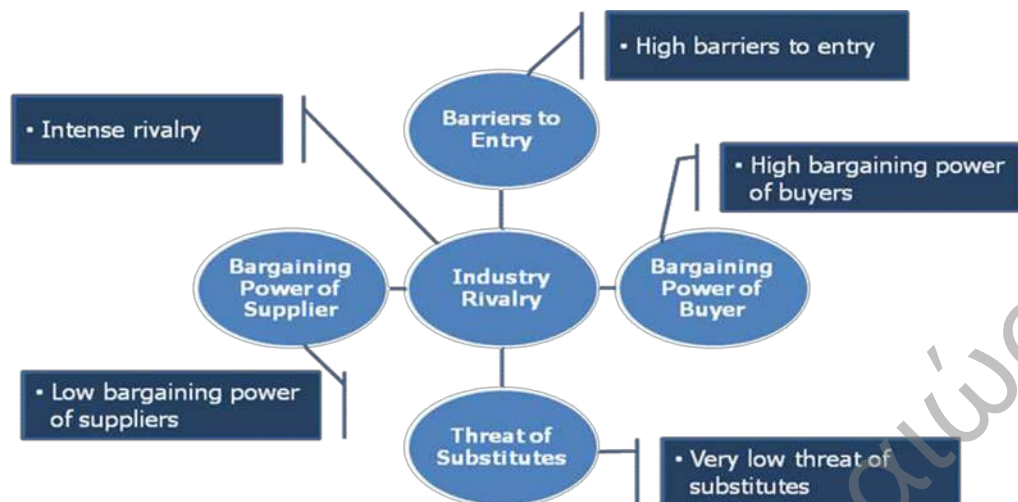
♦ Η απειλή των υποκατάστατων στη ναυπηγική βιομηχανία τοποθετείται σε χαμηλά επίπεδα. Ουσιαστικά τα μόνα υποκατάστατα θεωρούνται τα αεροπλάνα τα οποία έχουν υψηλό κόστος (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

♦ Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών θεωρείται σε υψηλή αλλά σε χαμηλά επίπεδα στην ναυπηγική βιομηχανία. Αυτό οφείλεται στο ότι υπάρχει μια χαμηλή συγκέντρωση προμηθευτών. Οι προμηθευτές στη βιομηχανία που εξετάζουμε είναι οι προμηθευτές χάλυβα καθώς και ανταλλακτικών. Αυτοί δεν έχουν υψηλή επιρροή λόγω της χαμηλής αντανάκλασης του κόστους. Επιπλέον, οι Κορεάτες ενδιαφέρονται να μειώσουν το κόστος και να αυξήσουν την παραγωγικότητα. Συγκεκριμένα, οι εταιρείες όπως η Hyundai και STX δημιούργησαν και απέκτησαν εταιρείες παρασκευής χάλυβα ώστε να εξασφαλίσουν σταθερή προμήθεια πρώτων υλών σε σταθερές τιμές (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

♦ Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία διακρίνεται σε βασικούς ανταγωνιστές. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένη λόγω ότι οι κάτοχοι των μεριδίων της αγοράς είναι η Κορέα, η Ιαπωνία καθώς και η Κίνα σε σχέση με τους υπόλοιπους κατόχους. Ο ανταγωνισμός της αγοράς κατά κύριο λόγο έχει άμεση σχέση με την προσφερόμενη τιμή μεταξύ των ανταγωνιστών της αγοράς. Επιπλέον, οι εταιρείες ποικίλουν μεταξύ τους και μπορούν να δεχτούν χαμηλότερα κέρδη από ότι οι ανταγωνιστές, λόγω γεωγραφικών περιοχών και οικονομικών καταστάσεων. Ακόμη, είναι υπαρκτή η διαφοροποίηση του προϊόντος λόγω υψηλού ανταγωνισμού ώστε να εξασφαλιστούν καλύτερες παραγγελίες μεταξύ των αγοραστών (Γ. Π. Βλάχος - Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007).

Παρακάτω θα παραθέσουμε ένα διάγραμμα ώστε να παρουσιάσουμε την δομή του ναυπηγικού τομέα:

Διάγραμμα 2.4.1.1.: Δομή ναυπηγικού τομέα.



Πηγή: Competition in the Shipbuilding Industry, November 2009.

2.4.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ.

Η Κορέα βρίσκεται σε ανοδική τροχιά για περίπου μισό αιώνα και συγκεκριμένα τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες. Ο ρόλος της κυβέρνησης έπαιξε σπουδαίο ρόλο στη εξέλιξη της οικονομίας της Κορέας, αλλά σύμφωνα με αναλυτές διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο η συνοχή και ο έλεγχος της κυβέρνησης της. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, η Ν. Κορέα διέθετε περισσότερα από εκατό ναυπηγεία, και μόνο εννέα στον αριθμό είχαν την δυνατότητα να παράγουν πλοία. Το 1970, η χώρα διέθετε ένα από τα σημαντικότερα ναυπηγεία, το Korean Shipbuilding and Engineering Corporation(KSEC). Το ναυπηγείο έλαβε παραγγελία για έξι δεξαμενόπλοια των 20,000 – 30,000 τόνων το 1970 και 71. Το ναυπηγείο Hyundai έπαιξε καθοριστικό ρόλο για την επέκταση της ναυπηγικής βιομηχανίας. Το Hyundai Construction Company ζήτησε μέσω αίτησης στη κυβέρνηση ώστε να αποκτήσει άδεια για την κατασκευή πλοίων τον Ιούνιο του 1970. Η κυβέρνηση αποδέχτηκε τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου την αίτηση για απόκτηση άδειας. Η κατασκευή της εταιρείας Hyundai ξεκίνησε το Μάρτιο του 1972 στο Ουλσάν και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 1974. Το HCC ίδρυσε την εταιρεία Hyundai Heavy Industries(HHI) στις 23 Μαρτίου 1972. Η κυβέρνηση της Ν. Κορέας υποστήριξε το HHI: α) έδωσε πρόσβαση στην εταιρεία για εγχώρια και ξένα δάνεια, με προνομιακά επιτόκια, β) στήριξε την εταιρεία ώστε να αποκτήσει χρηματοοικονομικές εγγυήσεις για να καταστεί εφικτή η πρώτη παραγγελία, γ) συντέλεσε ώστε να δημιουργηθούν συμπληρωματικές επενδύσεις μέσω εξειδικευμένων εταιρειών του κλάδου, όπως η Pohang Iron and Steel Company(POSCO), δ) καθώς και βοήθεια για την απόκτηση νέων τεχνολογιών. Η εταιρεία Hyundai αποτέλεσε μια από τις σημαντικότερες ναυπηγικές εταιρείες στο τέλος της δεκαετίας του '70 και μια παγκόσμια ναυπηγική εταιρεία το 1983, ενώ διατηρεί ακόμη και σήμερα τα προνόμια αυτά(Lars C. Bruno &

Stig Tenold – The basis for South Korea’s ascent in the shipbuilding industry, 1970 - 90).

Η υποστήριξη της κυβέρνησης έπαιξε σημαντικό ρόλο για την εταιρεία Hyundai καθώς και για Daewoo – Samsung. Ο όμιλος Daewoo τον Δεκέμβριο του 1978 απέκτησε ναυπηγείο στη περιοχή Okp’ο της κρατικής εταιρείας KSEC(Korea Shipbuilding Engineering Co. Το Δεκέμβριο του 1978 το ναυπηγείο Okp’ο είχε κατασκευαστεί σε ένα ποσοστό 25% και τελικά η επένδυση της Daewoo ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 1981(Johnson 1995). Επιπλέον, η Samsung απέκτησε το Geoje ναυπηγείο μέσω του Koryo ναυπηγείου. Η εταιρεία τελικά ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1974 και ξεκίνησε με την κατασκευή 150.000 ολικής χωρητικότητας ναυπηγείο τον Δεκέμβριο του 1974. Η ναυπηγική Koryo προσπάθησε να πάρει το μερίδιο της αγοράς και τον Μάρτιο του 1977 εξαγοράστηκε από την Samsung(Lars C. Bruno & Stig Tenold – The basis for South Korea’s ascent in the shipbuilding industry, 1970 -90).

Πίνακας 2.4.2.1: Παραγωγή των ναυπηγείων τις περιόδους 1973 – 1986.

Year	Hyundai	KSEC	Daewoo	Samsung	Big Four(BF)	Total	BF/Total
1973	126,000	2,980	0	0	128,980	163,474	78,9%
1974	451,700	2,980	0	0	454,680	561,870	80,9%
1975	512,000	75,400	0	0	587,400	612,460	95,9%
1976	573,500	52,450	0	0	625,950	683,973	91,5%
1977	505,568	76,322	0	0	581,950	648,523	89,7%
1978	614,790	116,694	0	0	731,484	775,800	94,3%
1979	383,763	103,060	0	0	486,823	555,639	87,6%
1980	518,565	60,448	0	13,858	592,871	684,931	86,6%
1981	907,040	137,655	21,500	52,000	1,118,195	1,219,932	91,7%
1982	861,206	186,988	148,329	126,000	1,322,523	1,479,367	89,4%
1983	864,782	129,573	128,270	73,400	1,196,025	1,328,246	90,0%
1984	1,320,904	152,781	571,800	123,974	2,169,459	2,313,565	93,8%
1985	1,423,378	124,484	929,600	273,034	2,750,536	2,813,920	97,7%
1986	1,262,478	186,535	722,101	378,100	2,549,214	2,730,147	93,4%

Πηγή: Johnson(1995)

Ο παραπάνω πίνακας περιλαμβάνει στοιχεία για τα τέσσερα μεγαλύτερα ναυπηγεία μεταξύ των περιόδων 1973-1986. Στα τέλη της δεκαετίας του '70 παρατηρείται η κυριαρχία της Hyundai, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του '80 αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς η Samsung και η Daewoo. Την περίοδο 1979-85 η παραγωγή αυξάνεται σε σημαντικό βαθμό από 555,639 το 1979 τόνους σε 2,813,920 το 1985. Αυτό δείχνει ουσιαστικά ότι η Ν. Κορέα θεωρείται πλέον μια από τους μεγαλύτερες ναυπηγικές χώρες παγκοσμίως(Lars C. Bruno & Stig Tenold – The basis for South Korea’s ascent in the shipbuilding industry, 1970 -90).

Οι λόγοι για τους οποίους διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο η κυβέρνηση της χώρας στην ανάπτυξη των ναυπηγείων της Κορέας ήταν δύο και συγκεκριμένα οικονομικοί και πολιτικοί. Όσον αφορά στους οικονομικούς λόγους η Ν. Κορέα δεν θα ήταν σε θέση να διατηρήσει τις εξαγωγές σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα ενώ ήταν απαραίτητο να είναι ανταγωνιστική στη βαριά βιομηχανία, όπως αυτή του ναυπηγικού κλάδου. Υπήρχε σε μεγάλο βαθμό ανταγωνιστικότητα από τους

εξαγωγείς λόγω του ότι δεν διέθετε χαμηλά εργατικά κόστη όπως η Μαλαισία και η Ταϊλάνδη. Συγκεκριμένα η οικονομική παρακίνηση είχε άμεση σχέση με τον πρόεδρο Πάρκ. Η προσδοκία του να προωθήσει την ναυπηγική βιομηχανία συναντούσε κάποιους περιορισμούς από το Συμβούλιο Οικονομικού Σχεδιασμού καθώς και από την Παγκόσμια Τράπεζα (Lars C. Bruno & Stig Tenold – The basis for South Korea's ascent in the shipbuilding industry, 1970 -90).

Όσον αφορά στα πολιτικά κίνητρα, σημαντικό ρόλο έπαιξε η εθνική ασφάλεια της χώρας. Το 1971, ο Νίξον απέσυρε το 1/3 των στρατευμάτων από την Ν. Κορέα και αυτό θεωρήθηκε ως ένας τρόπος απόσυρσης όλων των στρατευμάτων από την χώρα. Ο Πάρκ θεώρησε ότι η προώθηση της αμυντικής βιομηχανίας, μπορούσε να παίξει καθοριστικό ρόλο για την εθνική προστασία (Lars C. Bruno & Stig Tenold – The basis for South Korea's ascent in the shipbuilding industry, 1970 -90).

Η προώθηση της ναυπηγικής βιομηχανίας στα μέσα της δεκαετίας του '70 ισχυροποίησε τον πρόεδρο Πάρκ, καθώς παρατηρήθηκε ότι η οικονομία είχε επανέλθει σε ικανοποιητικά επίπεδα. Άρα οι πολιτικοί προβληματισμοί είχαν κυριαρχήσει των οικονομικών (Lars C. Bruno & Stig Tenold – The basis for South Korea's ascent in the shipbuilding industry, 1970 -90).

2.4.3.ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.

Το 2009 για την ναυπηγική βιομηχανία θεωρείται μια χρονιά ύφεσης, όπου ένας αξιοσημείωτος αριθμός παραγγελιών ακυρώθηκε με αποτέλεσμα οι νέες παραγγελίες να βρίσκονται σε ποσοστά κάτω του 90% και συγκεκριμένα στα 9,8 εκατ. καθαρής ολικής χωρητικότητας. Ο δείκτης κατασκευής νέων παραγγελιών μειώθηκε σε ένα ποσοστό 27%. Όπως προβλέπει ο Ο.Ο.Σ.Α. ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης θα επανέλθει σε θετικά επίπεδα το 2010, όμως η συρρίκνωση στη ζήτηση για νέες παραγγελίες όπως γίνεται κατανοητό δεν θα κινηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα του παρελθόντος σε σύντομο χρονικό διάστημα (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Οι λόγοι είναι οι παρακάτω:

Η παγκόσμια υπερπροσφορά σε τονάζ έφτασε σε ανώτατα επίπεδα. Ο όγκος αυξήθηκε τα τελευταία έξι χρόνια πάνω από 1,300 εκατ. τονάζ το 2009 σε σχέση με τα 870 εκατ. τονάζ το 2003, δηλαδή σημείωσε μία αύξηση 6,7% (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Ο ρυθμός αύξησης στο βιβλίο παραγγελιών άγγιξε το 49% το 2008, το οποίο θεωρείται αρκετά υψηλό ποσοστό από το 10%⁴. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν ο όγκος των παραγγελιών θα προσεγγίσει το 2013 τα 1,600 εκατ. τονάζ (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Ο μόνος τρόπος για την μείωση του όγκου των πλοίων, είναι η διάλυση τους. Εάν μελετήσει κάποιος ότι ο μέσος όρος λειτουργίας των πλοίων είναι τα 25 χρόνια και ότι ένα ποσοστό 67% κατασκευάστηκαν μετά το 2002, γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η συχνότητα με την οποία πραγματοποιούνται οι διαλύσεις των πλοίων δεν είναι δυνατόν να αυξηθεί σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Όπως γνωρίζουμε η ναυπηγική βιομηχανία διακρίνεται σε κύκλους μακράς διάρκειας. Αυτό συμβαίνει λόγω του χρονικού περιθωρίου μεταξύ της παραγγελίας

⁴ Πρόκειται για ένα μέσο όρο 25 χρόνων πριν το 2002.

και της παράδοσης, όπου για την παράδοση ενός νεότευκτου πλοίου χρειάζονται περίπου από 1-3 έτη. Συνήθως αυτό έχει άμεση σχέση από το μέγεθος των παραγγελιών που είναι σε εξέλιξη καθώς και από την ικανότητα του ναυπηγείου ώστε να ολοκληρώσει την κατασκευή του. Οι παραγγελίες εξαρτώνται από τις μελλοντικές προβλέψεις ζήτησης. Συνεπώς, θα χρειαστεί πρόσθετος χρόνος ώστε να μειωθεί ο αριθμός των πλοίων μέσω των διαλύσεων τους καθώς και εκείνων για τα οποία έχει δοθεί παραγγελία αλλά δεν έχει πραγματοποιηθεί η παράδοση τους (Ναυλώσεις, Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010)

Ο δεύτερος λόγος αφορά τα υποκατάστατα πλοία με μονά τοιχώματα, τα οποία αντικαταστάθηκαν με πλοία με διπλά τοιχώματα στα τέλη της δεκαετίας του '70. Η υποκατάσταση των πλοίων αποτέλεσε το βασικό λόγο όπου η αγορά έφτασε σε ανώτατα επίπεδα που δύσκολα κανείς μπορούσε να προβλέψει (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης το ναύλο, δηλαδή το έσοδο από το οποίο εξαρτώνται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το οποίο θα πρέπει να κινηθεί σε φυσιολογικά επίπεδα ανόδου. Η μικροοικονομική θεωρία αναφέρει ότι επηρεάζεται το εισόδημα των καταναλωτών, όταν πρόκειται να δαπανήσουν ένα μεγάλο χρηματικό ποσό, από την στιγμή που η ζήτηση της αγοράς πρόκειται να βρεθεί σε υψηλά επίπεδα κυκλική (Corts & Rivkin, 2000). Το κόστος του πλοίου παίζει καθοριστικό ρόλο ώστε να αυξάνεται το κόστος κεφαλαίου. Από την στιγμή που ο δείκτης BDI(πρόκειται για ένα δείκτη που ανακοινώνεται σε καθημερινή βάση από το Βαλτικό Κέντρο του Λονδίνου) για τα πλοία ξηρού φορτίου μειώθηκε από 11,440 σε 3,204 το έτος 2008 και επέδρασε αρνητικά στις τάσεις της αγοράς και κυρίως τους επενδυτές. Το βασικό μειονέκτημα είναι τα μειωμένα ναύλα, πράγμα που κάνει τους πλοιοκτήτες επιφυλακτικούς όσον αφορά την αγορά ενός καινούριου πλοίου (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Επιπλέον, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση θα επανέλθει σε μεγέθη ανοδικά μετά την χρηματοοικονομική κρίση και εξαρτάται από την ζήτηση για νέες παραγγελίες πλοίων. Το 2009 η ναυτιλιακή χρηματοδότηση μειώθηκε από 64 δις. δολάρια και προσέγγισε τα 9 δις δολάρια (Lee 2009). Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα συνηθίζουν να δημιουργούν μια διαφοροποίηση όσον αφορά την αθέτηση πιστωτικού κινδύνου για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αυτό το επιτυγχάνουν μέσω της διαμόρφωσης ενυπόθηκων δανείων. Αυτό εξυπηρετεί τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση με την αύξηση της ζήτησης των πλοίων (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Σύμφωνα με έρευνα της Clarkson Research οδηγήθηκαν σε διάλυση το 2009 953 πλοία, ουσιαστικά διπλάσιος αριθμός σε σχέση με το 2008. Το 2010 η διάλυση πλοίων προσέγγισε τα 53 εκατ. σε τανάζ, δηλαδή ένα 3% του συνολικού όγκου των πλοίων. Συνεπώς, η διάλυση δεν έχει συντελέσει στο περιορισμό του αριθμού των πλοίων (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Πίνακας 2.4.3.1: Τιμές διάλυσης των πλοίων 2005 – 2011(Σε Εκατ. Τονάζ)

Year	2005	2006	2007	2008	2009	2010E	2011E
Total	6	7	6	14	31	53	21

Πηγή: Clarkson

Όσον αφορά τη προσφορά της ναυπηγική βιομηχανίας χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά τονάζ. Μέχρι την χρονιά του 2011 οι ναυπηγικές βιομηχανίες έθεταν σε λειτουργία τις παραγγελίες οι οποίες είχαν δοθεί μέσω προκαταβολής. Εάν η ζήτηση δεν είχε ανακάμψει, τότε σε αυτή την περίπτωση η ναυπηγική βιομηχανία θα είχε ως συνέπεια μια μακροπρόθεσμη ύφεση (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί την ραχοκοκαλιά της βιομηχανίας με αποτέλεσμα οι κυβερνήσεις των χωρών να τη στηρίζουν μέσω επιδοτήσεων, ώστε να αποφευχθεί η αποχώρηση τους από την αγορά (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας με το βιβλίο παραγγελιών πλοίων καθώς και με τις προβλέψεις για την κάλυψη χωρητικότητας:

Πίνακας 2.4.3.2: Νέες παραγγελίες και χωρητικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο (σε εκατ. τονάζ)

Κατηγορία	2007	2008	2009	2010E	2011E	2012E	2013E
Νέες Παραγγελίες	91.6	47.9	9.8	31.5	31.8	33.4	30.1
Capacity	Σύνολο	40.0	45.8	52.3	59.3	63.8	63.5
	Κορέα	11.5	14.0	16.0	17.5	19.0	20.0
	Κίνα	6.5	9.0	12.0	16.0	18.5	19.0
	Ιαπωνία	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.0
	Ευρωπαϊκή Ένωση	7.5	7.8	8.5	9.0	9.0	8.0
	Άλλες	4.0	4.5	5.3	6.3	6.8	6.5
Πλεονάζουσα Χωρητικότητα	-51.6	-2.1	42.5	27.8	32.0	30.1	24.9

Πηγή: Korea Institute for Industrial Economics & Trade, 2008

Μια από τις σημαντικότερες οικονομικές κρίσεις ήταν η κρίση πετρελαίου το 1973, όπου απαιτήθηκαν κάτι περισσότερο από 20 χρόνια ώστε να προσεγγίσει τα επίπεδα πριν την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Ενώ παρατηρήθηκε ανάπτυξη του ΑΕΠ, η ποντοπόρος ναυτιλία παρέμεινε στάσιμη μεταξύ των περιόδων 1974 – 1989. Το εμπόριο της ποντοπόρου ναυτιλίας αυξήθηκε κατά 37% στα τέλη της δεκαετίας του '90, όμως οι τιμές της ναυπηγικής βιομηχανίας μειώθηκαν κατά 31%, και λόγω της υπερπροσφοράς παρατηρήθηκε μια διαφοροποίηση στις τιμές (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

Την περίοδο μεταξύ 1975-2002 τόσο η ανάπτυξη του ΑΕΠ καθώς και ο περιορισμός της χωρητικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας συντέλεσαν ώστε να παρατηρηθεί ανοδική τάση στη ζήτηση καθώς και στις τιμές (A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Duck Hee Won, MIT – June 2010).

2.4.4. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.

Τα τελευταία χρόνια σημειώθηκαν μεταβολές κατά κύριο λόγο στον τομέα ναυπηγήσεων και των επισκευών πλοίων, όπου είχαν σαν κύριο στόχο την εύρεση νέων στρατηγικών από τα ναυπηγεία ώστε να παίξουν σημαντικό ρόλο στο τομέα παραγωγής. Αυτό θεωρήθηκε εφικτό λόγω ότι τα ναυπηγεία εκτός από τον τομέα της ναυπήγησης, ασχολήθηκαν με άλλους δύο εξίσου σημαντικούς τομείς όπως οι επισκευές και μετασκευές πλοίων. Επιπλέον, αρκετές ναυπηγικές επιχειρήσεις

κατανόησαν ότι δεν θα έπρεπε να στηρίζονται μονάχα στην εγχώρια αγορά ώστε να αποκτήσουν το υψηλό μερίδιο της αγοράς, αλλά και σε αγορές στο εξωτερικό. Αυτό θα έδινε πιο ικανοποιητικά κέρδη στα ναυπηγεία(Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

Στη ναυπηγική βιομηχανία είναι χαρακτηριστικές οι μεταβολές που πραγματοποιούνται λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας, από την στιγμή που η ναυπηγική βιομηχανία στηρίζεται αρκετά στο τομέα αυτό. Όμως πέρα από την τεχνολογία η ναυπηγική βιομηχανία επηρεάζεται από μεταβολές που διαδραματίζονται στο τομέα της ναυλαγοράς, στο τομέα της ζήτησης, στη προσφορά για ναυπηγικές υπηρεσίες καθώς και στις μεταβολές που επηρεάζουν με την σειρά τους τις επιχειρήσεις του κλάδου(Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

Τα ναυπηγεία θα πρέπει από την πλευρά τους να αποδέχονται προτάσεις συνεργασίας για ναυπήγηση με όσο το δυνατόν χαμηλό κόστος κατασκευής των πλοίων. Όπως γίνεται κατανοητό, το χαμηλό κόστος παίζει σημαντικό ρόλο στη πώληση του πλοίου στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα. Απαραίτητο θεωρείται επίσης να δοθούν τα απαραίτητα χρηματοοικονομικά μοντέλα, ώστε να δοθούν τρόποι ώθησης για τη χρηματοδότηση της επένδυσης(Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

Αυτό θα συντελέσει θετικά για τις ναυπηγικές μονάδες ώστε να είναι περισσότερο ανταγωνιστικές σε τομείς της παραγωγής και να είναι στη κατάλληλη θέση ώστε να ανταποκριθούν στις μεταβολές που πρόκειται να προκύψουν στη διεθνή αγορά (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

2.4.5. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Οι εξελίξεις για μεταχειρισμένα πλοία ήταν φανερές στον ευρύτερο τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ενώ την χρονιά του 1980 οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων κυμάνθηκαν σε υψηλά επίπεδα, σύντομα αντέδρασαν και κινήθηκαν πτωτικά και συγκεκριμένα την περίοδο της ύφεσης όπου το επίπεδο των ναύλων κυμαινόταν σε χαμηλά επίπεδα. Στη συνέχεια επακολούθησε μια αύξηση των τιμών όπου μετά από το πέρας ενός χρονικού διαστήματος τα επίπεδα των τιμών παρουσίασαν αύξηση σε επίπεδα σταθερά. Αυτό έχει άμεσο αντίκρυσμα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς και των τιμών που ήταν σε ισχύ για τα μεταχειρισμένα πλοία. Οι αξίες των πλοίων έχουν άμεση εξάρτηση από την προσφορά χωρητικότητας καθώς και από τα αντίστοιχα έσοδα που θα αποφέρει η λειτουργία του πλοίου(Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων(second-hand) έχουν μεγαλύτερη ευκολία να μεταβληθούν, λόγω του ότι τα μεταχειρισμένα πλοία θεωρούνται ότι είναι στη διάθεση των ιδιοκτητών σε άμεσο χρονικό διάστημα σε σχέση με τα πλοία που η ναυπήγηση είναι σε εξέλιξη. Αυτό συμβαίνει διότι παρατηρείται μεγάλης διάρκειας κενό μεταξύ της χρονικής στιγμής που πραγματοποιείται μια παραγγελία και του χρονικού σημείου που θα πραγματοποιηθεί η παράδοση στην πλοιοκτήτρια εταιρεία (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

Συνεπώς, ένας επενδυτής θα πρέπει να εξετάσει τις παραπάνω δύο περιπτώσεις για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που μπορεί να κρύβουν. Με βάση αυτές θα αποφασίσει εάν θα πραγματοποιήσει μια παραγγελία για καινούριο πλοίο ή θα κινηθεί για αγορά μεταχειρισμένου. Όπως μπορούμε να κατανοήσουμε η απόφαση θα παρθεί με βάση τις εξελίξεις και τις συνθήκες που επικρατούν στην ναυλαγορά (Γ.Π. Βλάχος, Ναυπηγική Οικονομική και Πολιτική, Πειραιάς 2007).

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΑΣ - ΚΟΡΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΡΕΧΕΙ ΚΑΘΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

3.1. Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.

Τα ναυπηγεία της Κίνας υπολογίζονται περίπου 2.000 από την στιγμή που δεν υπάρχει διαθέσιμη πληροφορία για τον ακριβή καθορισμό τους. Το 2006 είχαμε την εισαγωγή 430 νέων ναυπηγικών βιομηχανιών, όπου κάποιες από αυτές ήταν κρατικές καθώς ήταν στη κατοχή ιδιωτικών συμφερόντων (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008)

Από γεωγραφικής απόψεως η Κίνα αποτελείται από μια ακτογραμμή μεγάλου μήκους καθώς και ποτάμια. Συγκεκριμένα, η Κίνα αποτελείται από τον Κόλπο Bohai στη ηπειρωτική περιοχή, την λεγόμενη Κίτρινη Θάλασσα στην Ανατολική Κίνα καθώς και την Νότια θάλασσα της Κίνας. Η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία έχει στην διάθεση της ναυπηγεία μεγάλης έκτασης για την κατασκευή των λεγόμενων VLCCs ενώ τα μικρότερης έκτασης ναυπηγεία χρησιμοποιούνται για την κατασκευή μικρότερων πλοίων και σκαφών (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008)

Τα ναυπηγεία της Κίνας που απασχολούν προσωπικό για τις επισκευές και κατασκευές βρίσκονται σε συγκεκριμένες περιοχές. Τα ευρέως γνωστά είναι τα ναυπηγεία στη περιοχή της Σαγκάης και συγκεκριμένα το Dalian και Guangzhou. Επιπλέον ο Κινέζοι έχουν τοποθετήσει τις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων στις περιοχές των ποταμών, το Yangtze και το Pearl. Όσον αφορά τη Βόρεια Κίνα, η ναυπηγική βιομηχανία τοποθετείται στις περιοχές του «Κίτρινου Ποταμού» καθώς και στο «Κόλπο του Gulf» (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008)

Τα ναυπηγεία τα οποία ανήκουν στο CSSC βρίσκονται στο ποταμό Yangtze. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει τα βασικά ναυπηγεία στο ποταμό Yangtze. (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Πίνακας 3.1.1: Main Shipyards in the Yangtze River Area.

Name of Shipyard	Province	Company	Build/Repair
Waigaoqiao	Shanghai	CSSC	B
Hudong-Zhonghua	Shanghai	CSSC	B
Chengxi Shipyard	Jiangsu	CSSC	B/R
Shanghai Shipyard	Shanghai	CSSC	B/R
Jiangnan Changxing	Shanghai	CSSC	B
Huarun-Dadong Shipyard	Shanghai	CSSC	R
NACKS	Jiangsu	JV COSCO&KHI	B
New Century	Jiangsu	Private Enterprise	B
Yangzijiang	Jiangsu	Yangzijiang	B

Shipbuilding(Holding)			
New Yangzi	Jiangsu	Yangzijiang	B
Shipbuilding(Holding)			
Dayang	Jiangsu	Evgreen Group	B
LiXin Shipyard	Shanghai	CIC	R
Kouan Shipyard	Jiangsu	China Commerce	B/R
Jinling Shipyard	Jiangsu	CNSC	B
Wuhu Shipyard	Anhui	CNSC	B
Jiangdong	Jiangsu	CNSC	B
Yicang Shipyard	Hubei	CNSC	B
Qingshan	Hubei	CNSC	B

Πηγή: China Shipbuilding Economy Research Center – Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008.

Όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω τα ναυπηγεία της Κίνας χωρίζονται σε δύο από τους μεγαλύτερους οργανισμούς της χώρας, το China State Shipbuilding Corporation(CSSC) και το China Shipbuilding Industry Corporation(CSIC). Επιπλέον, θα πρέπει να αναφέρουμε και την κατηγορία των ανεξάρτητων ναυπηγείων. Για το λόγο αυτό θα παραθέσουμε σε πίνακα τις τρεις κατηγορίες ναυπηγείων ανά κατηγορία. (Organization for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Πίνακας 3.1.2. Τα ναυπηγεία της Κίνας χωρίζονται με βάση τους οργανισμούς που υπάγονται.

CSSC	CSIC	The Independent Shipyards
Guangzhou	Bohai	Xingang
Chengxi	Dalian	Welhai
Wuhu	Dalian New and Wuchang shipyards	Jiangdu
Jiangnan		Nantong
Hudong		Jinling
Hudong-Zhonghua		Jiangdong
Qiuxin shipyards		Shanghai Edward
		Waigaogiao Mawei
		Xiamen
		Guang
		Wenchong
		Zhejiang
		Qingshan
		Kouan
		Jiangsu and New Century shipyards

Πηγή: China Shipbuilding Economy Research Center – Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008.

3.2.1. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Η ναυπηγική βιομηχανία θεωρείται ένας τομέας που συνδυάζει την τεχνολογία, τον τομέα της εργασίας καθώς και το κεφάλαιο. Από την πλευρά της κυβέρνησης της Κίνας έγιναν προσπάθειες για την αναβάθμιση της αμυντικής βιομηχανίας προκειμένου να επιτευχθεί οικονομική ανάπτυξη. Το 2006 η κυβέρνηση της Κίνας προανήγγειλε τη μέσο-μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της βιομηχανίας που εξετάζουμε. Τα μέλη της κυβέρνησης σκόπευαν να περιορίσουν τα εμπόδια για την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Η κυβέρνηση της Κίνας κατόρθωσε να πετύχει ανάπτυξη των ναυπηγείων της χώρας για τα επόμενα 5-10 χρόνια (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Για την Κίνα πρωταρχικός στόχος ήταν η ανάπτυξη της βιομηχανίας συγκριτικά με τις άλλες αγορές και επιπλέον η Κίνα είχε την δυνατότητα να στηριχθεί στους τομείς που υπερτερούσε. Οι τομείς λοιπόν που έπρεπε να εκμεταλλευτεί η Κίνα ήταν η μεγάλη έκταση γης καθώς και ότι διέθετε άρτια εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό. Η Κίνα πλεονεκτούσε στο γεγονός ότι είχε την δυνατότητα υποστήριξης από άλλους τομείς της βιομηχανίας, όπως η μεταλλουργία, η οποία ήταν αναπτυγμένη. Πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις από την ναυπηγική βιομηχανία με αποτέλεσμα αυτό να συντελέσει στη κατασκευή πλοίων VLCCs, πλοία ξηρού φορτίου με μειωμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα καθώς και την κατασκευή πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου τα οποία είχαν θεωρηθεί από τα πιο σύγχρονα (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.2.2. ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.

Οι χαρακτηριστικοί τύποι συνεργασίας μεταξύ κινέζικων και ξένων εταιρειών διακρίνονται σε συνεργασίες κοινοπραξιών, συνεταιρισμών καθώς και με την συμμετοχή ιδιόκτητων κινέζικων εταιρειών, όπου το 51% αφορά κινέζικη ιδιοκτησία και ξένη συμμετοχή. Σύμφωνα με το μέσο-μακροπρόθεσμο σχέδιο της κινέζικης κυβέρνησης παρέχεται το δικαίωμα σε ξένους ιδιοκτήτες να αποκτήσουν κεφάλαια για τις ναυπηγικές βιομηχανίες, λόγω του ότι δεν είχαν στην διάθεση τους παραπάνω από το 49% των μετοχών. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και για επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν δραστηριότητα την παραγωγή ανταλλακτικών για πλοία (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Οι κοινοπραξίες στη Κίνα συντέλεσαν στο περιορισμό των προβλημάτων που προϋπήρχαν σε θέματα τεχνολογίας και υποδομής. Τα τελευταία χρόνια μεγάλος αριθμός κοινοπραξιών είχε εγκατασταθεί στη Κίνα με σκοπό την μετάδοση τεχνολογικών καινοτομιών, βελτιώσεις στο τομέα της μηχανικής καθώς και τη τεχνολογία. Όλα αυτά προέρχονταν από τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας και Κορέας, μιας και όπως είναι γνωστό διέθεταν προηγμένο μηχανολογικό εξοπλισμό και τις απαραίτητες δεξιότητες ώστε να θεωρούνται από τα πρώτα προηγμένα ναυπηγεία στη παγκόσμια αγορά (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.2.3. ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.

Η Κίνα αφού κατόρθωσε μέσω των πολιτικών, την αναμόρφωση της οικονομίας της, υιοθέτησε στοιχεία που θα την ισχυροποιούσαν ως βιομηχανική δύναμη. Επενδύθηκαν κεφάλαια, χρησιμοποιήθηκε εργατικό δυναμικό με δεξιότητες, έγινε χρήση κατάλληλης τεχνολογίας ώστε να κατασκευάζονται σύγχρονα πλοία από τα ναυπηγεία της καθώς και βελτιωτικά έργα στην υποδομή του ναυπηγικού τομέα. Επιπλέον η Κίνα εκμεταλλεύτηκε το εργατικό δυναμικό το οποίο θεωρείται ικανό καθώς και χαμηλού εργατικού κόστους. Η εισαγωγή μιας ναυπηγικής εταιρείας από το εξωτερικό αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα για να ανοίξει η αγορά της χώρας και να επεκτείνει της παραγωγική της ικανότητα. Συνεπώς η Κίνα προετοιμάζει με αυτό τον τρόπο το έδαφος ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστική. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχει συλλέξει το MOFCOM'S (Ministry of Commerce of the People's Republic of China), η ναυπηγική βιομηχανία έχει λάβει 104 προτάσεις για ξένες συνεργασίες και επενδύσεις που προσεγγίζουν τα 1,369 εκατ. γουάν (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Τα κεφάλαια που προέρχονται από την Ευρώπη, την Κορέα, τις Η.Π.Α. καθώς και την Ιαπωνία έχουν διοχετευτεί σε επιχειρήσεις που έχουν άμεση σχέση με την ναυπηγική βιομηχανία. Οι εταιρείες αυτές δραστηριοποιούνται σε κλάδους που έχουν άμεση σχέση με συστήματα αυτοματισμού, με τα μηχανικά μέρη του πλοίου και της μηχανής, με ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα. Οι επιχειρήσεις του εξωτερικού που απασχολούνται με την κατασκευή αυτού του είδους συστημάτων είναι οι εξής: Wartsila, ABB καθώς και Caterpillar (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.2.4. ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΚΙΝΕΖΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ.

Η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται για το πλεονέκτημα της να κατασκευάζει πλοία σε ανταγωνιστικές τιμές της αγοράς. Στη κινέζικη βιομηχανία παρατηρείται μια ποικιλομορφία σε πλοία που χαρακτηρίζονται για τον πολύπλοκο τρόπο κατασκευής, ενώ η κινέζικη βιομηχανία δείχνει να εξαρτάται από πλοία ξηρού φορτίου. Θα πρέπει να σημειωθεί η αύξηση των παραγγελιών για δεξαμενόπλοια το 2006 και συγκεκριμένα αύξηση από 196 σε 348 για πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, ενώ το 2007 οι παραγγελίες αναβλήθηκαν για μεταγενέστερο χρονικό διάστημα παράδοσης. Επιπλέον, οι παραγγελίες για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και συγκεκριμένα για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος προσέγγισαν τα 1.201 πλοία, ολικής χωρητικότητας 52,43 εκατ. , ενώ προσέγγιζαν στο 54% με βάση το βιβλίο παραγγελιών, όταν τα δεξαμενόπλοια προσεγγίζουν το 21% (Lloyd's Register Fairplay, 2005, 2006, 2007). Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από το (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence – COSTIND), η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία έχει συντελέσει στη κατασκευή 55 δεξαμενοπλοίων, όπου αντιστοιχούν στο 1/3 της παγκόσμιας αγοράς το 2006. Επίσης, το βιβλίο παραγγελιών ανέφερε 53 Capesize ξηρού φορτίου, συγκεκριμένα σε 170,000τονάζ. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό 45% παγκοσμίως (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence – COSTIND 2007).

Το 2007 παρατηρείται διαφοροποίηση όσον αφορά την πολυπλοκότητα και την τεχνολογία που έχει χρησιμοποιηθεί από τα κινέζικα ναυπηγεία για

οχηματαγωγά, που προσέγγισαν τα 51 πλοία, 26 πλοία προηγμένης τεχνολογίας, όπως τα LNG/LPG καθώς και 496 εμπορευματοκιβώτια(Lloyd's Register Fairplay December 2007). Όπως αναφέραμε παραπάνω, η κινέζικη βιομηχανία μπορεί να εξαρτάται από τα πλοία ξηρού φορτίου, όμως η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει διαφοροποίηση στη κατασκευή πλοίων που χαρακτηρίζονται πολύπλοκα από την αγορά και αυτό θα συντελέσει στην αυξητική τάση του ανταγωνισμού στο τομέα των εξαγωγών μιας και η Κίνα θα έχει την δυνατότητα να κατασκευάζει διάφορους τύπους πλοίων, όπως η Κορέα και η Ιαπωνία (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.2.5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Το CSSC είχε ενδιαφερθεί για την αύξηση παραγωγής όσον αφορά σε πλοία υψηλής τεχνολογίας, όπως τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου καθώς και πλοία τα οποία είναι κατασκευασμένα για την εξόρυξη και αποθήκευση σε ειδικές μονάδες(FPSO) πετρελαίου. Θα πρέπει να προσθέσουμε και την θυγατρική εταιρεία της CSSC, δηλαδή τη Hudang-Zhongua η οποία είναι εξειδικευμένη στη κατασκευή πλοίων της μορφής LNG(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

Η εταιρεία Lloyd's Register σύμφωνα με πληροφορίες που έχουν αντληθεί από το 2007⁵ διαθέτει σε λειτουργία έντεκα γραφεία και συγκεκριμένα κεντρικά γραφεία στη Σαγκάη. Έγινε χρήση αρκετών εκατομμυρίων γουάν για την παροχή εκπαίδευσης και εξάσκησης, τα οποία έχουν άμεση σχέση με την υποδομή στη Κίνα. Σκοπός της λειτουργίας των γραφείων της Lloyd's Register Maritime Institute στη Σαγκάη, ήταν η παροχή μαθημάτων, ενώ στα γραφεία της Lloyd's Register εργαζόντουσαν επιθεωρητές και ελεγκτές. Οι επιθεωρητές και ελεγκτές έχουν την δυνατότητα μετάδοσης της τεχνογνωσίας στους εργαζόμενους των ναυπηγείων, στους ίδιους τους ιδιοκτήτες καθώς και σε εξειδικευμένα στελέχη της ναυτιλίας. Έτσι με την μετάδοση των τεχνικών γνώσεων ενισχύεται ο ανταγωνισμός σε θέματα Έρευνας-Ανάπτυξης καθώς και στο σχεδιασμό των διάφορων τύπων πλοίων, όπως δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου καθώς και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.3. ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΚΙΝΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ.

Η Κίνα διαθέτει διάφορους εμπορικούς συνεταιρισμούς καθώς και ινστιτούτα που έχουν ως αντικείμενο τον σχεδιασμό και την έρευνα. Σκοπός τους είναι να λειτουργήσουν ως υπηρεσίες σε τεχνικής φύσεως θέματα καθώς και να λειτουργήσουν ως κέντρο που πραγματοποιεί αναλύσεις(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008). Παρακάτω γίνεται αναφορά για τα ινστιτούτα που δραστηριοποιούνται στη Κίνα:

◆ China Association of the National Shipbuilding Industry(CANSI): Πρόκειται για οργανισμό μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα αλλά αυτό το οποίο επιδιώκει είναι να

⁵ Lloyd's Register –China Site at <http://www.lr-china.org/en/news+events/newsItem.php?newsID=10>

συνδέσει τα μέλη της βιομηχανίας με την κυβέρνηση της Κίνας. Στον οργανισμό συμμετέχουν μέλη, οι οποίοι είναι ειδικευμένοι στη κατασκευή κινητήρων και οργάνων της θάλασσας, υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό πλοίων, καθώς και προμηθευτές εξοπλισμού (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

♦ **China Clarification Society (CCS):** Πρόκειται για ένα οργανισμό τεχνικής φύσεως ο οποίος προσφέρει υπεράκτιες εγκαταστάσεις, προμηθεύει υλικά και εξοπλισμό και παρέχει υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα για τεχνικά θέματα. Το CCS είναι μέλος του International Association of Classification Societies (IACS) και διαθέτει 39 υποκαταστήματα στη Κίνα καθώς και 20 σε ένα αριθμό 14 χωρών ανά τον πλανήτη (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

♦ **The China Classification Society Industrial Corporation (CCSI):** Πρόκειται για μια θυγατρική εταιρεία του CCS και διαθέτει υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα σε θέματα διοίκησης επιχειρήσεων, ειδικούς σε θέματα επισκευής μηχανολογικού εξοπλισμού, δραστηριοποιείται σε θέματα εκπαίδευσης των στελεχών επιχειρήσεων. (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

♦ **China Shipbuilding Engineering Association:** Η ίδρυση του οργανισμού πραγματοποιήθηκε το 1943 και θεωρείται ένας μη-κερδοσκοπικός οργανισμός όπου απαριθμεί σύμφωνα με πληροφορίες περίπου 30,000 μέλη. Κύριος σκοπός του οργανισμού είναι να προωθήσει τις απαραίτητες γνώσεις και συμβουλές για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

♦ **Technology Research and Economy Development Institute:** Είναι υπό τον έλεγχο του CSSC και σκοπός του είναι η παροχή υπηρεσιών για την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας. Επίσης είναι υπεύθυνο για την συλλογή πληροφοριών και αναλύσεων καθώς και παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για τους τύπους των πλοίων και τις δυνατότητες τους (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

3.4. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.

Οι ναυπηγικές εταιρείες CSSC και CSIC διαθέτουν την ικανότητα να κατασκευάσουν και να ασχοληθούν με τον σχεδιασμό σύγχρονων πλοίων σύμφωνα με τα προαπαιτούμενα που ισχύουν στη παγκόσμια αγορά και σύμφωνα με αυτά που απαιτούνται από τους διεθνείς οργανισμούς. Σκοπός είναι να κατασκευαστούν πλοία που θα τηρούν τους κανόνες ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Όλο αυτό στηρίζεται στο γεγονός ότι παρέχονται μέσα από τα ινστιτούτα για την έρευνα και για τον σχεδιασμό των πλοίων (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008). Τα ινστιτούτα αυτά περιλαμβάνουν τα εξής:

- **China Ship Design & Research Centre Co Ltd:** Το οποίο στηρίζεται σε μια πλατφόρμα για υπηρεσίας μηχανικής και έχουν άμεση σχέση με τον σχεδιασμό των πλοίων (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).

- China Shipbuilding Industry Institute of Engineering Investigation & Design(CSEI): Η ενασχόληση της σχετίζεται με την μελέτη σχεδιασμού των πλοίων, καθώς και με τον εποπτικό έλεγχο (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Jiujiang Precision Measuring Technology Research Institute: Πρόκειται για ένα ερευνητικό ινστιτούτο της ναυπηγικής εταιρείας CSSC και το οποίο ασχολείται με την διαχείριση δεδομένων των μετρήσεων (Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Marine Design and Research Institute of China(MARIC): Αποτελεί ερευνητικό ινστιτούτο στο τομέα της μηχανικής(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Changjiang Ship Design Institute: Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα ινστιτούτα όπου η κύρια ενασχόληση του είναι ο σχεδιασμός των πλοίων, ενώ αποτελεί ινστιτούτο το οποίο έχει σαν αντικείμενο τις έρευνες στο τομέα των μεταφορών(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Guangzhou Marine Engineering Corporation (GUMECO): Ο οργανισμός αυτός ανήκει στην ναυπηγική εταιρεία CSSC και η ενασχόληση του σχετίζεται με τον σχεδιασμό του μηχανολογικού εξοπλισμού στη Ν. Κίνα. Ο οργανισμός έχει ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικού χαρακτήρα, αναλαμβάνει project σε παράκτιες περιοχές(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- China Ship Research & Design Center: Το ερευνητικό κέντρο του China Shipbuilding Heavy Industry Corporation θεωρείται κρατική επιχείρηση της Κίνας. Ουσιαστικά αποτελεί οργανισμό όπου παρέχει υπηρεσίες για την εθνική άμυνα της Κίνας και θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι για την οργάνωση και τον σχεδιασμό της χώρας, σε τομείς καινοτομίας(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Shipbuilding Technology Research Institute (STRI): Τυπικά θεωρείται σημαντικό κομμάτι της ναυπηγικής εταιρείας CSSC και του οποίου η ενασχόληση είναι ο τομέας της καινοτομίας για την τεχνολογία που γίνεται χρήση στη ναυπηγική βιομηχανία(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- The Ninth Design and Research Institute: Το αντικείμενο του ινστιτούτου είναι τα πεδία έρευνας για τομείς όπως η μηχανική και ο τομέας της υδραυλικής, τα οποία είναι σημαντικά κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή του πλοίου(Organisation for Economic Co-operation and Development – June 2008).
- Shanghai Merchant Ship Design and Research Institute: Ασχολείται με σχέδια για φορτηγά πλοία, καθώς και πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για την εθνική άμυνα (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

3.5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Η Κίνα κατόρθωσε να βρίσκεται σε κατάταξη υψηλά στο βιβλίο παραγγελιών ως η κορυφαία χώρα στο κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας το 2012. Ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο είχε τάση πτωτική, η Κίνα κατόρθωσε να βρεθεί σε κατάταξη υψηλή και συγκεκριμένα από το 208 εκατ. τονάζ στα τέλη του 2009 κινήθηκε στα 111 εκατ. τονάζ. Επιπλέον, η Κίνα πρωταγωνιστεί στο τομέα νεκρού βάρους και

σημειώνει άνοδο από 44% σε 45% σε διάστημα ενός έτους(The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Στο τομέα των παραδόσεων στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας παρατηρείται κάμψη και συγκεκριμένα από 67% το 2011 μειώνεται στο 63% για έτος 2012.

Όσον αφορά το έτος 2012 οι παραγγελίες στα κινέζικα ναυπηγεία προσέγγισαν τα 19 εκατ. τονάζ σε σχέση με το 2011 που ήταν 36 εκατ. τονάζ. Η Κίνα είχε όφελος από τις παραγγελίες(εμπορικών πλοίων) κατά 39% για το 2012. Οι παραγγελίες είχαν άμεση σχέση με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου όπου σημείωσαν πτώση σε αντίθεση με την προηγούμενη χρονιά που κυμάνθηκαν στα 10,6 εκατ. τονάζ. Για τα δεξαμενόπλοια παρατηρήθηκε αύξηση 3,4 εκατ. τονάζ, ενώ για τα εμπορευματοκιβώτια πτώση 3,1 εκατ. τονάζ. Σημαντικό πρόβλημα αποτέλεσαν για την Κίνα, οι ακυρώσεις παραγγελιών οι οποίες αφορούσαν περίπου 4,5 εκατ. τονάζ(The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Σύνηθες φαινόμενο για τα ναυπηγεία είναι ότι η διοίκηση δεν αποφασίζει για τις πτώσεις των τιμών με αποτέλεσμα οι παραγγελίες να είναι σχεδόν περιορισμένες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα αίσθημα αμφισβήτησης από τους εφοπλιστές για τα κινέζικα ναυπηγεία. Ανάλογη στάση τηρήθηκε από τις τράπεζες για δάνεια προς τα ναυπηγεία με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα σημαντικό χάσμα ανάμεσα στις δύο πλευρές. Πάρθηκε μια απόφαση από την κινέζικη κυβέρνηση ώστε το γιούαν να μην διατηρήσει την ισοτιμία 8,28 γιούαν ανά δολάριο. Με αυτό τον τρόπο επιβλήθηκε ισοτιμία 6,30. Το γιούαν είναι ένα νόμισμα υποτιμημένο σε σχέση πάντα με το δολάριο, ενώ το δολάριο θα παραμείνει σε άνοδο και το 2013(The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

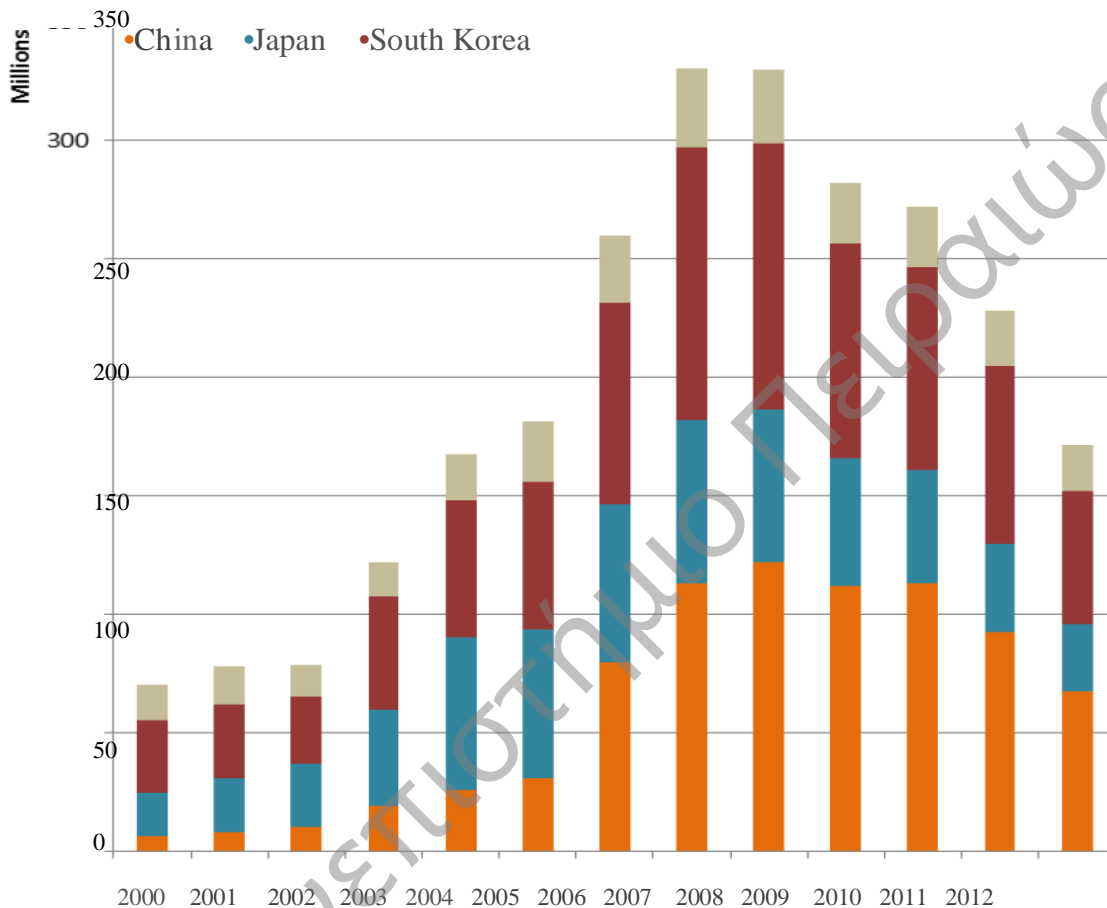
Τα κινέζικα ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να μειώσουν το εργατικό κόστος και στον αντίποδα να βελτιώσουν την ποιότητα. Αυτό θα συντελέσει στο να μην πραγματοποιούνται εργασίες με σκοπό συμπληρωματική παραγωγή η οποία έχει αυξημένες δαπάνες καθώς και να παραδίδονται να πλοία με βάση την ημερομηνία παράδοσης του συμβολαίου. Αυτό θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ώστε να μην καταβληθούν αποζημιώσεις και να παρατηρηθούν φαινόμενα ακύρωσης παραγγελιών(The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Βασικό πλεονέκτημα των Κινέζων είναι ότι στηρίζονται από τους εφοπλιστές εντός της χώρας, όπου ο στόλος τους αποτελεί το 42% όσον αφορά τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων. Επίσης σημαντική υποστήριξη αποτέλεσαν οι τράπεζες της Κίνας, οι οποίες παρείχαν στους πελάτες τους την απαραίτητη χρηματοδότηση. Συγκεκριμένα, η Export Import Bank of China(CEXIM), παρείχε χρηματοδότηση σε περίπου 90 πελάτες των κινέζικων ναυπηγείων. Αυτό σήμαινε για την τράπεζα 12 δις δολάρια και κατά προσέγγιση σήμαινε 400 πλοία, που κατασκευάστηκαν σε κινέζικα ναυπηγεία. Σύμφωνα με τις προβλέψεις που είχαν πραγματοποιηθεί θα σημειωθεί αύξηση επενδύσεων σε ποσοστό 20% για το 2013. Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι οι τράπεζες της Κίνας αναφέρουν ότι λόγω μείωσης της αξίας των περιουσιακών τους στοιχείων καθώς και λόγω του χαμηλού ανταγωνισμού με τις τράπεζες της Δύσης, έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν μετά από προσεκτική μελέτη προτού προβούν σε χορήγηση χρηματοδότησης. Κάποια από τα ναυπηγεία της Κίνας όπως το CSTC/Hudong-Zhonghua ουσιαστικά εξειδικεύτηκαν σε τομείς προηγμένης τεχνολογίας όπως το να κατασκευάζουν πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, δεξαμενόπλοια τα οποία μεταφέρουν χημικά προϊόντα και τα οποία είναι κατασκευασμένα από ανοξείδωτο χάλυβα καθώς και πλοία τύπου Con – Ro. Όσον αφορά τις κινέζικες κρατικές εταιρίες η διοίκηση τους αποφάσισε να προχωρήσει στη

μείωση των παραγγελιών για το 2012 με σκοπό να περιοριστούν οι συσσωρευμένες ζημιές που πιθανόν προκύβουν (The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Παρακάτω παραθέτουμε ένα διάγραμμα για το βιβλίο παραγγελιών για την Κίνα και το πώς έχουν διαμορφωθεί τα δεδομένα μέχρι το 2012. Στο συγκεκριμένο διάγραμμα παριστάνονται χώρες, όπως η Ιαπωνία, η οποία δεν αποτελεί αντικείμενο μελέτης για την συγκεκριμένη εργασία (The Shipbuilding Market – Annual Review 2013).

Διάγραμμα 3.5.1.1: Global orderbook development by builder's country - GT



Πηγή: Jakub Walenkiewicz, World Shipbuilding Capacity – IMSF London, 2013.

3.5.2. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ.

Η κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία κατόρθωσε μέσω επέκτασης του στόλου των εγχώριων εταιρειών, να παρουσιάσει μια απότομη έκρηξη από παραγγελίες πλοίων, όπου αυτό είχε ως αποτέλεσμα να σημειωθεί μια επιταχυνόμενη οικονομική ανάπτυξη. Ο αντίκτυπος για την Κίνα ήταν να δημιουργηθεί ανάγκη πηγών ενέργειας από το εξωτερικό καθώς και ορυκτών πόρων. Αυτό όμως που πολλοί θεωρούν σημαντικό για την χώρα ήταν η πρωτοβουλία ιδιόκτητων ναυπηγείων ώστε να συμμετάσχουν στη διεθνή ναυπηγική αγορά. Ο σκοπός ήταν ουσιαστικά να έχει προβάδισμα σε μια αναπτυσσόμενη αγορά με την δημιουργία νέων πλοίων (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Έπειτα από την παραγωγή σκαφών για τους πελάτες εντός της Κίνας επιθυμεί να επεκταθεί σε διεθνές επίπεδο ώστε να αυξήσει την χωρητικότητα της με την παρουσία νεότευκτων πλοίων. Σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα που έχουν συλλεχθεί από το (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence – COSTIND) το 2006 οι εξαγωγές πλοίων των κινέζικων ναυπηγείων προσέγγιζαν τα 8,1 δις. Η αύξηση που σημειώθηκε ήταν στο 74% σε αντίθεση με το προηγούμενο έτος. Ο προορισμός των εξαγωγών ήταν η Γερμανία, η Σιγκαπούρη, η Κίνα και συγκεκριμένα το Χονγκ Κονγκ, τα νησιά Μάρσαλ, η Αυστραλία, η Ιαπωνία, ο Παναμάς και το Ηνωμένο Βασίλειο. Τα ποσοστά για την Γερμανία και Σιγκαπούρη το 2006⁶ προσέγγισαν το 30% του συνόλου των εξαγωγών (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Τα πλοία τα οποία προορίζονταν προς εξαγωγή ήταν των 6,000 TEU και κάτω όσον αφορά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς ξηρού φορτίου μέχρι 150,000 τόνους. Επιπλέον, για την εξαγωγή δεξαμενοπλοίων ήταν μέχρι 100,000 νεκρού βάρους. Όσον αφορά τα κρατικά ναυπηγεία, εκείνα εξήγαγαν περίπου ένα 78,1% του συνόλου, οι ξένες κοινοπραξίες που συμμετείχαν στη εξαγωγή 16,8% και τέλος οι ιδιωτικές επιχειρήσεις συμμετείχαν με ένα ποσοστό 5,1%. Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από τα κινέζικα τελωνεία για το πρώτο εξάμηνο του έτους 2007, οι εξαγωγές προσέγγισαν τα 5,49 δις δολάρια, δηλαδή μια αύξηση 61% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά⁷. Η Γερμανία και το Χονγκ Κονγκ αποτέλεσαν τις πρώτες αγορές του εξωτερικού (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Παρακάτω θα παραθέσουμε ένα πίνακα για τις εξαγωγές της Κίνας που πραγματοποιήθηκαν από τα ναυπηγεία της, σε διάστημα έξι μηνών και συγκεκριμένα από τον Ιανουάριο μέχρι τον Ιούνιο του 2012.

Πίνακας 3.5.2.1: Εξαγωγές των κινέζικων ναυπηγείων από τον Ιανουάριο – Ιούνιο 2012.

Province	Amount (M US\$)	Percentage %
Jiangsu	555	26.3
Zhejiang	300	14.2
Liaoning	294	13.9
Shanghai	252	12.0
Guangdong	175	8.3

Πηγή: CS Marine & Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group, August 2012.

3.5.3. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Βασικοί παράγοντες όπως η μειωμένη παραγωγικότητα καθώς και η διοίκηση, η οποία χαρακτηρίζεται ότι απέχει από πρότυπα σε σύγκριση με την Κορέα έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη πτωτική τάση για την ανάπτυξη του ναυπηγικού τομέα. Αυτό αποδεικνύεται από τα δεδομένα τα οποία συλλέχθηκαν από το (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence – COSTIND) και ενώ η Κίνα

⁶ Τα στατιστικά στοιχεία προέρχονται από το COSTIND το Μάρτιο του 2007 (Annual report on national shipbuilding industry, 2006).

⁷ Με βάση τα στατιστικά στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από το 2005, οι εξαγωγές προσέγγισαν το ποσό των 4,66 δις δολάρια.

είχε την τρίτη θέση στη κατάταξη όπως αναφέρθηκε παραπάνω, κατά μέσο όρο η παραγωγικότητα της Κίνας αποτέλεσε το 1/6 με αυτό της Κορέας καθώς και με άλλες δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας σε διάστημα δέκα ετών. Ενώ η Κίνα είχε μειωμένη παραγωγικότητα, διατηρούσε βασικό πλεονέκτημα με το εργατικό κόστος της, όταν της Ιαπωνίας ήταν στο 14% και της Κορέας στο 12% κλάδου (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Όσον αφορά το χάσμα που υπάρχει στο τομέα της παραγωγικότητας, η Κίνα έχει καταβάλει προσπάθειες ώστε να μειωθεί. Η κυβέρνηση της Κίνας έχει έρθει σε συνεννόηση με τους ναυπηγούς ώστε να επιτευχθεί μείωση του κενού από τη χρονιά του 2010. Η επίτευξη του στόχου ουσιαστικά θα υλοποιηθεί μέσω σύναψης συνεργασίας με εταιρείες από το εξωτερικό και ινστιτούτα. Ενώ η Κίνα έχει ανάγκη από επενδύσεις, από ξένα κεφάλαια και αντίστοιχης τεχνογνωσίας, έχει θέσει ως υποχρέωση προς τους ξένους ενδιαφερόμενους ότι θα έχουν το δικαίωμα συμμετοχής με ανώτατο όριο 49%, ώστε να έχουν την δυνατότητα έλεγχου του κλάδου (The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

3.6. ΣΧΕΔΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ - ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.

(China View Website, 2006 - The Shipbuilding Industry in China – Organization for Economic Co-operation and Development, June 2008).

Κατά κύριο λόγο επενδύσεις για την κατασκευή πλοίων με σκοπό την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας έχουν πραγματοποιηθεί από τις αναδυόμενες αγορές στο ναυπηγικό τομέα. Αυτό έχει ως συνέπεια να δίνονται κίνητρα από τις κυβερνήσεις των κρατών για επενδύσεις σε τομείς της πράσινης ανάπτυξης.

Η κινέζικη κυβέρνηση με το 11^ο εθνικό πενταετούς διάρκειας οικονομικό σχέδιο ουσιαστικά κατόρθωσε να δώσει κίνητρα ώστε να δοθεί έμφαση στο τομέα Έρευνας - Ανάπτυξης καθώς και σε θέματα καινοτομίας. Επιπλέον, κατορθώθηκε η κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων με σκοπό τη ναυπήγηση πολύπλοκων πλοίων από την Κίνα. Για το λόγο αυτό η κινέζικη κυβέρνηση έθεσε τα εξής :

- Πήρε θέση για τις καινοτομίες που θα ήταν δυνατόν να εφαρμοστούν καθώς και για θέματα επέκτασης των υποδομών του ναυπηγικού τομέα.
- Έκανε προτάσεις για την πραγματοποίηση επενδύσεων και την συμμετοχή κοινοπραξιών ώστε να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα.
- Όρισε την χρήση των κατάλληλων διακριτικών τίτλων και του εμπορικού σήματος για τις επιχειρήσεις στο εσωτερικό της χώρας.
- Επέβαλε μεθόδους για καλύτερη αποδοτικότητα, παραγωγικότητα των επιχειρήσεων και βελτίωση της διαχείρισης κινδύνου.

Ο σκοπός της Κίνας ήταν η χρήση κατάλληλης και σύγχρονης τεχνολογίας στο ναυπηγικό τομέα ώστε να αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο στη διεθνή αγορά. Σε αυτό συντέλεσαν ξένες επενδύσεις που συμμετείχαν στο εγχείρημα αυτό με την κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων όπως πάρκα παραγωγής με σκοπό να παραχθούν προϊόντα σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις εξελίξεις της παγκόσμιας αγοράς. Πρωταγωνιστικό ρόλο έπαιξε η (Commission of Science, Technology and Industry for National Defence –COSTIND) για την ανάπτυξη του ναυπηγικού τομέα σε θέματα παραγωγής.

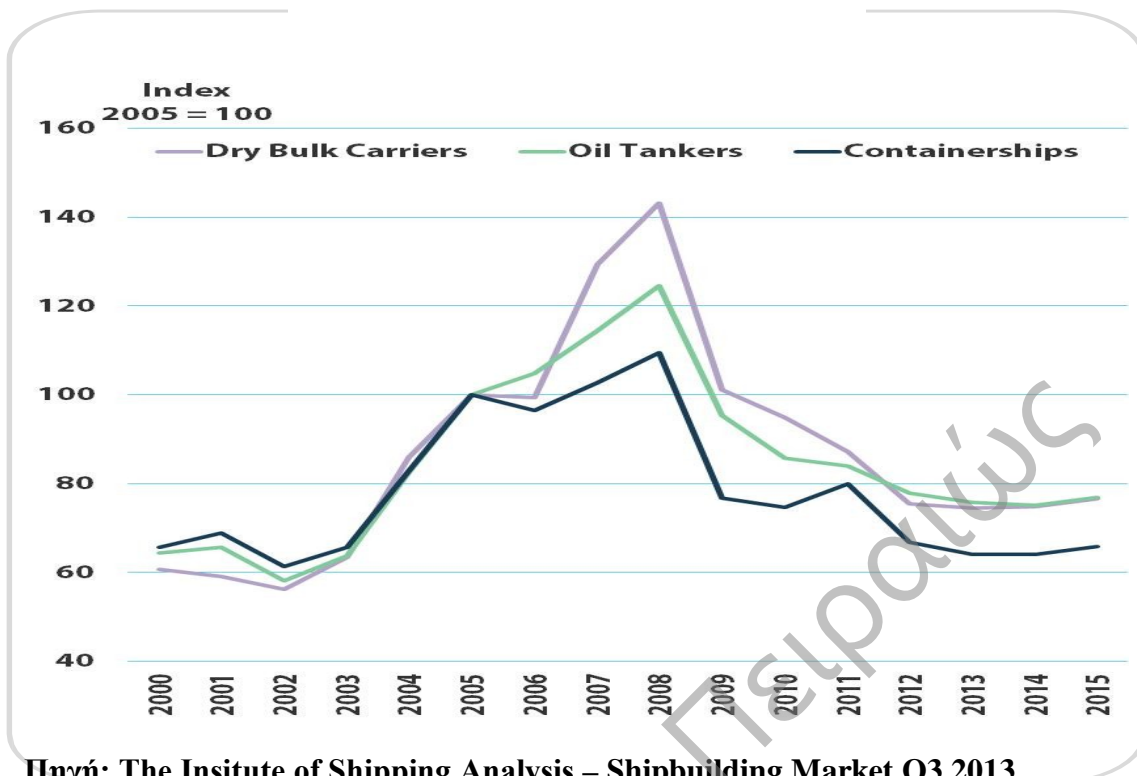
- Έτσι κατασκεύασε πλοία υψηλής τεχνολογίας με χωρητικότητα άνω των 100,000 τονάζ.

- Επιπλέον ναυπήγησε πλοία επιβατικά, πλοία της μορφής Ro-Ro, επιβατικά, πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, και τέλος φεριμπότ σιδηροδρομικών βαγονιών.
- Κατασκεύασε επίσης πλοία τύπου LNG, LPG με χωρητικότητα άνω των 5,000 κυβικών μέτρων.
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 3,000TEU με δυνατότητα αύξησης της χωρητικότητας τους.
- Πλοία με τρυπάνια, εξέδρες άντλησης πετρελαίου, τα λεγόμενα FPSO, δηλαδή πλωτά συστήματα παραγωγής, διάφορους άλλους τύπους υπεράκτιου μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και συστήματα παραγωγής ενέργειας.
- Τέλος προέβη σε χρήση τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, πλοήγησης, προϊόντων αυτοματισμού και ελέγχου.

3.7.1. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Γίνεται προσπάθεια για να περιοριστεί η αύξηση της χωρητικότητας από τα ναυπηγεία. Η κινέζικη κυβέρνηση εκτόνησε ένα σχέδιο τριετούς διάρκειας με σκοπό να κατοχυρώσει το 25% από την παγκόσμια αγορά ώστε να κατασκευαστούν από την πλευρά της πλοία υψηλής τεχνολογίας καθώς και το 20% των προϊόντων για υπεράκτια παραγωγή από το 2015. Το σχέδιο της κινέζικης κυβέρνησης λοιπόν έχει ως σκοπό να θέσει υποχρεωτικά κάποια διαρθρωτικά μέτρα για τον ναυπηγικό κλάδο ώστε να περιοριστεί η παραγωγή νέων πλοίων που θα αυξήσει με την σειρά της τη συνολική χωρητικότητα, να θέσει περιορισμούς στους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς για την χορήγηση δανείων στις εταιρίες καθώς και επιδιώκει να ενθαρρύνει τα ναυπηγεία στην έκδοση ομολόγων με τα οποία θα αυξηθεί η ρευστότητα τους (The Institute of Shipping Analysis – Shipbuilding Market Q3 2013).

Σύμφωνα με μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί, οι αλλαγές που προωθούνται από την κινέζικη κυβέρνηση, θα επιφέρουν υποτονικές τάσεις στις τιμές το 2014. Τα μέτρα αυτά είναι αποδοτικά διότι θα περιοριστεί η πλεονάζουσα χωρητικότητα καθώς και θα δοθεί έμφαση στη ποιότητα, κάτι το οποίο θεωρείται σημαντικό από την πλευρά των ναυπηγείων. Επιπλέον, η κινέζικη χρηματοδότηση θα κατορθώσει να επιφέρει αλλαγές στη εγχώρια κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία. Τα κινέζικα ναυπηγεία θα λαμβάνουν παραγγελίες εκτός από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για την κατασκευή περισσότερο εξειδικευμένων πλοίων (The Institute of Shipping Analysis – Shipbuilding Market Q3 2013).

Διάγραμμα 3.7.1.: Προβλέψεις για τις τιμές των νεότευκτων πλοίων.

Πηγή: The Insitute of Shipping Analysis – Shipbuilding Market Q3 2013

3.7.2. ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2012.

Οι τιμές σε δολάρια υποχώρησαν το 2012 για την ναυπήγηση πλοίων μεταξύ του 5% και του 10%. Αυτό είχε άμεση σχέση με κάποιους σημαντικούς παράγοντες όπως τον τύπο, το μέγεθος καθώς και τον τόπο εγκατάστασης του ναυπηγείου. Η πτώση του κλάδου της ναυπηγικής βιομηχανίας οφείλεται στη πτώση της ζήτησης, στον ανταγωνισμό, στη χαμηλή αγορά για μεταχειρισμένα πλοία, στη πτώση των ναύλων καθώς και στην έλλειψη χρηματοδότησης η οποία ήταν λογική σε μια πτωτική αγορά. Πέρα όμως από τις τιμές οι υπόλοιποι όροι της αγοράς ήταν ευνοϊκοί για τους πλοιοκτήτες, εφόσον η καταβολή των χρημάτων για την κατασκευή πλοίων να σήμαινε την αναβολή τους (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Η χρήση προηγμένων από άποψη τεχνολογίας πλοίων συντέλεσε στο να επιτευχθεί μια ισορροπία το 2012, που είχε ως αποτέλεσμα να στραφούν πολλοί σε πλοία μεταχειρισμένα, όπου αυτό είχε αρνητικές συνέπειες στην τιμολόγηση των νεότευκτων πλοίων (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Πίνακας 3.7.2.1: Διαμόρφωση των τιμών για νεότευκτα πλοία.

		Variation in Newbuilding Prices (million \$)						
		1993	End 2002	Peak 2Q 2008	End 2011 China	End 2011 South Korea	End 2012 China	End 2012 South Korea
Tankers	VLCC	100	64	140/155	90/95	95/100	80/85	90/95
	Suezmax	63	44	90/100	56/63	63/67	50/52	55/57
	Aframax	45	34	70/75	50/55	53/55	42/43	46/48
	MR Product	32,5	27	48/51	33/36	33/37	29/30	32/33
Bulkers	Capesize (180 000 dwt)	48	36	90/100	48/49	52/53	44/46	48/50
	Panamax (P)/Kansarmax (K)	29 (P)	21,5 (P)	53/60 (K)	29/31 (K)	33/34 (K)	26/27 (K)	28/29 (K)
	Handymax (H)/ Supramax (S)/ Ultramax (U)	25 (H)	20 (S)	47/50 (S)	26/29 (U)	30/32 (U)	24/25 (U)	26/27 (U)

Handymax 45 000 dwt / Supramax 55 000 dwt / Ultramax 61 000 dwt

Πηγή: The Shipbuilding Market – Annual Report 2013.

Θα πρέπει να προσθέσουμε σε αυτό το σημείο ότι οι τιμές της αγοράς στα τέλη του 2012 είχαν δώσει την εντύπωση ότι θα βρισκόταν στο χαμηλότερο σημείο. Ο μόνος τρόπος για να προσελκύσουν νέες παραγγελίες ήταν η μείωση του κόστους κατασκευής. Εκείνη την περίοδο πολλά ναυπηγεία που διατηρούσαν την πολιτική υψηλού κόστους μελέτησαν την περίπτωση μείωσης της παραγωγής τους, ενώ περιόρισαν την κατασκευή πλοίων, όπως τα πλοία χύδην φορτίου (Bulk carriers) (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων επιδίωξαν να ισοσκελίσουν τις ζημιές που προέκυψαν και το πέτυχαν με την μείωση της τιμής του χάλυβα, όπου στη Κίνα μειώθηκε από 730 δολάρια τον Γενάρη του 2012 στη τιμή των 640 δολαρίων ανά τόνο το τρίτο τρίμηνο του 2012. Παρόλα αυτά το τέταρτο τρίμηνο του 2012 η τιμή του χάλυβα αυξήθηκε σε 700 δολάρια ανά τόνο (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Για τα ναυπηγεία τα οποία διέθεταν μικρότερη δυναμική σε σχέση με τα φημισμένα οι τράπεζες δεν παρείχαν υποστήριξη όσον αφορά την καταβολή εγγυήσεων για τις προκαταβολές από τα ναυπηγεία προς τις τράπεζες. Καταβολή σε ένα ποσοστό της τάξης του 60%-70%, όταν πραγματοποιείται παράδοση του πλοίου (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

3.8.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.

Η Ν. Κορέα κατόρθωσε να κρατήσει την δεύτερη θέση για το 2012, καθώς στο βιβλίο παραγγελιών σημειώθηκε μείωση κατά 70 εκατ. τονάζ σε σχέση πάντα με τα 109 εκατ. τονάζ το 2011. Θα πρέπει να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι το βιβλίο παραγγελιών για την κορεάτικη ναυπηγική βιομηχανία το 2009 προσέγγισε τα 170 εκατ. τονάζ (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Όσον αφορά τα μερίδια αγοράς τα ναυπηγεία της Κορέας το 2012 βρίσκονται σε χαμηλότερο επίπεδο σε σχέση με την προηγούμενη χρόνο και συγκεκριμένα στο 29%, ενώ το 2011 ήταν στο 31%(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Η ίδια ακριβώς τάση αποτυπώνεται όσον αφορά στις παραδόσεις των κορεάτικων ναυπηγείων και συγκεκριμένα στα 49 εκατ. τονάζ, όταν το 2011 προσέγγιζαν τα 53 εκατ. τονάζ(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Για τις παραγγελίες των εμπορικών πλοίων για το έτος 2012 σημειώθηκαν 8,7 εκατ. τονάζ, όταν το προηγούμενο χρόνο είχαν προσεγγίσει το ποσό των 31 εκατ. τονάζ. Το ποσό των 8,7 εκατ. τονάζ αντιστοιχεί στα 5,1 εκατ. για τα δεξαμενόπλοια, σε 2,1 εκατ. για πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου καθώς και 0,4 εκατ. τονάζ για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μαζί με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Η αγορά του υδροποιημένου φυσικού αερίου καθώς και οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη κορεάτικη ναυπηγική βιομηχανία. Στο τομέα των πλοίων LNG κατέχουν τα κορεάτικα ναυπηγεία σημαντική θέση στο μερίδιο αγοράς κατά 85%. Όσον αφορά τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις, γίνεται χρήση ειδικών τρυπανιών για την εξόρυξη πετρελαίου μέσω των εγκαταστάσεων FPSO και FLNGs. Συνεπώς, όπως γίνεται κατανοητό η Κορέα το 2012 έλαβε παραγγελίες που μετρημένες σε cgt, ήταν για 7,5 εκατ. cgrt/ αξίας 30 δις δολαρίων, σε αντίθεση με τις παραγγελίες της Κίνας, η οποία έλαβε 7,1 εκατ. cgrt/ αξίας 15,5 δις δολάρια(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Ενώ στο βιβλίο παραγγελιών αναγράφονταν 68 εκατ. τονάζ, τελικά προς παράδοση ήταν 49 εκατ. τονάζ. Αποτελεί βασικό πλεονέκτημα το γεγονός ότι το χρονικό διάστημα με χαμηλές τιμές δεν είχε μεγάλη διάρκεια παρά μόνο με αναλογία 1,4 χρόνια(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Η αναλογία που αναφέρθηκε παραπάνω δεν λαμβάνει υπόψη παραγγελίες για υπεράκτιες εγκαταστάσεις. Θετικό για τα κορεάτικα ναυπηγεία αποτελεί το γεγονός ότι δεν σημειώνονται ακυρώσεις σε υψηλό ποσοστό, όπως τα προηγούμενα χρόνια. Συγκεκριμένα θα αναφέρουμε ότι το 2012 ήταν στο 1,8 εκατ. τονάζ, το 2011 προσέγγισε τα 7 εκατ. τονάζ, τα 12,7 τονάζ το έτος 2010 καθώς και τα 15 εκατ. τονάζ το 2009(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Οι διοικήσεις των κορεάτικων ναυπηγείων επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στη Κίνα με σκοπό την αύξηση της παραγωγής τους(STX, Samsung) καθώς και στο Βιετνάμ(HMD). Ο βασικός λόγος είναι ότι επιθυμούν κατά κάποιο τρόπο να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τα εμπορικά πλοία τους. Όμως, αρκετοί πλοιοκτήτες είναι επιφυλακτικοί με την ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας και επιθυμούν να κατασκευάσουν τα πλοία τους στη Κορέα, ακόμη και αν χρειαστεί να δαπανήσουν περισσότερα από το 10% της αξίας που θα κατέβαλαν στα ναυπηγεία της Κίνας (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

3.8.2. CASE STUDY: ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΜΕΣΩ SWOT.

Με την βοήθεια της Swot Analysis θα αναλύσουμε τα δυνατά και αδύνατα σημεία της κορεάτικης ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς τις ευκαιρίες. Τις πιθανές απειλές που υφίσταται σε μια από τους πιο νευραλγικούς και ανταγωνιστικούς τομείς της βιομηχανία της χώρας. Υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες οι οποίοι δεν θα συμπεριληφθούν στη μελέτη μας όπως η υποτίμηση του γιούαν καθώς και το γεγονός της χαμηλής τιμής του χάλυβα. Από την άλλη υπάρχουν παράγοντες όπως η χαμηλή ζήτηση για κατασκευή νεότευκτων πλοίων καθώς και το γεγονός ότι η ναυπηγική

αγορά δεν είναι σταθερή, αλλά χαρακτηρίζεται από μεταβολές, που έχουν ως αποτέλεσμα η κορεάτικη κυβέρνηση να λαμβάνει μέτρα με τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών μονάδων πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Παρακάτω θα παραθέσουμε στοιχεία που χαρακτηρίζουν την κορεάτικη ναυπηγική βιομηχανία:

- **Τα δυνατά σημεία:** Άρτια εκπαιδευμένο και κατάλληλο προσωπικό, κατασκευή μεγάλου μεγέθους πλοία για την δημιουργία οικονομιών κλίμακας, χρήση προηγμένης τεχνολογίας και αύξηση παραγωγικότητας πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).
- **Αδύνατα σημεία:** Το κόστος εργασίας το οποίο παίζει σημαντικό ρόλο σε μια ναυπηγική βιομηχανία να είναι αυξημένο, χαμηλή τάση διαφοροποίησης των επιχειρήσεων, δεν είναι διαθέσιμη υψηλών προδιαγραφών τεχνολογία προς χρήση για τα κρουαζιερόπλοια καθώς και μονάδες οι οποίες βρίσκονται σε απόσταση από την ακτή πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).
- **Ευκαιρίες:** Υπάρχει δυνατότητα για την εξέλιξη της υπεράκτιας αγοράς.
- **Απειλές:** Πιθανή άνοδος της Κίνας λόγω ότι πλέον ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι έντονος τα τελευταία χρόνια καθώς και οι επιπτώσεις από μια πιθανή υπερπροσφορά για μεταφορική ικανότητα πλοίων (Duck Hee Won – A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth – MIT. June 2010).

Παρακάτω θα παραθέσουμε αναλυτικά τον πίνακα της Swot Analysis

Πίνακας 3.8.2.1: Swot Analysis.

Δυνάμεις	Αδυναμίες
<p>Άρτια εκπαιδευμένο και κατάλληλο προσωπικό.</p> <p>Κατασκευή μεγάλου μεγέθους πλοία για την δημιουργία οικονομιών κλίμακας.</p> <p>Χρήση προηγμένης τεχνολογίας και αύξηση παραγωγικότητας.</p> <p>Δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στη αξιοπιστία του αγοραστή.</p> <p>Παρουσιάζει πλεονεκτήματα η αγορά upstream.</p>	<p>Παρουσιάζουν μεγάλες αδυναμίες οι βιομηχανίες της ναυτιλίας εντός της Κορέας.</p> <p>Η χρηματοοικονομική αγορά παρουσιάζει αδυναμίες.</p> <p>Το εργατικό κόστος είναι θεωρητικά αυξημένο, από την στιγμή που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη βιομηχανία.</p> <p>Παρατηρείται σε χαμηλά επίπεδα η διαφοροποίηση των επιχειρήσεων.</p> <p>Δε είναι δυνατή η χρήση προηγμένης τεχνολογίας στο κλάδο της κρουαζιέρας καθώς και στη παράκτια αγορά.</p>
Ευκαιρίες	Απειλές

Εξελίσσεται η παράκτια αγορά της Κορέας.	Πιθανής άνοδος της Κίνας σηματοδοτεί νέες εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία.
Η προμήθεια πρώτων υλών είναι εύκολη λόγω της τιμής.	Αποσταθεροποίηση της ναυπηγικής αγοράς.
Παρατηρείται υποτίμηση του κορεάτικου νομίσματος.	Τα επίπεδα της ζήτησης είναι σε χαμηλά επίπεδα. Δημιουργία υπερπροσφοράς.

Πηγή: SWOT analysis of Korean shipbuilding industry(Author 2010).

3.8.3.1. Η ΧΡΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ.

- Το ναυπηγείο Hyundai Heavy Industries(HHI): γίνεται χρήση ειδικών ρομπότ στο κομμάτι συγκόλλησης των λαμαρινών, καθώς και χρήση αναλογικού συστήματος στο τομέα της βαφής μερών του πλοίου(Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).
- Το ναυπηγείο Samsung Heavy Industries(SHI): στο συγκεκριμένο ναυπηγείο γίνεται χρήση συστημάτων κατεύθυνσης από τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου με σκοπό τα πλοία να έχουν την δυνατότητα να ελιχθούν ακόμη και 180°. Αυτό συμβαίνει για να μην εγκλωβίζονται κατά την διάρκεια των ταξιδιών σε παγόβουνα. Επίσης επιδιώκεται η κατασκευή πλοίου LNG το οποίο είναι φιλικό προς το περιβάλλον και επιτυγχάνεται η μείωση εκπομπής οξειδίου του αζώτου, θείου καθώς διοξειδίου του άνθρακα(Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).
- Ναυπηγείο Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering: στο συγκεκριμένο ναυπηγείο γίνεται χρήση υδροδυναμικού σχεδιασμού με σκοπό να περιοριστεί η ισχύς πρόωσης που συνήθως προκαλείται κατά την διάρκεια του ταξιδιού από τα κύματα (Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).

3.8.3.2. Η ΧΡΗΣΗ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ.

Ένα από τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Κορέας είναι ότι αναπτύσσει δραστηριότητες παραγωγής στο εξωτερικό και συγκεκριμένα σε χώρες που οι απαιτήσεις είναι χαμηλού κόστους, όπως η Ινδία, η Κίνα και το Βιετνάμ. Επιπλέον, οι ιδιοκτήτες των Κορεάτικων ναυπηγείων θεωρούν ότι οι δραστηριότητες παραγωγής στο εξωτερικό θα προσδώσουν οφέλη στις επιχειρήσεις καθώς και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τον ευρύτερο ανταγωνισμό. Με τον τρόπο αυτό η Κορέα επιτυγχάνει να πραγματοποιεί την κατασκευαστική μελέτη στις χώρες χαμηλού κόστους όπως αναφέραμε παραπάνω σε σχέση με περιοχές όπως των Η.Π.Α., όπου η κατασκευαστική μελέτη θα επιβάρυνε οικονομικά τα ναυπηγεία της Κορέας. Ένα βασικό πλεονέκτημα είναι ο περιορισμός των δαπανών μεταφοράς για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου που κάνουν χρήση

προηγμένης τεχνολογίας. Παρακάτω θα παραθέσουμε ορισμένα παραδείγματα για τα Κορεάτικα ναυπηγεία(Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).

- Χαρακτηριστικό γνώρισμα για τις τρεις μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρίες είναι ότι έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο παγκοσμίως, ενώ βασικό χαρακτηριστικό τους είναι το γεγονός ότι χρησιμοποιούν μεθόδους διάφορων μορφών. Ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι πραγματοποιούνται επενδύσεις στο εσωτερικό της χώρας, εξαγορές και συγχωνεύσεις.
- Το ναυπηγείο της Samsung Heavy Industries έχει κατασκευάσει βιομηχανικές εγκαταστάσεις στο Shandong Province στη Κίνα (Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).

Παρακάτω θα παραθέσουμε ορισμένες από τις επενδύσεις του εξωτερικού για τα Κορεάτικα ναυπηγεία:

Πίνακας 3.8.3.2.1: Επενδύσεις Εξωτερικού των Κορεάτικων Ναυπηγείων.

Company	Overseas Project	Site Acreage (m2)
Samsung Heavy Industries	Ningbo Block Factory in Jiangsu Province, China	660,000
	Rongchen Block Factory in Shandong Province, China	792,000
		1,188,000
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mangalia Shipyard(repair) in Romania	990,000
	Yantal Block Factory in Shandong Province, China	990,000
Hanjin Heavy Industries & Construction	Subic Shipyard in Subic Bay, the Philippines	2,310,000
Hyundai Mipo Dockyard	Vinashin Shipyard in Vietnam	990,000
STX	Dalian Shipyard in Liaoning Province, China	561,000
Offshore & Shipbuilding	Dalian Block Factory in Liaoning Province, China	1,518,000

Πηγή: Korean Shipbuilders Overseas Investment – KOSHIPA.OR.KR – 2009.

3.8.4. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ.

Η Κορέα διαθέτει σημαντικό αριθμό εργατών στα ναυπηγεία της και συγκεκριμένα προσεγγίζει τους 110,000 εργάτες, που σύμφωνα με μελέτες είναι κατά περίπου τέσσερις φορές σε μέγεθος μεγαλύτερο από το εργατικό δυναμικό της Ιαπωνίας. Βασικό πλεονέκτημα για την Κορέα αποτελεί το γεγονός ότι τα ναυπηγεία διατηρούν συνεργασία με τα διάφορα ακαδημαϊκά ιδρύματα που συνεισφέρουν στην άρτια εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού με κύριο σκοπό μετά το πέρας της εκπαίδευσης οι εταιρείες να έχουν το δικαίωμα να συνδέουν τους εκπαιδευόμενους με την αγορά εργασίας. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν εξειδικευμένα στελέχη από το εξωτερικό για να εργαστούν και να προσφέρουν την τεχνογνωσία και εμπειρία τους. Στους υποψήφιους εργαζόμενους παραδίδεται μια χρυσή κάρτα για τον κάθε εργάτη.

Έτσι ουσιαστικά διευκολύνεται η απασχόληση των εργατών στα ειδικά γραφεία μεταναστών(Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).

3.8.5. Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΚΟΡΕΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΕ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ.

(Anh Nam Sung - Competition in the shipbuilding industry, December 2009).

Οι κορεάτικες επιχειρήσεις δίνουν έμφαση στις αναδυόμενες αγορές της ενέργειας με σκοπό να ισοσκελιστούν οι ζημιές που προκλήθηκαν από την μείωση της ζήτησης για την κατασκευή νεότευκτων πλοίων λόγω της οικονομικής κρίσης παγκοσμίως. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στο τομέα της αιολικής ενέργειας από τις κορεάτικες επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα στο τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας επένδυσαν η Hyundai Heavy Industries Co., η Samsung Heavy Industries Co, η STX Shipbuilding καθώς η Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Οι δραστηριότητες ξεκίνησαν προς αυτή την κατεύθυνση και συγκεκριμένα η Hyundai Heavy Industries Co έχει συνάψει συμφωνία με τις Η.Π.Α. για την κατασκευή εγκατάστασης παραγωγής αιολικής ενέργειας μέσω υψηλών προδιαγραφών, δηλαδή ανεμογεννήτριες, οι οποίες παράγουν 1,65MW. Επίσης το ναυπηγείο SHI(Samsung Heavy Industry) πραγματοποίησε επένδυση στο τομέα της πράσινης ανάπτυξης. Το STX πραγματοποίησε επενδύσεις σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις(Offshore). Τέλος, το Daewoo έχει επενδύσει χρήματα για την απόκτηση εταιρείας με αντικείμενο δραστηριότητας την αιολική ενέργεια στις Η.Π.Α. Βασικό πλεονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι τα κορεάτικα ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να κάνουν χρήση ανεμογεννητριών, οι οποίες αποτελούν προηγμένο και καινοτόμο εξοπλισμό. Επιπλέον, η χρήση αυτού του εξοπλισμού θεωρείται όμοια με τον εξοπλισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας

3.8.6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΩΝ ΓΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΟΥ 2013.

Τη χρονιά του 2012 οι παραγγελίες υπολογίζονται σε 49 εκατ. τανάζ. Αυτό το οποίο συναντάμε είναι ναυπηγεία τα οποία έχουν χρεοκοπήσει ή τα οποία έχουν ολοκληρώσει τις δραστηριότητες τους. Η έλλειψη τραπεζικής χρηματοδότησης αποτελεί βασικό παράγοντα ώστε ένα ναυπηγείο να μην καταγράφει παραγγελίες στο βιβλίο παραγγελιών. Ένας άλλος βασικός λόγος είναι ότι πολλά ναυπηγεία στη Κορέα και συγκεκριμένα το HHI(Hyundai Heavy Industry), DSM(Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) και το SHI(Samsung Heavy Industry) δεν κατασκευάζουν εμπορικά πλοία. Επιπλέον, υπάρχουν ναυπηγεία τα οποία δεν κατασκευάζουν συγκεκριμένους τύπους πλοίων, διότι το κόστος κατασκευής είναι αρκετά υψηλό και δεν αντικατοπτρίζει τις τάσεις της διεθνούς αγοράς. Τα ναυπηγεία από την πλευρά τους επιδιώκουν να κατασκευάσουν πλοία με τα οποία θα περιοριστεί το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Στα ναυπηγεία της Κίνας και της Ιαπωνίας έχει ληφθεί απόφαση για περιορισμό των παραγγελιών σε ποσοστό 30% - 50%. Αντίθετα, κάτι τέτοιο δεν ισχύει στη Κορέα και συγκεκριμένα στα ναυπηγεία HMD(Hyundai Mipo Dockyard) και STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

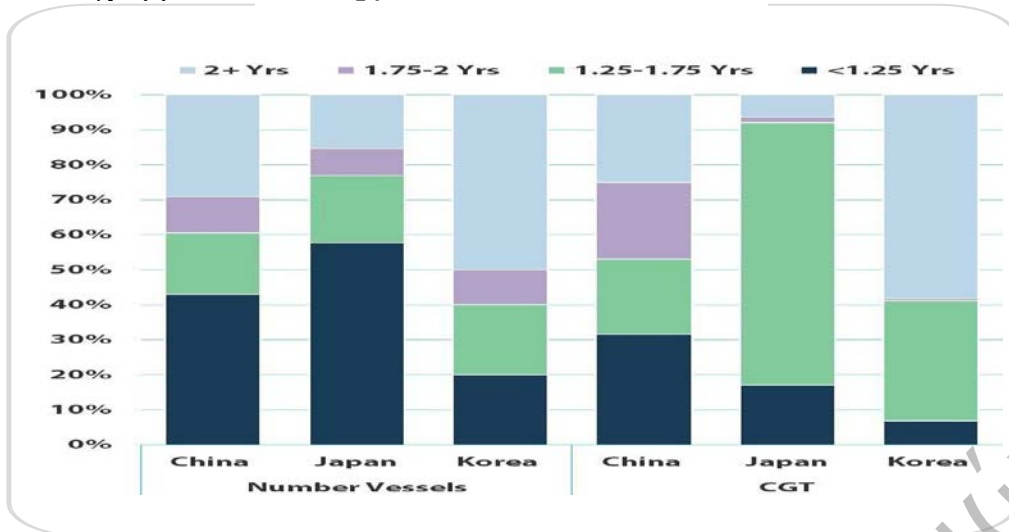
Όσον αφορά τις τιμές για νεότευκτα πλοία για το 2013, έπειτα από την παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία διήρκεσε περίπου τέσσερα χρόνια, οι τιμές των

πλοίων έχουν κινηθεί πτωτικά από 50% μέχρι και 55% σε σχέση με τις υψηλές τιμές την χρονιά του 2008. Αυτό συνεπάγεται ότι οι τιμές είναι αρκετά χαμηλότερες σε σχέση με το πραγματικό κόστος που δαπανάται για την κατασκευή των πλοίων. Ο μοναδικός τρόπος ώστε να ενθαρρυνθεί η κατάσταση και να υποστηριχθούν τα ναυπηγεία είναι η υποτίμηση των σημαντικότερων νομισμάτων, δηλαδή του γιέν και του γιούαν (The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

3.8.7. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΙΝΑΣ – ΚΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2013.

Σύμφωνα με στοιχεία που έχουμε συλλέξει πλέον υπάρχουν ενεργά δέκα ναυπηγεία στη Κορέα τα οποία πρόκειται να παραδώσουν πλοία μετά από παραγγελίες οι οποίες έχουν ληφθεί από τα ίδια. Τα προηγούμενα χρόνια η Κορέα απαρτιζόσε είκοσι οκτώ ναυπηγεία, τα οποία με την σειρά τους είχαν λάβει παραγγελίες για κατασκευή πλοίων και τα οποία παρέδωσαν τα τελευταία πέντε χρόνια. Αντίθετα, η Κίνα διαθέτει σήμερα 104 ναυπηγεία, όταν στο παρελθόν ο αριθμός τους ήταν σχεδόν διπλάσιος και συγκεκριμένα 262. Όσον αφορά την Ιαπωνία, τα ναυπηγεία τα οποία είναι ενεργά, είναι 25 σε σχέση με τα 41 που υπήρχαν στο παρελθόν. Από τα παραπάνω ποσοστά συμπεραίνει κανείς ότι η Κορέα διαθέτει το 1/3 από το σύνολο των ναυπηγείων στις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας. Από την άλλη, η Κίνα διαθέτει το 40% των ναυπηγείων, τα οποία έχουν την δυνατότητα να διαχειρίζονται τα οικονομικά τους και δικαιολογούν την ύπαρξη τους. Τέλος υπάρχουν τα 2/3 των ναυπηγείων της Ιαπωνίας, τα οποία θεωρούνται υγιή στα οικονομικά τους (The Institute of Shipping Analysis – Shipping Market Q3 2013).

Όσον αφορά τα σχέδια παραγωγής των δύο χωρών Κίνας και Κορέας θα λέγαμε ότι για το 2013 και 2014 θα προσεγγίσει το 80% των εξαγωγών τους. Σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα γίνονται φανερές οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Ιαπωνία στο τομέα των εξαγωγών σε διάρκεια πέντε ετών. Τα στοιχεία που λαμβάνουμε από το βιβλίο παραγγελιών, μας δείχνει ότι η Κίνα με την Κορέα εξήγαγαν πλοία κατά μέσο όρο 1,6 χρόνια, ενώ η Ιαπωνία κατά 1,2 χρόνια. Για την περίοδο του 2012, γίνεται αντιληπτό ότι τα ναυπηγεία λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης έχουν περιορίσει τις εξαγωγές νεότευκτων πλοίων. Εξάλλου, θεωρείται από πολλούς λογική η διαχείριση του ζητήματος αυτού, λόγω του ότι η πλεονάζουσα χωρητικότητα θα προκαλούσε μεγαλύτερα προβλήματα στη παγκόσμια αγορά. Παρακάτω παραθέτουμε ένα διάγραμμα με το οποίο αναδεικνύεται η κατάσταση της ναυπηγικής αγοράς μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του 2013: (The Institute of Shipping Analysis – Shipping Market Q3 2013).

Διάγραμμα 3.8.7.1: Shipyard Forward Cover

Πηγή: The Institute of Shipping Analysis – Shipbuilding Market Q3 2013. Shipping Market Executive Briefing.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΙΝΑΣ - ΚΟΡΕΑΣ.

4.1. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟ 2013.

(The Shipbuilding Market – Annual Report 2013).

Η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε την ναυπηγική βιομηχανία και ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας. Η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε διάρκεια τεσσάρων ετών, μέχρι την χρονιά του 2012 με προοπτική συνέχισης της ίδιας κατάστασης.

Οι λόγοι ώστε να συνεχιστεί η κρίση το έτος του 2013 είναι οι εξής:

- Η ύπαρξη του φαινομένου της υπερπροσφοράς χωρητικότητας στη ναυπηγική βιομηχανία.
- Η πιθανή παράδοση πλοίων σε μια αγορά που βρίσκεται σε ύφεση και η οποία χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά χωρητικότητας. Συγκεκριμένα, ο στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο σημείωσε το 2012 άνοδο 8%, ενώ αντίθετα τέσσερα χρόνια νωρίτερα, δηλαδή το 2008 ήταν στα επίπεδα του 40%. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε η διαφορά είναι τεράστια σε διάστημα τεσσάρων ετών.
- Ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγικών μονάδων όσον αφορά την υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας. Σύμφωνα με μελέτες που έχουν διεξαχθεί, αναφέρεται ότι το 2013 ο ανταγωνισμός θα είναι επηρεασμένος αρνητικά λόγω πιθανών διακυμάνσεων των διεθνών νομισμάτων. Θα πρέπει να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι το ιαπωνικό νόμισμα σημείωσε πτώση κατά 20% μεταξύ της περιόδου Οκτωβρίου 2012 και Ιανουαρίου 2013. Αυτό επέδρασε θετικά για την ανταγωνιστικότητα της Ιαπωνίας.
- Τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες για χορήγηση χρηματοδότησης.
- Τέλος, ένας άλλος βασικός παράγοντας είναι η πιθανή υποχώρηση του περιθωρίου κέρδους για τα δύο κατά κύριο λόγο συμβαλλόμενα μέρη, τις ναυπηγικές μονάδες και τους ιδιοκτήτες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που θα παραθέσουμε παρακάτω, οι συνθήκες φαίνεται να αλλάζουν με φορά προς θετικό πρόσημο:

- Ο αριθμός των ναυπηγείων τα οποία είναι προς λειτουργία μειώνεται με ταχείς ρυθμούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι ενεργείς ναυπηγικές μονάδες στη Κίνα υπολογίζονται σε εβδομήντα πέντε, στη Κορέα σε δέκα καθώς και στην Ιαπωνία σε 15.
- Η ταυτόχρονη αύξηση του ρυθμού διάλυσης των πλοίων καθώς και ο περιορισμός της διαδικασίας άμεσης παράδοσης των νεότευκτων πλοίων για το 2013 θα συντελέσουν ώστε να δημιουργηθεί μια ισορροπία στο στόλο σε διεθνές επίπεδο.
- Σε μια αγορά όπως η ναυπηγική βιομηχανία, καθοριστικό ρόλο παίζουν οι τάσεις των πλοιοκτητών, η οποία αντιμετωπίζει από το παρελθόν μια παγκόσμια οικονομική κρίση. Η ναυλαγορά κινήθηκε καθοδικά καθώς και οι τιμές των πλοίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να πραγματοποιηθούν παραγγελίες σε χαμηλά επίπεδα και συγκεκριμένα κινήθηκε πτωτικά κατά 55% σε σύγκριση με το 2008, λόγω σθεναρής πίεσης για μείωση των τιμών σε νεότευκτα πλοία από τους πλοιοκτήτες. Οι ναυπηγικές μονάδες θα πρέπει να περιορίσουν την προσπάθεια των πλοιοκτητών για επιπρόσθετη μείωση των τιμών σε νεότευκτα πλοία.

- Λόγω της αύξησης που σημειώθηκε στη τιμή του χάλυβα στη Κίνα, όπου μεταβλήθηκε από 640 δολάρια/τόνο τον Σεπτέμβριο του 2012 κινήθηκε ανοδικά στα 700 δολάρια/τόνο στις αρχές του επόμενου χρόνου. Η παραπάνω αύξηση είχε άμεση επίδραση στο κόστος κατασκευής για νεότευκτα πλοία για το 2013.
- Σημαντικό ρόλο παίζουν τα κριτήρια επιλογής της ναυπηγικής μονάδας από τον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη.
- Οι τιμές βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα και σύμφωνα με τις προβλέψεις θα ανακάμψουν το 2014.

Σύμφωνα με τις μελέτες πρόβλεψης του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για το 2013, η διεθνής οικονομία θα σημειώσει μια μικρή άνοδο της τάξεως του 3,5%. Όσον αφορά την οικονομία της Κίνας, η οποία χαρακτηρίζεται από τον χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης κατά 7,8% για μια περίοδο 13 ετών, με τον πρόεδρο της Xi Jin Ping, ίσως κατορθώσει να επιδείξει διψήφιο ρυθμό ανάπτυξης.

4.2. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΩΝ ΣΤΗ ΚΟΡΕΑ.

Οι παραγγελίες για το 2012 που πραγματοποιήθηκαν από τα κορεάτικα ναυπηγεία υπολογίστηκαν σε 30δισ δολάρια όσον αφορά τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από την Clarkson. Η Κορέα κινήθηκε στον υπεράκτιο τομέα (offshore units) και στα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου τύπου LNG με σκοπό να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της. Συγκεκριμένα, κατόρθωσε η Κορέα να εξασφαλίσει την παραγγελία πλοίων LNG, που αντιστοιχεί στο 73% της συνολικής παραγωγής και ειδικότερα εξασφάλισε παραγγελίες 24 πλοίων LNG, τα οποία κόστισαν 4,9 δισ δολάρια και το 67% της συνολικής παραγωγής για την κατασκευή πλωτών εγκαταστάσεων, που κόστισαν 9,3 δισ δολάρια. Επίσης παρήγαγε το 2012 δύο μονάδες LNG-FPSO(Liquid Natural Gas-Floating Production Storage and Offloading) και FPSO(Floating Production Storage and Offloading) με συνολικό κόστος 770 εκατ. δολάρια/μονάδα. Στη Κορέα παρήχθησαν τέσσερις μονάδες FSRU-LNG(Floating Storage Regasification Unit-Liquid Natural Gas) με συνολικό κόστος 1,2 δισ δολάρια(Creative Innovation, Dynamic Korean Machine Tool Industry 2012 – 2013).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί για τον υπεράκτιο εξοπλισμό σε παγκόσμιο επίπεδο το 2012, υπολογίζεται πάνω από 150 δισ δολάρια, ενώ σύμφωνα με πληροφορίες πρόκειται να έχει ανάπτυξη 7% στο μέλλον και συγκεκριμένα για τα επόμενα 20 χρόνια. Για τον λόγο αυτό οι ναυπηγικές εταιρίες επιδιώκουν να προχωρήσουν στη παραγωγή κατάλληλου εξοπλισμού για υπεράκτιες εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με μία μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το “Leading Industry Development Support Corps for Southern Eastern Economic Region” το καλοκαίρι του 2012 το 30% των εταιρειών, έχουν σαν κύρια αντικείμενο την παραγωγή εξοπλισμού για υπεράκτιες εγκαταστάσεις (Creative Innovation, Dynamic Korean Machine Tool Industry 2012 – 2013).

Σύμφωνα με μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί, λόγω αυξημένης ζήτησης για υπεράκτιες εγκαταστάσεις μεταξύ της περιόδου 2013 – 2019 η Κορέα επιδιώκει να αυξήσει την παραγωγή για υπεράκτιες εγκαταστάσεις με επενδύσεις ύψους 15 δισ δολάρια. Κατά κύριο λόγο, τα τρία μεγάλα ναυπηγεία της Κορέας θα παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο τομέα αυτό, από την στιγμή που αποτελούν ένα ολιγοπώλιο στις υπεράκτιες πλατφόρμες. Χαρακτηριστικό γνώρισμα τους αποτελεί το γεγονός των υποδομών και της τεχνολογίας υψηλών προδιαγραφών που διαθέτουν

ώστε να θεωρούνται ανταγωνιστικές (James KP Hong – Standard Chartered – Korea Shipbuilding – Oligopoly – October 2013).

Το μήκος μιας πλατφόρμας F-LNG (LNG-FPSO) έχει την δυνατότητα να προσεγγίσει τα 488 μέτρα και μόνο τα τρία μεγάλα κορεάτικα ναυπηγεία έχουν την τεχνογνωσία και την υποδομή ώστε να κατασκευαστεί. Η πλατφόρμα F-LNG θεωρητικά ανήκει σε μια αναδυόμενη αγορά για την κατασκευή ενός τερματικού σταθμού LNG, με τον οποίο θα εξοικονομηθούν έξοδα κεφαλαίου κατά 30% μειωμένα και θα διαρκέσει από τρία έως τέσσερα χρόνια.

Βασικό πλεονέκτημα για τα τρία Κορεάτικα ναυπηγεία αποτελούν τα εμπόδια εισόδου για την κατασκευή υπεράκτιας πλατφόρμας, ύψους 15 δις δολάρια/έτος για τα επόμενα έξι χρόνια (James KP Hong – Standard Chartered – Korea Shipbuilding – Oligopoly – October 2013).

Όσον αφορά τα ναυπηγεία SHI (Samsung Heavy Industry) και DMSE (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering), έχει ολοκληρωθεί μια μονάδα F-LNG, ενώ σύμφωνα με τα επενδυτικά σχέδια των κορεατών, υπάρχουν ακόμη 13 έργα τα οποία είναι στο στάδιο του σχεδιασμού (James KP Hong – Standard Chartered – Korea Shipbuilding – Oligopoly – October 2013).

Πίνακας 4.2.1. Προβλέψεις για παραγγελίες για υπεράκτιες πλατφόρμες.

	2013E	2014E	2015E	2016E	2017E	2018E	2019E
Ζήτηση (μονάδες)*	28	28	27	25	23	30	32
Παραγγελίες	14	14	14	13	12	15	16
Αξία (δις δολ.)	15	15	15	14	13	16	17

*New Build 50%, conversion 50%

Πηγή: Clarkson companies, Standards Chartered Research estimates.

4.3. ΤΑ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.

Τα κινέζικα ναυπηγεία επιδιώκουν να κινηθούν μελλοντικά στη κατασκευή υπεράκτιων πλοίων ώστε να καλύψουν τις απώλειες λόγω αναβολών ή ακυρώσεων για κατασκευή συμβατικών πλοίων. Για τον λόγο αυτό τα κινέζικα ναυπηγεία επιδιώκουν την κατασκευή υπεράκτιων πλοίων για εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου. Αντίθετα, τα κινέζικα ναυπηγεία έχουν να αντιμετωπίσουν έναν ισχυρό ανταγωνισμό από χώρες που παραδοσιακά διαθέτουν μεγαλύτερη τεχνογνωσία, όπως η Ν. Κορέα και Σιγκαπούρη. Σημαντικό πλεονέκτημα για την Κίνα, αποτελεί η κυβέρνηση που έχει την ικανότητα να υποστηρίξει τα κινέζικα ναυπηγεία για την κατασκευή υπεράκτιων πλοίων (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters – The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

Από την πλευρά της, η Κίνα θα πρέπει να αλλάξει το προϊόν που κατασκευάζεται στα ναυπηγεία της, ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστική. Σημαντικός παράγοντας αποτελεί για την αλλαγή αυτή η στάση των κινέζικων τραπεζών, οι οποίες θα παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο, εφόσον προσφέρουν τραπεζική χρηματοδότηση με την οποία θα απαιτείται μειωμένη προκαταβολή με βάση τις δυνατότητες των πελατών τους (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters – The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

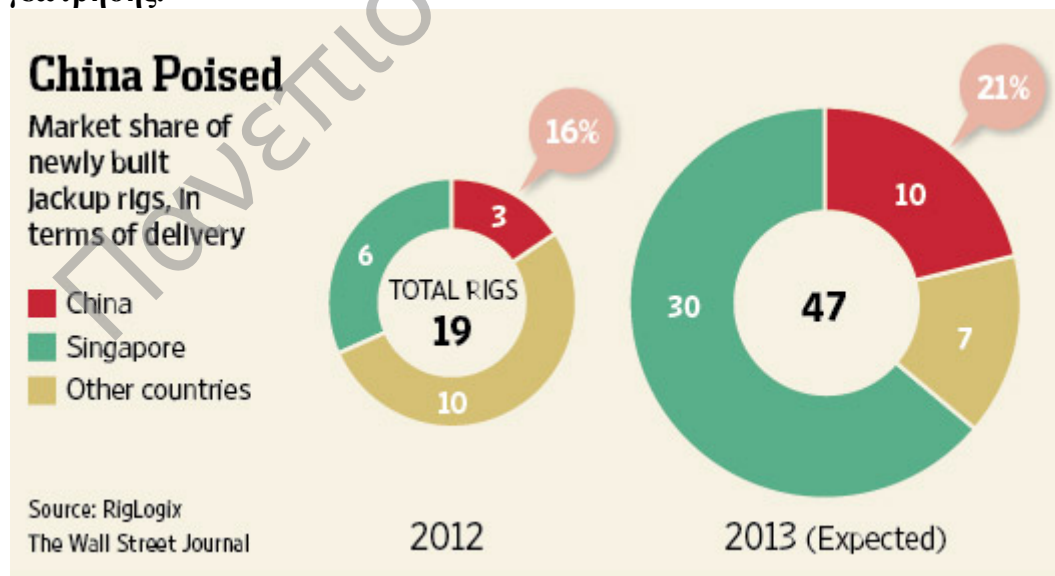
Στα κινέζικα ναυπηγεία απασχολείται ένας μεγάλος αριθμός εργατικού δυναμικού. Ο μειωμένος ρυθμός παραγγελιών λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης τροφοδοτεί την ανάγκη για την διαφοροποίηση του ναυπηγικού προϊόντος της Κίνας και την στροφή στη κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων. Σημαντικό ρόλο παίζει ο αυξανόμενος ρυθμός ζήτησης για κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων καθώς και υπεράκτιων εγκαταστάσεων (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters - The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

Τα εξειδικευμένα πλοία διαφέρουν από τα συμβατικά σε μέγεθος, σχήμα, τιμή καθώς και τεχνολογική φιλοσοφία. Επιπλέον τα ναυπηγεία της Κίνας προσανατολίζονται στη κατασκευή κινητής μονάδας γεωτρήσεων⁸ (jack up rigs). Τα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις κινητές μονάδες γεώτρησης (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters - The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

Η κατασκευή γεωτρήσανου στη Σιγκαπούρη θα κόστιζε μέχρι 195 εκατ. δολάρια, ενώ στη Κίνα θα υπήρχε η δυνατότητα κατασκευής μειωμένη κατά 45%. Αντίθετα πλοία προηγμένης τεχνολογίας που χρησιμοποιούνται για εξόρυξη πετρελαίου καθώς και φυσικού αερίου, πιθανόν να έχουν κόστος 3 δις δολάρια. Τα κινέζικα ναυπηγεία επιδιώκουν να κατασκευάσουν πλοία προηγμένης τεχνολογίας, όπως τα πλοία που χρησιμοποιούν ειδικά μηχανήματα (τροπάνια) για την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου καθώς και ημι-βυθισμένα πλοία (semisubmersibles). Στο τομέα αυτό η Ν. Κορέα διαθέτει την τεχνογνωσία και την εμπειρία σε σχέση με την Κίνα (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters - The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

Η Σιγκαπούρη κατείχε το 50% του μεριδίου αγοράς για τις κινητές μονάδες γεώτρησης μέχρι το 2011. Παρακάτω παραθέτουμε στατιστικά στοιχεία για το μερίδιο αγοράς της Κίνας (Colum Murphy and KYONG-AE CHOI. Reuters - The Wall Street Journal – China Shipbuilding).

Διάγραμμα 4.3.1. Μερίδιο αγοράς για την κατασκευή κινητής μονάδας γεώτρησης.



⁸ Αποτελείται από μια φορηγίδα επιπέδου πυθμένα, όπου τρία ή τέσσερα υποστηρίγματα, στηρίζονται σε γρύλλο, ώστε να υψώσουν την φορηγίδα στη επιφάνεια του νερού (Εκδόσεις Σταφυλίδη, 2008 – Ναυτιλιακό Λεξικό)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

Η ναυπηγική βιομηχανία στηρίζεται παγκοσμίως στο τομέα των μεταφορών με σκοπό να αποκτήσει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και με αποτέλεσμα συνεχώς να αναπτύσσεται. Οι περισσότερες εισαγωγές και εξαγωγές προϊόντων και υπηρεσιών πραγματοποιούνται δια θαλάσσης με σκοπό στηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη.

Η Κορέα όπως αναφέραμε στη ανάλυση μας, από το 2004 έχει κερδίσει την σκυτάλη από τα Ευρωπαϊκά και Ιαπωνικά ναυπηγεία. Για την επίτευξη αυτού του εγχειρήματος εξασφάλισε κρατικές επενδύσεις, υποδομές, εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού καθώς και ωφέλεια από την παραγωγική αποδοτικότητα. Επιπλέον, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του ναυπηγικού κλάδου η εσωτερική ζήτηση για παροχή υπηρεσιών καθώς και ο τομέας έρευνας και ανάπτυξης.

Σημαντικό ρόλο για την Κορέα έπαιξαν οι επενδύσεις σε έργα υποδομών που αποτέλεσαν σημαντική δαπάνη με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητας των ναυπηγείων ώστε να ισχυροποιηθεί η παραγωγικότητα. Οι επενδύσεις προσέγγισαν το 10% των εξαγωγών που πραγματοποιήθηκαν από την χώρα.

Συγκεκριμένα το 2009 οι παραγγελίες της Κορέας μειώθηκαν κατά 92% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2007. Όπως γίνεται φανερό αυτό οφείλεται στη παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έπληξε την παγκόσμια οικονομία καθώς και την ναυπηγική βιομηχανία.

Η Κορέα εφάρμοσε μια αναπτυξιακή πολιτική για επιχειρήσεις μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου(cluster), που της έδινε την δυνατότητα να δραστηριοποιείται σε πολλούς τομείς της βιομηχανίας. Σημαντικό πλεονέκτημα για την χώρα αυτή είναι ότι επιδιώκει με την χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας να δημιουργήσει αειφόρο ανάπτυξη ώστε να περιορίσει το κόστος παραγωγής.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα θεωρείται το γεγονός ότι βρίσκεται σε ανοδική τροχιά περίπου για μισό αιώνα και συγκεκριμένα τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες. Επιπλέον πρωταγωνιστικό ρόλο έπαιξε στην ανάπτυξη της η εξέλιξη της οικονομίας της, όπου η κορεάτικη κυβέρνηση την στήριξε. Δεν είναι τυχαίο ότι η Κορέα θεωρήθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα μια από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές βιομηχανίες παγκοσμίως. Μετέτρεψε τα ναυπηγεία επισκευής σε ναυπηγεία κατασκευής πλοίων και με αυτό τον τρόπο δημιούργησε οικονομίες κλίμακας. Επιπρόσθετα κατόρθωσε μειωμένες τιμές σε σχέση με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία με στόχο να αποκτήσει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Η Κορέα απέκτησε το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς λόγω ανάπτυξης της τεχνολογίας.

Η οικονομική κρίση του 2008 είχε ως αποτέλεσμα την κατάρρευση της ζήτησης στο ναυπηγικό κλάδο. Εξάλλου προκειμένου να προκύψει ισορροπία στη αγορά θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν μειώσεις στη προσφορά χωρητικότητας ώστε να αυξηθεί η συνολική αγορά ή να αυξηθεί ο όγκος των διαλύσεων πλοίων.

Λόγω των μεταβολών που σημειώθηκαν στο ναυπηγικό κλάδο τα τελευταία χρόνια εξαιτίας της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης οι διοικήσεις των ναυπηγείων κατανόησαν ότι δεν θα έπρεπε να στηρίζονται μονάχα στην εγχώρια αγορά ώστε να αποκτήσουν ισχυρό ποσοστό του μεριδίου αγοράς αλλά θα έπρεπε να κινηθούν στις αγορές του εξωτερικού. Αυτό θα είχε πολλαπλά οφέλη όπως την απόκτηση κερδοφορίας για τα ναυπηγεία. Εξάλλου οι μεταβολές οφείλονταν στο

τομέα της τεχνολογίας, στο τομέα της ζήτησης, στη προσφορά για ναυπηγικές υπηρεσίες καθώς και στο τομέα της ναυλαγοράς.

Σημαντικό ρόλο παίζει η αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου καθώς και οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις για την Κορέα. Συγκεκριμένα, στο τομέα των LNG πλοίων κατέχουν το 85% του μεριδίου αγοράς τα κορεάτικα ναυπηγεία. Η Κορέα κατέχει τεχνογνωσία στις υπεράκτιες εγκαταστάσεις μέσω ειδικών τρυπανιών για την εξόρυξη πετρελαίου και συγκεκριμένα λόγω των πλήρως εξοπλισμένων εγκαταστάσεων FPSO και FLNGs. Μάλιστα τα ποσοστά της Κορέας την αναδεικνύουν κυρίαρχη στο τομέα των υπεράκτιων εγκαταστάσεων.

Μέσω της Swot Analysis μπορούμε να εξάγουμε σημαντικά συμπεράσματα για την ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας. Τα βασικά πλεονεκτήματα της κορεάτικης ναυπηγικής βιομηχανίας είναι ότι διαθέτουν άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό καθώς και ότι κάνουν χρήση προηγμένης τεχνολογίας με σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας. Η κατασκευή μεγάλου μεγέθους πλοίων δημιουργεί οικονομίες κλίμακας για την Κορέα, κάτι το οποίο επιδιώκεται από την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, διότι έχει θετικό αντίκτυπο για την οικονομία της. Οι ευκαιρίες που παρουσιάζει η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας σχετίζονται με την υποτίμηση του κορεάτικου νομίσματος, όπου αυτό θα έχει σαν συνέπεια να παρατηρηθεί μείωση στις τιμές των νεότευκτων κατά κύριο λόγο πλοίων. Οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται από τα κορεάτικα ναυπηγεία λόγω της χαμηλής τιμής τους, συμβάλλουν στην εξέλιξη της παράκτιας αγοράς.

Ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα της Κορέας είναι το εργατικό κόστος το οποίο είναι αυξημένο σε αντίθεση με το αντίστοιχο της Κίνας που είναι χαμηλό. Ο τομέας της χρηματοοικονομικής αγοράς παρουσιάζει αδυναμίες.

Βασική απειλή της Κορέας θεωρείται η άνοδος της Κίνας και η οποία σηματοδοτεί νέες εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Επιπλέον η ζήτηση βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα ενώ έντονη είναι η αποσταθεροποίηση της ναυπηγικής αγοράς. Τέλος, βασική απειλή θεωρείται και η υπερπροσφορά σε τονάζ, όπου θα πρέπει να ληφθούν σημαντικές αποφάσεις ώστε να σταθεροποιηθεί η αγορά με την διάλυση πλοίων καθώς και να πραγματοποιηθούν μελέτες ώστε τα ναυπηγεία να κινηθούν σε κατασκευή νέων πλοίων που θεωρούνται αναγκαία με βάση τις ανάγκες για νέο τονάζ ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χωρητικότητας.

Τα ναυπηγεία της Κορέας έχουν περιορίσει την κατασκευή νεότευκτων πλοίων λόγω της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, ενώ οι τιμές έχουν κινηθεί πτωτικά σε ποσοστό 50% - 55% σε σχέση με τις τιμές του 2008. Από την άλλη στα κορεάτικα ναυπηγεία δεν έχει ληφθεί απόφαση για περιορισμό των παραγγελιών, όπως συμβαίνει με τα ναυπηγεία Κίνας και Ιαπωνίας.

Η Κίνα από την πλευρά της ξεκίνησε να κατασκευάζει μικρότερα πλοία από την στιγμή που στο παρελθόν δεν διέθετε την τεχνογνωσία για κατασκευή δεξαμενοπλοίων καθώς και εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό θεωρήθηκε σημαντικό πλεονέκτημα ώστε να διακριθεί στη διεθνή αγορά.

Το 2003 σημειώθηκε μια αύξηση στο τομέα των διεθνών συναλλαγών εξ' αιτίας της σημαντικής αύξησης στο τομέα της ενέργειας και των πρώτων υλών. Αυτό συνετέλεσε ώστε να σημειωθεί αύξηση παραγγελιών στην αγορά δεξαμενοπλοίων, στα πλοία χύδην ξυρού φορτίου καθώς και στα εμπορευματοκιβώτια.

Βασικό πλεονέκτημα για την Κίνα αποτελεί το γεγονός ότι θεωρείται από τους μεγαλύτερους κατόχους ξένου συναλλάγματος. Επιπλέον σημαντικό ρόλο παίζει το χαμηλό εργατικό κόστος το οποίο αντιστοιχεί στο 15% του κόστους του πλοίου και το οποίο αντιστοιχεί στο μισό της Κορέας.

Ενώ το 2007 κατατάχτηκε στη τρίτη θέση, πίσω από Κορέα και Ιαπωνία, σήμερα στη παγκόσμια κατάταξη είναι πρώτη. Στόχος της Κίνας είναι να γίνει παγκόσμια δύναμη στο ναυπηγικό κλάδο νωρίτερα από το 2015. Αυτό θα το πετύχει με τους εξής τρόπους:

- Κατασκευή πλοίων μεγάλης χωρητικότητας καθώς και χρήση υψηλής τεχνολογίας.
- Εφαρμογή οικονομικών κλίμακας ώστε να αυξήσουν την χωρητικότητα των πλοίων.
- Επιβολή ορισμένων αλλαγών στο τομέα των υποδομών πράγμα που θα συντελέσει στο να δέχεται ένα μικρό αριθμό παραγγελιών για πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου.
- Θέσπιση κανόνων για την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Επέκταση του μεγέθους των ναυπηγείων της χώρας.
- Δημιουργία μιας βάσης υψηλών προδιαγραφών ώστε να είναι πιο ανταγωνιστική στην αγορά.
- Συνεισφορά της τεχνολογίας της πληροφορίας στον εκμοντερνισμό του κλάδου.
- Χρήση κατάλληλων μεθόδων εκπαίδευσης του προσωπικού καθώς και διασύνδεση με πανεπιστημιακά ιδρύματα καθώς και ινστιτούτα επιμόρφωσης του προσωπικού για την ορθή δραστηριότητα του κλάδου.
- Εφαρμογή συγκεκριμένων ενεργειών για την υποστήριξη του κλάδου σε τομείς ώστε να μιλάμε για ένα πιο ανταγωνιστικό ναυπηγικό κλάδο.

Στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας συντέλεσαν αρκετοί παράγοντες όπως οι εξαγωγές καθώς και η παροχή υπηρεσίας από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ουσιαστικά η Κίνα στόχευσε στη κατασκευή εγχώριου στόλου με σκοπό να δημιουργηθεί ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων από χώρες που αντιμετώπιζαν προβλήματα μεταφορικής ικανότητας με αποτέλεσμα την αύξηση των εξαγωγών. Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας κυμάνθηκε στο 9,3%, ενώ το 2012 παρατηρήθηκε μείωση στο 7,8%. Το 2013 αναμενόταν ότι θα είχαμε αύξηση 8,2% καθώς και σύμφωνα με τις προβλέψεις το 2014 θα σημειωθεί μικρή άνοδος στο 8,5%.

Καθοριστικό ρόλο στη βιομηχανική ανάπτυξη της Κίνας έπαιξε η κυβέρνηση της, όπου στόχος της ήταν η συμμετοχή σε επενδύσεις στο εξωτερικό, συμμετοχή σε κοινοπραξίες καθώς και δημόσιες επενδύσεις. Αυτό μεταφραζόταν σε άνοδο της παραγωγής από το έτος του 2010 και συγκεκριμένα σε 17 εκατ. τόναζ.

Σημειώνεται διαφοροποίηση στη πολυπλοκότητα και την τεχνολογία που έχει χρησιμοποιηθεί από τα κινέζικα ναυπηγεία για οχηματαγωγά, πλοία προηγμένης τεχνολογίας, όπως LNG/LPG καθώς και εμπορευματοκιβώτια. Πράγμα που θα συντελέσει στη αύξηση του ανταγωνισμού με την Κορέα και Ιαπωνία.

Αυτό το οποίο παρατηρείται είναι το χάσμα που υπάρχει στο τομέα της παραγωγικότητας όπου η Κίνα έχει καταβάλλει προσπάθειες ώστε να μειωθεί. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω σύναψης συνεργασίας με εταιρείες από το εξωτερικό και ινστιτούτα. Η Κίνα έθεσε ως προϋπόθεση σε ξένους επενδυτές ότι για να συμμετάσχουν, αυτό θα πραγματοποιηθεί με ανώτατο όριο 49%, ώστε η Κινέζοι να έχουν την δυνατότητα ελέγχου του κλάδου.

Όπως αναφέραμε παραπάνω η Κίνα είχε ως βασικό πλεονέκτημα την στήριξη της κυβέρνησης της ώστε να αναπτυχθεί ραγδαία η ναυπηγική βιομηχανία της. Στόχος της είναι να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες ώστε η χώρα να αποτελέσει το σημαντικότερο έθνος τη χρονική περίοδο το 2015.

Θα πρέπει τα ναυπηγεία να ακολουθήσουν ορισμένα μέτρα της κυβέρνησης ώστε να κυριαρχήσουν τα επόμενα χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο:

- Δυνατότητα απαλλαγής από την φορολογία εισοδήματος στη περίπτωση που οι επενδύσεις έχουν πραγματοποιηθεί νωρίτερα από το 2010.
- Τήρηση ελέγχου από τις αρχές της Κίνας ώστε να προσελκύσουν ξένα κεφάλαια με σκοπό να τα επενδύσουν στις μεταφορές και την ενέργεια.
- Κατάσταση σταθερότητας στο κόστος της α' ύλης.
- Επιπλέον, η κυβέρνηση επιδιώκει ένα 80% απόκτησης ανταλλακτικών να έχει προέλευση από την Κίνα και όχι από το εξωτερικό.
- Με σκοπό την αύξηση της παραγωγής, δόθηκε άδεια σε ξένους προμηθευτές να ιδρύσουν εταιρείες όπου θα αφορούσε ιδιοκτησία ξένης προέλευσης σε ποσοστό 100%.
- Δυνατότητα απαλλαγής φόρου σε περίπτωση εξαγωγικής δραστηριότητας.

Για να επιτευχθεί ο στόχος της Κινέζικης κυβέρνησης θα πρέπει να εξελιχθούν τρία ναυπηγικά κέντρα, το Bohai Bay στις βόρειες περιοχές, το Δέλτα του Yangtze καθώς και το South Pearl River στα νότια. Οι κινήσεις που απαιτούνται ώστε να αναπτυχθούν οι περιοχές είναι η μείωση του κόστους παραγωγής, η εξειδίκευση του προσωπικού, καθώς και η αύξηση της παραγωγικότητας.

Επιπλέον τα ναυπηγεία θα πρέπει από την πλευρά τους να αποδέχονται προτάσεις συνεργασίας για ναυπήγηση με όσο το δυνατόν χαμηλό κόστος κατασκευής των πλοίων. Αυτό το οποίο μπορεί να συμπεράνει κανείς, είναι ότι το χαμηλό κόστος παίζει καθοριστικό ρόλο στη πώληση του πλοίου μεταγενέστερα. Θα ήταν θεμιτό να δοθούν τα απαραίτητα χρηματοοικονομικά μοντέλα ώστε να αποτελέσουν σημαντικά εργαλεία για την ώθηση χρηματοδότησης της επένδυσης. Αυτό θα συντελέσει θετικά για τις ναυπηγικές μονάδες ώστε να είναι περισσότερο ανταγωνιστικές σε τομείς της παραγωγής και να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις μεταβολές της διεθνούς αγοράς.

Τα κινέζικα ναυπηγεία λόγω των συνθηκών που επικρατούν στη διεθνή αγορά, αποφάσισαν οι διοικήσεις τους να κινηθούν στη κατασκευή υπεράκτιων εγκαταστάσεων και εξειδικευμένων πλοίων. Από την άλλη τα κινέζικα ναυπηγεία έχουν να αντιμετωπίσουν ένα ισχυρό ανταγωνισμό από χώρες που παραδοσιακά διαθέτουν τεχνογνωσία, όπως η Ν. Κορέα και Σιγκαπούρη. Σημαντικό παράγοντα για την αλλαγή αυτή αποτελεί η στάση των κινέζικων τραπεζών, οι οποίες θα παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο εφόσον προσφέρουν τραπεζική χρηματοδότηση με την οποία θα απαιτείται μειωμένη προκαταβολή με βάση τις δυνατότητες των πελατών τους.

Λόγω αυξημένης ζήτησης για υπεράκτιες εγκαταστάσεις μεταξύ της περιόδου 2013 – 2019, η Κορέα θα πρέπει να πετύχει να αυξήσει την παραγωγή για υπεράκτιες εγκαταστάσεις με επενδύσεις ύψους 15 δις δολάρια. Χαρακτηριστικό γνώρισμα τους αποτελεί το γεγονός των υποδομών και της τεχνολογίας υψηλών προδιαγραφών που διαθέτουν ώστε να θεωρούνται ανταγωνιστικές.

Τέλος θα πρέπει η κορεάτικη κυβέρνηση να αντιληφθεί εγκαίρως τα σχέδια της Κίνας και τον επεκτατισμό της στον κλάδο της ναυπήγησης για να εφαρμόσει ανάλογα πλάνα προκειμένου να αντιμετωπίσει τον επεκτατισμό της αντιπάλου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξένη Βιβλιογραφία:

- Bae, Youngil. “Competitiveness of Korean Shipbuilding Industry and Ways to Strengthen Its Global Leadership.” SERI(Samsung Economic Research Institute).2009.
<http://www.seriworld.org/>.
- Bang, J., N. (2007). The Role of Foreign Capital in the Korean Economy: A Driving Force of Economic Development or Financial Crisis?" Drexel University-Department of Economics & International Business
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- British Petroleum. Statistical Review of World Energy. British Petroleum, 2009.
- Carlen N. - Gotherg L., (2013). Shipbuilding Market - Q3 2013 - Shipping Market Executive Briefing. The Institute of Shipping Analysis. Data & Analysis – MSI.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- China Rongsheng Heavy Industries Group Holdings Limited, (2012). Passion to Excel. Annual Results 2012.
www.rshi.cn
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Chinese Taipei – OECD Shipbuilding Workshop -IDB, (2008). Shipbuilding Status upon the market turmoil.
www.oecd.org/sti/ind/41825223.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Clarkson Research. “Shipyard Orderbook Monitor.” Clarkson Research. 2009.
<http://www.clarksons.net>.
- Collins G. – Grubb M. C.,(2008). A Comprehensive Survey of China’s Dynamic Shipbuilding Industry. Commercial Development and Strategic Implications. China Maritime Studies Institute. U.S. Naval War College. Newport, Rhode Island.
www.usnwc.edu/Research.../China.../CMS1_Collins-Grubb.aspx
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Danish Ship Finance, (2013). Shipping Market Review
www.shipfinance.dk
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Douglas – Westwood Limited (2005). Marine Industries global markets analysis. Marine Institute.
www.marine.ie
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013

- European Community (2003). Overview of the international commercial shipbuilding industry.
<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/files/industrial>
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Gordon S., (2011). Shipbuilding Market Overview – Clarkson Research Services Limited(CSRL).
www.cargotec.com
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Haddal R., (2012). Shipbuilding Market – Rolls Royce – Trends and outlook.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Hong A., (2013). Korea Shipbuilding – Solid offshore insufficient to offset sinking commercial vessels. Nomura- Equity Research.
www.nomura.com
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Hong KP James, (2013). Korea Shipbuilding - Oligopoly. Equity Research – South Korea – General Industrials. Standard Chartered.
<https://research.standardchartered.com>
Τελευταία επίσκεψη : 6/12/2013.
- Hong, Sungin. Global Competition and Differentiation Strategy of Korean Shipbuilding Industry.
Seoul: Korea Institute for Industrial Economics & Trade, 2008.
- Hong S.G.,(2012). 2013 Outlook. KDB Daewoo Securities Research.
www.kdbdw.com
Τελευταία επίσκεψη : 6/12/2013
- Institute of Shipping Economics and Logistics, (2012). Shipping Statistics and Market Review. Statistical Publications.
www.infoline.isl.org
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Jim James (2008), “Shipbuilding in the Far East: Performance and capacity issues”, Norton Rose Shipping Conference, London, March 2008.
- Jonsson G. (1995). Shipbuilding in South Korea: A Comparative Study. Stockholm: Stockholm University.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Kasture R. , (2013). The Shipbuilding Industry – Care Research.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Kaoufmann, D. Kraay, A., and Mastruzzi, M.(2009). Governance matter 2009. Brookings

- Korea Capital Market Institute. “World Ship Finance and Shipping Market.” Capital Market Weekly, 6/2009.
- Korea Machine Tool Manufacturers’ Association. Korean Machine Tool Industry 2012 – 2013, (2013). Creative Innovation, Dynamic.
www.komma.org/EN/komma/download/KMTI2012-2013.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Korea Maritime Consulting Co., Ltd. “Design of Greenfield Shipyard.” Korea Maritime Consultants Co. ,Ltd. (2010)
<http://www.komac1.com/>.
- The Korea Shipbuilders’ Association, (2012). Korean Shipbuilding and Offshore Industry. Challenges and Opportunities.
www.koshipa.or.kr
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Lars C. Bruno & Stig Tenold. The basis for South Korea’s ascent in the shipbuilding industry, 1970-90.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Lee, (2009). Understanding Ship Finance and Suggestion for Shipbuilding Competitiveness. Marine Money.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Lee. S.,(2012). Korean Shipbuilding. J.P. Morgan. Asia Pacific Equity Research.
<http://mm.jpmorgan.com>.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Lloyd’s Register Fairplay (2009), Shipbuilding Statistics, Lloyd’s Register Fairplay June 2009.
- Lu, Zhendong. “Can China Become No.1 Shipbuilding Nation in 2015.” Erasmus University Rotterdam, 200. 13-17.
- Maritime News, Beleaguered yards turn to wind power. Retrieved 20th October, 2009 from
▪ <http://maritimeneeds.info/freight-news/beleaguered-yards-turn-to-wind-power/>
- Ministry of Knowledge Economy – OECD WP5 Workshop, (2008). Future Agenda for Korean Shipbuilding Industry.
www.oecd.org
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Murphy C. and KYONG-AE CHOI. Reuters - The Wall Street Journal – China Shipbuilding.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013

- Park, B. K., (2010). The Industrial Complex – Cluster Program of Korea. Ministry of Knowledge Economy.
www.clustercollaboration.eu/documents
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Porter E.M., (1986). Competition in Global Industries. Cambridge: Harvard Business School Press.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Porter E.M. – Ketels Ch., (2010). Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea. Microeconomics and Competitiveness. Harvard Business School.
www.isc.hbs.edu/pdf/Student_Projects/Korea_Shipbuilding_2010.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Sung A. N.,(2009) - Competition in the shipbuilding industry.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Scorpecci D., (2008).The Shipbuilding Industry in China. Organisation for Economic Co-operation and Development. Council Working Party on Shipbuilding.
www.oecd.org/sti/ind/42033311.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Shin., K. and Ciccantell., P., S. (2008). The Steel and Shipbuilding South Korea: Rising East Asia and Globalization.
http://jwsr.ucr.edu/archive/vol15/Shin_Ciccantell-abstract.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- STX Offshore & Shipbuilding. Annual Reports. 2001 – 2010.
<http://www.stxons.com>
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- The Korea International Trade Association. (2010).
<http://www.kita.net/>.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- The Korea Shipbuilder’s Association, (2010). Shipbuilding Industry in 2010. The Korea Shipbuilder’s Association.
<http://www.koshipa.or.kr/>
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- The Shipbuilding Market – Annual Review 2013
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- The Platou Report 2013 – RS Platou.
www.platou.com
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Son. S.Y., (2010). Korean Shipbuilders. UBS Investment Research
www.ubs.com/investmentresearch
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013

- The Shipbuilders' Association of Japan, (2013). Shipbuilding Statistics www.sajn.or.jp/e/statistics/Shipbuilding_Statistics_Sep2013e.pdf
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013
- Thorsten Ludwig, Jochen Tolen, (2006). Shipbuilding in China and its impacts on European shipbuilding industry. Institute Labour and Economy. University of Bremen.
www.iaw.uni-bremen.de.
Τελευταία επίσκεψη : 6/12/2013.
- USDDC(2009), Introduction on the United Ship Design and Development Centre <http://www.usddc.com>
- United Nations(2008), "Review of Maritime Transport 2008". New York: United Nations. 2008
- Walenkiewicz J., (2013). World Shipbuilding Capacity - Don't judge a book by its cover. DNV- Managing Risk - IMSF London.
Τελευταία επίσκεψη: 6/12/2013.
- Won D.H., (2010). A study of Korean Shipbuilders' Strategy for Sustainable Growth, Massachusetts Institute of Science
<http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/59147/659537907.pdf>
Τελευταία επίσκεψη : 6/12/2013.
- World Bank(2009). "Gross Domestic Product 2008". World Development Indicators database, World Bank, 1 July 2009.
<http://www.worldbank.org>
- Zefeng Gao, (2012). Shipbuilding and Ship Finance in China. The Export - Import Bank of China.
www.marinemoney.com
Τελευταία επίσκεψη : 6/12/2013

Ελληνική Βιβλιογραφία:

- Γ. Π. Βλάχος, (2007). Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική. Πειραιάς. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γ. Π. Βλάχος, (2011). Ναυτιλιακή Οικονομία, Πειραιάς. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γ. Π. Βλάχος, (2007). Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Πειραιάς. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γ. Π. Βλάχος, (2013). Ναυπηγική Οικονομική, Αθήνα. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, (2010). Ναυλώσεις. Αθήνα. Εκδόσεις Σταμούλη. Σελ 77-87
en.wikipedia.org/wiki/Floating_Production_Storage_and_Offloading
- Εκδόσεις Σταφυλίδη, (2008). Ναυτιλιακό λεξικό – Αγγλοελληνικών – Ελληνοαγγλικών όρων.