

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**<<Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ>>**

ΚΟΥΡΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

MN 11024

**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

Μαΐος 2016

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Ο ΔΗΛΩΝ

ΚΟΥΡΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

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

Τα Μέλη της Επιτροπής ήταν:

- **Πελαγίδης Θεόδωρος** , Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος** , Καθηγητής
- Βαλμά**, Αν. Καθηγητής

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

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

**<<Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ>>**

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

*1.2.1 ΝΟΜΟΣ 2516/97- ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ-ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ*

1.2.2 ΝΕΟ ΜΗΤΡΩΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.2.2.1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΝΟΜΟΥ

1.2.2.2 ΣΚΟΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

1.2.3 ΝΟΜΟΣ 3325/2005

1.2.3.1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΝΟΜΟΥ

1.2.4 ΝΟΜΟΣ 3551/2007- ΕΙΔΙΚΟ ΜΗΤΡΩΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.2.4.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΡΟΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.2.4.2 ΕΓΓΡΑΦΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΜΗΤΡΩΟ

1.2.4.3 ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ

1.2.4.4 ΕΛΕΧΓΟΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΚΑΤΗΓΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΕΖ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΖ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΒΙ.ΠΑ ΣΧΙΣΤΟΥ

2.2 ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΕΖ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ.

2.2.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΕΖ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ.

2.2.2 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ (ΒΙ.ΠΑ) ΣΧΙΣΤΟΥ

2.2.3 ΤΡΟΠΟΣ ΕΥΡΕΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ

2.2.4 Συνεργασία επαγγελματιών άλλων ειδικοτήτων

2.2.5 Βαθμός περιοδικότητας, όγκος δραστηριότητας και περιοδικότητα πρόσληψης απόλυσης εργαζομένων.

2.2.6 Ποσοτικοποίηση του μεγέθους των εργαζομένων.

2.2.7 Βαθμός περιοδικότητας όγκου εργασιών.

2.2.8 Μέσα τεχνολογίας

2.2.9 Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της ΝΕΖ Περάματος

2.2.9.1 Γεωγραφική Θέση Των Ελληνικών Ναυπηγείων

2.2.9.2 Πίνακας συγκριτικού πλεονεκτήματος Ειδικοτήτων

2.3 SWOT Analysis

2.3.1 Δυνατά σημεία ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου

2.3.2 Αδυναμίες και Προβλήματα της ΝΕΖ Περάματος

2.3.3 Ευκαιρίες Ανάπτυξης στην ΝΕΖ Περάματος

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

2.3.4 Απειλές που παρουσιάζονται στον ελληνικό ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο

2.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. Προβλήματα και μειονεκτήματα της NEZ Περάματος

3.1 Προβλήματα και παθογένειες της NEZ Περάματος

3.2 Μειονεκτήματα της NEZ Περάματος

3.3 Βαθμός επιρροής της οικονομικής κρίσης στις επιχειρήσεις της NEZ

3.3.1 Ποσοτικοποίηση των αιτιών

3.4 Αιτίες των προβλημάτων στην λειτουργία και στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.4.1 Σε τι ποσοστό επηρέασαν τα παραπάνω εμπόδια

3.4.2 Σε ποιο βαθμό συνετέλεσαν ανατρεπτικά τα παραπάνω στην περίοδο της οικονομικής ύφεσης

3.5 Επίδραση ΝΑΥΣΟΛΠ στις επιχειρήσεις

3.5.1 Γνώμη λειτουργίας ΝΑΥΣΟΛΠ

3.6 Άποψη για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ από την COSCO

3.6.1 Πιθανή αλλαγή χρήση γης μετά την ιδιωτικοποίηση

3.7 Βαθμός επιρροής των επιχειρήσεων της NEZ στον κοινωνικό ιστό της ευρύτερης περιοχής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4 Τρόποι αντιμετώπισης

4.1 Προσδιορισμός των πιθανών αλλαγών που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν.

4.2 Πρωτοβουλίες από τις επιχειρήσεις και σε ποιό τομέα πρέπει να πραγματοποιηθούν.

4.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΩΝ

4.3.1 Διοικητικό κόστος

4.3.2 Λειτουργικό κόστος

4.3.3 Απεικόνιση και σύγκριση ημερομισθίου τεχνίτη και βοηθού στο διάστημα πριν και μετά την οικονομική κρίση.

4.3.4 Ασφαλιστικές εισφορές

4.3.5 Αποσβέσεις

4.3.6 Περιθώριο κέρδους

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

4.4.1 Θεσμικές Παρεμβάσεις

4.4.2 Προτάσεις για τα μεγάλα ναυπηγεία ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας Σύρου

4.4.3 Αναπτυξιακές Παρεμβάσεις και Ενισχύσεις

4.5 Προτάσεις για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος.

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1 Απεικόνιση επιχειρήσεων NEZ Περάματος βάση της έρευνας	27
Πίνακας 2.2 Καταγραφή επιχειρήσεων ΒΙ.ΠΑ Σχιστού	29
Πίνακας 2.3 Τρόποι εύρεσης πελατών	30
Πίνακας 2.4 Συνεργασία και εκτέλεση εργασιών στον ίδιο χώρο	35
Πίνακας 2.5 Πίνακας αριθμός εργαζομένων ανά επιχείρηση	36

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Πίνακας 2.6 Πίνακας βαθμού περιοδικότητας (συνολικά των επιχειρήσεων)	37
Πίνακας 2.7 Πίνακας βαθμού περιοδικότητας ανά περίοδο-μήνα (συνολικά των επιχειρήσεων)	37
Πίνακας 2.9 Πίνακας συγκριτικού πλεονεκτήματος ειδικοτήτων	44
Πίνακας 2.10 Πίνακας Swot Analysis	46
Πίνακας 3 Βαθμός επιρροής οικονομικής κρίσης	65
Πίνακας 3.1 Ποσοτικοποίηση αιτιών	66
Πίνακας 3.2 Αιτίες προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	69

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1 Ποσοστιαία Απεικόνιση επιχειρήσεων NEZ Περάματος	28
Διάγραμμα 2.2 Ποσοστό ειδικοτήτων επιχειρήσεων ΒΙ.ΠΑ Σχιστού	29
Διάγραμμα 2.3 Ποσοτικοποίηση του τρόπου εύρεσης πελατών	33
Διάγραμμα 2.4 Απεικόνιση των εργασιών διαφορετικών ειδικοτήτων στον ίδιο χώρο εργασίας	34
Διάγραμμα 2.4.1 Ποσοτική Απεικόνιση των εργασιών διαφορετικών ειδικοτήτων στον ίδιο χώρο	35
Διάγραμμα 2.5 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση του μεγέθους των εργαζομένων στις επιχειρήσεις της NEZ	36
Διάγραμμα 2.6 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση των μηνών-περιόδων εργασίας	38
Διάγραμμα 2.7 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση των μηνών-περιόδων εργασίας βάση της ειδικότητας της επιχείρησης	39

Διάγραμμα 2.8 Διαγραμματική Απεικόνιση της περιοδικότητας πρόσληψης-απόλυσης εργασίας βάση της ειδικότητας της επιχείρησης	42
Διάγραμμα 2.9 Διαγραμματική Απεικόνιση συγκριτικού πλεονεκτήματος εργασιών με βάση των ειδικοτήτων	48
Διάγραμμα 3 Διαγραμματική Απεικόνιση της επιρροής της οικονομικής κρίσης με βάση των ειδικοτήτων	65
Διάγραμμα 3.1 Διαγραμματική Απεικόνιση αιτιών στην NEZ Περάματος	67
Διάγραμμα 3.2 Διαγραμματική Απεικόνιση επιρροής της αναστολής λειτουργίας των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	68
Διάγραμμα 3.3 Διαγραμματική Απεικόνιση προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	70
Διάγραμμα 3.4 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση των προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	71
Διάγραμμα 3.5 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση των προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος με βάση των ειδικοτήτων	72
Διάγραμμα 3.6 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του βαθμού επιρροής της οικονομικής κρίσης στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	73
Διάγραμμα 3.7 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του βαθμού επιρροής του φορέα διαχείρισης (ΝΑΥΣΟΛΠ) στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος	76
Διάγραμμα 3.8 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση άποψης ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	77
Διάγραμμα 3.9 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του κινδύνου αλλαγής χρήσης γης κατά την διαδικασία εξαγοράς του ΟΛΠ	79
Διάγραμμα 3.10 Διαγραμματική Απεικόνιση του βαθμού επιρροής της NEZ στον κοινωνικό ιστό του Δήμου Περάματος και στους όμορους δήμους	80
Διάγραμμα 4.1 Διαγραμματική Απεικόνιση των πιθανών αλλαγών Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος	82

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η διαδικασία καταγραφής της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε αρχικά με προσωπικές συνεντεύξεις και συμπλήρωση ερωτηματολογίου από 20 επιχειρήσεις ναυπηγοεπισκευαστικών και συνεργαζόμενων επιχειρήσεων.

Ανάλυση των απαντήσεων και ομαδοποίηση των επιχειρήσεων που εξέτασε η μελέτη.

Εξαγωγή συμπερασμάτων μέσω SWOT ανάλυσης που αφορούν την εικόνα που έχουν οι επιχειρήσεις για το επιχειρηματικό τους περιβάλλον τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τους τις ευκαιρίες και τις απειλές που έχουν.

Για να καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα και να εκτιμήσουμε τη δυνατότητα των εταιριών να λειτουργήσουν σε μια εθνική αγορά καθώς επίσης και τη δυνατότητα εθνικών αγορών να λειτουργήσουν στην διεθνή αγορά, ακολουθήσαμε μία μεθοδολογία βασισμένη σε ένα μίγμα κλασικών προσεγγίσεων που περιλαμβάνει ανάλυση SWOT. Πιο συγκεκριμένα η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την παρούσα μελέτη αρχικά καλύπτει τρεις (3) υποενότητες.

Στο Πρώτο Κεφάλαιο περιλαμβάνεται:

Η παρουσίαση και η περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του κλάδου των επιχειρήσεων στη ΝΕΖ Περάματος και των επιχειρήσεων του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού. Επίσης, γίνεται εκτενή ανάλυση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο την ναυπηγοεπισκευής.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο εξετάζεται η παρούσα κατάσταση του κλάδου στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνης Περάματος, κατηγοριοποιώντας τις επιχειρήσεις βάση την ειδικότητάς τους. Παράλληλα, περιγράφεται ο τρόπος λειτουργίας, διαχείρισης και ποσοτικοποίησης των δεδομένων αυτών των επιχειρήσεων, αναλύοντας την γεωγραφική θέση και τα πιθανά πλεονεκτήματα. Γίνεται μία σε βάθος ανάλυση των προοπτικών του κλάδου και όλων των συνιστωσών SWOT με βάση πιο αντικειμενική προσέγγιση, περιγράφεται το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον του κλάδου και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων αυτού.

Στο Τρίτη Κεφάλαιο περιγράφονται οι παθογένειες και προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις κατά την λειτουργία τους, σε νομοθετικό και οικονομικό επίπεδο. Περιγράφονται οι αιτίες της σημερινής κατάστασης και οι προβληματισμοί των επιχειρηματιών της NEZ Περάματος.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο προτείνονται διάφοροι τρόποι αντιμετώπισης των προβλημάτων, περιγράφονται οι πρωτοβουλίες που θα πρέπει να εφαρμοσθούν με σκοπό την επίλυση των παθογενειών που μαστίζουν τις επιχειρήσεις. Γίνεται ανάλυση των οικονομικών μεγεθών, όπως τα κόστη λειτουργίας και διαχείρισης. Τέλος, παραθέτονται προτάσεις επίλυσης των αιτιών και των εμποδίων που απασχολούν τις επιχειρήσεις σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας τους.

Η Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε είναι συνεντεύξεις και συμπλήρωση ερωτηματολογίου από 20 επιχειρήσεις ναυπηγοεπισκευαστικών και συνεργαζόμενων επιχειρήσεων.

Ανάλυση των απαντήσεων και ομαδοποίηση των επιχειρήσεων που εξέτασε η μελέτη.

Εξαγωγή συμπερασμάτων μέσω SWOT ανάλυσης που αφορούν την εικόνα που έχουν οι επιχειρήσεις για το επιχειρηματικό τους περιβάλλον τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τους τις ευκαιρίες και τις απειλές που έχουν.

Ο στόχος είναι να καταγραφούν συμπεράσματα σχετικά με την εικόνα που έχουν οι επιχειρήσεις και τις δυνατότητες που πιθανόν έχουν για να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό.

Η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα ζήτησαν να μην τεθούν τα στοιχεία που αφορούν την εταιρεία τους σε δημόσια διαθεσιμότητα. Αυτό είναι λογικό και δεν περιορίζει σε τίποτα την παρούσα μελέτη, αφού τα συμπεράσματα εξάγονται και είναι χρήσιμα ακόμα και αν δεν υπάρχουν αναφορές σε συγκεκριμένα ονόματα εταιρειών.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Περίληψη

Στη παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια κατάδειξης και περιγραφής των διοικητικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις της NEZ Περάματος. Εξετάζεται ο βαθμός στον οποίο μπορεί να επηρεαστεί η εύρυθμη και ομαλή λειτουργία των συγκεκριμένων επιχειρήσεων τόσο από το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που τις διέπει όσο και από τις συνθήκες του γενικότερου περιβάλλοντος στο οποίο επιχειρούν οι επιχειρήσεις της NEZ Περάματος και εκείνες του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού. Επιπλέον μεγάλη έμφαση στην εργασία δίνεται στις αιτίες των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου αυτού καθώς και στις συνέπειες που παρατηρούνται στον κύκλο εργασιών τους και στον βαθμό της ανταγωνιστικότητάς τους. Επιπλέον σημαντικό μέρος της εργασίας καταλαμβάνει η ποσοτικοποίηση δεδομένων που προέκυψαν μετά από προσωπική έρευνα του συγγραφέα μέσω ερωτηματολογίων και προσωπικών συνεντεύξεων. Τέλος, καταγράφονται και προτείνονται προτάσεις και αλλαγές στο νομοθετικό και οικονομικό επίπεδο, οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την αντιστροφή της υφιστάμενης δυσχερούς κατάστασης και ανάκαμψης των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος και ΒΙ.ΠΑ Σχιστού.

Θα πρέπει να περιγραφθεί συνοπτικά τι θα αναφερθεί και τι θα αναλυθεί και τον στόχο της εργασίας. Στην παρούσα μελέτη συνδυάσαμε στοιχεία από αυτές τις μεθοδολογίες για να καταλήξουμε σε τελικά συμπεράσματα και προτάσεις τεκμηριωμένες με βάση όλα τα παραπάνω και την ανάλυση των δεδομένων από το δείγμα της μελέτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ιστορική αναδρομή

Το Πέραμα χρωστά την ύπαρξή του στις επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης της περιοχής. Οι επιχειρήσεις αυτές δημιουργήθηκαν χάρι στην ολοένα αυξανόμενη βιομηχανική ανάπτυξη και την οικονομική αναδιάρθρωση που η χώρα γνώρισε την δεκαετία του '60. Μέχρι και το 1924 κάθε είδους ναυπηγοεπισκευαστική εργασία πραγματοποιούνταν στα καρνάγια του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά, τον γνωστό σήμερα λιμένα Ζέας. Με απόφαση του τότε λιμενικού ταμείου τα καρνάγια αυτά μεταφέρονται στο Πέραμα διότι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά έπρεπε να επεκταθεί. Οι μικροεπιχειρήσεις υπό την αιγίδα του κράτους χρηματοδοτήθηκαν ώστε να αποκτήσουν την απαιτούμενη υποδομή στις νέες τους εγκαταστάσεις. Αρχικά ανελάμβαναν επισκευές ξύλινων σκαφών ενώ αργότερα προχώρησαν και σε μεταλλικά ακτοπλοϊκά πλοία. Το 1930 άρχισαν να καταβάλουν αποζημίωση στον ΟΛΠ για την χρήση του αιγιαλού, αφού μετά από απόφαση του τότε υπουργείου στρατιωτικών, η θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πειραιά, Σαλαμίνας και Περάματος περιήλθε στην δικαιοδοσία του ΟΛΠ. Καθεστώς που ισχύει μέχρι σήμερα και έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τα τεκταινόμενα στην περιοχή. Η ΝΕΖ γνώρισε μεγάλη άνθιση μετά την ίδρυση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας γύρω στο 1958. Η κύρια οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή, όπως είχε παγιωθεί ιδιαίτερα μετά την δεκαετία του 1960, είναι η κατασκευή, επισκευή και μετασκευή επιβατικών και εμπορικών πλοίων μικρής ή μεγάλης χωρητικότητας. Το Πέραμα την εικοσαετία 1961-1981 κατείχε το υψηλότερο ποσοστό μισθωτών στην χώρα. Συγκεκριμένα τα στατιστικά δείχνουν πως το 81,3 % των ενεργά εργαζομένων της χώρα απασχολούνταν στο Πέραμα, εκ των οποίων το 68,1% εργάζονταν ως τεχνίτες διάφορων ειδικοτήτων στην ΝΕΖ Περάματος. Οι επιχειρήσεις της ΝΕΖ λειτουργούσαν όχι μόνο ως υπεργολάβοι των ναυπηγείων αλλά και ως αυτόνομοι επισκευαστές, μετατροπείς ή και διαλυτές εμπορικών και επιβατικών πλοίων. Το 1972 λειτούργησαν εντός της πόλης 310 μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με ετήσια απασχόληση 22,5 άτομα/επιχείρηση. Παράλληλα, εμφανίστηκαν αρκετές μονάδες που ευκαιριακά ασχολούνταν με κατασκευές πλοίων (κυρίως οχηματαγωγών ανοιχτού τύπου "ferry boats"), ακόμα δημιουργήθηκαν πολλές δορυφορικές

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

επιχειρήσεις που περιστρέφονται γύρω από την κατασκευή, την επισκευή καθώς και την μετασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού. Ενώ τέλος σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν τα μικρά εξειδικευμένα και πλήρως επανδρωμένα συνεργεία. Σε αυτή την περίπτωση οι πλοικήτες προτιμούσαν την απευθείας ανάθεση της εκτέλεσης ναυπηγικών εργασιών σε εργολάβους. Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα την συσσώρευση ενός σημαντικού αποθέματος εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού και τεχνογνωσίας στο Πέραμα. Άλλωστε δεν είναι τυχαίο πως το ίδιο το γεγονός της ύπαρξης και της ανάπτυξης του Δήμου σχετίζεται άρρηκτα με την μεταπολεμική ανάπτυξη που επισυμβαίνει στον Ελλαδικό χώρο. Ωστόσο, η κύρια δραστηριότητα που επικράτησε και βάσει της οποίας το Πέραμα απέκτησε μεγάλη φήμη ήταν οι επισκευές και μετασκευές πλοίων, οι διαλύσεις μεταλλικών καθώς και οι κατασκευές ξύλινων σκαφών. Τούτο οφείλεται κύρια στον παραδοσιακό τρόπο οργάνωσης των ντόπιων ναυπηγείων. Χαρακτηριστικά, η δεκαετία '70 με '81 ήταν από τις πιο παραγωγικές για την περιοχή. Τη στιγμή που η προσφορά εργασίας στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας είχε αρχίσει να παρουσιάζει κάμψη, η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα συνέχιζε να παρουσιάζει σταθερούς ρυθμούς εργασιών με μικρές αποκλίσεις κατά καιρούς. Οι μονάδες της NEZ Περάματος, μαζί με τις επιχειρήσεις που είναι χωροθετημένες σε Δραπετσώνα, Σαλαμίνα και Πειραιά συγκροτούν ένα εν δυνάμει βιομηχανικό cluster, βασισμένο στην γεωγραφική γειτνίαση και στις ενδο-εταιρικές σχέσεις. Αυτές οι σχέσεις παίρνουν διάφορες μορφές, από τις πιο απλές, όπως προμηθευτών-πελατών, και συνεργίες για κοινή χρήση υποδομών ή κοινοπραξίες εταιριών έως και υπεργολαβίες εκτέλεσης εξειδικευμένων έργων και προϊόντων. Με αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκαν τοπικές εξωτερικές οικονομίες κλίμακας και προοπτικές λόγω των ευέλικτων και άμεσης προσαρμογής μονάδων στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Οι μονάδες της NEZ Περάματος το 1981-1985 , περίοδος μεγάλης ανάπτυξης αυτών, είχαν συνολική απασχόληση στο πλαίσιο του βιομηχανικού cluster 12.000 εργαζόμενους.

Πιο συγκεκριμένα αποτελούνταν από:

α) 7 μεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες με συνολική απασχόληση περίπου 2500 άτομα,

β) 34-40 μικρά ναυπηγεία, που δούλευαν ως συνεργάτες ή υπεργολάβοι των μεγαλύτερων ναυπηγείων, με ανεξάρτητες εργασίες και απασχολούσαν περίπου 900-1200 άτομα,

γ) 7 διαλυτήρια πλοίων με απασχόληση 150-180 πλοία και

δ) 500 συνολικά μονάδες μηχανουργείων, σωληνουργίων, χυτηρίων, ξυλουργικών εργασιών και γενικότερων εργασιών στην ευρύτερη περιοχή με συνολική απασχόληση 500-700 άτομα.

Στις εξειδικευμένες αυτές μονάδες, οι σχετικά δραστηριοποιημένες με τα ναυπηγεία είχαν κατά μέσο όρο το 65% του κύκλου εργασιών τους. Την περίοδο 1996-2006 επισκευάζονταν στην χαρακτηρισμένη περιοχή της ΝΑ.ΖΩ κατά μέσο όρο 780 πλοία το χρόνο, με ετήσιο τζίρο περίπου τα 850 εκατομμύρια ευρώ. Το 2000 στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος υπήρχαν 1.083 επιχειρήσεις που ανέπτυσαν άμεσα δραστηριότητα στις επισκευαστικές και μετασκευαστικές εργασίες. Γύρω από αυτές τις επιχειρήσεις υπήρχαν, σύμφωνα με συντηρητικούς υπολογισμούς, άλλες περίπου 1.200 μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις που τους παρείχαν κάθε είδους υπηρεσίες. Από γρήγορο φαγητό ως σίδηρο, ηλεκτρόδια και ότι άλλο χρειαζόταν ο κλάδος. Άμεσα στον κλάδο απασχολούνταν την περίοδο του 2000 περίπου 12.000 εργαζόμενοι και ο ετήσιος κύκλος εργασιών της, και πάλι με συντηρητικούς υπολογισμούς, άγγιζε τα 8 δισ. δολάρια ετησίως. Το 2004, όπου για πρώτη φορά ενεργοποιείται το Μητρώο Επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, καταγράφονται 680 επιχειρήσεις οι οποίες σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία μπορούν να αναπτύξουν δραστηριότητα στον κλάδο. Το 2004 τα μαύρα σύννεφα στη ζώνη δεν έχουν κάνει ακόμη για τα καλά την εμφάνισή τους. Στην πραγματικότητα όμως ο τελικός αριθμός εκείνων που με τον έναν ή τον άλλον τρόπο επιχειρούν στο Πέραμα είναι μεγαλύτερος των 680. Αν και είναι παράνομοι, εν τούτοις καταφέρνουν να εργαστούν χρησιμοποιώντας ως κέλυφος επιχειρήσεις που είναι εντός του Μητρώου. Σύμφωνα όμως με τα επίσημα νούμερα της περιόδου εκείνης, ο αριθμός των εργαζομένων έχει μειωθεί κατά το ήμισυ. Έτσι μέσα σε τέσσερα χρόνια, από το 2000 ως και το 2004, σχεδόν 400 επιχειρήσεις έχουν διακόψει τη δραστηριότητά τους και ταυτόχρονα έχουν χαθεί περί τις 6.000 θέσεις εργασίας. Από το 2006 έως σήμερα η κατάσταση άλλαξε δραματικά λόγω του Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

διεθνούς ανταγωνισμού και της κρίσης στην ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα βρίσκονταν εν λειτουργία 3 μεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, 25 μικρά ναυπηγεία, περίπου 350 μονάδες μηχανουργείων και κανένα διαλυτήριο. Η συνολική απασχόληση στην περιοχή δεν ξεπερνούσε τα 6500 με 7500 άτομα, ενώ η ανεργία στην πόλη ανέρχεται στο 38%. Σήμερα, στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος, Δραπετσώνας, Κερατσινίου καθώς επίσης και στην περιοχή του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙ.ΠΑ) υπάρχουν γύρω στις 355 επιχειρήσεις.¹ Βέβαια οι εταιρίες αυτές δεν αποτελούν το σύνολο της NEZ Περάματος, διότι έχουν απομείνει μόνο 430 κύριες επιχειρήσεις, πολλές εκ των οποίων, σύμφωνα με επιχειρηματίες του κλάδου, κινδυνεύουν με οριστικό λουκέτο. Ο αριθμός των δορυφορικών επιχειρήσεων έχει επίσης μειωθεί, στις 200 περίπου. Η ανεργία στη NEZ ξεπερνάει το 90%, ενώ από τους 5.000 εν δυνάμει εργαζομένους – μόλις 350 με 500 θα βρουν εργασία μία μέση ημέρα.² Το ΒΙ.ΠΑ αποτελείται από 100 εταιρίες περίπου, με ειδικότητες όπως: μηχανουργία, χυτήρια, ελασματοουργία, σωληνουργία, ξυλουργικές και ηλεκτρολογικές εργασίες, μηχανουργία τουρμπομηχανών. Πιο συγκεκριμένα, τα μηχανουργεία αποτελούν το 51% του συνόλου των εταιριών, τα χυτήρια το 13%, τα ελασματοουργικά / σωληνουργικά συνεργεία το 8%, τα ψυκτικά και ο κλιματισμός το 5,4%, οι εταιρίες με σωστικά είδη σε ποσοστό 2,1%, τα μηχανουργεία τουρμπινών 4,2%, οι ξυλουργικές εργασίες σε ποσοστό 1%, το αντίστοιχο οι εταιρίες συσσωρευτών και οι ηλεκτρολογικές εργασίες σε ποσοστό 2,1%.³ Παρά την δύσκολη περίοδο που διανύουν οι εταιρίες της NEZ Περάματος το αντικείμενο των εργασιών παραμένει το ίδιο, ενώ γίνεται προσπάθεια στην εξειδίκευση επισκευής megayachts, με στόχο τον περιορισμό του σημερινού προβλήματος στο μέτρο του δυνατού.

1 Εγγεγραμμένοι σύμφωνα με το Ειδικό Μητρώο Ναυπήγησης, Μετατροπής, Επισκευής και Συντήρησης πλοίων σύμφωνα με τον Νόμο 2642 του 17/09/1998, ΦΕΚ 216

2 <http://kritikaepikaira.gr/>

3 http://www.vipas.gr/press_center.html

1.2 Νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις εταιρίες της NEZ.

1.2.1 Νόμος 2516/97- Καταγραφή στην βιομηχανική-μεταποιητική βιομηχανία

Το αντικείμενο των εταιριών της NEZ Περάματος εντάσσεται στον δευτερογενή τομέα (ειδικότερα μεταποίηση και κατασκευή) της οικονομίας. Τα νομοθετήματα στα οποία υπόκεινται οι εταιρίες αυτές, καθορίζονται από τη βιομηχανική νομοθεσία όπως ορίζονται στις διατάξεις του νόμου 2516/97 και αφορούν στην εγκατάσταση, τον εκσυγχρονισμό και την λειτουργία τους. Η διαφορά μεταξύ των υπόλοιπων μεταποιητικών μονάδων και των εταιριών της NEZ είναι οι ισχυροί περιορισμοί που ισχύουν για την ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμό και λειτουργία αυτών. Οι περιορισμοί αυτοί επιδρούν αρνητικά στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών της NEZ και αυτός είναι ο λόγος που γίνεται αίτημα για την άρση αυτών. Παράλληλα, οι εταιρίες της NEZ που εδρεύουν στο Πέραμα αντιμετωπίζουν επιπρόσθετα νομικά ζητήματα που σχετίζονται με την θεσμική βάση λειτουργίας του ΟΛΠ Α.Ε και τις διατάξεις του νόμου περί αιγιαλού. Ενόστε, η επιχειρηματική δράση βρίσκεται αντιμέτωπη με την σύγκρουση αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών του ΟΛΠ Α.Ε και άλλων υπηρεσιών του ευρύτερου δημόσιου τομέα με τις ανάλογες αρμοδιότητες. Η εμφάνιση της ύφεσης την τελευταία πενταετία φανέρωσε την αναγκαιότητα εκκαθάρισης του χώρου από μεσάζοντες, οι οποίοι δεν έχουν την υλικοτεχνική βάση ώστε να υποστηρίξουν τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Αυτό έχει εξαιρετικές επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του κλάδου, στις συνθήκες εργασίας, ασφάλειας και υγιεινής των εργασιών και συνολικότερα στην ανταγωνιστικότητα της Ζώνης. Για αυτό το λόγο συστήθηκε Εννεαμελής Επιτροπή με απόφαση ΚΥΑ 3232/41/894, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Νομάρχη Πειραιά και αποτελείται από έναν εκπρόσωπο του YEN, έναν εκπρόσωπο του Υπ. Εργασίας, έναν εκπρόσωπο του ΤΕΕ, δύο εκπροσώπου της NEZ και τρεις εκπροσώπους των εργοδοτικών οργανώσεων. Βασική αρμοδιότητα της Εννεαμελής Επιτροπής είναι να ελέγχει το μητρώο των επιχειρήσεων της NEZ, που τηρείται από τις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις. Όμως, το παραπάνω μέτρο δεν απέδωσε και θεωρήθηκε ως μη αποτελεσματικό όσον αφορά την αποτροπή της ανάληψης έργων από φορείς που δεν έχουν τις αναγκαίες

4 ΦΕΚ 400/τ.Β/26-5-89

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

υποχρεώσεις. Έτσι, μετά από απαίτηση των επιχειρήσεων του κλάδου συμπεριελήφθη σε δέσμη μέτρων για την NEZ5 η εκκαθάριση του μητρώου της Εννεαμελής Επιτροπής. Αντί της παραπάνω θεσμοθετήθηκε με το νόμο 2642 του 1998 νέο Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

1.2.2 Νέο Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

Δυστυχώς το μητρώο της Εννεαμελής Επιτροπής επιχειρήσεων δεν εξυπηρετεί τους σκοπούς που δημιουργήθηκε, ούτε μπορεί να αντιμετωπίσει τα πραγματικά προβλήματα των εταιριών της NEZ. Οι εγγραφές των εταιριών σε αυτό τελικά δεν εξασφαλίζουν την αξιοπιστία και την ορθή λειτουργία του κλάδου ενώ παράλληλα ο υπερβολικός όγκος εγγραφών σε σχέση με αυτές που δραστηριοποιούνται ενεργά, οδηγεί σε αντίθετα αποτελέσματα. Αποτέλεσμα αυτή της κατάστασης ήταν το αίτημα για εκκαθάριση του μητρώου της Εννεαμελής Επιτροπής, και η έναρξη διαβουλεύσεων και συζητήσεων για την δημιουργία ενός πιο αυστηρού πλαισίου για την είσοδο επιχειρήσεων σε αυτό. Απόρροια των παραπάνω ήταν η δημιουργία του νόμου 2642 του 1998 το Μητρώο Επιχειρήσεων Ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων. Το νομοθέτημα αυτό εκπονήθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης, αφού προηγήθηκε συζήτηση με τα ενδιαφερόμενα ή τα εμπλεκόμενα μέρη και φορείς, όπως οι εργαζόμενοι, οι εργοδότες, οι συνδικαλιστές και τα επιμελητήρια. Είναι σαφές ότι επρόκειτο για ένα νόμο συνοπτικό που συνδυάζει εξειδικευμένες και άμεσης εφαρμογής ρυθμίσεις, με διατάξεις των οποίων η υλοποίηση απαιτεί περαιτέρω νομοθετικές πράξεις, όπως Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις. Με τον συγκεκριμένο νόμο-πλαίσιο η κυβέρνηση υλοποιεί την σχετική δέσμευση. Αυτή συμπεριλαμβάνεται στη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, και ιδιαίτερα την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος. Ειδικότερος στόχος του παραπάνω νόμου είναι η δημιουργία Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, δηλαδή επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ναυπήγηση, συντήρηση, επισκευή και μετατροπή πλοίων, ώστε να υπάρξει ένα ουσιαστικό υγιές υπόβαθρο που θα συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και ειδικότερα στη

5 26 σημεία

<<Ζώνη Περάματος>>, η οποία με την σειρά της διέρχεται από κρίση και πλήττεται από μεγάλο ποσοστό ανεργίας.

1.2.2.1 Περιεχόμενο του Νόμου

Ειδικότερα, όσον αφορά στο περιεχόμενο του Νόμου

Στο άρθρο 2 προσδιορίζεται το περιεχόμενο των όρων πλοίο, ναυπήγηση, μετατροπή, επισκευή, συντήρηση, ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση, εργοληπτική επιχείρηση πλωτών έργων και εγκαταστάσεων ναυπηγείου, ειδική επιχείρηση ναυπήγησης, συντήρησης, επισκευής και μετατροπής πλοίων. Επίσης, πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι δημιουργείται και ο θεσμός της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (ΝΑ.ΖΩ.), ως <<χωροθετημένης χερσαίας και θαλάσσιας έκτασης>>.

Στο άρθρο 3 προσδιορίζονται οι φορείς, ο χώρος και οι βασικές προϋποθέσεις που τεκμηριώνουν το δικαίωμα εργασιών. Συγκεκριμένα, οι εργασίες αναλαμβάνονται από τις Ναυπηγοεπισκευαστικές, τις Ειδικές και τις Εργοληπτικές Επιχειρήσεις, οι δε εργασίες εκτελούνται κατόπιν αδειας από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων και στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες. Σε ειδικές περιπτώσεις οι εργασίες συντήρησης και επισκευής μπορεί να πραγματοποιηθούν σε αγκυροβολημένο πλοίο, μετά από ειδική άδεια από την αρμόδια λιμενική Αρχή. Επίσης, στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι, όταν το πλοίο βρίσκεται σε Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη η επιχείρηση και το πλήρωμα αυτού δεν επιτρέπεται να απασχολείται με εργασίες συντήρησης.

Στο άρθρο 4 περιέχονται οι βασικές ρυθμίσεις για την συγκρότηση και λειτουργία των υπηρεσιών του Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων. Ειδικότερα προβλέπεται η τήρηση ειδικού Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων στις Διευθύνσεις Βιομηχανίας των Νομαρχιών Αυτοδιοικήσεων όπου υπάρχει ναυπηγική δραστηριότητα. Η διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο διεκπεραιώνεται από τις αρμόδιες Νομαρχιακές υπηρεσίες, ενώ το Υπουργείο Ανάπτυξης τηρεί το συγκεντρωτικό Μητρώο για όλη την επικράτεια. Οι επιχειρήσεις που τελικά εγγράφονται στο Μητρώο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που ισχύει για τρία χρόνια, το οποίο στη συνέχεια μπορεί να ανανεώνεται για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Στο άρθρο 5 παρουσιάζεται η διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο η οποία και ενεργοποιείται μετά από σχετική πρόσκληση των υπηρεσιών Μητρώου κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Ο νόμος καλύπτει με ρυθμίσεις που συγκροτούνται υπό καθεστώς ευνοϊκής μεταχείρισης και τις επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι την 31-12-96, χωρίς όμως άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας. Πρόκειται για ρύθμιση που εμπίπτει στην πολιτική ενίσχυση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, ως προς συγκεκριμένες απαγορεύσεις και κυρώσεις του Π.Δ 84/19846 και του Νόμου 2516/1997. Οι ευνοϊκές αυτές ρυθμίσεις ίσχυσαν άπαξ για όσους υπέβαλαν εμπρόθεσμη αίτηση εντός τριμήνου από την δημοσίευση της σχετικής πράξης εφαρμογής. Τέλος, σύμφωνα με αυτό το άρθρο δίνεται δυνατότητα προαιρετικής εγγραφής στο Μητρώο για επιτηρήσεις που δραστηριοποιούνται σε πλοία ολικού μήκους μικρότερου των 24 μέτρων.

Στο άρθρο 6 ορίζεται ο τρόπος που καθιστά τον Νόμο 2642/98, νόμο πλαίσιο και προσδιορίζονται οι περαιτέρω νομοθετικές πράξεις (Π.Δ και Υ.Α) καθώς και το γενικότερο περιεχόμενο τους για συνολική ενεργοποίηση του νόμου. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπονται Π.Δ για κατάταξη των επιχειρήσεων σε κατηγορίες, τον τρόπο δημοσίευσης πρόσκλησης εγγραφής στο Μητρώο, τον τύπο των δικαιολογητικών και αδειών.

Στο άρθρο 7 περιγράφεται η διαδικασία διαγραφής από το Μητρώο, οι εκτελούμενοι έλεγχοι και τα επιβαλλόμενα πρόστιμα. Ειδικότερα προβλέπεται διαγραφή της επιχείρησης από το Μητρώο εάν διαπιστωθεί μετά από έλεγχο των αρμόδιων υπηρεσιών παράβαση στις προϋποθέσεις στην άδεια λειτουργίας ανεπαρκής εξοπλισμός παράβαση των περιβαλλοντικών υποχρεώσεων. Επίσης, ορίζεται σαφώς ότι μετά από την εγγραφή στο μητρώο απαγορεύεται η εκτέλεση εργασιών σε άλλη επιχείρηση που δεν είναι κάτοχος σήματος. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι μετά την ολοκλήρωση της εγγραφής η επιχείρηση έχει δικαίωμα να υπαχθεί σε επιδοτούμενα προγράμματα, επενδυτικά προγράμματα, ή να λάβουν επιχορηγήσεις ή επιδοτήσεις. Τέλος, με την παράγραφο 5 ορίζονται ως αρμόδιοι φορείς για τον έλεγχο εφαρμογής

6 Χωρική εφαρμογή στο ηπειρωτικό τμήμα του νομού Αττικής και στα νησιά Σαλαμίνα και Αίγινα

του Νόμου 2642/98 τις Υπηρεσίες Μητρώου των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και οι κατά τόπον Λιμενικές Αρχές.

Με την ψήφιση του νόμου δημιουργήθηκαν και διατυπώθηκαν αντιρρήσεις και ενστάσεις. Άλλαξαν τα δεδομένα και γενικότερα ανάγεται σε μια αναγκαία ρύθμιση και αναπόφευκτη με πολλά θετικά στοιχεία. Σε αυτό θα συμβάλλουν περαιτέρω τα Π.Δ και οι Υ.Α7, τα οποία θα εκπονηθούν στο μέλλον, παρέχοντας στο νόμο προστιθέμενη αξία και αναλυτικότερη ερμηνεία σε πιθανά προβλήματα και υποχρεώσεις των επιχειρήσεων της ΝΕΖ.

1.2.2.2 Σκοπός δημιουργίας του Νόμου

Επομένως, ο υπό διαμόρφωση νόμος στοχεύει στην εξάλειψη του αθέμιτου ανταγωνισμού από επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται άτυπα ή χωρίς τα απαραίτητα δικαιολογητικά, οι οποίες προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες σε τιμές χαμηλότερες από το αντίστοιχο κόστος παραγωγής των νομίμων (dumping). Αναμένεται λοιπόν, να συνεισφέρει στην ανάπτυξη και στην εκκαθάριση του κλάδου και την αύξηση του σωστού ανταγωνισμού στις υφιστάμενες και μελλοντικές επιχειρήσεις. Για την πραγματοποίηση των παραπάνω απαιτείται συντονισμένη και ειλικρινής προσπάθεια και συνεργασία. Απώτερος σκοπός η αξιοποίηση αυτού του νομοθετικού πλαισίου στον βαθμό που θα αποφέρει αποτελέσματα ευεργετικά και αναπτυξιακά καθώς και να αποτελέσει βασική προϋπόθεση για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των επιχειρήσεων και της περιοχής της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Με τον νόμο 2642/98 το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων αναμένεται να θέσει τέλος στις συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού. Ορίζοντας τους κανόνες και τις προϋποθέσεις σκοπεύει στο να δώσει στις επιχειρήσεις την δυνατότητα να μπορούν να ανταγωνιστούν σθεναρά τις άμεσες ανταγωνιστικές ναυπηγοεπισκευαστικές αγορές όπως της Τουρκίας, της Μάλτας, της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας. Με τον νόμο αυτόν δεν ορίζονται μόνο οι προϋποθέσεις εγγραφής των επιχειρήσεων σε αυτό, αλλά επίσης προωθεί θέματα όπως η αύξηση της φορολογητέας ύλης των επιχειρήσεων, την οριοθέτηση των

7 Όπου Π.Α Προεδρικά Διατάγματα και Υ.Α Υπουργικές Αποφάσεις

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων. Βέβαια οι ισχύουσες απαιτήσεις εγγραφής στο Μητρώο, που αφορούν στο μόνιμο προσωπικό, στο τεχνολογικό υλικό και στον κύκλο εργασιών εν μέσω οικονομικής ύφεσης, κρίνονται ως υψηλές και δυσβάσταχτες. Κατά συνέπεια δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στην εφαρμογή των κανονισμών του νόμου.

1.2.3 Νόμος 3325/2005

Ένας πολύ σημαντικός νόμος που διέπει τις ναυπηγοεπισκευαστικές ή περιφερειακές εταιρίες είναι ο 3325/2005. Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων.

1.2.3.1 Περιεχόμενο Νόμου

Στο άρθρο 1 περιγράφονται οι γενικές διατάξεις για την εγκατάσταση και λειτουργία βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, επαγγελματικών εργαστηρίων, αποθηκών και μηχανολογικών εγκαταστάσεων. Πιο συγκεκριμένα, σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση συνίσταται Διεύθυνση Ανάπτυξης που λειτουργεί ως <<Υπηρεσία μιας Στάσης>> και ασκεί τις αρμοδιότητες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Ορίζονται οι προϋποθέσεις που απαιτούνται ώστε να γίνει η εγκαταστάτη, η ίδρυση και το χρονικό διάστημα ισχύος της άδειας λειτουργίας-εγκατάστασης της επαγγελματικής μηχανολογικής εγκατάστασης. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την χορήγηση της ειδικής άδειας εγκατάστασης, ο τύπος και το περιεχόμενης αυτής, καθώς και οποιασδήποτε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας. Επίσης, η λεπτομερής εφαρμογή του νόμου γίνεται με Π.Α που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής και του Υπουργείου Ανάπτυξης, ύστερα από την σύμφωνη γνώμη του Νομαρχιακού Συμβουλίου σε πιθανές περιβαλλοντικές αλλαγές στις δραστηριότητες της εκάστοτε επιχείρησης.

Στο άρθρο 2 περιγράφονται οι αντικειμενικοί ορισμοί των ειδικοτήτων και των περιεχομένων των εν δυνάμει εγκαταστάσεων που ορίζονται από το νόμο.

Στο άρθρο 3 αναλύεται το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων εκείνων που ασκούνται στις εγκαταστάσεις, αποκλείοντας συγκεκριμένου πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα δραστηριότητες επιχειρήσεων.

Στο άρθρο 4 ορίζεται η υπηρεσία παροχής της άδειας, οι αποφάσεις με τις οποίες χορηγούνται οι άδειες εγκατάστασης, διευκρινίζονται οι ειδικοί όροι και περιορισμοί ως προς την περιβαλλοντική προστασία, την προστασία των εργαζομένων και των περιοίκων. Απαγορεύεται η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων που υπάγονται στον παρόντα νόμο σε χώρους κτιρίων, οι οποίοι χαρακτηρίζονται στην οικοδομική τους άδεια ως βοηθητικοί ή κοινόχρηστοι χώροι. Η άδεια αρχικά ισχύει για τρία χρόνια ενώ μπορεί να παραταθεί έως μια εξαετία.

Στο άρθρο 5 ορίζονται οι ειδικές περιπτώσεις απαλλαγής από άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας. Οι περιπτώσεις αυτές έχουν να κάνουν με συγκεκριμένα επίπεδα όχλησης, θερμικής απόδοσης του μηχανολογικού εξοπλισμού και γενικότερης περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την λειτουργία της επιχείρησης, έτσι όπως καθορίζονται ρητά από την αδειοδοτούσα Αρχή.

Στο άρθρο 6 περιγράφονται οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια για την χορήγηση άδειας και μετεγκατάστασης δραστηριότητας. Αρχικά, ο νόμος απαγορεύει την εγκατάσταση δραστηριοτήτων που δεν είναι συμβατές με την χρήση γης. Στην περίπτωση περιοχών όντος σχεδίου - όπου δεν έχει καθοριστεί η χρήση γης- επιτρέπεται μονό η εγκατάσταση δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης. Παράλληλα σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1650/1986, άλλοι παράγοντες προς εξέταση είναι η περιβαλλοντική προστασία, η αρτιότητα του μηχανολογικού εξοπλισμού, η γεωγραφική θέση της περιοχής, η ασφάλεια των εργαζομένων και των περιοίκων μετά την εγκατάσταση και τέλος την επάρκεια και καταλληλότητα των κτιρίων που πρόκειται να ανεγερθούν .

Επίσης, πολύ σημαντικό κομμάτι του παραπάνω νόμου είναι η περιβαλλοντική αναβάθμιση των εγκαταστάσεων. Σημαντικά μέτρα περιβαλλοντικής φύσεως είναι η αντικατάσταση του παραγωγικού εξοπλισμού ή η αλλαγή μεθόδων παραγωγής ή η προσθήκη μηχανημάτων απορρύπανσης ή περαιτέρω αξιοποίηση και διάθεση των αποβλήτων. Οι φορείς υψηλής όχλησης υποχρεούνται εντός πενταετίας να εφαρμόσουν και να πιστοποιήσουν συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, είτε κατά EMAS είτε κατά ISO. Επίσης, οι παραπάνω επιχειρήσεις που έχουν σαν έδρα και λειτουργούν εντός κατοικημένης περιοχής υποχρεούνται εντός διετίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου, να μετεγκατασταθούν σε περιοχές που έχουν Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

χαρακτηριστεί ως ΒΙ.ΠΑ, ΒΙ.ΠΕ,ΒΙΟ.ΠΑ., περιοχές ΕΜ, ΕΟ. Στην περίπτωση των φορέων εγκατάστασης χαμηλής όχλησης, σύμφωνα με το άρθρο 5 Ν. 858/1979, οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως Δελτίο Βιομηχανικής Κίνησης, για εκπομπές ρύπων ενεργειακής κατανάλωσης και αποβλήτων παραγωγής, για τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τέλος, στον παραπάνω νόμο παρουσιάζεται ο τρόπος της ενεργειακής αναβάθμισης και ο τρόπος κάλυψης των πιθανών εξόδων για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων. Αυτό επιωγχάνεται από την συνεργασία των φορέων του με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης ή με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Εν κατακλείδι, παρουσιάζεται ο τρόπος και οι διατάξεις που χρησιμοποιούνται σε μια πιθανή συγχώνευση ή εξαγορά επιχειρήσεων και οι πιθανές περιβαλλοντικές και θεσμικές νέες υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτή⁸.

1.2.4 Νόμος 3551/2007 Ειδικό Μητρώο Επιχειρήσεων

Στα βασικά άρθρα αυτού του νόμου ορίζονται και αποσαφηνίζονται οι ορισμοί των βασικών στοιχείων που έχουν να κάνουν με την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Πλέον παρουσιάζεται πιο συγκεκριμένα ως Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (ΝΑ.ΖΩ). Χαρακτηρίζεται ως η νόμιμα παραχωρημένη χερσαία θαλάσσια έκταση, οποία οροθετείται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 1 του Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254Α) και την Υ.Α του 2584/99/φ.ν , εντός των θαλάσσιων ορίων έκτασης αιγιαλού και παραλίας. Παράλληλα περιγράφονται οι ορισμοί των βασικών όρων και στοιχείων που εμπλέκονται στον νόμο όπως το πλοίο, η ναυπήγηση, η επισκευή, η συντήρηση, οι ειδικές επιχειρήσεις, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις των πλωτών έργων και των εγκαταστάσεων ναυπηγείου. Οι χώροι και οι εγκαταστάσεις της ΝΑ.ΖΩ μπορεί να εκμισθώνεται από τους οικείους φορείς διοίκησης, διαχείρισης ή εκμετάλλευσης για την εκτέλεση εργασιών ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων.

1.2.4.1 Καθορισμός τρόπου λειτουργίας επιχειρήσεων

Σημαντικό άρθρο του νόμου είναι ο ορισμός και ο τρόπος εκτέλεσης εργασιών. Ρητά ορίζεται ότι οι εργασίες ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων δικαιούνται να εκτελούνται μόνο από τις επιχειρήσεις που είναι εγγεγραμμένες στο

⁸ http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3325_05.htm

Ειδικό Μητρώο του άρθρου 4 και διαθέτουν νομίμως τον κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό. Σημαντική συμβολή του παραπάνω νόμου είναι η ορθή καταγραφή των διαδικασιών εκτέλεσης του έργου της ναυπήγησης ή επισκευής ή συντήρησης. Πιο συγκεκριμένα, ο κύριος εκτελεστής του έργου έχει την δυνατότητα να ανάθεση την εκτέλεση αυτού σε Ειδική επιχείρηση⁹.

Βασικές προϋποθέσεις είναι εγγραφή της επιχείρησης στο Μητρώο, οι εργασίες να εκτελούνται στον χώρο της ΝΑ.ΖΩ ή σε χώρους της Ναυ/στικής Ζώνης και τέλος να έχει οριστεί από το κύριο του έργου αποκλειστικός υπεύθυνος ασφαλείας ή εργοληπτική επιχείρηση που θα αναλαμβάνει την επίβλεψη και τον συντονισμό του εκτέλεσης του έργου. Επίσης, απαγορεύεται οποιαδήποτε εργασία χωρίς την αδειοδότηση της αρμόδιας λιμενικής Αρχής. Οι εργασίες αυτές επιτρέπονται μόνο στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και στις ΝΑ.ΖΩ. Στις περιπτώσεις που οι εργασίες συντήρησης ή επισκευής γίνονται εν πλω ή επί του πλοίου επιτρέπονται υπό την προϋπόθεση να έχει δοθεί και πάλι ειδική άδεια από την Λιμενική Αρχή και να μην αλλάζει η κλάση μετά από αυτές τις εργασίες. Τέλος, μόνο εάν οι εργασίες αφορούν σε συστήματα θέρμανσης, ψύξης ή κλιματισμού δίνεται η δυνατότητα εκτέλεσης από εξουσιοδοτημένα πρόσωπα του κατασκευαστή ή του αντιπροσώπου του και δεν χρειάζεται η εγγραφή αυτών στο Ειδικό Μητρώο.

⁹ Ειδικές Επιχειρήσεις: οι επιχειρήσεις, οι οποίες εκτελούν επί μέρους εργασίες ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

1.2.4.2 Εγγραφή κατηγοριών επιχειρήσεων Ειδικό Μητρώο

Στο Ειδικό Μητρώο εγγράφονται από τις Διευθύνσεις Ανάπτυξης των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων (Ν.Α) σε ηλεκτρονική μορφή.

Οι κατηγορίες επιχειρήσεων που μπορεί να εγγραφούν είναι:

A) Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις

B) Εργοληπτικές επιχειρήσεις πλωτών έργων και εγκαταστάσεων Ναυπηγείων

Γ) Ειδικές επιχειρήσεις, οι οποίες διαθέτουν μόνιμα εγκατεστημένο ή φορητό μηχανολογικό εξοπλισμό.

Γενικότερος κανόνας είναι ότι μπορούν να εγγραφούν προαιρετικά στο Ειδικό Μητρώο όσες επιχειρήσεις αναλαμβάνουν να εκτελούν εργασίες συντήρησης, ναυπήγησης, μετατροπής σε πλοία με μεταλλικό περίβλημα (γάστρα), μήκους κάτω των είκοσι τεσσάρων μέτρων.

1.2.4.3 Προϋποθέσεις εγγραφής

Οι προϋποθέσεις εγγραφής είναι ξεχωριστές για κάθε κατηγορία επιχειρήσεων. Αρχικά, για τις επιχειρήσεις της Α Κατηγορίας είναι:

1. Άδεια λειτουργίας βάση των διατάξεων του Ν. 3325/2005, 2) Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας, 3) Αποδεικτικό ασφαλιστικής, 4) Τεχνική επαγγελματική άδεια του απασχολούμενου προσωπικού.

Για τις επιχειρήσεις της Β Κατηγορίας είναι:

1. Εργοληπτικό πτυχίο 1^{ης} Τάξης και άνω, 2) Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας, 3) Αποδεικτικό ασφαλιστικής, 4) Τεχνική επαγγελματική άδεια του απασχολούμενου προσωπικού.

Οι επιχειρήσεις της Γ Κατηγορίας χωρίζονται:

1. Επιχειρήσεις με μόνιμα εγκατεστημένου εξοπλισμού και
2. Επιχειρήσεις με φορητό μηχανολογικό εξοπλισμό.

Για τις μεν πρώτες είναι απαραίτητα η άδεια λειτουργίας ή ειδική δήλωση όπως προβλέπονται από τον Ν 3325/2005, τεχνική επαγγελματική άδεια του απασχολούμενου προσωπικού, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας και αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας. Για τις δε επιχειρήσεις με φορητό μηχανολογικό εξοπλισμό απαιτείται τεχνική επαγγελματική άδεια δηλούμενη δραστηριότητας των προσώπων που απασχολούνται στην επιχείρηση συνεργάζονται με αυτή, βεβαίωση έναρξης εργασιών, τίτλο κυριότητας ή μισθωτήριο επαγγελματικής στέγης, πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας και αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας. Η ισχύ εγγραφής στο Ειδικό Μητρώο είναι για πέντε (5) χρόνια και μπορεί να ανανεώνεται για ίσα χρονικά διαστήματα, με σχετική απόφαση του αρμόδιου Νομάρχη. Για την ανανέωση της εγγραφής απαιτείται η υποβολή των δικαιολογητικών όπως ορίζονται από τον Νόμο κατά την αρχική εγγραφή. Οι επιχειρήσεις που έχουν εγγραφεί στο Ειδικό Μητρώο, οφείλουν να προσκομίζουν στην υπηρεσία εντός του μηνός Ιανουαρίου κάθε έτους, πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας και αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας, αλλιώς διαγράφονται από το Ειδικό Μητρώο. Επίσης, καταργείται το ειδικό σχήμα που ίσχυε σύμφωνα με την παράγραφο 4 του Ν. 2642/1998. Οι αποφάσεις κοινοποιούνται στην οικεία Λιμενική Αρχή και στο οικείο Κέντρο πρόληψης Επαγγελματικού Κινδύνου (ΚΕΠΕΚ), του σώματος Επιθεώρησης Εργασίας του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας.

1.2.4.4 Έλεγχος και Διοικητικές Κυρώσεις

1. Για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου, καθώς και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, οι Διευθύνσεις Ανάπτυξης των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων διενεργούν, αυτεπαγγέλτως ή μετά από έγγραφη καταγγελία, σχετικό έλεγχο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα όργανα, η διαδικασία του ελέγχου, οι υποχρεώσεις των ελεγχόμενων επιχειρήσεων κατά τη διεξαγωγή του ελέγχου και κάθε σχετικό θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

2. Στις επιχειρήσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, επιβάλλονται διαζευκτικά, με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου Νομάρχη, οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

α. Πρόστιμο από χίλια (1.000) μέχρι δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ, ανάλογα με τη διάρκεια και τη βαρύτητα της παράβασης. Σε περίπτωση υποτροπής, το ανώτατο όριο του προστίμου ορίζεται μέχρι του ποσού των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

β. Προσωρινή διαγραφή από το Ειδικό Μητρώο, από έναν (1) έως έξι (6) μήνες εάν εκδοθούν σε βάρος της επιχείρησης τρεις (3) αποφάσεις επιβολής προστίμου, εντός διαστήματος ενός (1) έτους, ή εάν η επιχείρηση υποπέσει σε παράβαση από την οποία προκαλούνται σοβαρές συνέπειες για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων ή την προστασία του περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Κατηγοριοποίηση και παρουσίαση των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος και του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (NEZ) περιλαμβάνει ένα σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων που ανήκουν βασικά σε τρεις κλάδους

A) Ναυπήγησης και Επισκευής Σκαφών

B) Κατασκευής τελικών προϊόντων από μέταλλο και περιλαμβάνει τα σωληνουργία, ελασματοουργία κυρίως

Γ) Κατασκευή μηχανών και συσκευών και περιλαμβάνει τα μηχανουργία, λεβητοποιεία κυρίως.

Οι παραπάνω επιχειρήσεις γεωγραφικά τοποθετούνται στην ευρύτερη περιοχή των Δήμων Περάματος, Κερατσινίου, Σαλαμίνας, συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής του ΒΙ.ΠΑ Περάματος. Η λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την λειτουργία των μεγάλων Ναυπηγείων της χώρας και περισσότερο με εκείνα της Ελευσίνας και του Σκαρμαγκά. Πιο συγκεκριμένα η

Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος συμπεριλαμβάνει τις παρακάτω βασικές κατηγορίες επιχειρήσεων.

A) Μικρομεσαίες μονάδες ναυπήγησης.

B) Μικρά ναυπηγεία και καρνάγια (ξύλινης κατασκευής και επισκευής)

Γ) Επισκευαστικές μονάδες, μηχανουργεία-συνεργεία

Ενδεικτικά στην πρώτη κατηγορία αναφέρονται:

1. Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος,
2. Ναυπηγεία Σαλαμίνας,
3. Ναυπηγεία Κυνοσούρας και
4. ΝΑΥΣΙ Α.Ε

Όσον αφορά τα μικρά ναυπηγεία και τα καρνάγια προσδιορίζονται με το τον αριθμό των 20 με 25. Αυτά βρίσκονται στην παραλία του Περάματος και ασχολούνται με την κατασκευή και επισκευή μικρών μεταλλικών και ξύλινων σκαφών. Περιφεριακά από αυτές τις μονάδες δραστηριοποιούνται συνεργατικά ή υπεργολαβικά οι επιχειρήσεις-δορυφόροι. Αυτές ασχολούνται με επισκευές-μετασκευές μεταλλικών, πλαστικών και ξύλινων σκαφών. Ο χώρος στον οποίο εδρεύουν τα μικρά αυτά ναυπηγεία και καρνάγια στην πλειονότητά του (σε ποσοστό 50%) ανήκει στον ΟΛΠ που είναι ο εκμισθωτής. Το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει κατά κύριο λόγο είτε σε ιδιώτη εκμισθωτή είτε κάποιες από αυτές τις εταιρίες διαθέτουν ένα μικρό ή μεγάλο ποσοστό. Τέλος, οι επισκευαστικές-τεχνικές μονάδες που περιγράφονται από τις ειδικότητες των μηχανουργείων, λεβητοποιείων, καθαρισμών, βαφών, μεταφορών, γερανοφόρων, ρυμουλκών, ηλεκτρολογείων, συγκαταλέγονται στα αυτόνομα συνεργεία επισκευής, μετασκευής και παροχής εμπορίου ή υπηρεσίας.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

2.2 Δειγματοληπτική έρευνα επί των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος.

2.2.1 Προσδιορισμός εικόνας κατηγοριών επιχειρήσεων της NEZ Περάματος.

Η δειγματοληπτική έρευνα αφορά την προσπάθεια εκτίμησης των επιχειρηματικών τάσεων των μονάδων της NEZ Περάματος. Ενδεικτική παρούσα εικόνα των εταιριών που δραστηριοποιούνται στη Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος είναι η εξής:10

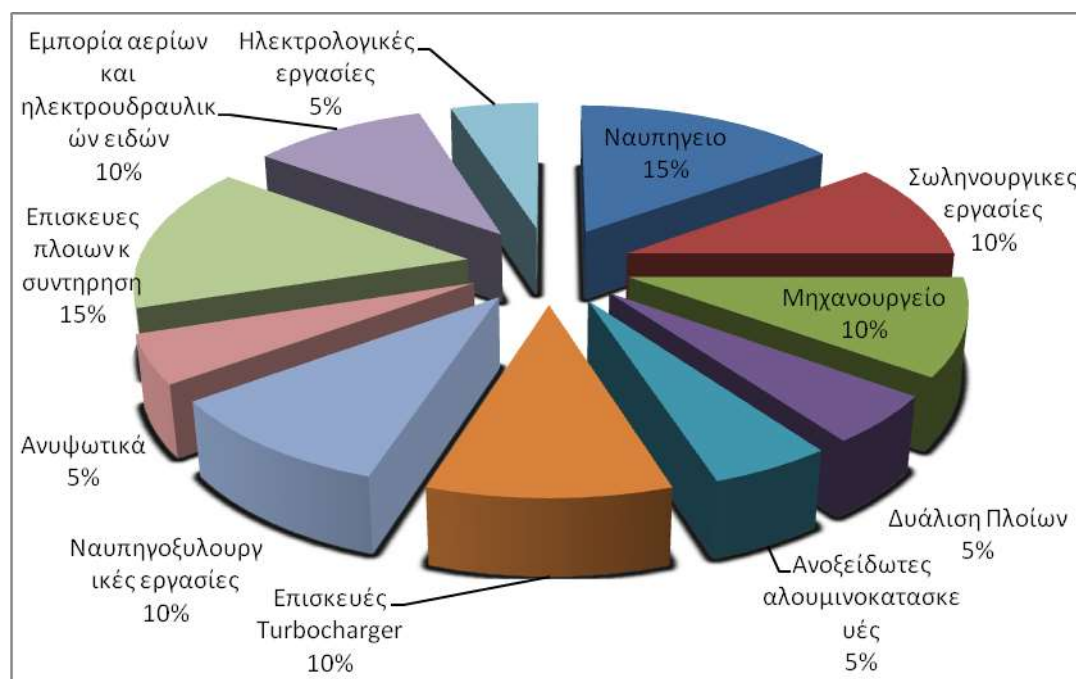
Πίνακας 2.1 Απεικόνιση επιχειρήσεων NEZ Περάματος βάση της έρευνας

Ναυπηγείο	3
Σωληνουργικές εργασίες	2
Μηχανουργείο	2
Δυάλιση Πλοίων	1
Ανοξείδωτες αλουμινοκατασκευές	1
Επισκευές Turbocharger	2
Ναυπηγοξυλουργικές εργασίες	2
Ανυψωτικά	1
Επισκευές πλοίων κ συντήρηση	3
Εμπορία αερίων και ηλεκτροδραυλικών ειδών	2
Ηλεκτρολογικές εργασίες	1

Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα εξάγεται σαν συμπέρασμα το γεγονός ότι η πλειοψηφία των εξεταζόμενων επιχειρήσεων είναι δορυφορικές επιχειρήσεις, με συγκεκριμένη εξειδίκευση. Αυτές επιχειρούν στην ευρύτερη περιοχή συμπληρωματικά στα ναυπηγεία εκτελώντας εξειδικευμένο έργο τις περισσότερες φορές εντός αυτών. Παράλληλα, προσδιορίζεται το υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης εργασίας στην επισκευή και συντήρηση πλοίων, με την πλειάδα μηχανουργείων και δίνοντας έμφαση στην τεχνική παράδοση των ναυπηγοξυλουργικών εργασιών σε κότερα, θαλαμηγούς και παραδοσιακά πλοίαρια. Τέλος, παρακάτω γίνεται διαγραμματική απεικόνιση των δεδομένων.

10 Επεξεργασία δεδομένων από το συγγραφέα

Διάγραμμα 2.1 Ποσοστιαία Απεικόνιση εξεταζόμενων επιχειρήσεων ΝΕΖ Περάματος



2.2.2 Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ) Σχιστού

Σημαντική συμβολή στην ναυπηγοεπισκευή συνεισφέρει το Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ) Σχιστού. Το Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ) Σχιστού έχει συνεισφέρει σε μεγάλο στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής. Η δημιουργία του προσέφερε νέες θέσεις εργασίας και προστιθέμενη αξία στις προσφερόμενες υπηρεσίες. Οι επιχειρήσεις που εγκαταστάθηκαν εκεί τηρούν όλους τις απαραίτητες εκείνες προϋποθέσεις, ώστε να τους προσφέρουν ευκολότερη πρόσβαση στην τεχνολογία και τις διασυνδέσεις με νέους πελάτες. Παρακάτω γίνεται μια ενδεικτική παρουσίαση των εταιριών που δραστηριοποιούνται στο ΒΙ.ΠΑ είναι η εξής: 11

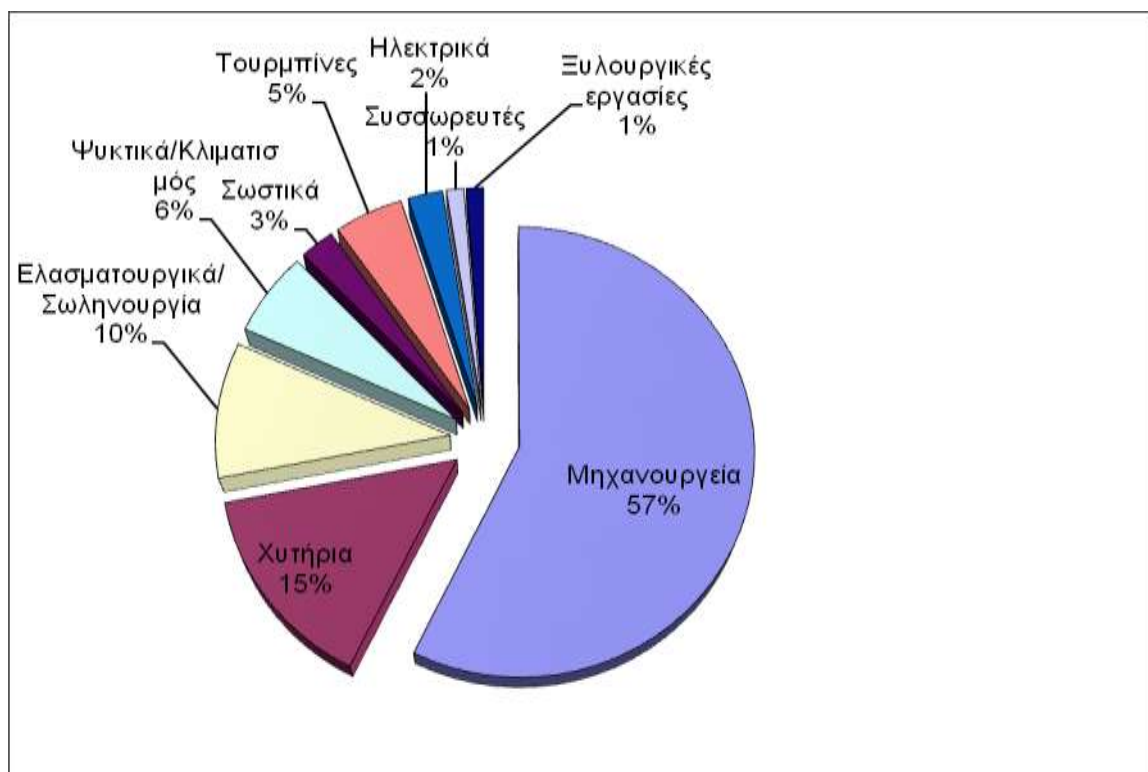
11 www.vipas.gr

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Πίνακας 2.2 Καταγραφή επιχειρήσεων ΒΙ.ΠΑ Σχιστού

Μηχανουργεία	47	57,32%
Χυτήρια	12	14,63%
Ελασματοουργικά/Σωληνουργία	8	9,76%
Ψυκτικά/Κλιματισμός	5	6,10%
Σωστικά	2	2,44%
Τουρμπίνες	4	4,88%
Ηλεκτρικά	2	2,44%
Συσσωρευτές	1	1,22%
Ξυλουργικές εργασίες	1	1,22%

Διάγραμμα 2.2 Ποσοστό ειδικοτήτων επιχειρήσεων ΒΙ.ΠΑ Σχιστού



Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα η πλειοψηφία των επιχειρήσεων είναι τα μηχανουργεία, όπως και στην NEZ Περάματος. Οι υπόλοιπες ειδικότητες δρουν συμπληρωματικά και υποστηρικτικά. Σημαντικό εύρημα είναι το Βιομηχανικό Πάρκο χαρακτηρίζεται ως πάρκο εξειδίκευσης μηχανών και κατασκευών εξαρτημάτων.

2.2.3 Τρόπος εύρεσης πελατών

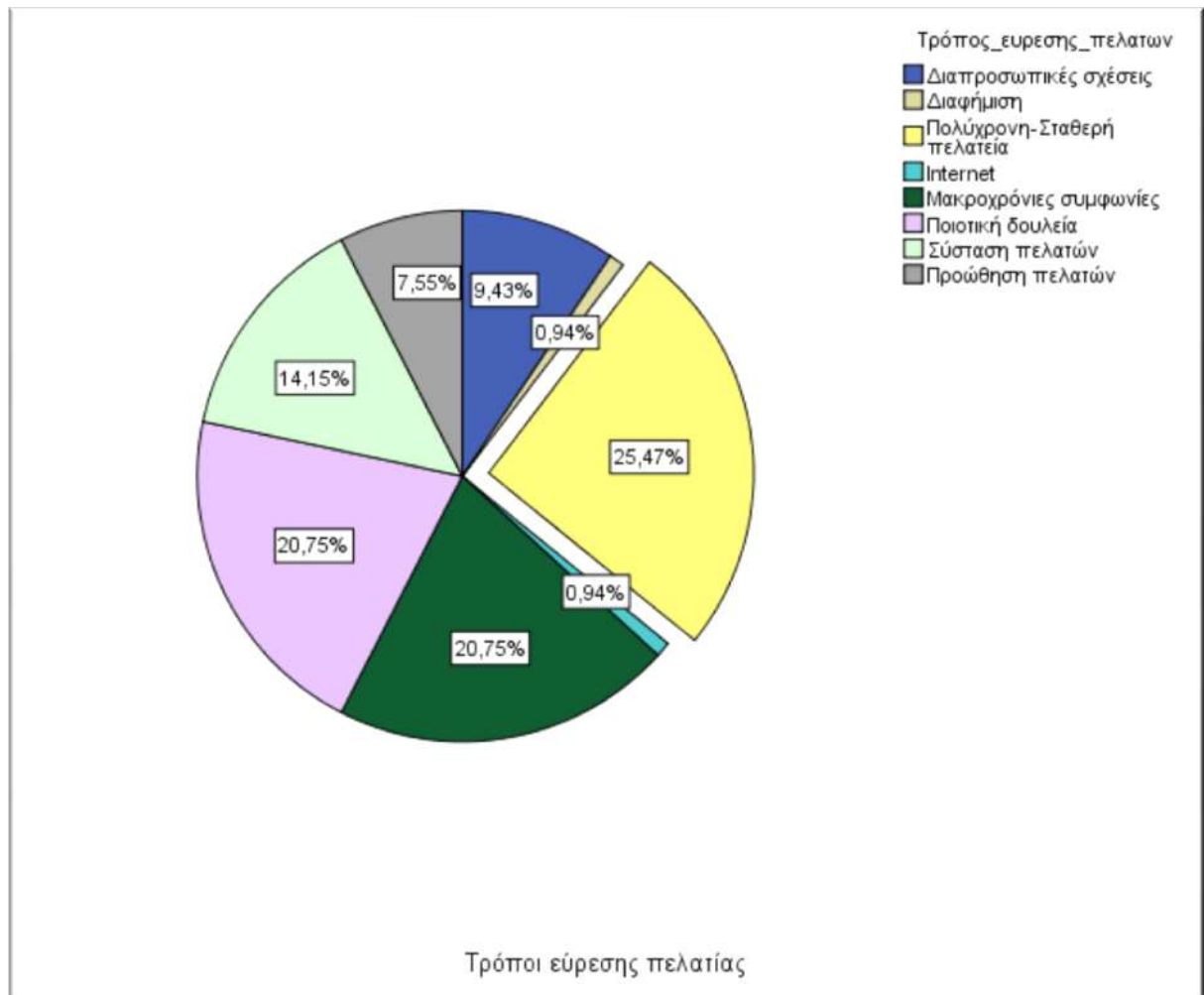
Παράλληλα έγινε προσπάθεια να παρουσιαστεί ο τρόπος εύρεσης πελατών των επιχειρήσεων του δείγματος της έρευνας. Η έρευνα του συγκεκριμένου κριτηρίου έχει ως σκοπό την ανάλυση του τρόπου αυτού και το αντίκτυπο στον κλάδο αυτό και σε αυτές. Παρακάτω γίνεται αναφορά μετά από την επεξεργασία των δεδομένων. Πιο συγκεκριμένα :

Πίνακας 2.3 Τρόποι εύρεσης πελατών

Διαπροσωπικές σχέσεις	9,43%
Διαφήμιση	0,94%
Πολύχρονη-Σταθερή Πελατεία	25,47%
Internet	0,94%
Μακροχρόνιες συμφωνίες	20,75%
Σύσταση Πελατών	14,15%
Προώθηση μέσω πελατών	7,55%
Ποιοτική δουλεία	20,75%

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό ότι πρωταρχικά το σημαντικότερο κριτήριο για το κλείσιμο επαγγελματικών συμφωνιών είναι η πολύχρονη και σταθερή πελατεία. Σε αυτό συντελεί ο παράγοντας της παροχής ποιοτικής εργασίας σε συνδυασμό με τη σύναψη μακροχρόνιων συμφωνιών με τους πελάτες. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι εκείνα που συνθέτουν το βασικό τρόπο εξεύρεσης πελατών των Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

επιχειρήσεων της NEZ. Επίσης, σημαντικό ρόλο παίζει ο ανθρωποκεντρικός και προσωπικός χαρακτήρας διοίκησης των εταιριών. Το κέντρο βάρους πέφτει στην προσωπική επαφή του επιχειρηματία με τους πελάτες του. Καταληκτικά, ο κύριος όγκος των πελατών προέρχεται μέσω των διαπροσωπικών σχέσεων των επιχειρηματιών της NEZ, ενώ αυτό πολλές φορές συμβαίνει υπό τη μορφή συστάσεων. Τέλος, σύμφωνα με τα δεδομένα της έρευνας συμπεραίνεται ότι η πολιτική εύρεσης πελατών δεν βασίζεται ούτε στον κλάδο της διαφήμισης ούτε μέσω του Ιντερνέτ. Φαίνεται λοιπόν ξεκάθαρα ότι οι επιχειρηματίες της NEZ δεν έχουν επωφεληθεί στο έπακρον τους δύο πιο ταχύς εξελισσόμενους φορείς ανάδειξης και προώθησης των επιχειρήσεών τους. Επίσης, μέσω της έρευνας βγήκε το συμπέρασμα ότι οι επιχειρήσεις σε ποσοστό 70% εξέφρασαν την ανάγκη για πιθανές αλλαγές στον τρόπο εύρεσης πελατών. Πολλές από αυτές πρότειναν αρκετούς εναλλακτικούς τρόπους, όπως έμφαση στις δημόσιες σχέσεις με επιχειρήσεις του ναυτιλιακού cluster της χώρας και στην εξωστρέφεια αυτών μέσω εξειδικευμένων εκδηλώσεων και εκθέσεων. Σύμφωνα με τα δεδομένα της έρευνας η πλειοψηφία των εταιριών θεωρεί πως δεν υπάρχει ιδιαίτερο όραμα και στρατηγική στην εύρεση νέων πελατών. Βέβαια αρκετές από αυτές έχουν προσανατολίσει την διοίκηση των εταιριών τους στην αναζήτηση νέων τρόπων εύρεσης πελατών. Πιο συγκεκριμένα ενδεικτικοί τρόποι είναι η ανανέωση των μέσων διαφήμισης εντατικοποιώντας της προσανατολίζοντας την στο εξωτερικό. Εναλλακτικός προτεινόμενος τρόπος είναι η ανάθεση εργασιών σε εξωτερικό συνεργάτη (outsourcing). Αυτή η διαδικασία προσδίδει την ευκαιρία επαφής και γνωριμίας με άλλα συνεργεία και ειδικότητες, με απώτερο στόχο την απόκτηση καινούργιας τεχνογνωσίας και την διεύρυνση οριζόντων. Τέλος, ποιοτικό αποτέλεσμα από την έρευνα είναι ότι οι επιχειρήσεις με υψηλή εξειδίκευση παρουσιάζονται ως περισσότερο προσανατολισμένες στον στρατηγικό σχεδιασμό και την προσέκλυση νέων πελατών. Κάτι παρόμοιο παρατηρείται και στα μεγάλα ναυπηγεία που στρέφονται στην αναζήτηση μακροπρόθεσμων συνεργασιών και πελατών.



Διάγραμμα 2.3 Ποσοτικοποίηση του τρόπου εύρεσης πελατών

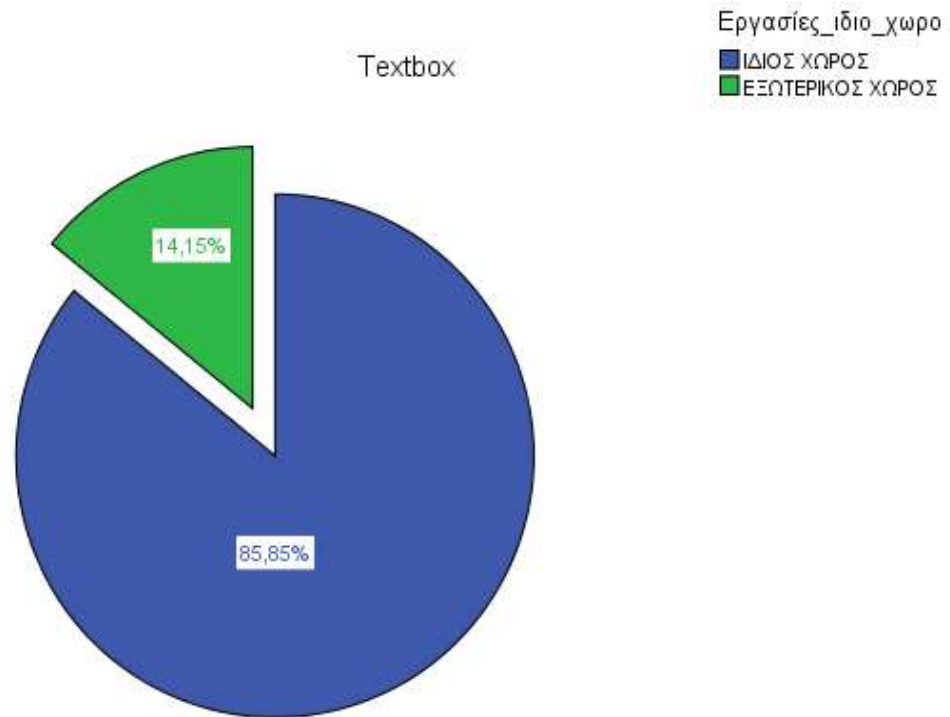
2.2.4 Συνεργασία επαγγελματιών άλλων ειδικοτήτων

Δεδομένου της γεωγραφικής θέσης και του σύνηθες παραδοσιακού τρόπου εργασίας, σημαντικό κομμάτι στην διαδικασία εκτέλεσης των εργασιών είναι η συνεργασία επαγγελματιών διαφορετικών ειδικοτήτων σε ένα συγκεκριμένο χώρο, όπως ναυπηγείο ή καρνάγιο. Πιο συγκεκριμένα, βάση της έρευνας, αυτό συμβαίνει σε ποσοστό 85,85%.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Πίνακας 2.4 Συνεργασία και εκτέλεση εργασιών στον ίδιο χώρο

ΙΔΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	85,85%
ΑΛΛΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ	14,15%



Cases weighted by Δραστηριότητα
Ποσοστό εκτέλεσης εργασιών στον ίδιο χώρο

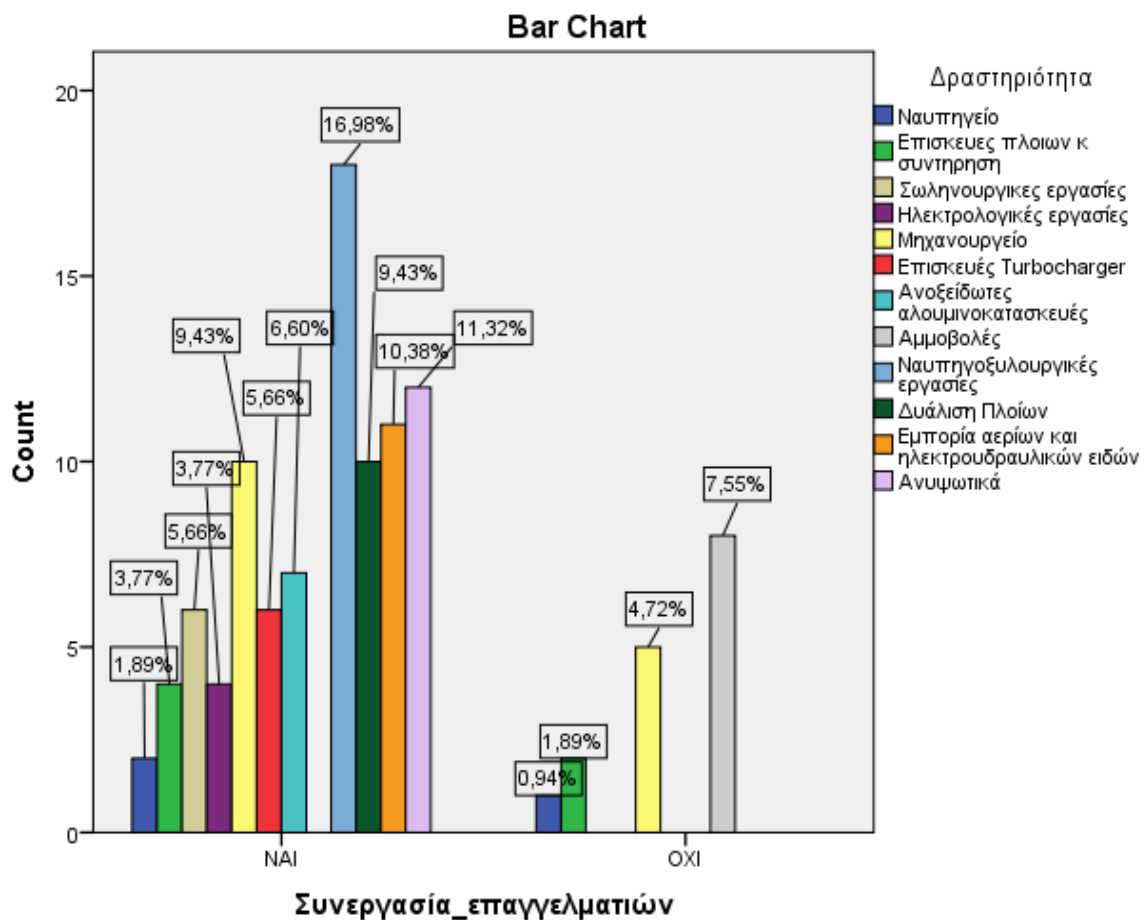
Διάγραμμα 2.4 Απεικόνιση των εργασιών διαφορετικών ειδικοτήτων στον ίδιο χώρο

Παράλληλα, αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι η πλειάδα από αυτές τις ειδικότητες των επιχειρήσεων έχουν συμπληρωματικό ρόλο στην ολοκλήρωση του ναυπηγοεπισκευαστικού έργου. Αναλυτικότερα από την επεξεργασία των δεδομένων γίνεται αντιληπτό ότι η ειδικότητα των ναυπηγοξυλουργικών εργασιών εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό συνεργασίας με άλλες ειδικότητες καθώς επίσης και εκείνο της εκτέλεσης εργασιών στον ίδιο χώρο σε ποσοστό 16,98%. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση των ανυψωτικών εργασιών σε ποσοστό 11,32%. Οι παραπάνω ειδικότητες παρουσιάζουν αυτά τα ποσοστά εξάρτησης συνεργασίας, διότι παίζουν μεγάλο ρόλο

στην διαδικασία εκτέλεσης του συνολικού έργου. Η ολοκλήρωση της κάθε εργασίας των ειδικοτήτων αυτών ξεχωριστά ή η ταυτόχρονη συνεργασία αυτών σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την ολοκλήρωση της εργασίας κάποιας άλλης. Ενδεικτικά παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας:

Ναυπηγοξυλουργικές εργασίες	16,98%
Ανυψωτικές υπηρεσίες	11,32%
Εμπορία αερίων και ηλεκτροδραυλικών ειδών	10,38%
Μηχανουργικές εργασίες	9,43%
Διάλυση πλοίων	9,43%
Αμμοβολές –Καθαρισμοί πλοίων	7,55%
Αλουμινοκατασκευές	6,6%

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος



Διάγραμμα 2.4.1 Ποσοτική Απεικόνιση των εργασιών διαφορετικών ειδικοτήτων στον ίδιο χώρο

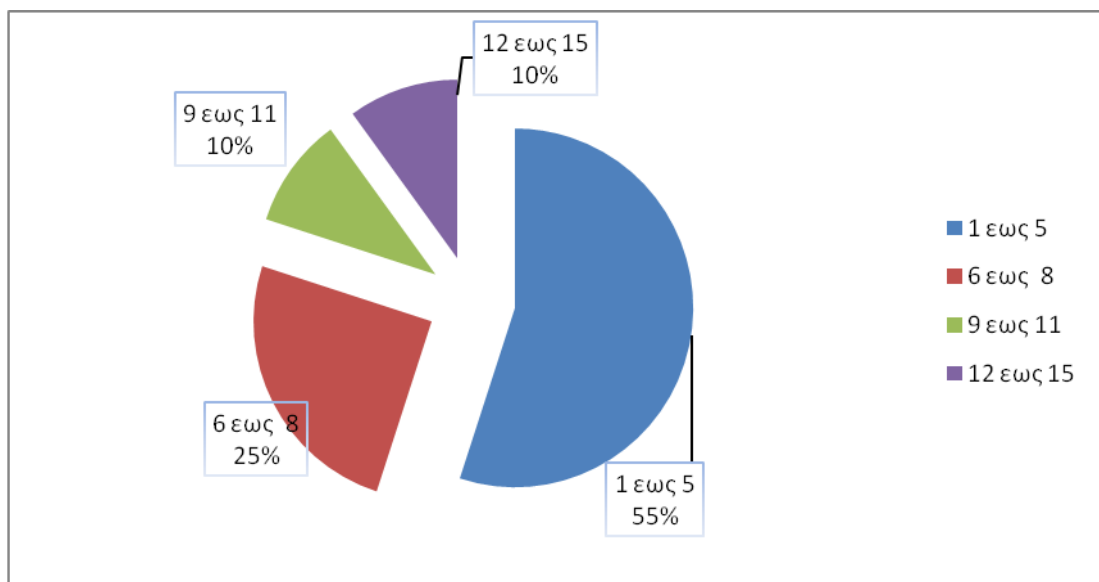
2.2.5 Βαθμός περιοδικότητας, όγκος δραστηριότητας και περιοδικότητα πρόσληψης απόλυσης εργαζομένων

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη είναι ίσως ο σημαντικότερος τομέας ενασχόλησης και εύρεσης εργασίας για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής. Μέσω της έρευνας έγινε προσπάθεια να προσδιοριστούν τα σημαντικότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά που έχουν να κάνουν με τον όγκο των απασχολούμενων εργατών και τις μεταβολές αυτού εν συναρτήσει του μεγέθους δραστηριότητας και του βαθμού μεταβολής μέσα στο έτος. Η έρευνα παρουσιάζει αρχικά κατά προσέγγιση το μέγεθος των απασχολούμενων εργαζομένων στις επιχειρήσεις της NEZ.

2.2.6 Ποσοτικοποίηση του μεγέθους των εργαζομένων.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	1-5	6-8	9-11	12-15
ΠΟΣΟΣΤΟ	55%	25%	10%	10%

ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ/ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ



Διάγραμμα 2.5 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση του μεγέθους των εργαζομένων

Τα παραπάνω δεδομένα παρουσιάζουν την εικόνα των εργαζομένων στις επιχειρήσεις της ΝΕΖ. Με αυτά τα στοιχεία μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις έχουν ελάχιστο μόνιμο προσωπικό και μια στις τρεις μπορούν να συντηρήσουν προσωπικό έως 8 άτομα. Αυτό οφείλεται στην οικονομική κρίση, τη μείωση του όγκου δραστηριότητας και του συνολικότερου αρνητικού οικονομικού περιβάλλοντος, στο οποίο επιχειρούν.

2.2.7 Βαθμός περιοδικότητας όγκου εργασιών.

Σημαντική παράμετρος στην ανάλυση και την απεικόνιση του εργατικού κόστους είναι τα αποτελέσματα του παραπάνω πίνακα. Πολύ σημαντικό κομμάτι στην διαδικασία εκτέλεσης των εργασιών στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη είναι ο βαθμός περιοδικότητας του όγκου δραστηριότητας και το εύρος των μηνών περιόδου εργασιών. Σύμφωνα με την ανάλυση των δεδομένων της έρευνας:

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Πίνακας 2.6 Πίνακας βαθμού περιοδικότητας (συνολικά των επιχειρήσεων)

ΜΕΓΑΛΟΣ ΒΑΘΜΟΣ 60%

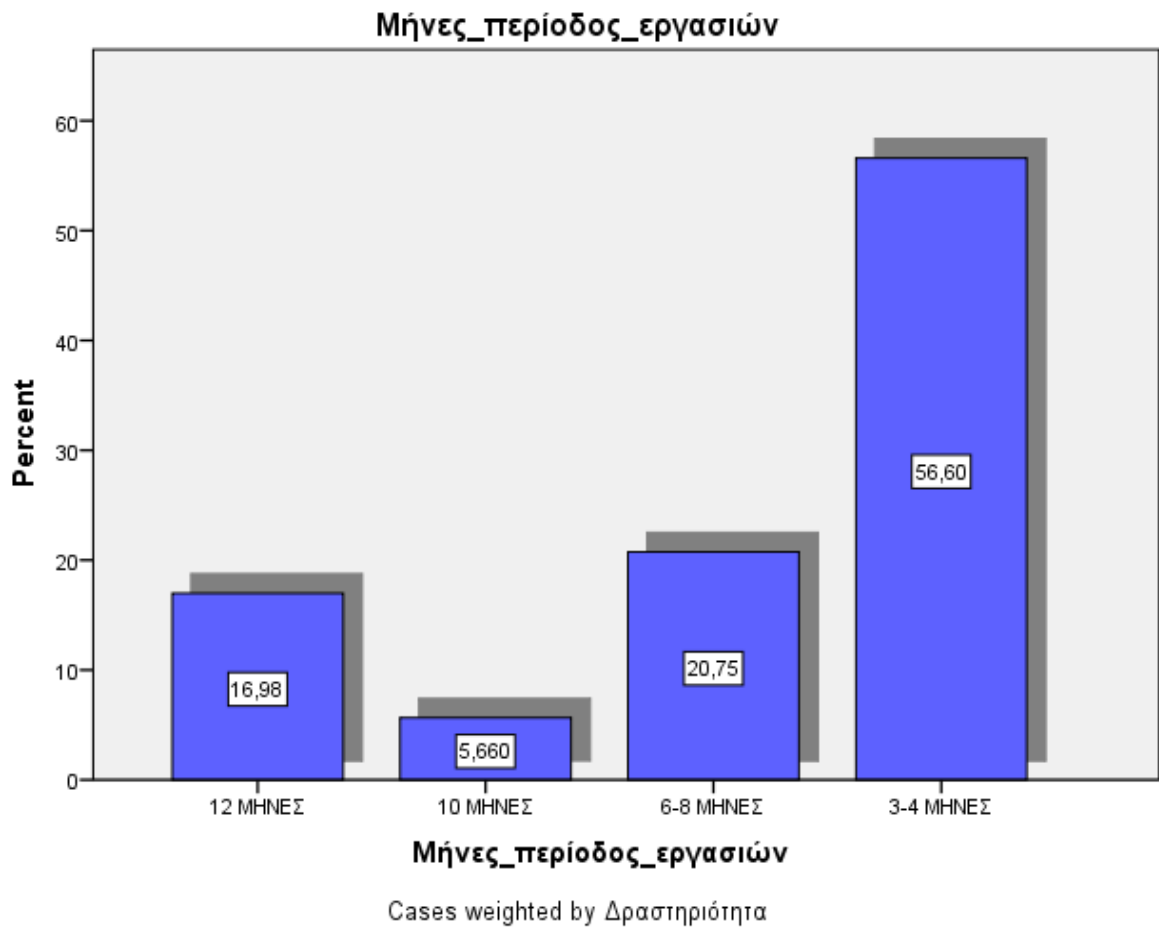
ΜΙΚΡΟΣ ΒΑΘΜΟΣ 40%

Συμπέρασμα των παραπάνω αποτελεσμάτων είναι ότι η πλειοψηφία των επιχειρήσεων έχει μικρό βαθμό περιοδικότητας στον όγκο δραστηριότητας. Ο βασικός λόγος είναι η ανυπαρξία νέων δουλειών, λόγω τόσο της οικονομικής κρίσης όσο και της μεγάλης πτώσης των ναύλων στον ναυτιλιακό κλάδο την τελευταία πενταετία. Το υπόλοιπο ποσοστό χαρακτηρίζει στο έπακρον την συνήθη περιοδικότητα των επιχειρήσεων του κλάδου. Παράλληλα έγινε προσπάθεια να αναζητηθούν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της περιοδικότητας εργασιών σε κάθε είδους επιχείρησης ξεχωριστά.

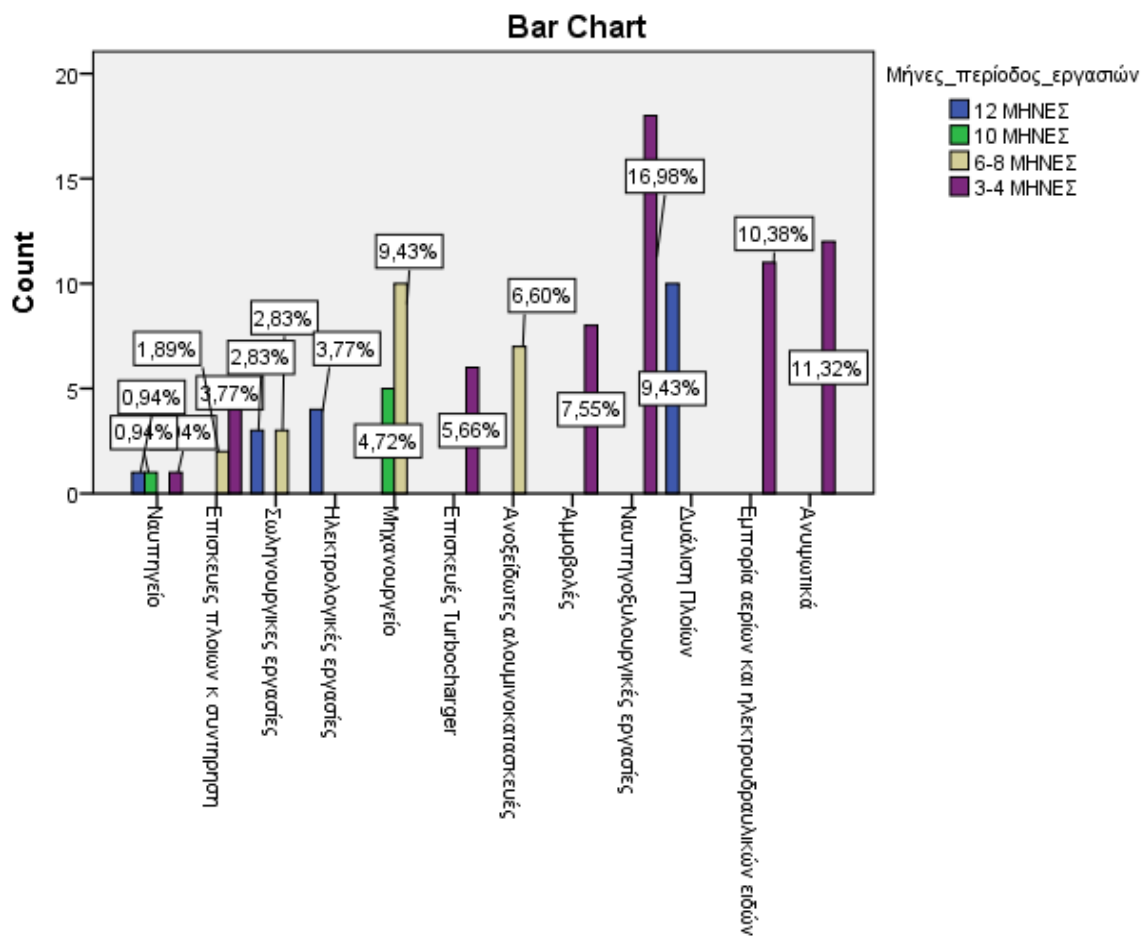
Πίνακας 2.7 Πίνακας βαθμού περιοδικότητας ανά περίοδο-μήνα (συνολικά των επιχειρήσεων)

12 ΜΗΝΕΣ	10 ΜΗΝΕΣ	6-8 ΜΗΝΕΣ	3-4 ΜΗΝΕΣ
5,66%	16,98%	20,75%	56,50%

Διάγραμμα 2.6 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση των μηνών-περιόδων εργασίας



Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

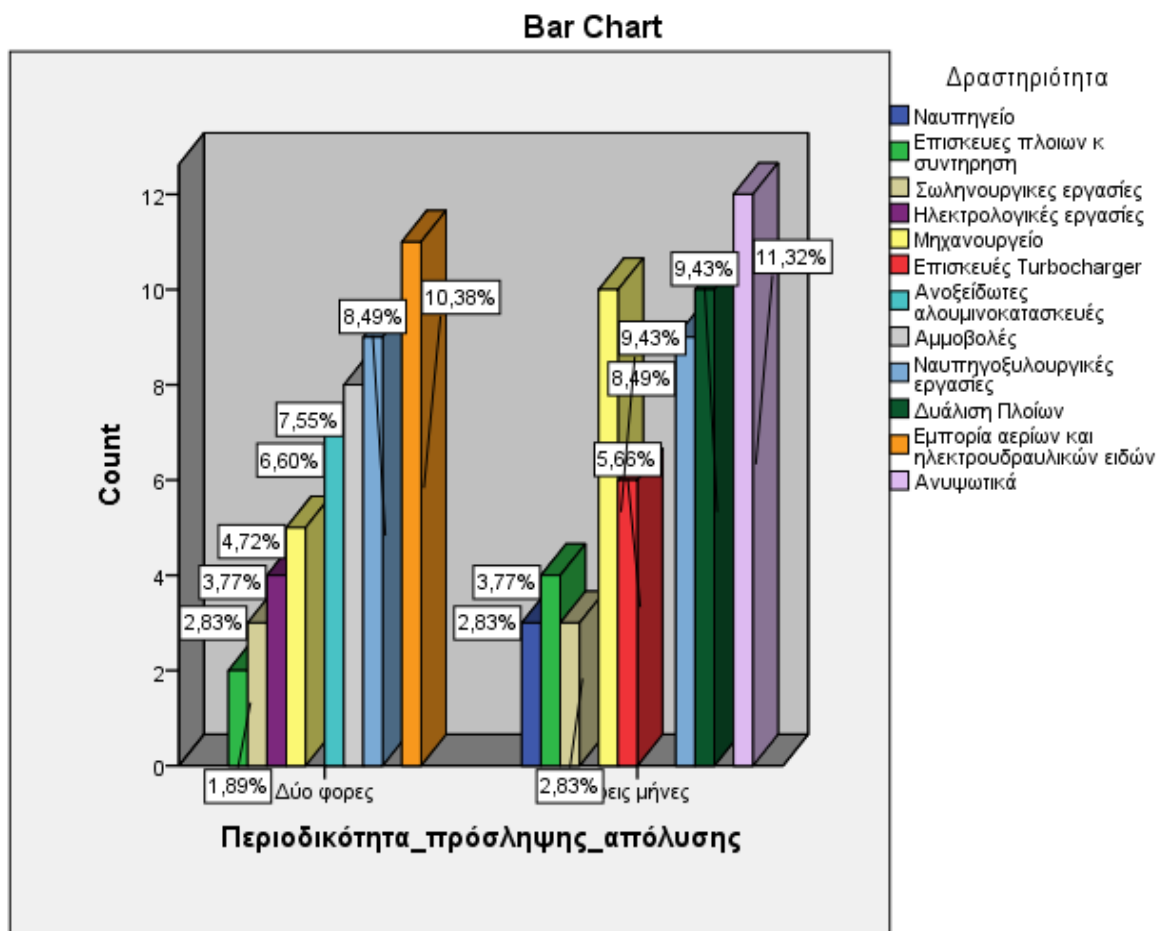


Διάγραμμα 2.7 Διαγραμματική Ποσοτικοποίηση των μηνών-περιόδων εργασίας βάσει της ειδικότητας της επιχείρησης

Συμπερασματικά με τα παραπάνω, οι επιχειρήσεις της NEZ έχουν μια πολύ μεγάλη περιοδικότητα στον όγκο εργασιών τους λόγω της δυσκολίας σύναψης δουλειών και της αντικειμενικής χρονικής αστάθειας κάθε ειδικότητας. Επίσης, η συνεχής οικονομική ύφεση στην χώρα και ιδιαιτέρως στον ναυπηγικό κλάδο οδήγησε στη συρρίκνωση του όγκου εργασίας τους καθώς και στην μείωση των μηνών πλήρης εργασίας επιχειρήσεων με εξειδικευμένη ειδικότητα. Τέτοιες είναι οι ναυπηγοξυλουργικές επισκευές, διάλυσης πλοίων και μηχανουργείων. Ένας επιπρόσθετος παράγοντας που συμβάλλει σε αυτό είναι ότι αυτού του είδους οι επιχειρήσεις εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό είτε από τον όγκο εργασίας των ναυπηγείων είτε από εκείνον των επισκευών πλοίων. Συμπερασματικά οι επιχειρήσεις εκείνες που έχουν πιο σταθερό όγκο εργασιών είναι αυτές των ναυπηγείων, των

επισκευών πλοίων, των μηχανουργείων, των ηλεκτροδραυλικών και των σιδηρουργικών εργασιών. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο βαθμός περιοδικότητας και οι μήνες εργασιών σε κάθε ειδικότητα, μεταφράζεται και σε μια ανάλογη μεταβολή στα δεδομένα πρόσληψης και απόλυσης των εργαζομένων. Πιο συγκεκριμένα μέσω της έρευνας έγινε αντιληπτό ότι το 60% των επιχειρήσεων παρουσιάζει μεγάλη περιοδικότητα στον όγκο εργασιών. Αυτό συμβαίνει διότι ο κλάδος έχει μεγάλη εξάρτηση από όγκο δουλειάς της ναυτιλίας και την ανάγκη αυτού για επισκευή. Βασικός πελάτης του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου είναι οι κάτοχοι yachts, κότερα και τα πλοία ακτογραμμής. Σημαντικό ρόλο στην περιοδικότητα προσλήψεων ή απολύσεων παίζει η ειδικότητα των επιχειρήσεων και η συγκεκριμένη χρονική έναρξη. Συνήθως ξεκινάει από τον Φεβρουάριο και τελειώνει περίπου τον Μάιο. Πιο συγκεκριμένα, από την ανάλυση της έρευνας αποδείχτηκε ότι την μεγαλύτερη περιοδικότητα πρόσληψης – απόλυσης αφορά στις ειδικότητες των ανυψωτικών εργασιών, της διάλυσης πλοίων, των ναυπηγείων, των μηχανουργείων, των ναυπηγοξυλουργικών εργασιών καθώς και εκείνες των εξειδικευμένων εργασιών όπως επισκευές turbocharger μηχανών και απαντάται με συχνότητα τρεις φορές τον χρόνο. Αντιθέτως, επιχειρήσεις όπως οι εργασίες αλουμινοκατασκευής, τα μηχανουργεία, οι αμμοβολές και οι εμπορικές δραστηριότητες επισκευαστικών αναλωσίμων παρουσιάζουν μικρότερη περιοδικότητας απόλυσης - πρόσληψης των εργαζομένων , σε συχνότητα δυο φορές τον χρόνο.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος



Διάγραμμα 2.8 Διαγραμματική Απεικόνιση της περιοδικότητας πρόσληψης-απόλυσης εργασίας βάσει της ειδικότητας της επιχείρησης

2.2.8 Μέσα τεχνολογίας

Σημαντικό κομμάτι στην διαδικασία των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών παίζουν η χρήση της τεχνολογίας και των μέσων εκτέλεσης των εργασιών αυτών. Σύμφωνα με την έρευνα, το επίπεδο της τεχνολογίας διαφέρει ανάλογα την ειδικότητα του κάθε επαγγέλματος. Πιο συγκεκριμένα, στις ειδικότητες με μεγαλύτερη εξειδίκευση τα μέσα τεχνολογίας και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται είναι υψηλής τεχνολογίας. Επί παραδείγματι οι επισκευές μηχανών turbocharger χρησιμοποιούν ηλεκτρονικούς και συμβατούς τόννους καθώς επίσης και εργαλεία κοπής Plasma, μηχανήματα ηλεκτροσυγκόλλησης TIG, συμβατούς και ηλεκτρικούς τόννους Cnc με στόχο την ακριβή κατασκευή και επισκευή εξαρτημάτων για τους συγκεκριμένους

τύπου μηχανών. Το ίδιο συμβαίνει και στην ειδικότητα των κατά παραγγελία κατασκευών ανοξειδωτων εξαρτημάτων αλλά και στα μηχανουργεία, στα οποία χρησιμοποιούνται μηχανήματα κοπής Plasma και Laser για την κοπή ειδικών μετάλλων, όπως και χρησιμοποιούνται συμβατά και ηλεκτρικά και υδραυλικά μηχανήματα κύρτωσης. Επίσης, οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις όπως τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν πλειάδα μέσων εκτέλεσης των εργασιών τους και διαφορετικού τεχνολογικού επιπέδου. Πιο συγκεκριμένα, σύνθητες μηχανήματα είναι τα ανυψωτικά με υδραυλική λειτουργία, τα συστήματα καθαρισμού πλοίων υψηλής πίεσης. Σημαντικό ρόλο στην διαδικασία εκτέλεσης των εργασιών ενός ναυπηγείου παίζουν τα μηχανήματα μετακίνησης των πλοίων, όπως οι αυτοκινούμενες γέφυρες καθέλκυσης και ανέλκυσης τα αποκαλούμενα trainlift, τα οποία κινούνται σε ράγες, ενώ μπορούμε να συναντήσουμε και άλλα τεχνολογικά πιο προηγμένα, τα οποία κινούνται σε ρόδες. Επίσης, συνήθης πλέον τεχνική κατά την επισκευή των πλοίων εντός των ναυπηγείων, είναι η κάλυψη αυτών με ένα ειδικό κινητό-λυόμενο προστατευτικό θάλαμο. Ο θάλαμος αποτελείται από μια ειδική ελαστική αδιάβροχη μεμβράνη. Οπότε με τη χρήση αυτού, εξασφαλίζεται η δυνατότητα στους εργάτες να εργαστούν περισσότερες ώρες ανεξαρτήτως των καιρικών συνθηκών που επικρατούν όπως, βροχή ή αέρα. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται ένα σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στα ναυπηγεία ως προς τον χρόνο εκτέλεσης και παράδοσης των έργων. Τέλος πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να δουλεύουν σε κλειστούς χώρους όπως υπόστεγα ναυπηγείων ή σε κλειστούς ιδιόκτητους χώρους όπως ξυλουργεία, μηχανουργεία, σωληνουργεία. Αυτές οι επιχειρήσεις συνηθίζουν να χρησιμοποιούν μηχανήματα μέσης τεχνολογίας όπως πριονοκορδέλες, ξυλουργικά μηχανήματα χειρός, μικρούς εγκατεστημένους γερανούς μεταφοράς εξαρτημάτων και ειδικά μηχανήματα βαφών.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

2.2.9 Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της NEZ Περάματος

2.2.9.1 Γεωγραφική Θέση Των Ελληνικών Ναυπηγείων

Η Ελλάδα βρίσκεται σε στρατηγική θέση καθώς χωροθετείται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Επίσης είναι η νοτιότερη χώρα των Βαλκανίων και συνάμα η πύλη για είσοδο και έξοδο των προϊόντων του εμπορίου προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα βρίσκεται πολύ κοντά σε κεντρικές αρτηρίες θαλάσσιου εμπορίου. Συνηθίζεται τα πλοία που έρχονται από την Ανατολή, προκειμένου να φτάσουν στον προορισμό τους(είτε αυτός είναι κάποιο λιμάνι της Μεσογείου είτε κάποιο από τα λιμάνια που βρέχονται από τον Ατλαντικό ωκεανό), να προτιμούν να περνούν μέσα από την διώρυγα του Σουέζ, εφόσον φυσικά τους το επιτρέπει το μέγεθος και το βύθισμα τους. Αφού τα πλοία διασχίσουν τη διώρυγα και βγουν στη Μεσόγειο θάλασσα το πρώτο ευρωπαϊκό κράτος που συναντούν είναι η Ελλάδα. Αυτό λοιπόν δίνει στα ναυπηγεία μας το προβάδισμα να είναι εκείνα που θα εξυπηρετήσουν αυτά τα πλοία. Η πιθανότητα αυτή αυξάνεται όσο αυξάνεται και ο αριθμός των πλοίων που διέρχονται τη διώρυγα. Παρατηρείται ότι τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερα πλοία προτιμούν αυτή την διαδρομή. Άλλος ένας κρίσιμος παράγοντας που σχετίζεται με τη γεωγραφική θέση των ελληνικών ναυπηγείων και αυξάνει τον όγκο των διερχόμενων πλοίων είναι ότι μέσα από τα χωρικά ύδατα της Ελλάδας περνάει ο θαλάσσιος δρόμος που ακολουθούν τα πλοία για να μπου από τη Μεσόγειο στη Μαύρη θάλασσα και αντίστροφα.

Ορθολογικά λοιπόν, όσο αυξάνεται ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων τόσο αυξάνονται και οι πιθανότητες κάποια από αυτά τα πλοία να εξυπηρετηθούν από τα ναυπηγεία ή τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες της χώρας μας. Αναλυτικότερα, στην περίπτωση που κάποιο από αυτά τα πλοία εμφανίσει κάποια βλάβη στη λειτουργία του, είναι πιο πιθανό να κάνει μια μικρή παρέκκλιση στην πορεία του και να προτιμήσει να εξυπηρετηθεί από κάποιο από τα ελληνικά ναυπηγεία. Η πιθανότητα της επιλογής των Ελληνικών ναυπηγείων για τέτοιου είδους βλάβες γίνεται ακόμα πιο βάσιμη από το γεγονός ότι τα ναυπηγεία εδρεύουν δίπλα στο λιμάνι του Πειραιά. Το οποίο εκτός του ότι είναι το μεγαλύτερο της χώρας είναι και ένα από τα πιο εμπορικά λιμάνια της Μεσογείου. Επομένως το συγκεκριμένο λιμάνι κατά το απαιτούμενο χρονικό διάστημα διεκπεραίωσης ή επισκευής του πλοίου δίνει την δυνατότητα

εξυπηρέτησης των φορτίων του. Τα πράγματα δεν αλλάζουν ούτε για τα μικρότερα σε μέγεθος πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (N.MA). Αυτό γιατί και αυτά πλέουν στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου και φυσικά χρησιμοποιούν τις ίδιες θαλάσσιες λεωφόρους που περνούν από τη Μεσόγειο. Επομένως σε μία ανάλογη περίπτωση είναι πιο πιθανό να προτιμήσουν να απολάβουν τα προνόμια που προσφέρει η γεωγραφική θέση της NEZ. Άλλο πλεονέκτημα που σχετίζεται με τη γεωγραφική θέση των ναυπηγείων της χώρας είναι οι κλιματολογικές συνθήκες και η ζώνη ώρας. Οι κλιματολογικές συνθήκες δίνουν ένα ισχυρό προβάδισμα έναντι των ναυπηγείων της Βόρειας Ευρώπης. Τα οποία είναι αναγκασμένα να κλείνουν κατά τους χειμερινούς μήνες λόγω χαμηλών θερμοκρασιών που επικρατούν σε αυτές τις περιοχές. Ο πάγος που σχηματίζεται είναι απαγορευτικός για την εκτέλεση των περισσότερων εργασιών. Αντιθέτως τα ελληνικά ναυπηγεία λειτουργούν 365 μέρες το χρόνο, χωρίς σχεδόν ποτέ να αντιμετωπίζουν τέτοιου ύφους περιορισμούς. Άλλος ένα θετικός παράγοντας που ευνοεί τις ελληνικές επιχειρήσεις έναντι κυρίως αυτών της Άπω Ανατολής είναι τα ποσοστά υγρασίας του ελληνικού κλίματος. Αφού οι συνθήκες υγρασίας ευνοούν τη σωστή βαφή των πλοίων χωρίς τη χρήση θερμαντικών και αφυγραντικών μέσων όπως συνηθίζεται στις άλλες χώρες. Με αυτό τον τρόπο προσφέρονται πολύ υψηλής ποιότητας υπηρεσίες κατά την βαφή των πλοίων. Τέλος η ζώνη ώρας της Ελλάδος είναι εκείνη που βοηθά τα ναυπηγεία να επικοινωνούν με πλοιοκτήτες από όλη την Ευρώπη. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος, όσο και της Ζώνης συνολικά, είναι ιδιαίτερα σημαντικά και απορρέουν από την μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική και μετασκευαστική παράδοση των Ελληνικών μονάδων και του ναυπηγοεπισκευαστικού δυναμικού.

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

- 1) Κατασκευές μικρών και μεσαίου μεγέθους μεταλλικών σκαφών, αλιευτικών, οχηματαγωγών, φορτηγών αλλά και ξύλινων αλιευτικών και πλαστικών αναψυχής.
- 2) Επισκευές-μετασκευές μεσαίου και μεγάλου μεγέθους μεταλλικών σκαφών αναψυχής, φορτηγών, πετρελαιοφόρων και επιβατηγών.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

- 3) Ανελκύσεις-καθελκύσεις μικρών και μεσαίων μεγέθους σκαφών (μέχρι 1000 DWT) και συναφής εργασίες (χρωματισμοί, μικροεπισκευές).
- 4) Δεξαμενισμοί μικρών και μεσαίου μεγέθους σκαφών μέχρι 40000 DWT.
- 5) Διαλύσεις μεταλλικών σκαφών.
- 6) Κάθε είδους βιομηχανικές κατασκευές.

Οι μικρές και μεσαίες της ΝΕΖ απασχολούν σε μόνιμη βάση περίπου 300-400 άτομα. Για τις υπόλοιπες ανάγκες χρησιμοποιούν υπεργολάβων της ευρύτερης περιοχής με διάφορες ειδικότητες, οι οποίες διατηρούν συνεργεία και μονάδες εργασίας επί πλοίων.

Τα συνεργεία αυτά καλύπτουν τις ανάγκες των μικρών και μεσαίων μονάδων, αναλαμβάνουν επισκευές πλοίων στις δεξαμενές του ΟΛΠ με απευθείας εργολαβική σχέση. Οι μονάδες αυτές πολλές φορές δρουν ανταγωνιστικά στον τομέα των επισκευών προς τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας, διότι προσφέρουν καλύτερες τιμές.

Ενδεικτικό ότι την τελευταία δεκαετία που μετασκευάστηκαν στην χώρα κανένα δεν μετασκευάστηκε στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Όλες οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν στην ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος από μικρές εταιρίες με την μορφή εργολάβων ή υπεργολάβων.

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

1. Η μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική παράδοση της χώρας, σε συνδυασμό με τα άριστα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί σε όλα τα παραγωγικά στάδια,
2. Το όνομα και η φήμη τόσο της Ελληνικής Ν.Ε.Β, όσο και των περισσότερων μεμονωμένων μονάδων, είτε αυτές αναφέρονται στα μεγάλα ναυπηγεία, είτε αναφέρονται στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο,
3. Η συσσωρευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία (know – how), του εργατοτεχνικού δυναμικού και των επιχειρήσεων, έχει καταστήσει το Πέραμα

σαν πηγή παραγωγής γνώσης και καινοτομίας, η οποία αναγνωρίζεται από όλο τον ναυτιλιακό χώρο,

4. Η στρατηγική τοποθεσία του Περάματος, το οποίο αποτελεί συνδετικό κόμβο στο εμπόριο της Μεσογείου και τις θαλάσσιες διαδρομές από και προς τον Εύξεινο Πόντο, την Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο.
5. Η ύπαρξη πλησίον της NEZ ενός από τους μεγαλύτερους σε όνομα και προοπτική, εμπορικού και επιβατικού λιμένα, αυτού του Πειραιά,
6. Η ύπαρξη και δραστηριοποίηση στην ευρύτερη περιοχή εκατοντάδων συμπληρωματικών και έμπειρων βιοτεχνικών και εμπορικών μονάδων, ικανών να υποστηρίξουν άμεσα, κάθε εξειδικευμένη απαίτηση επισκευής ή μετασκευής.

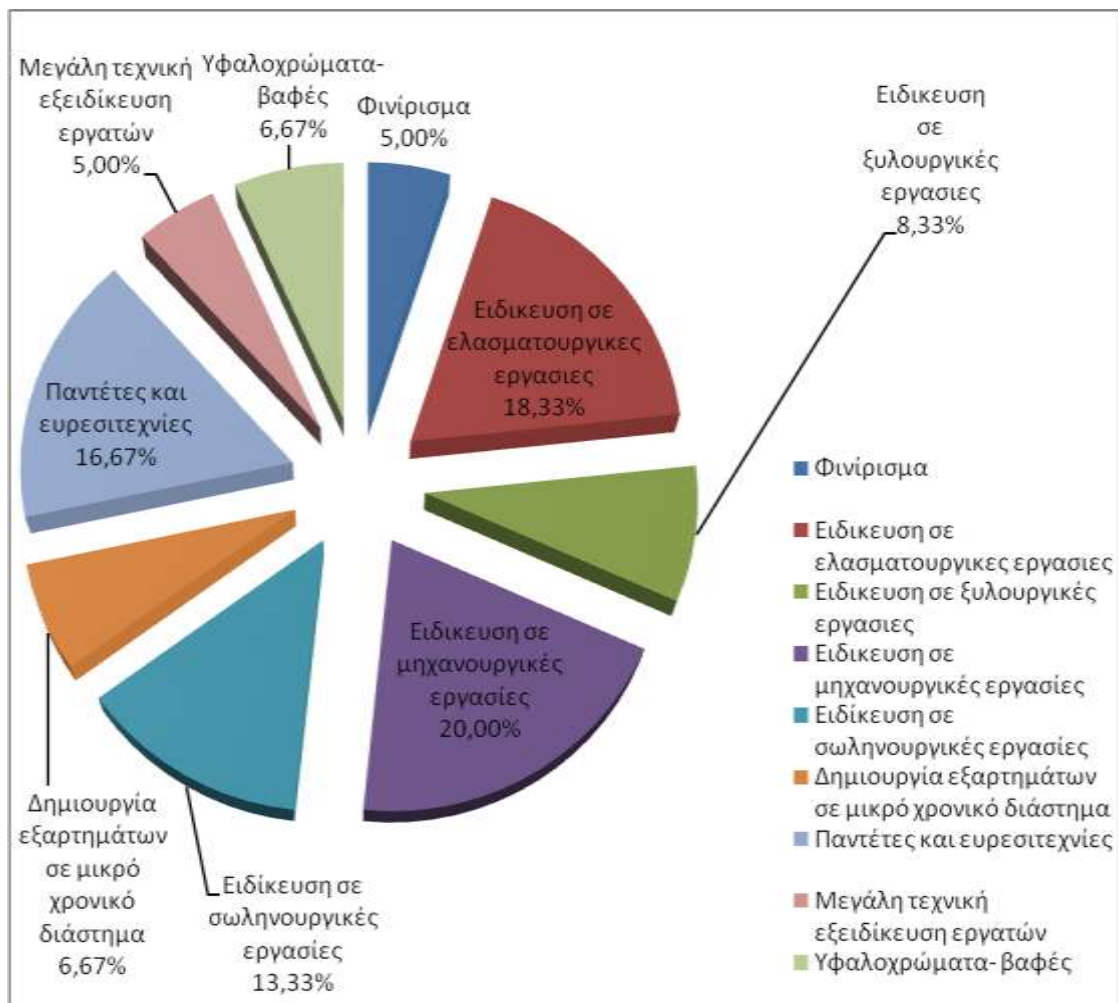
2.2.9.2 Πίνακας συγκριτικού πλεονεκτήματος Ειδικοτήτων¹²

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ

Φινίρισμα	5%
Ειδίκευση σε ελασματολειτουργικές εργασίες	18,33%
Ειδίκευση σε ξυλουργικές εργασίες	8,33%
Ειδίκευση σε μηχανουργικές εργασίες	20%
Ειδίκευση σε σωληνουργικές εργασίες	13,33%
Δημιουργία εξαρτημάτων σε μικρό χρονικό διάστημα	6,67%
Παντέτες και ευρεσιτεχνίες	16,67%
Μεγάλη τεχνική εξειδίκευση εργατών	5%
Υφαλοχρώματα- βαφές	6,67%

¹² Βάση της έρευνας του συγγραφέα

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος



Διάγραμμα 2.9 Διαγραμματική Απεικόνιση συγκριτικού πλεονεκτήματος εργασιών με βάση των ειδικοτήτων

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας απορρέει το συμπέρασμα ότι η πλειονότητα των επιχειρήσεων ειδικεύεται στις ελασματολειτουργικές, ναυπηγοξηλουργικές και σωληνουργικές εργασίες. Γίνεται άμεσα αντιληπτό πως η περιοχή της ΝΕΖ Περάματος είναι γνωστή για την κατασκευή και τη δημιουργία από το μηδέν ευρεσιτεχνιών και εξειδικευμένων εξαρτημάτων, που χρίζουν άμεσης αντικατάστασης. Η θετική χρονικά συγκυρία της αναγέννησης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος παίζει η Cosco, η οποία εμμένει στις προτάσεις που έχει κάνει στην κυβέρνηση για αγορά του πλειοψηφικού πακέτου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. Οι αποφάσεις του ΤΑΙΠΕΔ για την εκμετάλλευση των λιμανιών της χώρας θα καθυστερήσουν, τόσο λόγω αδυναμίας άμεσου

υπολογισμού των μακροπρόθεσμων επιπτώσεων που θα έχουν τα δύο μοντέλα (παραχωρήσεις ή πωλήσεις), όσο και κάποιων νομικών κωλυμάτων. Ο κινεζικός όμιλος εισέρχεται στο τραπέζι του διαλόγου με επενδύσεις εκατοντάδων εκατ. ευρώ, στη περίπτωση της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του ΟΛΠ. Εκτός όμως από τις επενδύσεις που σχεδιάζει να υλοποιήσει στο container terminal, οραματίζονται και άλλες που αφορούν σχεδόν το διπλασιασμό της ετήσιας ικανότητας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (6,6 εκατ. τευ από 3,6 εκατ. τευ που προέβλεπε η σύμβαση παραχώρησης Cosco - ΟΛΠ). Με την ανέγερση και της δυτικής πλευράς του προβλήτα ΙΙΙ του ΣΕΜΠΟ, που επίσης δεν προβλεπόταν στη σύμβαση, καθώς και με τη παράλληλη κατάργηση του εγγυημένου ανταλλάγματος, η πρόταση της Cosco δίνει λύσεις και σε ένα από τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή.

2.3 SWOT Analysis

Η ανάλυση του κλάδου και του ανταγωνισμού περιλαμβάνει παρακολούθηση, αποτίμηση και διάχυση πληροφοριών από το εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον σε σχέση με την εκκίνηση ενός έργου. Ένας δημοφιλής τρόπος διεξαγωγής μιας τέτοιας ανάλυσης είναι η μελέτη του περιβάλλοντος με χρήση της μεθοδολογίας SWOT. SWOT είναι το ακρωνύμιο που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις συγκεκριμένες δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats). Το εξωτερικό περιβάλλον αποτελείται από ευκαιρίες και απειλές που συνήθως είναι εκτός του κλάδου ενώ τις περισσότερες φορές δεν είναι καν υπό τον άμεσο έλεγχο της ανώτατης διοίκησης. Αυτές μπορούν να συνυπολογίζονται με τις δυνατότητες και τις αδυναμίες του κλάδου, που αποτελούν το εσωτερικό περιβάλλον, ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές. Με αυτές τις προϋποθέσεις θεωρούμενες ως βασικές, παρατίθεται στη συνέχεια η ανάλυση σύμφωνα με τη μεθοδολογία SWOT για τον κλάδο.

Πίνακας 2.6 Πίνακας Swot Analysis

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Δυνάμεις	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> •Ευνοϊκή γεωγραφική θέση. •Καλή ποιότητα παραγωγής και προσφερόμενων υπηρεσιών (μόνο ειδικά). •Μοναδικός εξοπλισμός για πλοία 500.000 τόνων στην Μεσόγειο (Σκαραμαγκάς). •Συνεργασία με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεως και τις Μεσογειακές και Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Μεταφορές •Καλή σχέση με αρχιμηχανικούς κάποιων εταιρειών 	<ul style="list-style-type: none"> • Η έλλειψη μακροχρόνια σταθερής στρατηγικής πολιτικής και προγραμματισμού για τον κλάδο. • Η έλλειψη μακροχρόνια σχεδιαζόμενης υποδομής, λόγω της ανέφικτης μέχρι σήμερα επιστημονικής και στατιστικής τεκμηρίωσης • Οι ανορθολογικές διοικητικές δομές των ίδιων των επιχειρήσεων • Υψηλό κόστος παραγωγής • Πεπαλαιωμένος εξοπλισμός •Αφερεγγυότητα στις ημερομηνίες παράδοσης του έργου. •Δύσκολη και προβληματική πρόσβαση σε πρώτες ύλες •Ελλιπής εκπαίδευση νέου προσωπικού •Το ανεπαρκές χρηματοοικονομικό υπόβαθρο •Οι οφειλές σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς – Διόγκωση Χρεών •Αυτοματοποίηση
Ευκαιρίες	Απειλές

<ul style="list-style-type: none"> • Νέου τύπου πλοία (κρουαζιερόπλοια, κότερα, τουριστικά) • Κατασκευές σχετιζόμενες με ΑΠΕ (π.χ. συναρμολόγηση ανεμογεννητριών και δημιουργία θαλασσιών φωτοβολταϊκών πάρκων.) • Ακτοπλοΐα- Ανανέωση στόλου • Συμμαχίες-Δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικού cluster 	<ul style="list-style-type: none"> • Έντονος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες. • Price war. • Πτώση δολαρίου. • Χαμηλοί Ναύλοι • Παγκόσμια ύφεση στη ναυτιλία και μείωση παγκόσμιου στόλου • Μικρή εισροή νέων στο επάγγελμα. • Περιβαλλοντικά ζητήματα • Συνδικαλισμός
--	--

Η SWOT analysis είναι μία μέθοδος η οποία συνδυάζει την ανάλυση του εσωτερικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης ή ενός κλάδου και μας επιτρέπει να διεξάγουμε κάποια συμπεράσματα σχετικά με την πορεία της (του) στο άμεσο μέλλον. Η διεξαγωγή αυτών των συμπερασμάτων γίνεται με τον συνδυασμό των στοιχείων των οποίων έχουμε συλλέξει κατά την έρευνα μας και τα οποία έχουμε ταξινομήσει παραπάνω ως Δυνάμεις, Αδυναμίες, Ευκαιρίες και Απειλές. Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα Δυνατά και τα Αδύνατα σημεία μιας επιχείρησης ή κλάδου, καθώς και οι Ευκαιρίες και οι Απειλές οι οποίες υπάρχουν ή μπορεί να παρουσιαστούν. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αποτελούν ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης ή του κλάδου, ενώ οι ευκαιρίες και οι απειλές αποτελούν ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος.

2.3.1 Δυνατά σημεία ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου

Ευνοϊκή γεωγραφική θέση

Η ευνοϊκή γεωγραφική θέση της Ελλάδος δίνει στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας μας, το μοναδικό πλεονέκτημα της κατοχής ενός στρατηγικού πλεονεκτήματος, έναντι των ανταγωνιστών μας. Όπως ήδη γνωρίζουμε, η απόσταση Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

του ναυπηγείου από το πλοίο και μετά από τον τόπο ναύλωσης του, είναι πολύ σημαντική. Στην περίπτωση των ελληνικών ναυπηγείων αυτή η απόσταση είναι μικρή, για τα πολλά πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Καλή ποιότητα παραγωγής και προσφερόμενων υπηρεσιών

Όπως γίνεται αντιληπτό το μέγεθος αυτό είναι ποιοτικό και έτσι είναι αδύνατον να υπάρχουν ποσοτικά στοιχεία τα οποία να το αποδεικνύουν. Αφορά ferries, τουριστικά και κυρίως ξενοδοχειακό εξοπλισμό πλοίων.

Μοναδικός εξοπλισμός

Τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά διαθέτουν την μεγαλύτερη δεξαμενή για πλοία στην περιοχή της Μεσογείου. Συγκεκριμένα η δεξαμενή των 500.000 τόνων DWT η οποία διαθέτει, είναι η μεγαλύτερη στην Μεσόγειο, δίνοντας ένα σημαντικότερο πλεονέκτημα στο ναυπηγείο αυτό, και σε όποιον την νοικιάσει για να κάνει δουλειά..

Συνεργασία με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεως και τις Μεσογειακές και Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Μεταφορές:

Ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα των ελληνικών ναυπηγείων έναντι των ανταγωνιστών τους, είναι η περιφερειακή γεωγραφική θέση σε συνάρτηση των καιρικών συνθηκών προσφέρει τα κατάλληλα δεδομένα για την δημιουργία ενός ναυπηγοεπισκευαστικού cluster. Μέσω αυτού οι συνεργαζόμενες επιχειρήσεις θα έχουν την δυνατότητα να δημιουργήσουν προστιθέμενη αξία στο παρεχόμενο προϊόν ή υπηρεσία στο τελικό καταναλωτή.

Καλή σχέση με αρχιμηχανικούς κάποιων εταιρειών: Οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων έχουν αρχιμηχανικούς εν ενεργία ή μη, οι οποίοι έχουν την τεχνογνωσία και τις επαφές με τις επιχειρήσεις την NEZ Περάματος και της ευρύτερης περιοχής.

2.3.2 Αδυναμίες και Προβλήματα της ΝΕΖ Περάματος

Η έλλειψη μακροχρόνιας σταθερής στρατηγικής πολιτικής και προγραμματισμού για τον κλάδο

Οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στο ανεπαρκές management, την έλλειψη οργανωμένου marketing, και βέβαια στην ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων που δρουν ευκαιριακά στον χώρο. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την κακοδιαχείριση και τις λανθασμένες αποφάσεις που αφορούσαν στις μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, παρέσυρε σε μείωση του κύκλου εργασιών και τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις του κλάδου.

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

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

Οι ανορθολογικές διοικητικές δομές των ίδιων των επιχειρήσεων

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

Υψηλό κόστος παραγωγής

Σύμφωνα με στοιχεία τα οποία έχουμε συλλέξει έχει προκύψει ότι τα εργατικά επιβαρύνουν το συνολικό κόστος παραγωγής σε ένα ποσοστό της τάξης του 50%. Όπως μπορούμε να αντιληφθούμε, αυτό σημαίνει ότι τα ελληνικά ναυπηγεία γίνονται αμέσως 2-3 φορές ακριβότερα από αυτά της Τουρκίας και της Ρουμανίας, μόνο από

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

την άποψη του κόστους των εργατικών. Αυτό σημαίνει ότι τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν ένα σημαντικότατο μειονέκτημα όσον αφορά στο κόστος παραγωγής.

Πεπαλαιωμένος εξοπλισμός

Παρόλο που δεν αποτελεί τον κανόνα, αλλά σίγουρα είναι ένα πρόβλημα το οποίο δυσχεραίνει το παραγωγικό έργο της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, πρέπει να τονιστεί ότι σε πολλές περιπτώσεις τα ναυπηγεία έχουν μηχανήματα τα οποία είναι αρκετά παλαιά. Το πρόβλημα με αυτά τα μηχανήματα είναι από την μία ότι δυσχεραίνουν το έργο των χειριστών τους (αφού πολλές φορές τους παρουσιάζουν τεχνικής φύσης προβλήματα), αλλά και ότι αυξάνουν το συνολικό κόστος παραγωγής, αφού για τη συντήρησή τους πρέπει να διατίθενται από την εταιρεία πολλά κεφάλαια.

Αφερεγγυότητα στις ημερομηνίες παράδοσης του έργου

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων της NEZ δεν έχει την ικανότητα να διασφαλίσει και να εγγυηθεί την ημερομηνία παράδοσης του έργου, λόγω της υπέρμετρης άσκησης του συνδικαλισμού και του γενικότερου ασταθές κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, στο οποίο επιχειρούν.

Δύσκολη και προβληματική πρόσβαση σε πρώτες ύλες

Η γεωγραφική κατανομή των ελληνικών ναυπηγείων και επισκευαστικών ζωνών κάνει την πρόσβαση τους σε πρώτες ύλες δύσκολη και ορισμένες φορές και προβληματική. Τόσο η έλλειψη αρκετών πρώτων υλών, οι οποίες δεν παράγονται στη χώρα μας, όσο και η νησιωτική φύση ενός από τα ναυπηγεία, αυτό της Σύρου, προκαλούν πολλές φορές καθυστερήσεις στο χρόνο παράδοσης των πρώτων υλών από τους προμηθευτές στα ναυπηγεία.

Ελλιπής εκπαίδευση νέου προσωπικού Το ανεπαρκές χρηματοοικονομικό υπόβαθρο Οι οφειλές σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς – Διόγκωση Χρεών Αυτοματοποίηση:

Το πρόβλημα της ελλιπούς εκπαίδευσης του νέου προσωπικού εντοπίζεται κυρίως σε τεχνίτες, όπως τους ηλεκτροσυγκολλητές και τις άλλες σχετικές θέσεις εργασίας.

Μεγάλης ηλικίας ανθρώπινο δυναμικό: Το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο απασχολείται στα ναυπηγεία και στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες είναι συνήθως μεγάλης ηλικίας και αυτό οφείλεται κυρίως στην χαμηλή προσέλκυση νέων στο επάγγελμα αυτό.

Το ανεπαρκές χρηματοοικονομικό υπόβαθρο

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφέρουμε την γενικότερη έλλειψη εξειδικευμένων αναπτυξιακών κινήτρων (π.χ επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις) κατά το παρελθόν, προκειμένου να ξεπεραστούν ή έστω να εξομαλυνθούν οι συνέπειες της μακρόχρονης κρίσης. Σε ότι αφορά τις οικονομικές ενισχύσεις της Ε.Ε. και ειδικότερα τις διατάξεις των οδηγιών του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων¹³ σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, παρατηρούμε ότι αυτές ξεκίνησαν από 28% και κατέληξαν στο 9%, του ετήσιου κύκλου εργασιών του ναυπηγείου, μάλιστα υπό αρκετές αυστηρές προϋποθέσεις, που καθιστούν στην πράξη ανεφάρμοστη την απορρόφηση για τις περισσότερες μονάδες του κλάδου.

Συγχρόνως με αυτές τις οικονομικές επιχορηγήσεις, στην Ελλάδα βρίσκονταν σε ισχύ οι αναπτυξιακοί νόμοι και οι τροποποιήσεις τους¹⁴ καθώς και η Υπουργική Απόφαση 30512/91. Τα αναπτυξιακά αυτά μέτρα σε ορισμένες περιπτώσεις εξυπηρέτησαν το σκοπό για τον οποίο εφαρμόστηκαν, ενώ σε άλλες περιπτώσεις τα οφέλη που προέκυπταν δεν υλοποιούνταν. Σε ορισμένα κράτη της Ε.Ε παρατηρήθηκαν, επιπλέον, έμμεσες επιδοτήσεις στη λειτουργία των πλοίων, κρατικές επιδοτήσεις με σκοπό τη διαφοροποίηση της παραγωγής, τις εξειδικεύσεις των ναυπηγείων κατά τομείς κατασκευής, την χρησιμοποίηση των ερευνητικών κεντρικών για άμεση εφαρμοσμένη έρευνα ή εκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού κλπ.

Οι οφειλές σε Ασφαλιστικούς Οργανισμούς – Διόγκωση Χρεών

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

¹³ (87/167/ΕΟΚ της 26/01/1987, 90/684/ΕΟΚ της 21/12/1990, 93/115/ΕΟΚ της 16/12/1993 και 94/73/ΕΚ της 19/12/1994)

¹⁴ (Ν.1262/82, Ν.1328/83, Ν.1880/90, Ν.1892/90)

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

1. Στη σταδιακή αύξηση των ημερομισθίων των εργατοτεχνιτών
2. Στην καθιέρωση υπέρογκων τόκων υπερημερίας υπό τη μορφή ποινής, κεφαλαιοποιούμενης προσθετικά στην κύρια εισφορά
3. Στην μη διαφύλαξη από το κράτος των νόμιμων δικαιωμάτων όλων των υπεργολάβων και προμηθευτών, που συνέπειά την οικονομική κρίση πολλών μικρομεσαίων επιχειρήσεων
4. Στην κατάργηση του καθεστώτος σχετικά με τις εργοδοτικές εισφορές, για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του κλάδου έναντι ομοειδών επιχειρήσεων του εξωτερικού
5. Στον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλιακής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, όπου η αθέτηση των όρων πληρωμής επισκευαστικών εργασιών, εκ έρους πολλών πλοιοκτητών, δημιούργησαν έντονες οικονομικές απαιτήσεις στις μονάδες της NEZ
6. Στον αθέμιτος ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των μονάδων, με συνέπειά την σταδιακή αποδυνάμωση ολόκληρου του Ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.

Αυτοματοποίηση

Υπάρχει πολύ μικρός βαθμός αυτοματοποίησης που δημιουργεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα

2.3.3 Ευκαιρίες Ανάπτυξης στην NEZ Περάματος

Το βασικό ερώτημα για τον αν υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης στην ευρύτερη NEZ Περάματος, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τόσο τις κυβερνητικές επιλογές για ενίσχυση της Ζώνης, όσο και την επιχειρηματική βούληση για επενδύσεις και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου. Λαμβάνοντας υπ όψιν τόσο το σημερινό εγχώριο, αλλά και διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, τα πάγια αιτήματα των επαγγελματικών φορέων και τέλος τα προβλήματα και τις αδυναμίες της περιοχής, μπορούμε να στοιχειοθετήσουμε θετική απάντηση στο θεμελιώδες ερώτημα των 'ευκαιριών ανάπτυξης της Ζώνης.

Νέου τύπου πλοία (κρουαζιερόπλοια, κότερα, τουριστικά)

Σημαντικότερη ευκαιρία αποτελούν οι προβλεπόμενες ναυπηγήσεις που αφορούν την ακτοπλοΐα και τα τουριστικά σκάφη (κρουαζιερόπλοια, κότερα κλπ). Η ειδίκευση στα μεγάλα σκάφη αναψυχής θεωρείται ως η μεγαλύτερη ευκαιρία και πρόκληση για την αύξηση του όγκου εργασιών των επιχειρήσεων.

Συμμαχίες-Δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικού cluster

Η ενθάρρυνση των συνενώσεων των επιχειρήσεων μέσω διαφόρων διατάξεων και προγραμμάτων, θα βοηθήσει στην δημιουργία επιχειρήσεων με μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια. Αύτές με τη σειρά τους θα είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν στις κυκλικές διακυμάνσεις της ζήτησης και θα αποκτήσουν ισχυρότερη διαπραγματευτική ισχύ, χάρις στις αναμενόμενες οικονομίες κλίμακας παραγωγής. Προς αυτή την κατεύθυνση θεωρούμε θετική της εξαγγελία ίδρυσης και χρηματοδότησης 1-2 Clusters επιχειρήσεων στην περιοχή της NEZ. Πιστεύουμε όμως ότι θα πρέπει να γενικευθούν τα κίνητρα για συνενώσεις – συγχωνεύσεις – κοινοπραξίες, έτσι ώστε να αναπτυχθούν οι οικονομίες κλίμακας που θα συμπίσουν το μέσο κόστος παραγωγής και θα αυξήσουν την συνολική ανταγωνιστικότητα της Ζώνης. Οι διάφορες συμμαχίες οι οποίες ήδη συντελούνται (όπως αυτή των Ναυπηγείων Ελευσίνας με την DCNS), αυξάνουν τις δυνατότητες της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, προσθέτοντας της επιπλέον παραγωγικό έργο. Η δημιουργία μιας συμμαχίας-συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων που αλληλεπιδρούν στον κλάδο την ναυπηγοεπισκευής, θα ήταν ευκαιρία για να αποκτήσουν κοινό κώδικα επικοινωνίας με στόχο την επίτευξη της βέλτιστης εκτέλεσης του έργου.

Ενεργειακά ζητήματα που σχετίζονται με ΑΠΕ

Κατασκευή πυλώνων για ανεμογεννήτριες και συναρμολόγηση τμημάτων ανεμογεννητριών κατά το παράδειγμα ομοειδών επιχειρήσεων της Βόρειας Ευρώπης. Σημαντική φαίνεται η ευκαιρία που παρουσιάζεται για κατασκευή Ελληνικής τεχνολογίας Πλωτής Οικολογικής Αφαλάτωσης, με μελλοντική προοπτική τις Πλωτές Ανεμογεννήτριες.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Ακτοπλοΐα- Ανανέωση στόλου: Επίσης, σημαντική ευκαιρία είναι η ζήτηση για επισκευή, μετασκευή, μετατροπή και κατασκευή νέων πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα μετά τον εξορθολογισμό αυτής από τα παλιά πλοία και τις επιχειρήσεις, οι οποίες δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τον αυξανόμενο ανταγωνισμό σε όλα τα επίπεδα των υπηρεσιών της ακτοπλοΐας.

Τέλος, η προώθηση ολοκλήρωσης του Βιομηχανικού Πάρκου στο Σχιστό, πιθανόν, να συνεισφέρει προς την κατεύθυνση της λύσης του σοβαρότατου προβλήματος χώρου και υποδομής που αντιμετωπίζουν οι μονάδες του Περάματος. Σε κάθε περίπτωση, με την χωροταξική διευκόλυνση της λειτουργίας τους και την κατάλληλη υποδομή, οι βιοτεχνικές μονάδες του Περάματος που δεν χρειάζονται ακτογραμμή για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους θα μπορέσουν επιτέλους να επιλύσουν το μακροχρόνιο πρόβλημα της έλλειψης χώρου.

2.3.4 Απειλές που παρουσιάζονται στον ελληνικό ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο

Έντονος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες

Οι γειτονικές μας χώρες (κυρίως η Τουρκία στην περιοχή του Αιγαίου και η Ρουμανία στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας), ασκούν ιδιαίτερα έντονο ανταγωνισμό στην ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Αυτό συμβαίνει διότι μπορούν να προσφέρουν οικονομικότερες υπηρεσίες στους εφοπλιστές - πλοιοκτήτες, λόγω του μειωμένου κόστους παραγωγής το οποίο έχουν.

Price War

Οι γειτονικές χώρες, όπως προαναφέρθηκε, είναι σε θέση να κάνουν έναν ιδιαίτερα έντονο πόλεμο τιμών στην ελληνική βιομηχανία και μέσα από αυτόν τον τρόπο να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές ως προς εμάς.

Πτώση της τιμής του δολαρίου

Η συνεχόμενη πτώση της τιμής του δολαρίου, κάνει τα ελληνικά ναυπηγεία ολοένα και πιο ακριβά. Αυτό συμβαίνει διότι οι αμοιβές των προσφερόμενων υπηρεσιών στα ελληνικά ναυπηγεία γίνονται σε Ευρώ (€), ενώ οι πλοιοκτήτες αμείβονται σε Δολάρια (\$), τα οποία συνεχώς υποχωρούν.

Χαμηλοί Ναύλοι

Σε περιόδους όπου οι ναύλοι είναι χαμηλοί οι πλοιοκτήτες προτιμούν να καθυστερήσουν τις επισκευαστικές τους διαδικασίες. Συνηθίζεται να επιλέγουν ποιοτικότερα και όχι τόσο γρήγορα ναυπηγεία. Με τον τρόπο αυτό οι πλοιοκτήτες κάνουν περισσότερο ανταγωνιστικά τα πλοία τους, στοχεύοντας ότι σε περιόδους με χαμηλούς ναύλους θα εξασφαλίσουν την απασχόληση.

Μικρή εισροή νέων στο επάγγελμα

Μία ακόμα παράμετρος η οποία αποτελεί απειλή για την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, είναι η μικρή εισροή νέων στο επάγγελμα. Αυτό πολλές φορές συνδυάζεται με το γεγονός ότι η δουλειά στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες και στα ναυπηγεία, είναι μία δουλειά δύσκολη και απολύτως εξαντλητική και δεν αποτελεί πλέον εύκολα την πρώτη επιλογή της νεολαίας.

Παγκόσμια ύφεση στη ναυτιλία και μείωση παγκόσμιου στόλου

Μια σημαντική παράμετρος που χαρακτηρίζεται ως απειλή είναι η παγκόσμια ύφεση και η μείωση της παγκόσμιας κατανάλωσης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση στην παγκόσμια ζήτηση για μεταφορά φορτίων, με κατάληξη την συρρίκνωση του παγκόσμιου στόλου και την συρρίκνωση αυτού λόγω ακυρώσεων παραγγελιών.

Περιβαλλοντικά Ζητήματα

Οι επιχειρήσεις της NEZ θα πρέπει αν ακολουθούν του περιβαλλοντικούς κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις υπηρεσίες που παρέχουν. Αντίθετα με τις ομοειδής γειτονικές επιχειρήσεις που έχουν ελαστικό νομοθετικό περιβαλλοντικό πλαίσιο. Παράλληλα, πολλές εργασίες επισκευής ή διάλυσης διέπονται από αυστηρούς κανόνες και ρυθμίσεις, οι οποίες μπορεί να λειτουργήσουν αποτρεπτικά στην ανάληψη και εκτέλεση τέτοιων εργασιών.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Συνδικαλισμός : Ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια που πρέπει να προσπελάσει ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής είναι ο συνδικαλισμός. Η παραπάνω απειλή δημιουργεί συχνά πολλές καθυστερήσεις άρα και προβλήματα αξιοπιστίας και φερεγγυότητας στους χρόνους εκτέλεσης του έργου. Ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που ο συνδικαλισμός έχει λειτουργήσει ως μέσον διαφθοράς με ότι συνεπάγεται αυτό. Σε πρώτη φάση η μη αξιοπιστία στους χρόνους παράδοσης οδηγεί τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μην εμπιστεύονται τις επιχειρήσεις της NEZ. Αυτό όπως είναι λογικό δημιουργεί αλυσιδωτά προβλήματα. Χαρακτηριστικά όταν μειώνεται ο όγκος εργασιών τότε αυξάνεται η ανεργία στους όμορους Δήμους της NEZ.

2.4 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Καταλυτικό ρόλο για την αναζωογόνηση του κλάδου της ναυπηγοεπισκευής μπορεί να διαδραματίσει η ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Όπως έχει αναφερθεί από τον πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA)¹⁵, ο Πειραιάς συνεχίζει να είναι το φυσικό λιμάνι, το οποίο μπορεί να παρέχει στα πλοία όλες τις υπηρεσίες που χρειάζονται. Θα πρέπει όμως συνεχίζει να καταστεί φιλικό, όπου με απλές, μη δαπανηρές και γρήγορες διαδικασίες, τα πλοία να μπορούν να προσεγγίζουν, είτε πρόκειται για ανεφοδιασμούς παντός τύπου είτε για επισκευές ρουτίνας μικρής έκτασης, αλλά και για τις προγραμματισμένες μεγάλες περιοδικές επισκευές και δεξαμενισμούς.

Η EENMA προτείνει κάποια μέτρα με σκοπό να καταστεί το λιμάνι του Πειραιά πιο ευέλικτο και ανταγωνιστικό. Κάποια από αυτά είναι η απλοποίηση των διατυπώσεων κατά την προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι. Άλλη πρόταση είναι στις περιπτώσεις πολλαπλών προσεγγίσεων να ισχύουν οικονομικότερα τιμολόγια, ενώ όταν πρόκειται για μικρής διάρκειας παραμονή να παραλείπεται υποχρέωση καταβολής εγγυήσεων. Επίσης, ζητά τη δυνατότητα παροχών και άλλων υπηρεσιών όπως τη συγκέντρωση αποβλήτων. Ακόμα ευελπιστούν ότι η επικείμενη συνεργασία - εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά από τον Κινέζικο οργανισμό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και ναυτιλιακή εταιρία Cosco θα επιφέρει μείωση στις τιμές.

¹⁵ NAYTEMΠΟΡΙΚΗ, Χαράλαμπος Σημαντώνης,

Τέλος, η Ένωση ζητεί την οριοθέτηση συγκεκριμένου χώρου, στον οποίο θα προσεγγίζουν κατά αποκλειστικότητα τα πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, προκειμένου να πραγματοποιούν επισκευές. Μια τέτοια εξέλιξη θα δώσει πνοή και στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος και σε όλα εκείνα τα συνεργεία και τα μηχανουργεία που τώρα μαραζώνουν.

Ο τομέας ζήτησης ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου επηρεάζεται κυρίως από δύο παράγοντες:

1. Το κόστος επισκευής, μετασκευής και επισκευής
2. Την ποιότητα των εργασιών

Η NEZ Περάματος για να γίνει ανταγωνιστική ως προς το κόστος θα πρέπει να οδηγηθεί σε μείωση του κόστους κατά περίπου 40%. Παρουσιάζει ωστόσο πλεονέκτημα σε ότι αφορά την ποιότητα των εργασιών η οποία είναι αδιαμφισβήτητη καθώς συνδυάζει και συντομότερους χρόνους παράδοσης¹⁶

Κεφάλαιο 3

3 Προβλήματα και μειονεκτήματα της NEZ Περάματος

3.1 Προβλήματα και παθογένειες της NEZ Περάματος

Πρόκειται για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, η οποία «πνέει τα λοίσθια» στη χώρα μας. Τα δύο μεγάλα ναυπηγεία της χώρας -Σκαρμαγκάς και Ελευσίνα- είναι εδώ και περισσότερο από ένα χρόνο ανενεργά, για διαφορετικούς λόγους το καθένα και, όπως φαίνεται, εύκολες λύσεις δεν υπάρχουν. Αλλά και στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, όπως αναφέρουν και οι επιχειρηματίες του κλάδου, δεν «πατάει πλοίο» για επισκευές. Η NEZ, η οποία εξαρτάται άμεσα από τη τύχη των δύο μεγάλων ναυπηγείων, αφού εκτός των άλλων, δεν διαθέτει μεγάλες δεξαμενές, αντιμετωπίζει μια σειρά από παθογένειες. Οι οποίες την οδήγησαν στο

¹⁶ Σύμφωνα με έρευνα του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και με στόχο την οικονομική αναγέννηση της περιοχής του Περάματος

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

περιθώριο μόλις εκδηλώθηκε η μεγάλη κρίση στη ναυτιλία, από τα τέλη του 2008. Το κυριότερο πρόβλημα ήταν βέβαια η γενική κρίση στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής. Ο ναυπηγικός κλάδος στην Ελλάδα εδώ και χρόνια διερχόταν και ακόμη διέρχεται στο σύνολό του από μία σοβαρή δομική κρίση. Αυτό είναι αποτέλεσμα αφενός των πιέσεων του εξωτερικού του περιβάλλοντος (παγκοσμιοποιημένος ανταγωνισμός, κυρίως από τις χώρες της Άπω Ανατολής) και αφετέρου της δυσκολίας προσαρμογής του εσωτερικού του περιβάλλοντος στις συνεχώς μεταβαλλόμενες και αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος της Ελλάδας έναντι άλλων χωρών όπως Τουρκία, Βουλγαρία, Ουκρανία, Ρουμανία για να μην πω Κορέα και Κίνα. Στα τέλη του περασμένου αιώνα ο μεροκάματο στο Πέραμα είχε φτάσει στις 60.000 δρχ., μαζί με τις ασφαλιστικές εισφορές. Όπως είναι γνωστό σήμερα είναι περί τα 200 ευρώ. Στη γειτονική Τουρκία, της οποίας τα ναυπηγεία δεν προλαβαίνουν τις παραγγελίες, το μεροκάματο είναι περίπου το 1/3. Εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς τις επιπτώσεις στην τελική τιμή που επιφέρουν οι τόσο οξύς διαφορές στα λειτουργικά κόστη. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, το Υπουργείο Ανάπτυξης, σε συνεννόηση με άλλα συναρμόδια Υπουργεία (μεταξύ των οποίων και το ΥΕΝ) είχε τότε προτείνει συγκεκριμένα μέτρα (πχ επιδοτήσεις, Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστών, πακέτα χρηματοδότησης, ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, κλπ)¹⁷. Το πιο βασικό πρόβλημα του ΟΛΠ αφορούσε στην υποδομή του σχετικά με τη ναυπηγοεπισκευή. Την εποχή εκείνη το θέμα εντασσόταν στις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει ο ΟΛΠ στο πλαίσιο των «26 σημείων». Οι δεσμεύσεις εκείνες που αφορούσαν τον ΟΛΠ είχαν υλοποιηθεί, με την ολοκλήρωση έργων υποδομής στη Ζώνη Περάματος και αλλού. Στο βαθμό που θα προέκυπταν ανάγκες περαιτέρω βελτίωσης της υποδομής αυτής, ο ΟΛΠ ήταν διατεθειμένος αρχικά να τις εξετάσει και στη συνέχεια να τις υλοποιήσει. Με την προϋπόθεση ότι αφενός ήταν στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του και αφετέρου θα άξιζε η αναμονή της ανταποδοτικότητας των σχετικών επενδύσεων. Ιδιαίτερα θα πρέπει να τονιστεί το τελευταίο σημείο που αφορά στην ανταποδοτικότητα.. Ιδίως από τη στιγμή που ο ΟΛΠ είναι ΑΕ εισηγμένη στο

17 Harilaos N. Psaraftis

Χρηματιστήριο, το θέμα της ανταποδοτικότητας είναι καθοριστικό και πρωταρχικής σημασίας. Όσο ο ΟΛΠ ήταν ΝΠΔΔ η κερδοφορία των επενδύσεων δεν ήταν ο βασικότερος στόχος. Τώρα όμως η φιλοσοφία, κάθε επένδυση θα πρέπει να εξετάζεται με πρώτιστο γνώμονα την προσδοκώμενη οικονομική της απόδοση και τα οφέλη για τους μετόχους της εταιρίας. Πλέον η κερδοφορία γίνεται αυτοσκοπός. Ωστόσο, τα προβλήματα για τον ΟΛΠ όμως δεν σταματούν εδώ. Χαρακτηριστικό είναι το δίλημμα που προέκυψε αναφορικά με την έλλειψη πλωτών δεξαμενών από τον ΟΛΠ. Η απόφαση για το αν ο ΟΛΠ θα πρέπει να διαθέσει τα απαιτούμενα κονδύλια συναρτάται άμεσα με τα προσδοκώμενα έσοδα από αυτή τη δραστηριότητα. Σε πιο στρατηγικό επίπεδο, η απόφαση κρίνεται απ' το αν ο ΟΛΠ θα εφαρμόσει και σε αυτή την περίπτωση το μοντέλο που φαίνεται να προωθεί στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Με λίγα λόγια αν θα προχωρήσει στη μακροχρόνια παραχώρηση της υποδομής αυτής σε ιδιώτες για εκμετάλλευση έναντι ανταλλάγματος κάποιο ενοίκιο ή αν θα προχωρήσει σε επενδύσεις για ίδια χρήση. Ένα ακόμα ακανθώδες θέμα για τον ΟΛΠ ήταν η αδυναμία διευθέτησης των κατασχεμένων πλοίων. Τα περισσότερα τα βαραίνουν υποθήκες σε τράπεζες ή δικαστικές αποφάσεις για δεδουλευμένα σε εργαζομένους. Δεν λείπουν φυσικά και οι περιπτώσεις που οι κατασχέσεις αφορούν άλλους οφειλέτες ή ακόμη και έχουν γίνει από τον ίδιο τον ΟΛΠ. Από τη στιγμή που ένα πλοίο είναι κατασχεμένο, είναι ουσιαστικά αδύνατο να μετακινηθεί. Πολλές επισκευαστικές θέσεις είναι κατειλημμένες άσκοπα με αποτέλεσμα να δημιουργείται έντονο χωροταξικό και λειτουργικό πρόβλημα. Το παραπάνω πρόβλημα φαίνεται να διογκώνεται από την παρουσία των ακτοπλοϊκών πλοίων που τελούν υπό τη διαχείριση του ΟΛΠ στο μόλο της Δραπετσώνας ή στην Προβλήτα της ΔΕΗ στο Κερατσίνι. Τέλος δεν είναι λίγα τα βυθισμένα ή ημιβυθισμένα πλοία. Τα οποία λόγω του νομοθετικού πλαισίου για τα ναυάγια, η μετακίνηση ή απομάκρυνση τους κρίνεται ως απαγορευτική. Σε κάθε περίπτωση όμως, τονίζει η ΟΛΠ ΑΕ, η παρούσα κατάσταση με τα πλοία να παραμένουν επί μακρόν στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά χωρίς καμία απολύτως πρόνοια για την ασφάλεια του περιβάλλοντος, αλλά και για την απελευθέρωση των χώρων που σήμερα καταλαμβάνουν, δεν μπορεί να συνεχισθεί.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Γενικότερα παρατηρούνται τα εξής προβλήματα

1. Κατανομή και διάθεση επισκευαστικών θέσεων.
2. Έλεγχος αργούντων επισκευαζόμενων πλοίων.
3. Απομάκρυνση αργούντων και κατασχεμένων πλοίων.
4. Τιμολόγηση επισκευαστικών θέσεων.

Τα παραπάνω είχαν κατ' επανάληψη προβληθεί από διάφορους φορείς του Περάματος ως προβλήματα που κατ' εξοχήν συνέβαλλαν στη συνεχιζόμενη κρίση στον κλάδο, εμφανίζοντας έτσι τον ΟΛΠ ως τον φορέα εκείνο που είχε ευθύνη όχι μόνο για τη διευθέτηση των συγκεκριμένων κολλημάτων, αλλά και για την γενικευμένη κρίση του κλάδου στην NEZ Περάματος.

3.2 Μειονεκτήματα της NEZ Περάματος

Μειονεκτήματα NEZ σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ευρώπη:

1. Υψηλό εργατικό κόστος
2. Ανυπαρξία ολοκληρωμένων υποδομών (δίκτυα νερού, πεπιεσμένου αέρα, γερανοί, μειωμένη δεξαμενιστική ικανότητα, προβλήτες πρυμνοδέτησης και πλαγιοδέτησης, μη διευκόλυνση των εργασιών gas free κτλ)
3. Ανυπαρξία οργανωμένων μονάδων με σύγχρονο εξοπλισμό και μέσα παραγωγής
Ανυπαρξία εργοδοτικών μηχανισμών ως απαραίτητα εργαλεία για τη χρηματοδότηση μεγάλων project
4. Μη επίτευξη εργασιακής ειρήνης και απειλή διακοπής εργασιών σε πλείστες περιπτώσεις
5. Αθέμιτος ανταγωνισμός από επιχειρήσεις της Ζώνης που δεν ενσωματώνουν τις ασφαλιστικές τους εισφορές στο κόστος παραγωγής

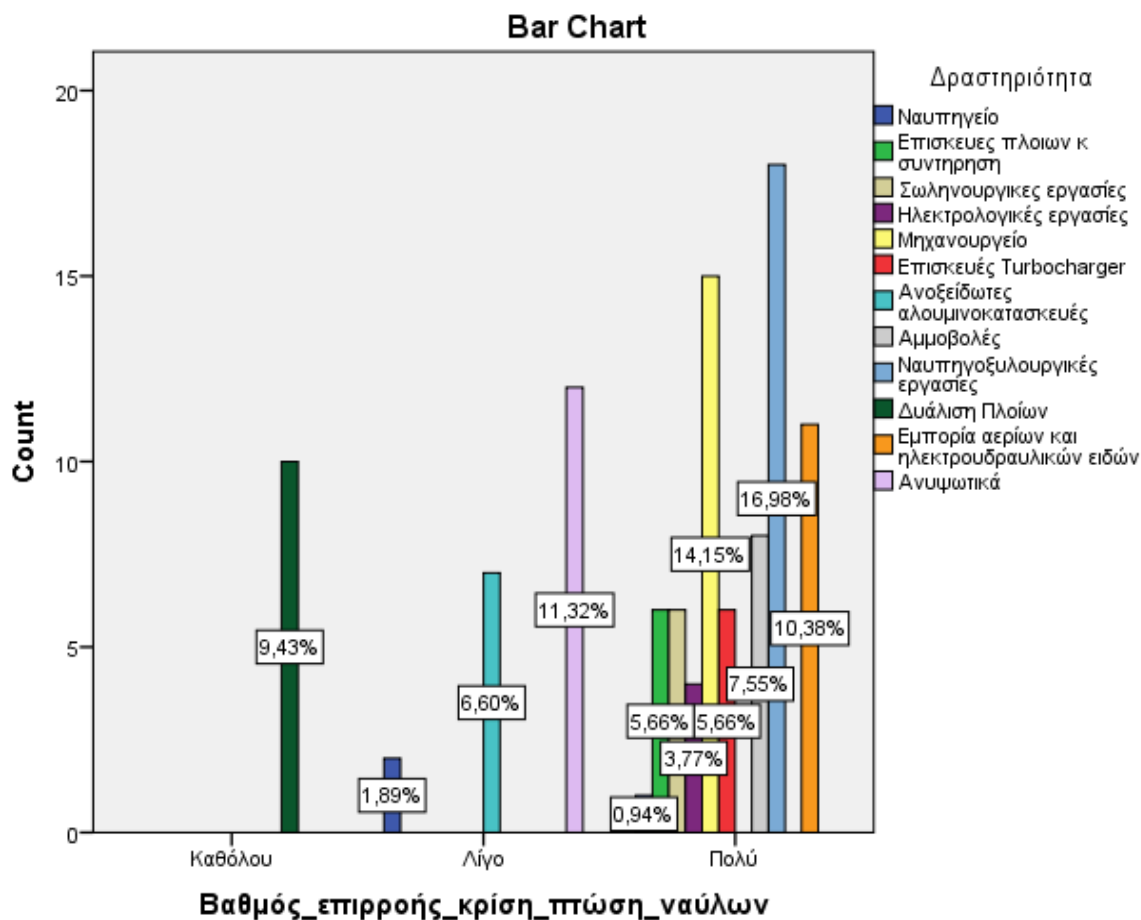
3.3 Βαθμός επιρροής της οικονομικής κρίσης στις επιχειρήσεις της NEZ

Η οικονομική κρίση επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τον κλάδο της ναυτιλίας γενικότερα και πιο συγκεκριμένα 56 τον κλάδο των επισκευών. Μέσω της έρευνας έγινε μια προσπάθεια ποσοτικοποίησης των εξαγομένων αποτελεσμάτων. Η εικόνα που παρουσιάστηκε είναι η εξής:

Πίνακας 3 Βαθμός επιρροής οικονομικής κρίσης

ΠΟΛΥ	ΛΙΓΟ	ΚΑΘΟΛΟΥ
16,98%	11,32%	9,43%
Ναυπηγοξυλουργικές εργασίες	Ανυψωτικές εργασίες	Διάλυση πλοίων
14,15%	Μηχανουργία 6,6%	
	Αλουμινοκατασκευές	
10,38%		
Εμπόριο αερίων και ναυτιλιακών αναλωσίμων		

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος



Διάγραμμα 3 Διαγραμματική Απεικόνιση της επιρροής της οικονομικής κρίσης με βάση των ειδικοτήτων

Από τον παραπάνω πίνακα συμπεραίνεται ότι η ειδικότητα των επιχειρήσεων που πληγήκαν περισσότερο από την οικονομική κρίση είναι οι ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες σε ποσοστό 16,98%. Αποτέλεσμα πολλές από αυτές εργασίες να στραφούν στην αναζήτηση συμβολαίων σε άλλες αγορές, όπως τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η επόμενη σε σειρά πληγείσα ειδικότητα από την οικονομική κρίση είναι αυτή των μηχανουργικών εργασιών σε ποσοστό 14,15%. Ακολουθεί το εμπόριο αερίων και ναυτιλιακών αναλωσίμων σε ποσοστό 10,38%. Τέλος, η ειδικότητα των διαλύσεων πλοίων που αρχικά έδειξε μια ανοδική τάση, διότι λόγω της πτώσης των ναύλων αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις βρήκαν ως διέξοδο την μείωση του στόλου των πλοίων τους, φανερώνεται μακροπρόθεσμα να επηρεάζεται με αρνητικό πρόσημο από την οικονομική κρίση σε ποσοστό μάλιστα που αγγίζει το 9,43%.

3.3.1 Ποσοτικοποίηση των αιτιών

Παράλληλα, στην έρευνα έγινε προσπάθεια εκβάθυνσης και ποσοτικοποίησης των αιτιών της οικονομικής κρίσης ή της κακοδιαχείρισης και της μηδενικής πολιτικής στρατηγικού σχεδιασμού των τελευταίων είκοσι ετών. Διαπιστώθηκε ότι το 52,83% των επιχειρήσεων χαρακτηρίζει την οικονομική κρίση ως την κύρια υπαίτιο στο για την σημερινή καθοδική πορεία του κλάδου. Αντίθετα το ποσοστό 47,17% επιρρίπτει ευθύνες στην έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού της οικονομικής πολιτικής για κάθε εταιρία ξεχωριστά την τελευταία εικοσαετία.

Πίνακας 3.1 Ποσοτικοποίηση αιτιών

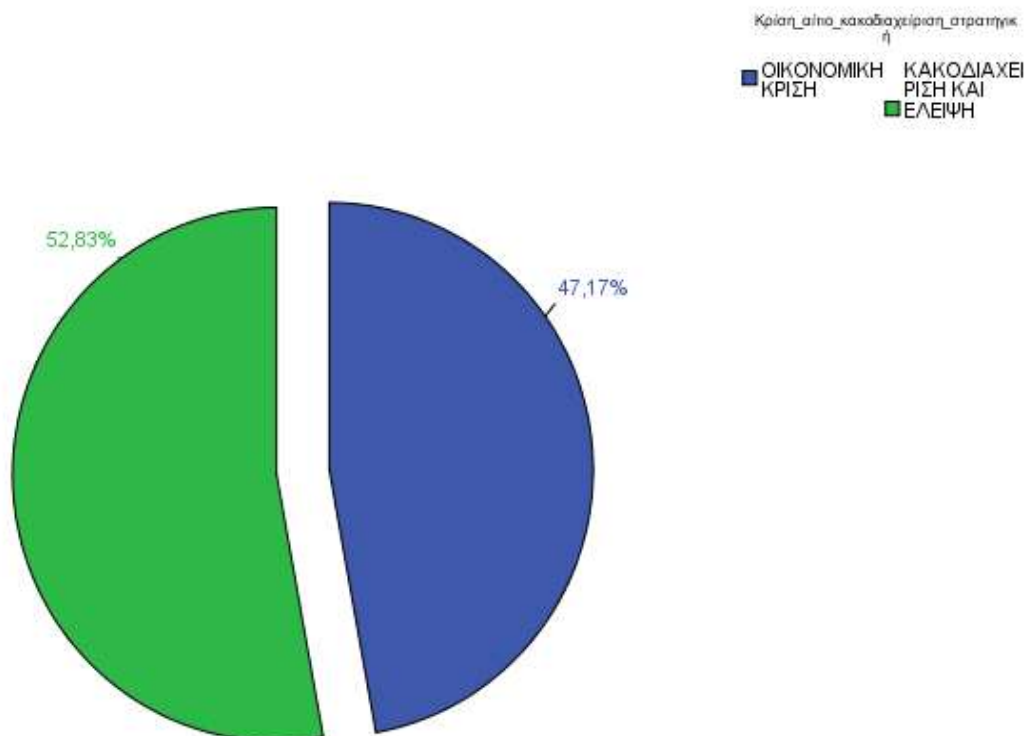
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

52,83%

47,17%

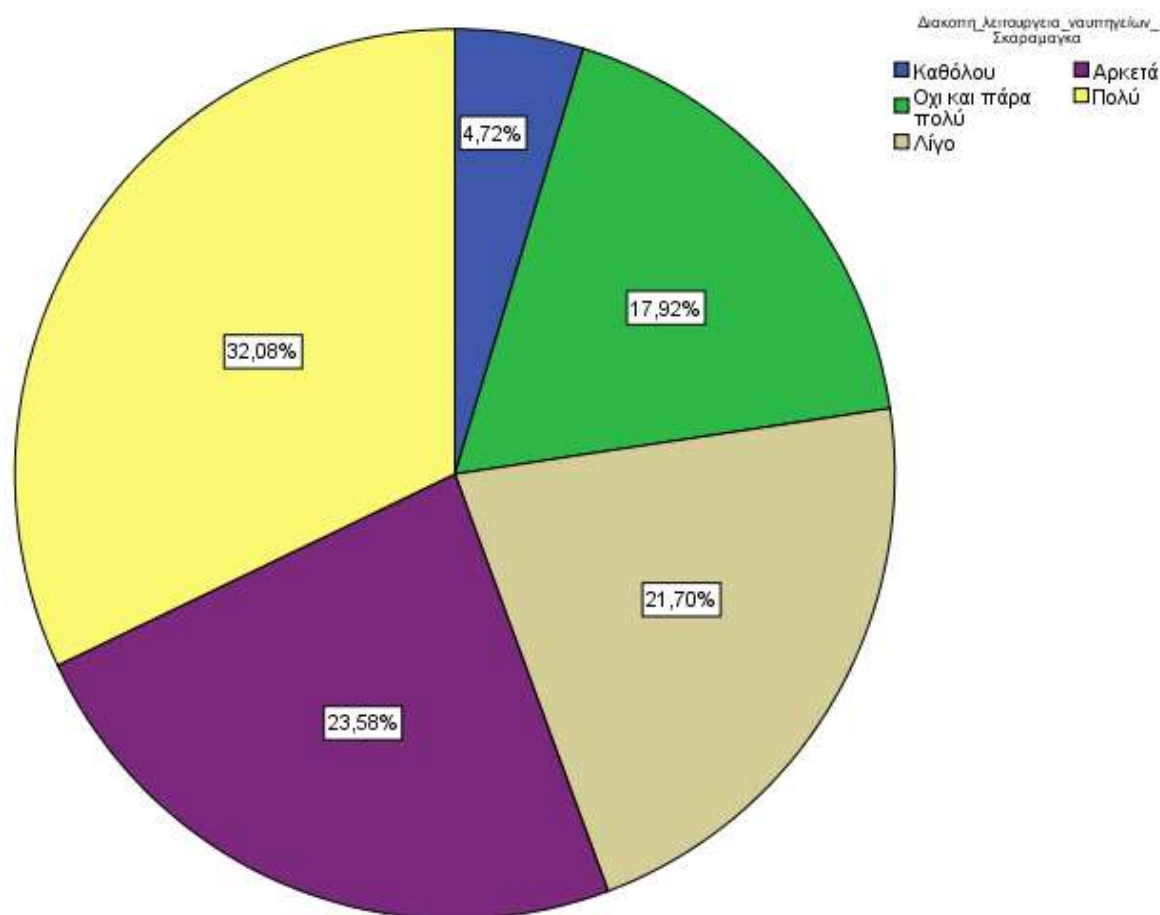


Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Διάγραμμα 3.1 Διαγραμματική Απεικόνιση αιτιών στην NEZ Περάματος

Συμπερασματικά η οικονομική κρίση σε συνδυασμό με τον ημιτελή ή απόντα οικονομικό και στρατηγικό σχεδιασμό από μέρους των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνης Περάματος, είχε ως συνέπεια την μείωση του κύκλου εργασιών τους, αναλογικά με την κάθε ειδικότητα. Η επαγγελματική νοοτροπία των μεγάλων επιχειρήσεων, όπως ναυπηγεία και μηχανουργεία εν συναρτήσει με τους παραπάνω παράγοντες συντέλεσαν στην περαιτέρω συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα των παραπάνω είναι η εγκατάλειψη και το κλείσιμο των δυο ναυπηγείων του Σκαρμαμαγκά και της Ελευσίνας. Προκλήθηκαν σοβαρά προβλήματα στην επιχειρήσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος και κυρίως σε αυτές που δούλευαν συμπληρωματικά ως εξωτερικοί συνεργάτες κατά την εκτέλεση τόσο εξειδικευμένων εργασιών όσο και παραγωγή εξαρτημάτων. Ο λόγος που είναι κλειστά αυτά τα ναυπηγεία είναι ότι δεν υπάρχουν βασικές υποδομές για την εκτέλεση των εργασιών. Η έλλειψη αξιόπιστης δεξαμενής ή καθετοποιημένου εργασιών ναυπηγείου, για την ανάληψη κατασκευής ολοκλήρου ναυτιλιακού έργου. Κλείνοντας δεν θα πρέπει να αφήσουμε ασχολίαστη την έλλειψη επενδυτικών σχεδιασμών ή την αδυναμία δημιουργίας προγραμμάτων καινοτομίας και ανάπτυξης με σκοπό την εξέλιξη των παρεχόμενων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων από τις διοικήσεις των ναυπηγείων. Αυτή η αδράνεια και η στασιμότητα κατέστησε τις επιχειρήσεις ως μη ευέλικτες. Εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από κρατικές επιδοτήσεις και εντολές, κάτι που θα έπρεπε να εξαλειφτεί και το κράτος να λειτουργεί μόνο σε κάποιες περιπτώσεις υποστηρικτικά.

3.3.1.1 Αναστολή λειτουργίας ναυπηγείων Σκαραμαγκά



Διάγραμμα 3.2 Διαγραμματική Απεικόνιση επιρροής της αναστολής λειτουργίας των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

Η αναστολή της λειτουργίας των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και η αλλαγή των εκτελούμενων εργασιών σε αυτά, επηρέασε σε πολύ μεγάλο βαθμό τις εργασίες στην NEZ Περάματος. Πιο συγκεκριμένα, η διακοπή επηρέασε πολύ σε ποσοστό άνω του 56% τον κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων. Αυτό χαρακτηρίζει τον συμπληρωματικό χαρακτήρα των επιχειρήσεων στις εργασίες των Ναυπηγείων και τον βαθμό εξάρτησης που έχουν από αυτά. Τέλος, η παύση εργασιών των Ναυπηγείων είχε αρνητικό αντίκτυπο στους εργατικούς πληθυσμούς των όμορων δήμων, με άμεσο επακόλουθο την αύξηση της ανεργίας.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

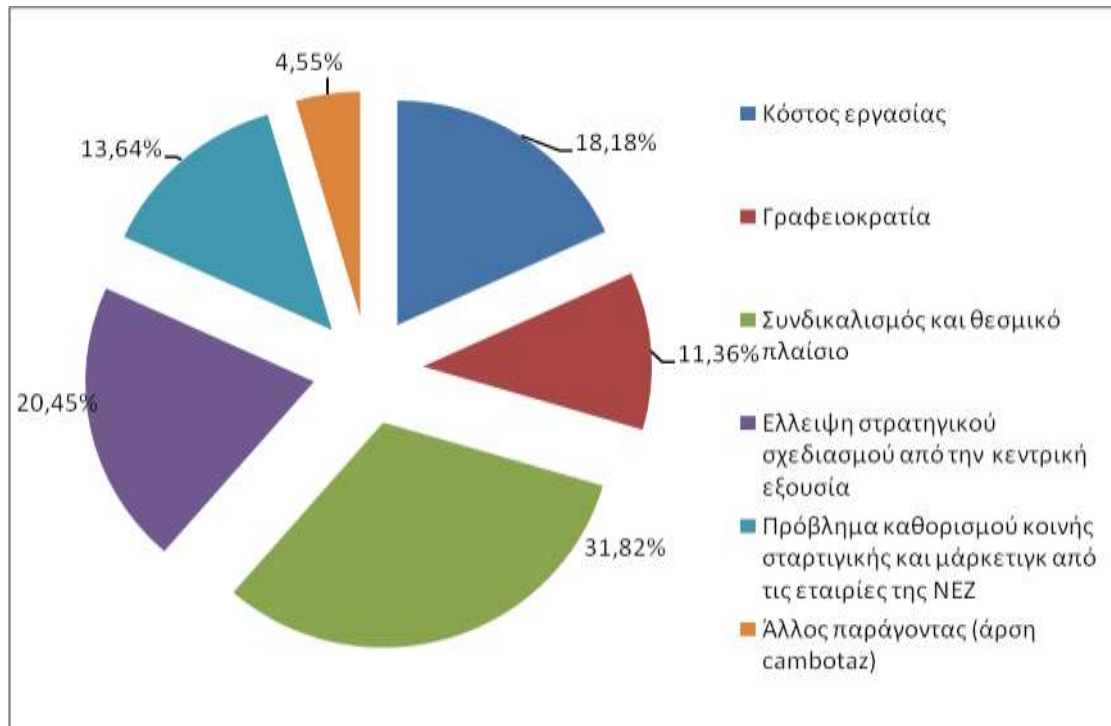
3.4 Αιτίες των προβλημάτων στην λειτουργία και στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	18,18%
ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ	11,36%
ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ- ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	31,82%
ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ	20,45%
ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΚΟΙΝΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	13,64%
ΑΛΛΟ (ΑΡΣΗ CABOTAGE)	4,55%

Πίνακας 3.2 Αιτίες προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας η κύρια αιτία είναι ο συνδικαλισμός και το δυσνόητο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος σε ποσοστό 32%. Πιο συγκεκριμένα, ο συνδικαλισμός είναι η μάλιστα που καταδυναστεύσει την ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων και δημιουργεί σημαντικές οικονομικές συνέπειες στις επιχειρήσεις και στις τοπικές κοινωνίες. Ένας άλλος σημαντικός ανατρεπτικός παράγοντας είναι η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού και προγραμματισμού από την πολιτεία σε ποσοστό 20% περίπου. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ανασφάλεια και δυσκολία στον προγραμματισμό και την χάραξη μακροπρόθεσμου σχεδίου για τις επιχειρήσεις. Σημαντικό εύρημα της έρευνας είναι το υψηλό κόστος λειτουργίας και εργασίας. Στις επιχειρήσεις της NEZ το επίπεδο του ημερομισθίου και το κόστος αναλωσίμων είναι πάρα πολύ υψηλό και μη ανταγωνιστικό πια με τις ομοειδής επιχειρήσεις των γειτονικών χωρών. Επί πρόσθετα μέσω της έρευνας διαπιστώθηκε ένα ποιοτικό χαρακτηριστικό των

επιχειρήσεων της Ζώνης είναι η δυσκολία σχεδιασμού και χάραξης κοινής πορείας, στρατηγικής και μάρκετινγκ του κλάδου. Αυτό το χαρακτηριστικό εκφράζει την παθογένεια του κλάδου με την μη συνεννόηση και συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα την μονόπλευρη και ατελέσφορη χάραξη πολιτικής, χωρίς τα αναμενόμενα αποτελέσματα για το κλάδο γενικότερα. Τέλος, ένα σημαντικό εμπόδιο στη λειτουργία των επιχειρήσεων είναι η γραφειοκρατία και διάφορα θεσμικού χαρακτήρα, όπως η άρση του καμποτάζ.



Διάγραμμα 3.3 Διαγραμματική Απεικόνιση προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

3.4.1 Σε τι ποσοστό επηρέασαν τα παραπάνω εμπόδια

ΚΑΘΟΛΟΥ	4,72%
ΛΙΓΟ	17,92%
ΑΡΚΕΤΑ	34,91%

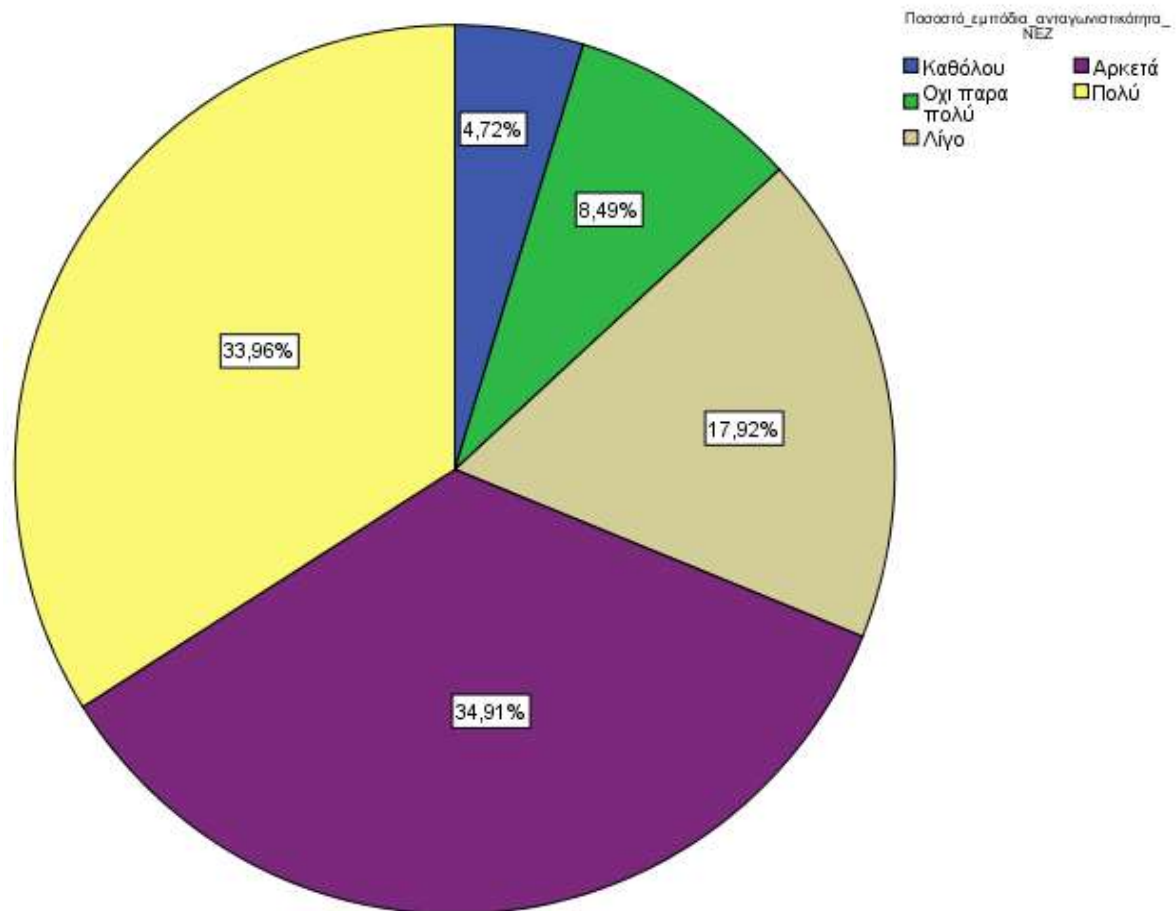
Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ΠΟΛΥ

33,96%

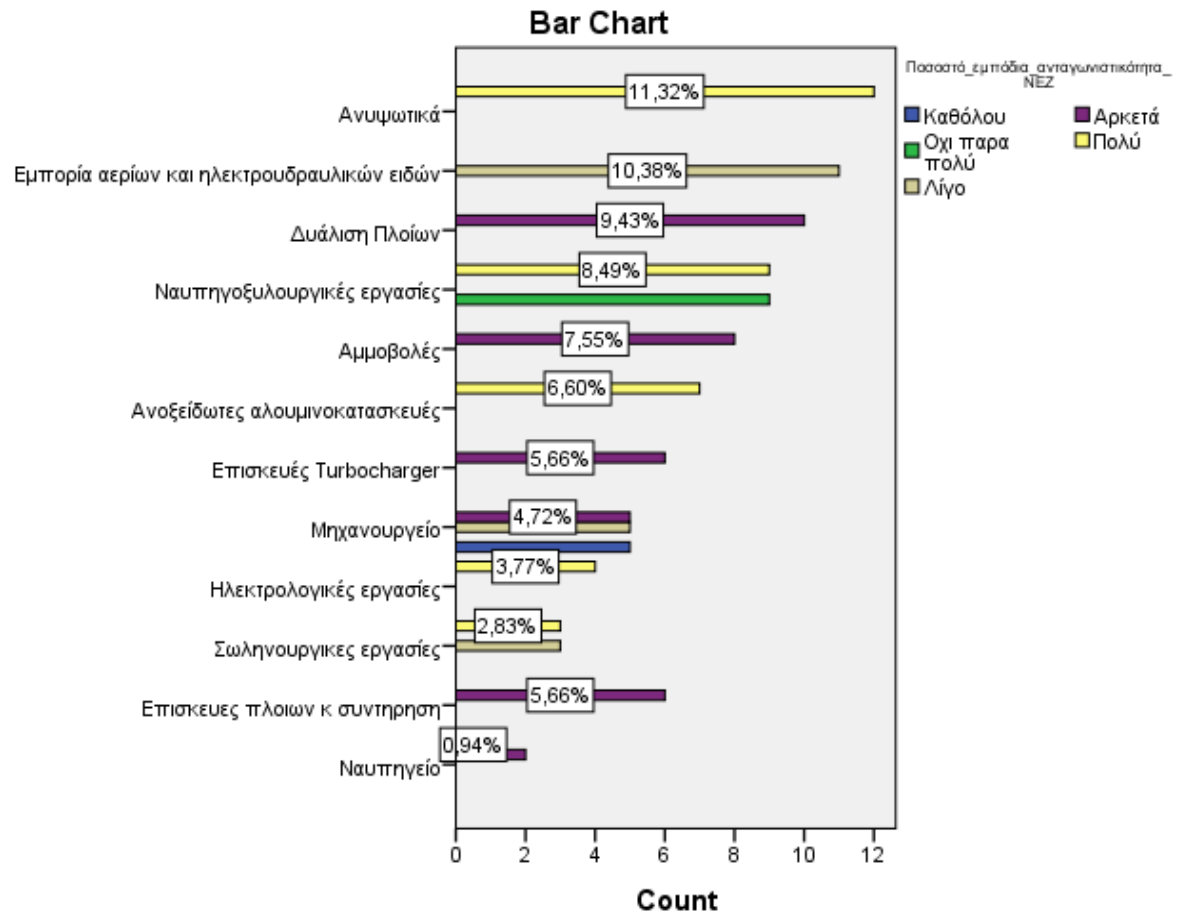
ΟΧΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ

8,49%



Διάγραμμα 3.4 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση των προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

Με το παραπάνω διάγραμμα έγινε προσπάθεια ποσοτικοποίησης του βαθμού των εμποδίων που περιγράφηκαν παραπάνω. Τα παραπάνω εμπόδια δυσχεραίνουν και επηρεάζουν αρνητικά τις επιχειρήσεις σε βαθμό πάνω από 65%. Αυτό συμβαίνει λόγω της ιδιαιτερότητας και της εξειδίκευσης της εργασίας.

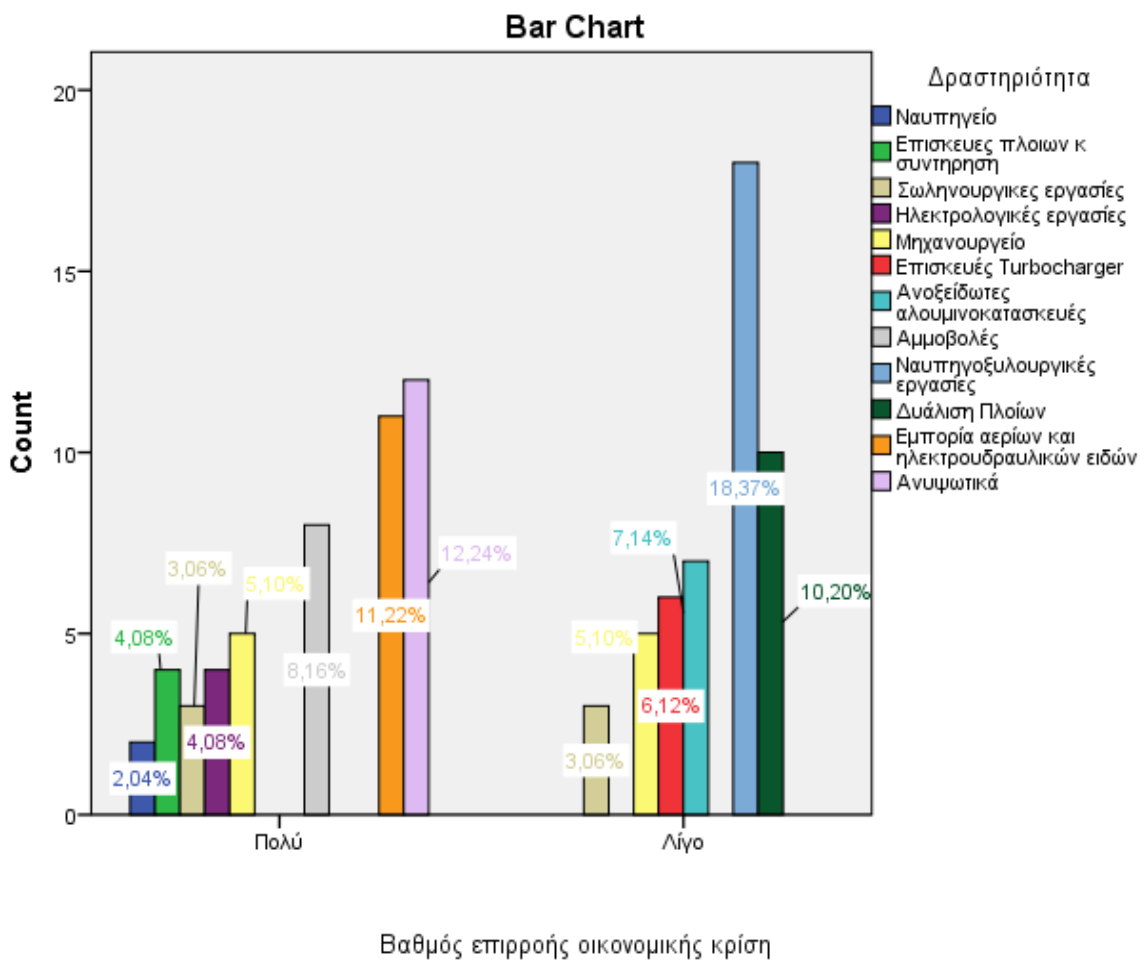


Διάγραμμα 3.5 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση των προβλημάτων στην λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος με βάση των ειδικοτήτων

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

3.4.2 Σε ποιο βαθμό συνετέλεσαν ανατρεπτικά τα παραπάνω στην περίοδο της οικονομικής ύφεσης

ΚΑΘΟΛΟΥ	10%
ΛΙΓΟ	20%
ΑΡΚΕΤΑ	70%
ΠΟΛΥ	0%
ΟΧΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	0%



Διάγραμμα 3.6 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του βαθμού επιρροής της οικονομικής κρίσης στις επιχειρήσεις της NEZ Περάματος

Οι επιχειρήσεις της NEZ Περάματος προσπάθησαν σε μεγάλο βαθμό να ανταπεξέλθουν στις δυσκολίες και στα νέα δεδομένα του ισχύοντος οικονομικού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με την ανάλυση των δεδομένων της έρευνας το ποσοστό 70% που αφορά και την πλειοψηφία των συμμετεχόντων εταιριών θεωρεί ότι τα παραπάνω μέτρα και τρόποι αντιμετώπισης της κατάστασης λειτούργησαν αρκετά αποτρεπτικά. Το 20% θεωρούν ότι τα μέτρα ήταν ανεπαρκή και βοήθησαν λίγο. Ενώ μόνο το 10% δηλώνει ότι τα μέτρα δεν βοήθησαν καθόλου. Συμπερασματικά, στην πλειοψηφία τους οι επιχειρήσεις του κλάδου υποστηρίζουν ότι οι προσπάθειες αντιμετώπισης της οικονομικής ύφεσης που έγιναν από πλευράς τους ήταν αρκετά ικανοποιητικές.

3.5 Επίδραση NAYΣΟΛΠ στις επιχειρήσεις

Η NAYΣΟΛΠ είναι μια 100% θυγατρική εταιρία της ΟΛΠ ΑΕ. Η NAYΣΟΛΠ αποτελεί το στρατηγικό φορέα ανάπτυξης της NEZ Περάματος. Η NAYΣΟΛΠ αποτελεί το συμφωνημένο από το 1995 έως και το 2002 Φορέα της Ζώνης (πάγιο αίτημα των Σωματείων και των εταιριών). Το αντικείμενό της εταιρία είναι η παροχή υπηρεσιών και μόνο. Επίσης, είναι ο υπεύθυνος φορέας για υπηρεσίες μίσθωσης και εκμετάλλευσης χώρων που φέρει την αποκλειστική ευθύνη και ιδιοκτησία ο ΟΛΠ. Βασικότερο στόχο έχει να υποστηρίξει τις επιχειρήσεις της Ζώνης σε τραπεζικά, ασφαλιστικά και κοινοτικά θέματα καθώς και σε θέματα πληροφορικής ή μάρκετινγκ. Ο φορέας διαχείρισης της NEZ Περάματος παίζει σημαντικό ρόλο και στην εσωτερική ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων. Αυτός είναι και το κύριο όργανο έκφρασης και εξωραϊσμού των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις. Σημαντική είναι και η συμβολή του σε θέματα παροχής υπηρεσιών υποστήριξης, μελέτης, δημόσιων σχέσεων, προώθησης πωλήσεων και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Ακόμα Η NAYΣΟΛΠ είναι υπεύθυνη να βρει όλους τους απαραίτητους τρόπους και μέσα ώστε οι εργαζόμενοι της Ζώνης να κρατούν πάντα ψηλά το επίπεδο τεχνογνωσίας τους. Ένα όμως από τα κυριότερα κομμάτια του αντικειμένου της είναι η προβολή της Ζώνης διεθνώς. Ουσιαστικά είναι το κυριότερο όργανο εξωστρέφειας της NEZ. Οι αρμοδιότητές της σε αυτό το αντικείμενο αφορούν στην προώθηση των προϊόντων και των υπηρεσιών των επιχειρήσεων της NEZ καθώς και στην προσέλκυση πλοίων και ναυτιλιακών εταιριών στη Ζώνη. Γενικότερα πρέπει να

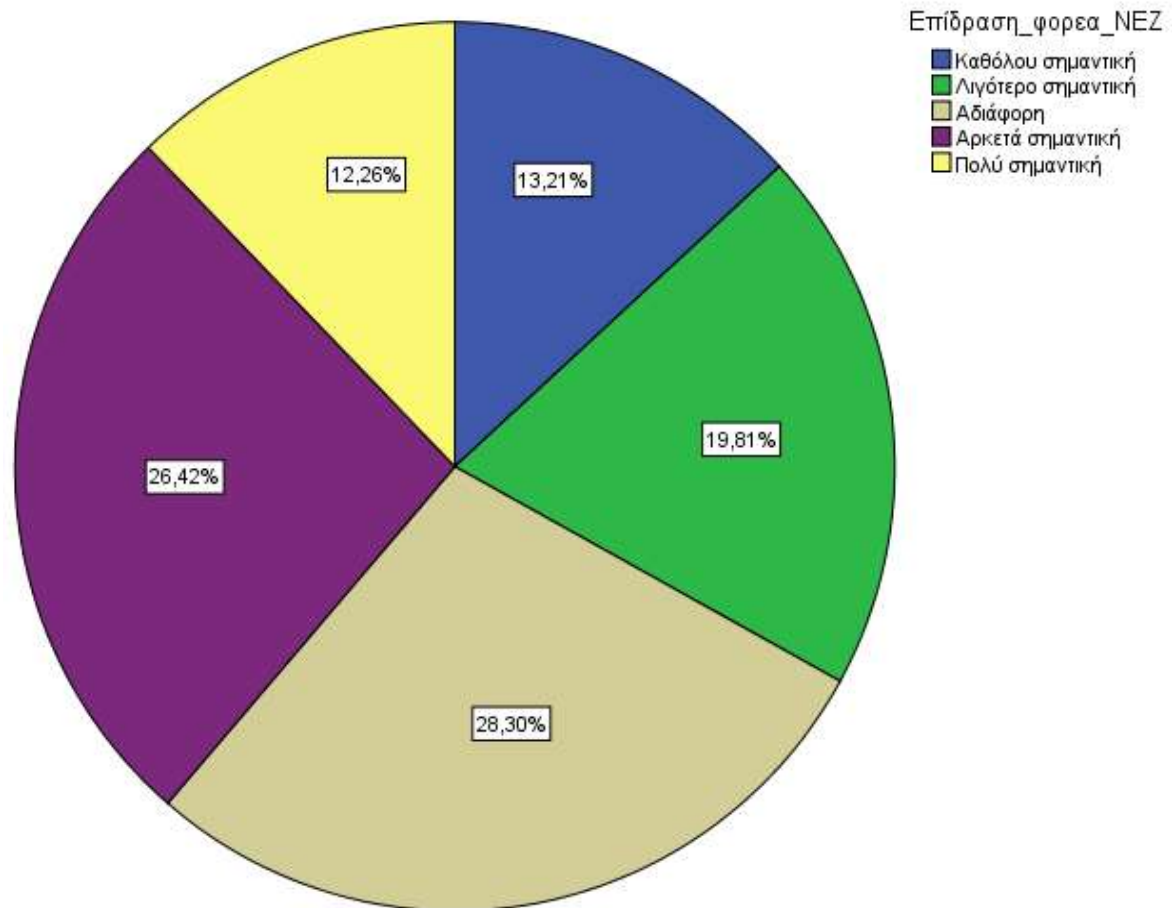
Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ελέγχει και να εγγυάται ότι οι υπηρεσίες που παρέχει σήμερα ο ΟΛΠ στη Ζώνη διεκπεραιώνονται με τον πιο σύγχρονο εύρυθμο και αποδοτικό τρόπο για αυτήν. Μέσω της έρευνας έγινε μια προσπάθεια να συλλεχθεί η άποψη των επιχειρήσεων της ΝΕΖ για τον φορέα διαχείρισης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα αυτής διαπιστώθηκε ότι η πλειονότητα των ερωτηθέντων επιχειρήσεων θεωρεί αδιάφορο και σχετικά ασήμαντο το ρόλο του φορέα διαχείρισης. Αρκετές από αυτές μάλιστα θεωρούν ότι ο ρόλος του είναι διεκπεραιωτικός και υφίσταται με μόνο σκοπό να ελέγχει τα σκάφη, να εισπράττει τα ενοίκια και τα τέλη ελλιμενισμού στην προβλήτα και στις δεξαμενές του ΟΛΠ. Παράλληλα, τουλάχιστον μία στις τρεις επιχειρήσεις, διατυπώνει την άποψη που υποστηρίζει ότι ο φορέας διαχείρισης έχει την ικανότητα και την σημαντικότητα να διοικήσει και να οργανώσει την ΝΕΖ Περάματος.

3.5.1 Γνώμη λειτουργίας ΝΑΥΣΟΛΠ

Στην έρευνα ζητήθηκε η γνώμη των επιχειρήσεων ως προς τον τρόπο λειτουργίας του φορέα διαχείρισης καθώς και σε τι ποσοστό αυτός προσθέτει αξία στις υπηρεσίες των επιχειρήσεων. Και τέλος ερωτήθηκαν κατά πόσο η δημιουργία ενός νέου φορέα υπό την συνεργασία αυτών θα άμβλυνε τα κακώς κείμενα της διαχείρισης της ΝΑΥΣΟΛΠ.

ΚΑΘΟΛΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ	13,21%
ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ	19,81%
ΑΔΙΑΦΟΡΗ	28,3%
ΑΡΚΕΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ	26,42%
ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ	12,26%



Διάγραμμα 3.7 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του βαθμού επιρροής του φορέα διαχείρισης (ΝΑΥΣΟΛΠ) στις επιχειρήσεις της ΝΕΖ Περάματος

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων επιχειρήσεων σε ποσοστό 65% υποστηρίζει ότι ο φορέας διαχείρισης δεν εξυπηρετεί τα συμφέροντα τους και η λειτουργία του στοχεύει στην αύξηση των εσόδων του μόνο μέσω της είσπραξης ενοικίων και τελών. Ενώ υπογραμμίστηκε η απογοήτευσή τους ως προς την έλλειψη εκτέλεσης αναπτυξιακών και εξωστρεφών επενδύσεων στις εγκαταστάσεις του. Απεναντίας ένα οξύμωρο εύρημα της έρευνας είναι ότι οι επιχειρήσεις της ΝΕΖ θεωρούν πως ο φορέας διαχείρισης δεν λειτουργεί ορθά αλλά ταυτόχρονα παραδέχονται πως και οι ίδιες ούτε έχουν προτείνει ούτε έχουν την δυνατότητα να πάρουν την πρωτοβουλία της ίδρυσης ενός παράλληλου φορέα. Συγκεκριμένα βρίσκουν την ιδέα της δημιουργίας του παράλληλου φορέα ανέφικτη λόγω των διαφορετικών τρόπων

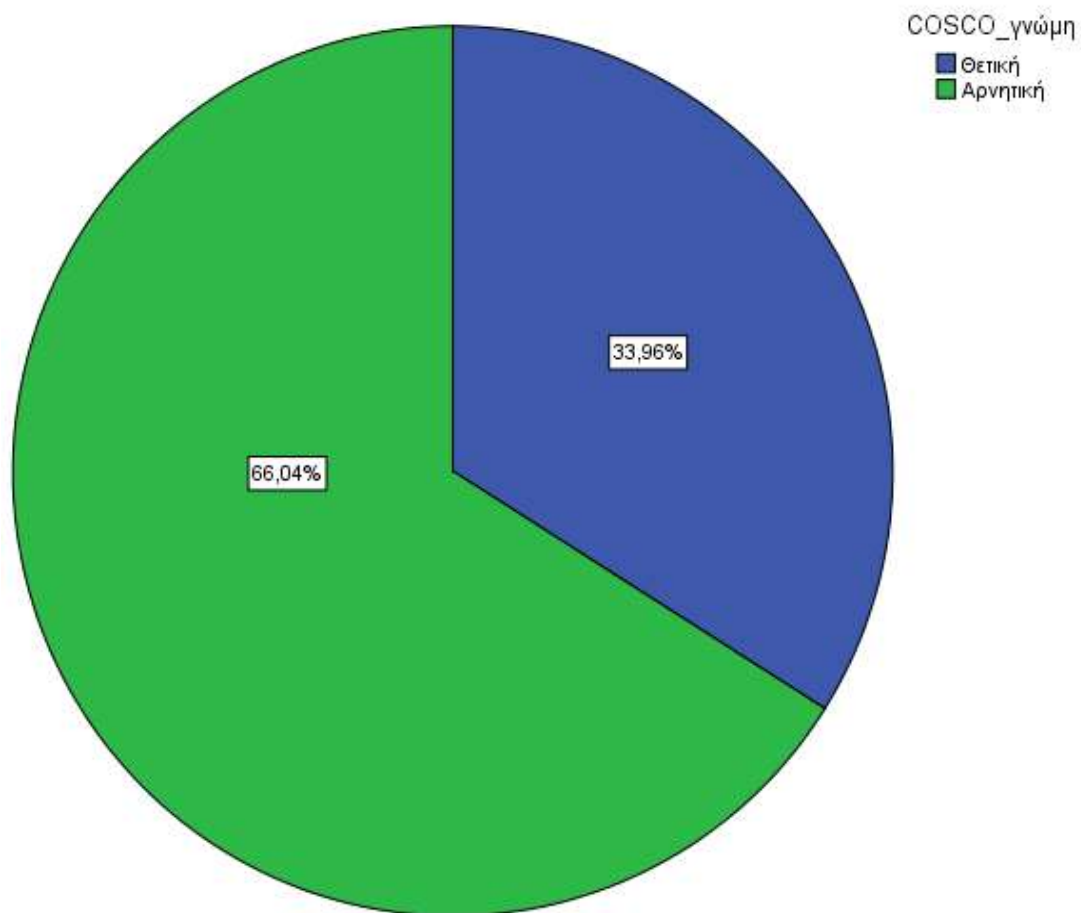
Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

σχεδιασμού και διοίκησης των υφιστάμενων επιχειρήσεων στη NEZ. Θεωρούν λοιπόν αγεφύρωτο το χάσμα επικοινωνίας μεταξύ τους.

3.6 Άποψη για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ από την COSCO

ΘΕΤΙΚΗ ΓΝΩΜΗ	33,96%
ΑΡΝΗΤΙΚΗ	66,04%

Διάγραμμα 3.8 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση άποψης ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

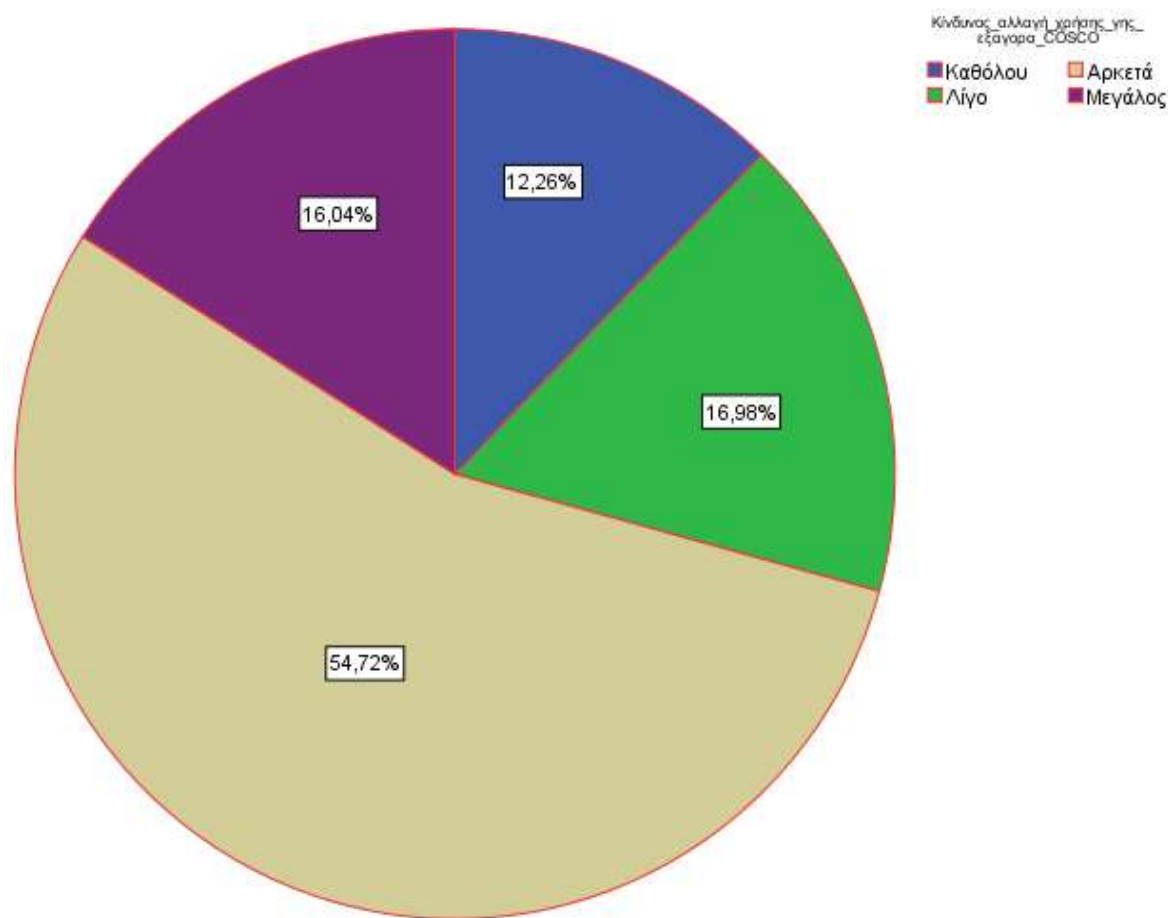


Σύμφωνα με τα δεδομένα της έρευνας διαπιστώθηκαν συγκεκριμένες απόψεις για την πιθανή αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ από την COSCO. Από τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις, θετική άποψη για την πιθανή αυτή συνεργασία βρέθηκε μόνο το ποσοστό 40% , ενώ το υπόλοιπο 60% των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι αυτή η ενέργεια θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην βιωσιμότητα των επιχειρήσεών τους. Πιο συγκεκριμένα ένα ποσοστό των ερωτηθέντων εξέφρασε την άποψη ότι μια πιθανή συνεργασία της παραπάνω επιχείρησης με τον ΟΛΠ, θα προσέφερε στον οργανισμό και στις επιχειρήσεις που φιλοξενεί την απαραίτητη τεχνογνωσία και εμπειρία στους τρόπους διοίκησης και οργάνωσης της δουλειάς τους. Παράλληλα, κρίνουν ότι είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία κατάδειξης των παθογενειών που παρουσιάζουν κάποιες από τις επιχειρήσεις της NEZ και ταυτόχρονα ανάδειξης των επιχειρήσεων που διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον όποιο τομέα δραστηριοποίησής τους. Από την άλλη πλευρά, το ποσοστό του 60% , που αφορά και την πλειονότητα των επιχειρήσεων αντιμετωπίζει την πιθανότητα εξαγοράς του ΟΛΠ από την COSCO με μεγάλο σκεπτικισμό. Υπάρχουν φόβοι για επιβολή των μισθολογικών προτύπων που ισχύουν στην εταιρία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Ανησυχούν για απώλεια αυτοτέλειας των επιχειρήσεών τους, συνεπώς και για ραγδαία αύξηση της ανεργίας. Τέλος, οι επιχειρήσεις της NEZ συζητούν με σκεπτικισμό και την πιθανότητα της αλλαγής χρήσης γης στην περίπτωση εξαγοράς την NEZ από την COSCO.

3.6.1 Πιθανή αλλαγή χρήση γης μετά την ιδιωτικοποίηση

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΑΡΚΕΤΑ	ΜΕΓΑΛΟΣ
10%	20%	40%	30%

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος



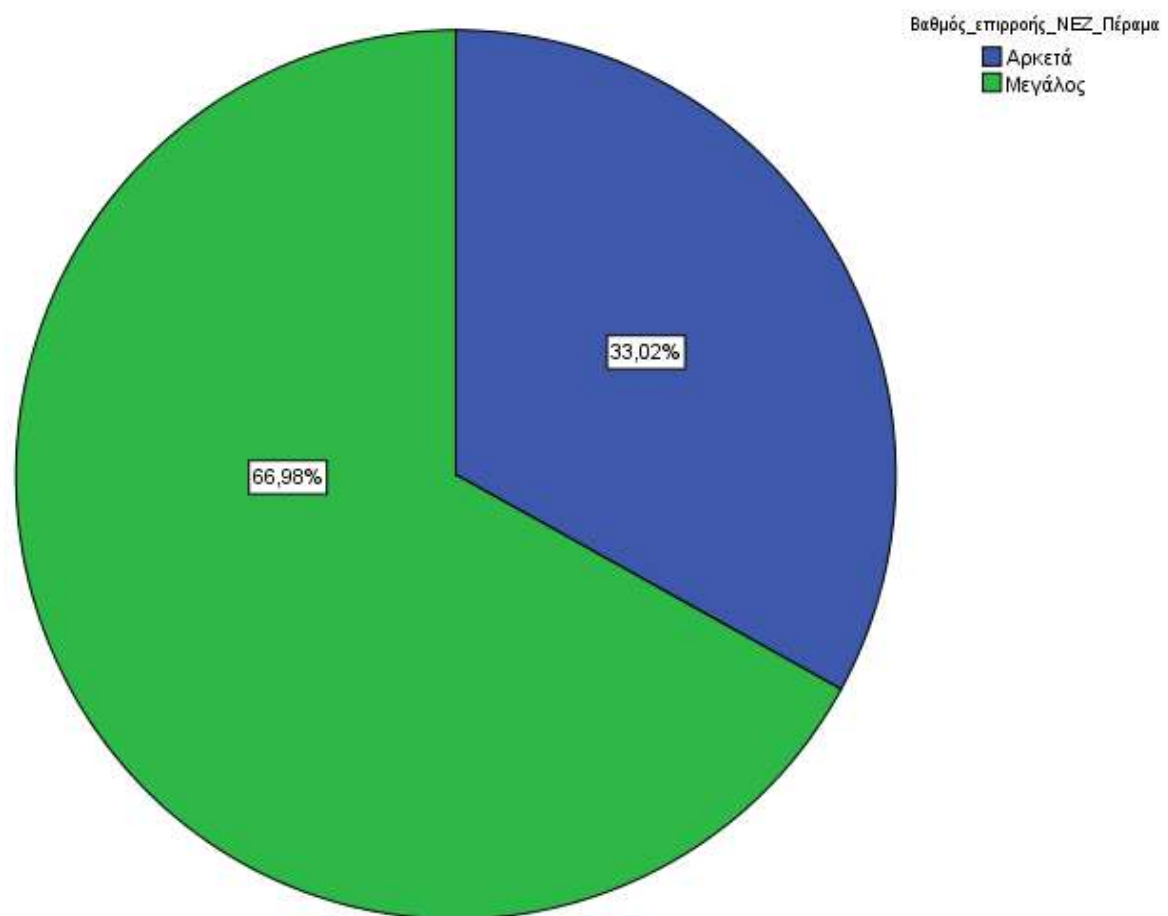
Διάγραμμα 3.9 Διαγραμματική ποσοτικοποίηση του κινδύνου αλλαγής χρήσης γης κατά την διαδικασία εξαγοράς του ΟΛΠ

Η επικείμενη εξαγορά της NEZ από την COSCO προκάλεσε τη συζήτηση για πιθανή αλλαγή χρήσης γης στην περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Μέσω της έρευνας αποτυπώθηκε η περιρρέουσα άποψη των επιχειρήσεων για τους ενδεχόμενους κινδύνους. Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα η πλειονότητα πιστεύει πως όντως υπάρχει κίνδυνος αλλαγής χρήσης γης από την εξαγορά της NEZ. Παράλληλα, θεωρείται πως η πιθανή αλλαγή χρήση γης θα εξόντωνε οικονομικά τις περισσότερες από τις επιχειρήσεις, ενώ ελάχιστες θα είχαν την δυνατότητα να μετοικήσουν σε κοντινή περιοχή δραστηριότητας χωρίς μεγάλες επιπτώσεις στην λειτουργία τους. Τέλος, διατυπώνονται αμφιβολίες περί της εφικτότητας του εγχειρήματος λόγω κάποιων νομοθετικών ρυθμίσεων, κανόνων και περιορισμών που

διέπουν αυτού του είδους τις διαδικασίες (μέγεθος βυθίσματος πλοίου, οικιστικός χαρακτήρας κ.α).

3.7 Βαθμός επιρροής των επιχειρήσεων της NEZ στον κοινωνικό ιστό της ευρύτερης περιοχής

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΑΡΚΕΤΑ	ΜΕΓΑΛΟΣ
0%	0%	35%	65%



Διάγραμμα 3.10 Διαγραμματική Απεικόνιση του βαθμού επιρροής της NEZ στον κοινωνικό ιστό του Δήμου Περάματος και στους όμορους δήμους

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα η κοινωνική και οικονομική εξάρτηση της περιοχής από τις επιχειρήσεις της NEZ είναι πολύ μεγάλη. Η NEZ μάλιστα συχνά χαρακτηρίζεται ως πηγή ζωής για την πόλη του Περάματος και των όμορων δήμων.

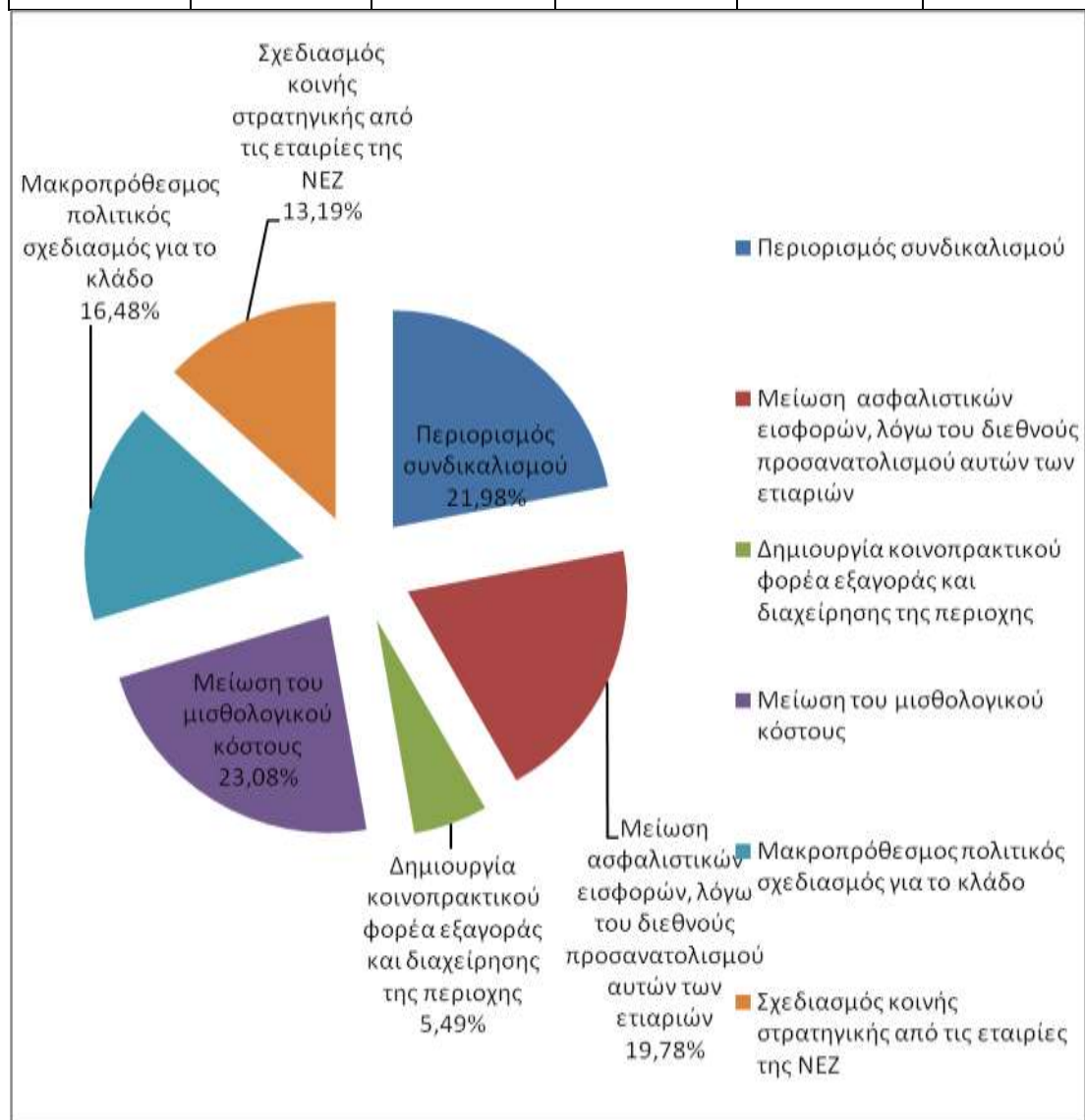
Κεφάλαιο 4

4. Τρόποι αντιμετώπισης

Η εξαγορά ή η συγχώνευση μεγάλων ομοειδών επιχειρήσεων όπως ναυπηγεία ή μηχανουργεία, για κάποιους είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος αντιμετώπισης της ισχύουσας πτωτικής κατάστασης. Ένα πιθανό σενάριο μετά την εκτέλεση της παραπάνω ενέργειας είναι να σημειωθεί αύξηση της ανεργίας. Η πολύπλευρη όμως συνεργασία μεγάλων επιχειρήσεων με ίδιο ή παρεμφερές αντικείμενο θα επέφερε μείωση του λειτουργικού κόστους και επίτευξη ποιοτικότερου αποτελέσματος. Μία συνεργασία ουσιαστική, η οποία θα στηρίζεται στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας, στην χρήση και λειτουργία των ίδιων εγκαταστάσεων καθώς και στην από κοινού χρήση μηχανημάτων στις περιπτώσεις εκείνες που κρίνεται απαραίτητο. Ένα ακόμα αναγκαίο μέτρο στο οποίο έχει εξαντληθεί κάθε περιθώριο καθυστέρησης, είναι το άνοιγμα και η επισκευή των δύο μεγάλων αλλά και των μικρότερων δεξαμενών των ναυπηγείων της Δραπετσώνας, του μόλου Περάματος καθώς και των ναυπηγείων Χαλκίδας. Η μείωση του κύκλου εργασιών είναι απαραίτητη. Επομένως η δημιουργία ενός, από κοινού φορέα, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την διαχείριση προβλημάτων ή έκτακτων καταστάσεων, θα είναι συναρμόδιος στην χάραξη πολιτικού και στρατηγικού σχεδιασμού διοίκησης και τέλος θα συμμετέχει ενεργά στην διαδικασία εξεύρεσης νέων πελατών τόσο στα πλαίσια του τοπικού επιχειρηματικού cluster όσο και εκτός χώρας, θεωρείται αναγκαίος. Τέλος, πρέπει να δημιουργηθεί μια επιχείρηση μετά από την συνεργασία και την συγκατάθεση των ίδιων των επιχειρηματιών. Βασικός στόχος θα έχει την εκπροσώπηση τους σε κάθε ανακυπτόμενο ζήτημα αλλά και την αφιέρωση πολλών εργατοωρών με σκοπό την μείωση του κόστους εργασίας και την εξεύρεση τρόπων και λύσεων για την εύρυθμη λειτουργία των επιχειρήσεων και της Ζώνης γενικότερα.

4.1 Προσδιορισμός των πιθανών αλλαγών που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΥ	ΜΕΙΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΜΕΙΩΣΗ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΑΔΟ	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΟΙΝΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΗΣ ΝΕΖ
21,98%	19,78%	5,49%	23,08%	16,48%	13,19%



Διάγραμμα 4.1 Διαγραμματική Απεικόνιση των πιθανών αλλαγών

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας οι ερωτηθέντες παρουσίασαν την γνώμη τους για τους τομείς εκείνους που πιστεύουν ότι χρειάζεται αλλαγή.

Σύμφωνα με την διεξαχθείσα έρευνα ο πρωταρχικός τομέας που χρήζει αλλαγής αφορά στο μισθολογικό κόστος. Το 23% κρίνει ότι απαιτείται μείωση του μισθολογικού κόστους συνδυαστικά με την μείωση του επιπέδου του ημερομισθίου. Το 19,78% ζητά την μείωση και τον εξορθολογισμό των συνολικών ασφαλιστικών εισφορών. Υψηλά είναι και τα ποσοστά και για τον συνδικαλισμό. Το 21,98% των ερωτηθέντων κρίνει ότι ο συνδικαλισμός χρειάζεται περιορισμό και συμμόρφωση, διότι δείχνει να μην μπορεί να προσαρμοστεί στα σημερινά οικονομικά δεδομένα. Συχνά τα εργατικά συνδικάτα δημιουργούν έως και απροσπέλαστα εμπόδια στη σύναψη συμβολαίων εργασίας μεταξύ των εφοπλιστών και των ναυπηγείων. Αυτό συμβαίνει διότι ως μέσω πίεσης οι συνδικαλιστές συνηθίζουν να χρησιμοποιούν την διακοπή των εργασιών με αποτέλεσμα να δημιουργείται πρόβλημα στην ολοκλήρωση των έργων αλλά και στους χρόνους παράδοσης. Οι εταιρίες επισκευής και κατασκευής καταλήγουν στο σημείο να απολέσουν την αξιοπιστία τους, ενώ από την πλευρά τους οι πλοιοκτήτες ενεργοποιούν ασφαλιστικές ρήτρες με σκοπό την οικονομική τους κάλυψη και διασφάλιση. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι αρκετές επιχειρήσεις της NEZ εκφράζουν την άποψη ότι θα πρέπει να υπάρξει μακροπρόθεσμος πολιτικός σχεδιασμός και οργανωμένες δράσεις με σκοπό την αναδιάρθρωση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου σε ποσοστό 16,48%. Τέλος, ένας οι ερωτηθέντες σε ποσοστό 13,19% θεωρούν ότι υπάρχει ανάγκη σχεδιασμού κοινής πολιτικής και στρατηγικής από το σύνολο των επιχειρήσεων της NEZ για την έκφραση κοινών προβλημάτων και την εξεύρεση πιθανών λύσεων απέναντι σε αυτά.

Συμπερασματικά, το σύνολο των επιχειρήσεων της NEZ ζητά τον περιορισμό του συνδικαλισμού ο οποίος δείχνει να μην μπορεί να προσαρμοστεί στη νέα τάξη πραγμάτων. Την μείωση του συνολικότερου εργατικού κόστους σε συνδυασμό με την μείωση των εισφορών, που αθροιστικά αυξάνουν τα λειτουργικά έξοδα των επιχειρήσεων εξαντλητικά. Την χάραξη ενός κοινού στρατηγικού σχεδιασμού και πολιτικής ώστε να μπορέσουν να διεκδικήσουν τα δικαιώματά τους συλλογικά.

4.2 Πρωτοβουλίες των επιχειρήσεων και σε ποιά τομέα πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Οριοθετώντας και προσδιορίζοντας μία περιοχή ως βιομηχανική σημαίνει πως οι κανονισμοί και οι ισχύουσες διατάξεις που την διέπουν πρέπει να εφαρμόζονται σε κάθε επιχείρηση που ανήκει στην συγκεκριμένη περιοχή δραστηριοποίησης. Οι επιχειρήσεις από την πλευρά τους πρέπει να επιτρέπουν τη διαμόρφωση του συνδικαλισμού, ο οποίος θα λειτουργεί ενισχυτικά στα πλαίσια της διαφύλαξης της τήρησης των εργασιακών κεκτημένων αναφορικά με τις εργατικές υποχρεώσεις του προσωπικού και της επιχείρησης. Σκοπός η ομαλή αποπεράτωση του έργου και μόνο. Για την πραγματοποίηση του παραπάνω, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να αναβαθμιστούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες επισκευής και κατασκευής. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να αξιοποιούν στο έπακρον τα προγράμματα εξειδίκευσης του ΟΑΕΔ και να καταρτίζουν επαρκώς το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό του κλάδου. Οι ομοειδείς επιχειρήσεις της Ανατολικής Μεσογείου λόγω των χαμηλών συνολικών λειτουργικών κοστών έχουν την δυνατότητα να προσφέρουν υπηρεσίες σε πολύ χαμηλές τιμές. Προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθούν και οι επιχειρήσεις της NEZ. Απαραίτητη είναι λοιπόν η συμφωνία μείωσης ή ελαστικότητας των ημερομισθίων του εργατικού δυναμικού σε συνάρτηση με τον εξορθολογισμό του επιπέδου εισφορών στα ασφαλιστικά ταμεία. Τέλος, το σημαντικότερο κομμάτι στο οποίο οι επιχειρήσεις πρέπει να καταβάλουν προσπάθεια είναι στην τήρηση του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος αποπεράτωσης του εκάστοτε έργου. Μία ενδεχόμενη καθυστέρηση μπορεί να προκαλέσει μεγάλη οικονομική ζημία στη ναυτιλιακή δουλεία. Επομένως η εχεμύθεια αποτελεί το πρώτιστο κριτήριο επιλογής ναυπηγείου για τους πλοιοκτήτες. Η πραγμάτωση των παραπάνω συνθηκών θεωρείται ως μια έμμεση χρηματοδότηση και αύξηση ρευστότητας στις επιχειρήσεις της NEZ, αλλά και ως δυνατότητα επένδυσης σε νέα projects για περαιτέρω ανάπτυξη και ανάκαμψη του κύκλου εργασιών.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Παράλληλα, η κεντρική εξουσία θα πρέπει να επαναπροσδιορίσει τον ρόλο των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας, με σκοπό την επαναλειτουργίας αυτών ως πυλώνες της κατασκευής και επισκευής πλοίων. Αυτό μπορεί να γίνει πραγματικότητα με επισκευή και λειτουργία των ίσως μεγαλύτερων δεξαμενών ελλειμνισμού στην Μεσόγειο. Συμπληρωματικά, θα πρέπει όλοι οι φορείς της ΝΕΖ καθώς επίσης και της κεντρικής εξουσίας να συμφωνήσουν σε ένα πλαίσιο δράσεων και αποφάσεων, με στόχο την διαμόρφωση μιας κοινής στρατηγικής ανάπτυξης του κλάδου για τα επόμενα χρόνια. Τέλος, με την πραγματοποίηση των παραπάνω συνθηκών γίνεται εφικτή η ύπαρξη ενός οργανισμού στον οποίο αλληλεπιδρούν οι επιχειρήσεις με τρόπο δημιουργικό και αποτελεσματικό. Έτσι η δημιουργία ενός ναυπηγοεπισκευαστικού "Cluster" παρέχει την δυνατότητα και την δυναμική ανάπτυξης, χάραξης κοινής στρατηγικής, διαμόρφωσης εξωστρέφειας και δημιουργία συγκριτικού πλεονεκτήματος για τον κλάδο. Η δημιουργία αυτού του "Cluster" θα αποφέρει στις μετέχουσες επιχειρήσεις:

α) μείωση του κόστους παραγωγής, β) εφαρμογή νέων μεθόδων παραγωγής και Marketing, γ) δημιουργία δικτύων συνεργασίας δ) αξιοποίηση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, ε) άντληση σημαντικών πληροφοριών ζ) απόκτηση τεχνογνωσίας.¹⁸

¹⁸ πρόεδρος του ΒΙΠΑΣ Σχιστού, Γιάννης Πολυχρονόπουλος

4.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΩΝ

4.3.1 Διοικητικό κόστος

Το διοικητικό κόστος των εταιριών κυμαίνεται σε ποσοστό 10%. Σημαντικό εύρημα της έρευνας είναι ότι συνηθίζεται διοικητικές θέσεις να καλύπτονται από τον επιχειρηματία και τα συγγενικά του πρόσωπα. Αυτό συμβαίνει διότι επικρατεί η άποψη ότι ένα άτομο που ανήκει στην οικογένεια θα αποδώσει περισσότερο και καλύτερα λόγω της Κ ανιδιοτελούς προσφοράς εργασίας. Είναι πιθανότερο ένα οικείο πρόσωπο να εργαστεί πιο σκληρά όπως περισσότερες ώρες χωρίς να ζητήσει περαιτέρω απαιτήσεις στις οικονομικές του απολαβές. Τέλος, με τον συγκεκριμένο τρόπο διαχείρισης συνδυάζεται από τη μία το χαμηλό κόστος στα διοικητικά έξοδα αλλά και η ασφάλεια και η εχεμύθεια στην διοικητική και οργανωτική διαδικασία της επιχείρησης.¹⁹

4.3.2 Λειτουργικό κόστος

Το συγκριμένο είδος κόστους κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό στο συνολικό κόστος. Το λειτουργικό κόστος χαρακτηρίζεται από μεταβλητότητα στο μέγεθος του διότι είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον κύκλο εργασιών και τη δυνατότητα της επιχείρησης να δημιουργήσει αποθεματικό σε αναλώσιμα, πρώτες ύλες και το απαραίτητο προσωπικό. Πιο συγκεκριμένα το κόστος του ελάσματος ποικίλλει, ανάλογα με τον τρόπο προμήθειάς του. Η περιπτωσιακή αντιμετώπιση των κατασκευών, δεν επιτρέπει την δημιουργία οικονομιών κλίμακας στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του παραπάνω είναι η διακύμανση στον προσδιορισμό της τιμής ελασμάτων χάλυβα, κατά τη διαδικασία της προμήθειας τους. Αναλογικά με το μέγεθος της παραγγελίας ή την ισοτιμία δολαρίου – ευρώ, ο χάλυβας μπορεί να κοστίζει 20% – 40% ακριβότερα²⁰. Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα είναι σχεδόν ακατόρθωτο να προσδιορισθεί το κόστος αναλωσίμων.

¹⁹ Προσωπική Συνέντευξη με ιδιοκτήτη ναυπηγείου

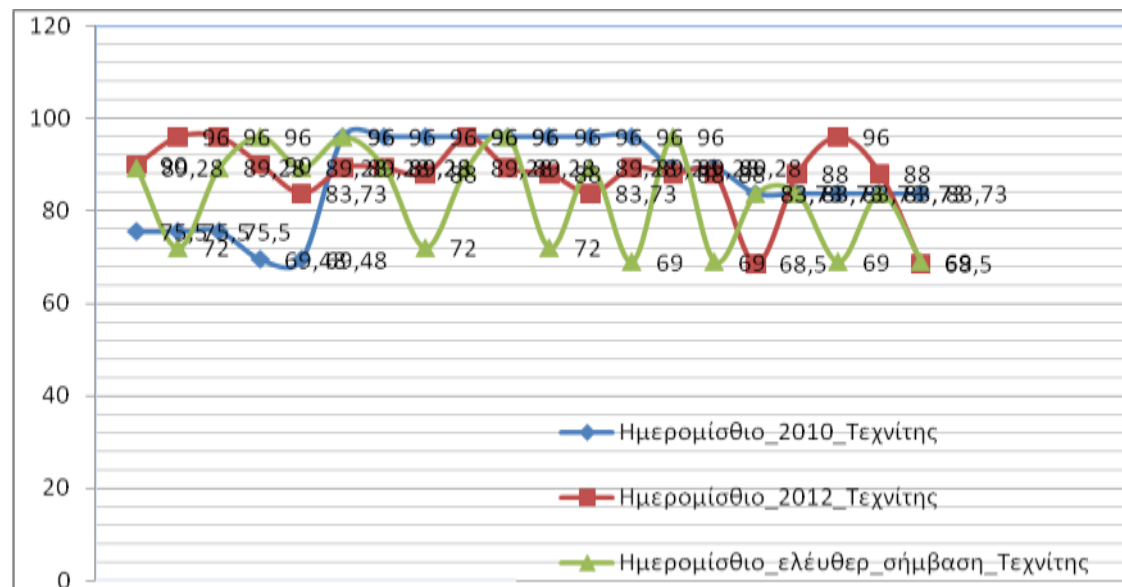
²⁰ Διπλωματική εργασία Κανέλλος Αλέξανδρος

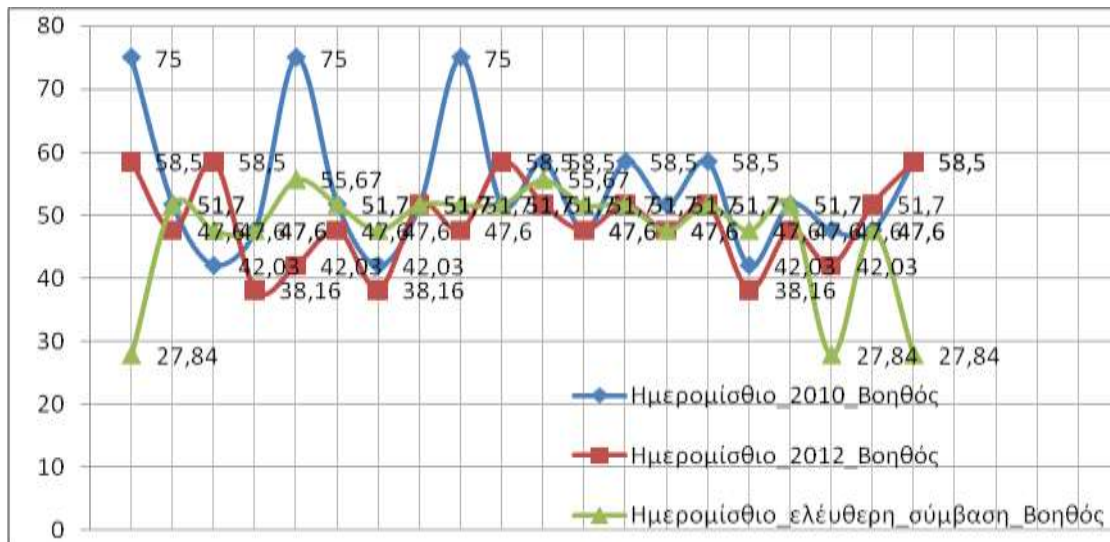
Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

4.3.3 Απεικόνιση και σύγκριση ημερομισθίου τεχνίτη και βοηθού στο διάστημα πριν την οικονομική κρίση και κατά τη διάρκεια αυτής.

ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΟ	ΕΛΑΧΙΣΤΟ	ΔΙΑΜΕΣΟΣ	ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΑ ΤΙΜΗ
2010_Βοηθός	53,14	75	42,03	51,7	51,7
2012_Βοηθός	48,44	58,5	38,16	47,6	47,6
ελεύθερη_σύμβ Βοηθός	45,21	55,67	27,84	47,6	51,7
2010_Τεχνίτης	86,75	96	69,48	86,50	83,73
2012_Τεχνίτης	84,85	96	68,5	88	88
ελεύθερ_σήμβ Τεχνίτης	80,55	96	69	83,73	69

Ημερομίσθιο σε Ευρώ

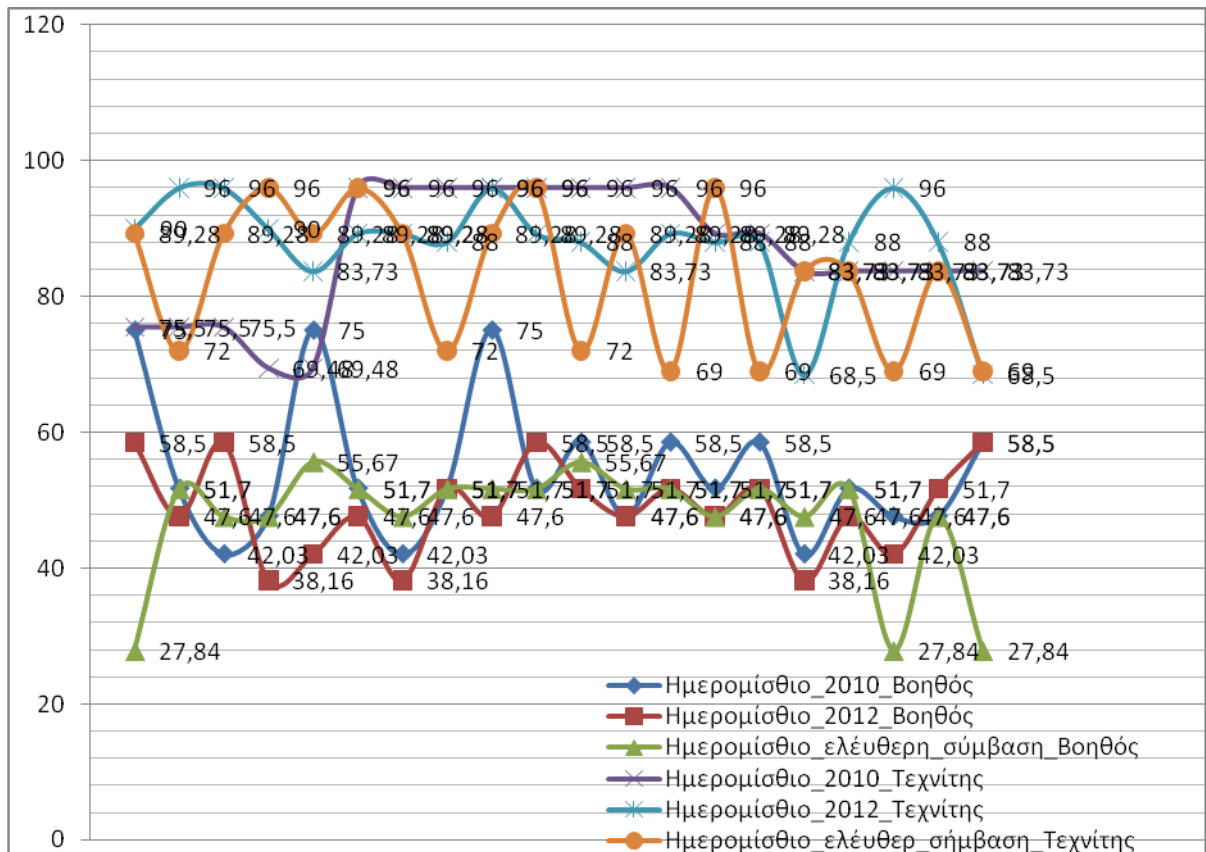




Διάγραμμα 4.2 Διαγραμματική Συγκριτική Απεικόνιση Ημερομισθίου

Σημαντική παράμετρος στην ανάλυση και την απεικόνιση του εργατικού κόστους είναι η διαμόρφωση των μεγεθών του ωρομισθίου ανάμεσα σε τεχνίτες και σε βοηθούς πριν την οικονομική κρίση και κατά την διάρκεια αυτής. Γίνεται άμεσα αντιληπτό από τα παραπάνω αποτελέσματα της έρευνας ότι προ κρίσης το ημερομίσθιο και στις δυο κατηγορίες των ειδικοτήτων ήταν αρκετά υψηλό. Στην έρευνα που διεξήχθη γίνεται αντιληπτό ότι το κόστος του ημερομισθίου εξαρτάται από την ειδικότητα της εργασίας και τον βαθμό εξειδίκευσης. Συναντάμε περιπτώσεις στις οποίες ο βοηθός τεχνίτη αμείβεται υψηλότερα ακόμα και από τεχνίτη άλλης ειδικότητας η οποία χαρακτηρίζεται ως μη υψηλής εξειδίκευσης και χαμηλότερου βαθμού δυσκολίας. Συγκρίνοντας τα ποσά διαφαίνεται ότι σε κάποιες ειδικότητες το ημερομίσθιο ήταν πολύ μεγαλύτερο από άλλες. Με την έναρξη της οικονομικής κρίσης σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας διακρίνουμε ότι υπήρξαν άμεσες μειώσεις στο ημερομίσθιο όλων των κατηγοριών. Αυτό θεωρήθηκε ως ένα μέτρο αντιμετώπισης της κατάστασης. Αργότερα με τον νόμο που απελευθέρωσε τη σύναψη ιδιωτικής εργασιακής σύμβασης μεταξύ εργαζόμενου και εργοδότη σημειώθηκαν αρκετές διαφοροποιήσεις στα επίπεδα των ημερομισθίων. Κάποια τείνανε να παραμείνουν ίδια με εκείνα της συλλογικής σύμβασης του 2012, ενώ άλλα παρέμειναν στα επίπεδα προ κρίσης. Με τα νέα δεδομένα των επιπέδων της ελεύθερης ελαστικής σύμβασης έργου παρουσιάζεται το εξής παράδοξο. Στην σύμβαση του τεχνίτη παρατηρείται ότι η πλειονότητα των ημερομισθίων αυτών Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

υπήρξε μια ελάχιστη μείωση κατά την διάρκεια της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε. Αυτό μπορεί σαφέστατα να δικαιολογηθεί λόγω της ιδιαιτερότητας της εργασίας και της τεχνογνωσίας που θα πρέπει να έχουν οι τεχνίτες επισκευής μετάλλου ή ξύλου. Ανεξαρτήτως της ανεργίας που μαστίζει την περιοχή και τους όμορους δήμους και επομένως της μεγάλης προσφοράς εργαζομένων, παρατηρούμε ότι τα ημερομίσθια σε κάποιες ειδικότητες δεν έχουν παρουσιάσει καμία πτώση. Ειδικά σε περιπτώσεις που το έργο απαιτεί εξειδικευμένες ειδικότητες λόγω συγκεκριμένων κατασκευών όπως ξυλουργικών ή inox, οι τεχνίτες και οι βοηθοί αυτών συνηθίζεται να αμείβονται σε επίπεδα προ κρίσης. Τα πράγματα δεν φαίνεται να αλλάζουν πολύ και στις περιπτώσεις του κατώτερου εργατικού δυναμικού (βοηθοί τεχνιτών και απλών εργατών). Τα δεδομένα φανερώνουν μια σαφή μείωση στα επίπεδα των επικρατουσών τιμών των ημερομισθίων κάτι που δεν είδαμε να ισχύει και στην περίπτωση των εξειδικευμένων τεχνιτών, κατά την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης. Η διαφορά άγεται κυρίως στο μέγεθος της έντασης της μείωσης των επιπέδων του ελάχιστου και του μέγιστου ημερομισθίου. Αυτό συμβαίνει διότι δεν υπάρχει ιδιαίτερη εξειδίκευση εκτέλεσης εργασιών, με αποτέλεσμα να είναι πιο ελαστική η διαμόρφωση του ημερομισθίου. Παράλληλα, η αύξηση της ανεργίας και η υπερπληθώρα προσφοράς εργασίας ανειδίκευτου προσωπικού συνετέλεσε αρνητικά στην αναζήτηση εργασίας και αύξησε τα περιθώρια ελαστικοποίησης του ημερομισθίου.



4.3.4 Ασφαλιστικές εισφορές

Ένα σημαντικό κόστος στην λειτουργία των επιχειρήσεων της NEZ είναι το εργατικό κόστος. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται και το κόστος των ασφαλιστικών εισφορών του ημερομισθίου. Σύμφωνα με τα τωρινά δεδομένα οι συνολικές εισφορές επί του ημερομισθίου ορίζονται σε ποσοστό 55%.²¹ Το συγκεκριμένο ποσοστό βαρέων ενσήμων θεωρείται ως το υψηλότερο ποσοστών εισφορών εργαζομένου και εργαζόμενου. Πολλές φορές λειτουργεί αποτρεπτικά και ανασταλτικά ως προς στην πρόσληψη νέου προσωπικού. Γενικότερα οι υψηλές ασφαλιστικές εισφορές παρουσιάζονται ως ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος που επηρεάζουν με ποικίλους τρόπους την ανταγωνιστικότητά τους.

²¹ ΙΚΑ, Επικουρικό Ταμείο Μετάλλου

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

4.3.5 Αποσβέσεις

Κατά την διαδικασία κοστολόγησης των έργων και υποβολής προσφορών, το μέγεθος των αποσβέσεων δεν λαμβάνεται υπόψη. Αυτό συμβαίνει διότι δεν υπάρχουν ούτε επενδυτικά προγράμματα ούτε δεδομένος στρατηγικός σχεδιασμός ανάπτυξης στις επιχειρήσεις, αυτές επιχειρούν με πεπαλαιωμένο εξοπλισμό και τελευταίο και πιο σημαντικό έχουν χαμηλό περιθώριο κέρδους.

4.3.6 Περιθώριο κέρδους

Το περιθώριο κέρδους κυμαίνεται μεταξύ του 6 % - 7% του κύκλου εργασιών. Το ποσοστό αυτό δεν μπορεί να εξασφαλίσει την βιωσιμότητα μικρών μονάδων. Λειτουργεί απαγορευτικά στην διαδικασία εκπόνησης νέου στρατηγικού σχεδίου ενώ ταυτόχρονα δεν δίνει την δυνατότητα επανεπένδυσης μέρος του κέρδους στην ανανέωση του τεχνολογικού και μηχανολογικού εξοπλισμού. Συμπερασματικά με την παραπάνω ανάλυση γίνεται αντιληπτός ο πολυδιάστατος υψηλός βαθμός δυσκολίας της λειτουργίας των επιχειρήσεων της ΝΕΖ Περάματος. Στο συγκεκριμένο οικονομικό περιβάλλον είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Η πολιτεία πρέπει να συμβάλλει στην δημιουργία ενός φιλικότερου οικονομικού περιβάλλοντος. Η μείωση των εργοδοτικών εισφορών, η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου και των εκάστοτε αναπτυξιακών νόμων, η δημιουργία επιχορηγήσεων με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του μηχανολογικού εξοπλισμού, είναι μόνο μερικές από τις δράσεις που πρέπει να συμπεριλάβει η πολιτεία.

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

4.4.1 Θεσμικές Παρεμβάσεις

Πρώτη δράση που αφορά τη ΝΑΥΣΟΛΠ είναι η οριοθέτηση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης ως ιδιαίτερη «Βιομηχανική Περιοχή». Αυτή οριοθετείται εντός των ορίων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης δλδ, το τμήμα που περικλείεται μεταξύ των καρνάγιων και της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης που

σήμερα εκμισθώνεται από μεγάλο αριθμό ναυπηγοεπισκευαστών διαφόρων ειδικοτήτων. Ενώ θα έπρεπε στην ΝΑΖΩ να συμπεριληφθούν και περιοχές που παραδοσιακά αποτελούσαν ζωτικό χώρο για την ελληνική ναυπηγοεπισκευή, όπως η περιοχή του Νέου Μόλου Δραπετσώνας, ο μώλος της ΔΕΗ και η Κυνόσουρα. Κύριος στόχος αυτής της οριοθέτησης είναι η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών εξυπηρέτησης εμπορικών κυρίως πλοίων, έτσι ώστε η περιοχή να αποτελέσει οργανωμένη ναυπηγοεπισκευαστική έδρα, με σύγχρονες υποδομές και δυνατότητες δεξαμενισμού εμπορικών πλοίων. Παράλληλα, θα δοθεί η δυνατότητα προσέλκυσης επιχειρηματιών και φορέων της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας που σήμερα στερούνται ικανού ζωτικού χώρου για την οργάνωση και εγκατάστασή τους. Η ΝΑΥΣΟΛΠ ΑΕ πρέπει με την σειρά της να διερευνήσει την δυνατότητα συνδυασμένης χρηματοδότησης με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους αφού πλέον θα αποτελεί οργανωμένη Βιομηχανική Περιοχή και θα μπορεί να απαιτήσει πόρους από την τρέχουσα προγραμματική περίοδο. Στον φορέα διαχείρισης και λειτουργίας της ΝΑΖΩ θα πρέπει να συμμετέχουν κατά την γνώμη μας τόσο η ΝΑΥΣΟΛΠ, όσο και η Ομοσπονδία Ναυπηγοεπισκευαστών και το ΒΕΠ, προκειμένου να οριοθετηθεί το πλαίσιο κρατικής χρηματοδότησης για την δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΑΖΩ) και τη λειτουργία της από τον φορέα διαχείρισης. Ενδέχεται ωστόσο να απαιτείται προγενέστερη έγκριση από την Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε.Ε. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των υποδομών της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος. Η ανάπτυξη οργανωμένης ΝΑΖΩ και η εφαρμογή κρατικών ενισχύσεων μπορεί να αποβούν καθοριστικά μέτρα για την χρηματοδότηση και εγκατάσταση πλωτών δεξαμενών στην περιοχή.

4.4.2 Προτάσεις για τα μεγάλα ναυπηγεία ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας Σύρου

Για την ύπαρξη και ανάπτυξη του ναυπηγικού κλάδου θεωρούνται αναγκαία τα εξής

1. Άμεση επαναλειτουργία του εμπορικού τμήματος του ναυπηγείου Σκαραμαγκά
2. Αναστολή δεκαπενταετούς ποινής από την Ε.Ε.
3. Επανεκκίνηση λειτουργίας πολεμικού τμήματος του ναυπηγείου

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

4. Οριστική λύση για την λειτουργία των ναυπηγείων Ελευσίνας και Σύρου

Αναλυτικότερα οι προτάσεις που υπάρχουν για τα μεγάλα ναυπηγεία θα διατυπωθούν μετά από διαβούλευση με τους φορείς των ναυπηγείων (εργοδοσία και εργαζομένων) σε προγραμματισμένη για τον λόγο αυτό ημερίδα.

4.4.3 Αναπτυξιακές Παρεμβάσεις και Ενισχύσεις

Το θέμα της ενίσχυσης των ναυπηγοεπισκευαστικών και ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ζώνης είναι για χρόνια ζητούμενο. Ο κλάδος, σύμφωνα με την Ε.Ε, δεν αποτελεί επιλέξιμη δραστηριότητα για επιχορήγηση, αλλά και το κανονιστικό πλαίσιο υλοποίησης του ΕΣΠΑ εξαιρεί ρητά την ναυπηγοεπισκευή. Παρά την αναγνώριση της οξύτατης ανταγωνιστικότητας μεταξύ των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων²², η ΕΕ δεν έχει δώσει δείγματα ένταξης τους σε καθεστώς ενισχύσεως της βιομηχανίας μέχρι σήμερα. Παράλληλα με τους Κανονισμούς εφαρμογής και απαλλαγής κρατικών ενισχύσεων, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες. Τόσο ο Κανονισμός 1540/1998 που καταργήθηκε, όσο και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 502/2004 του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2004 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1177/2002, σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά και το γενικότερο πλαίσιο για τις ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία, όπως αυτό ισχύει μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011²³, θέτουν αρκετούς περιορισμούς στην εν λόγω βιομηχανία. Για τους λόγους αυτούς, στο παρελθόν στάθηκε αδύνατη η εφαρμογή των αναπτυξιακών κινήτρων στον κλάδο, γεγονός που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν από τα αρμόδια Υπουργεία, προκειμένου να αποδώσουν και να προωθήσουν ουσιαστικά και αποτελεσματικά τα όποια προτεινόμενα μέτρα στις επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευής. Μέχρι σήμερα βλέπουμε να επωφελούνται μόνο δορυφορικές δραστηριότητες, οι οποίες εξαιρούνται από τους παραπάνω νομοθετικούς και κανονιστικούς περιορισμούς. Σημαντική θετική εξέλιξη είναι η πρόσφατη απόφαση της Κομισιόν 7/1 2/2011 με την οποία αλλάζει ο κανονισμός ανταγωνιστικότητας που αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Σύμφωνα με αυτήν

²² Κανονισμό 1177

²³ Ανακοίνωση Επιτροπής 2008/C 173/03

επιτρέπονται επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών όταν η χρήση τους αφορά εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

4.5 Προτάσεις για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων της NEZ Περάματος.

Το βασικό σκεπτικό των προτάσεων αφορά στην όσο το δυνατό μεγαλύτερη και αποδοτικότερη ενίσχυση των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Στη δημιουργία με λίγα λόγια ενός αναπτυξιακού πλάνου που θα επιφέρει σημαντικά και πολλαπλασιαστικά οφέλη για ολόκληρο τον κλάδο και κατά συνέπεια την Ελληνική Οικονομία. Για να ξεπεραστεί η κρίση στην πραγματική οικονομία, πρέπει να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η NEZ, τέτοια όπως η παράδοση, η τεχνογνωσία, η εμπειρία, τα οποία όμως πρέπει να συνδυαστούν με τη συνεχή ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας καθώς και νέες έξυπνες ιδέες, δηλαδή με καινοτομία. Άλλωστε αυτή είναι η φιλοσοφία που επιτάσσει γενικά η εποχή μας σε κάθε τομέα δράσης, επομένως δε θα μπορούσε να εξαιρεθεί ο τομέας της ναυπηγοεπισκευαστικής. Η ανεργία είναι το βασικό πρόβλημα – συνέπεια της κρίσης. Δημιουργεί ένα φαύλο κύκλο που από τη μία την ανατροφοδοτεί επιβαρύνοντας όλους τους οικονομικούς δείκτες και από την άλλη δημιουργεί ένα εν δυνάμει εκρηκτικό μίγμα με απρόβλεπτες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες. Οι όποιες δράσεις και λύσεις που προτείνονται έχουν ως κύρια συνιστώσα τον παράγοντα ανεργία, ενώ ταυτόχρονα όλες στοχεύουν στην άμεση ή την μακροχρόνια αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος. Ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής με τεράστια ιστορία στην Ελλάδα και παλαιότερα άκρως επιτυχημένη παρουσία στις διεθνείς ανταγωνιστικές αγορές, πλήττεται περισσότερο από κάθε άλλον σήμερα από την κρίση. Ένα αναπτυξιακό πλάνο θα πρέπει να στηρίζεται σε μια ομάδα δράσεων που να έχουν πολύ αναπτυγμένα τα χαρακτηριστικά :

Καινοτομία, Προοπτική (αγορά), Προστιθέμενη αξία (δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας). Αν μάλιστα αυτές συνδέονται με οικολογία / προστασία του περιβάλλοντος / πράσινη ανάπτυξη, με κοινωνικά αγαθά και συνάμα αξιοποιηθούν

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

όλες οι καλές πρακτικές που έχουν αναπτυχθεί στην Ελλάδα που έχουν διεθνή αναγνώριση και βραβεύσεις, τότε μπορούμε να δημιουργήσουμε ένα αναπτυξιακό πλάνο με τεράστιες δυνατότητες όχι μόνο για την επιβίωση και την ανάκαμψη του κλάδου αλλά και για σημαντικά οφέλη της Εθνικής οικονομίας. Με βάση τα παραπάνω και μετά από πολλή δουλειά και κατάλληλες διεργασίες μεταξύ εργοδοτών, εργαζομένων, πανεπιστημιακών φορέων, κοινωνικών συνδικαλιστικών και επαγγελματικών φορέων²⁴ και πολλών άλλων, μέλη της διαρκούς επιτροπής για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία κατέληξαν σε ένα αναπτυξιακό σχέδιο το οποίο υπέβληθεί στο Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ως ανταπόκριση στο αίτημα του για κατάθεση προτάσεων με σκοπό την ανάκαμψη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Επιγραμματικά το πλάνο περιλαμβάνει μια σειρά από δραστηριότητες που είναι άμεσες και μπορούν να δώσουν δουλειά στον χώρο. Ταυτόχρονα έχουν αναπτυξιακή διάσταση, είναι καινοτόμες και ανταγωνιστικές σε διεθνές επίπεδο και έχουν τεράστια προοπτική για το άμεσο μέλλον. Επίσης καλύπτονται άμεσες ανάγκες σε διάφορους τομείς προτεραιότητας όπως, η ενέργεια, το νερό, η διαχείριση των σκουπιδιών και οι συνδυασμένες μεταφορές που συμμετέχουν και αλληλεπιδρούν. Τέλος στο πλάνο συμπεριλαμβάνεται η αξιοποίηση καλών πρακτικών που έχουν αναπτυχθεί στο Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης για την Ελλάδα, καθώς και την αξιοποίηση διεθνώς βραβευμένων Ελληνικών τεχνολογικών καινοτομιών, προκειμένου να ξεπεραστεί το κόλλημα της θεσμικής απαγόρευσης ενίσχυσης επιχειρήσεων του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Αναφορικά με το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο το οποίο βρίσκεται σε απόλυτη ταύτιση με τις απόψεις των αρμοδίων επιτροπών της Ε.Ε. και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σε θέματα περί ανταγωνιστικότητας μέσω αριστείας και καινοτομίας και περί στροφής σε νέους κλάδους απασχόλησης, όπως καινοτόμα ενεργειακά και οικολογικά συστήματα, προτείνεται:

Η ανάληψη και χρηματοδότηση των διαφόρων αυτών δράσεων με μορφή έργων - project – από κοινοπρακτικά σχήματα (σε μορφή cluster ή κοινοπραξίας) αποτελούμενα από μικρό αριθμό επιχειρήσεων. Η διαμόρφωση πρωτότυπου ανά περίπτωση θα είναι επιλέξιμη δαπάνη.

²⁴ Επιμελητήρια

Οι δράσεις / έργα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά:

1. Η κατασκευή πλωτών Οικολογικών συστημάτων Αφαλάτωσης με χρήση ανεμογεννητριών θα βοηθήσει στην παραγωγή αφαλατωμένου νερού επομένως θα δημιουργηθούν βιομηχανικού μεγέθους λύσεις για την αντιμετώπιση της λειψυδρίας σε νησιά και άνυδρες περιοχές παρέχοντας πόσιμο νερό. Η δημιουργία αφαλατωμένου νερού θα δώσει επιπρόσθετα μια οικονομική και οικολογική λύση στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ως προς την διαδικασία της υδροβολής. Η συγκεκριμένη διαδικασία είναι μια διεθνώς βραβευμένη Ελληνική καινοτομία που σχετίζεται με την πράσινη τεχνολογία, και η προστιθέμενη αξία αυτών των συστημάτων ξεπερνά το 75%. Επομένως ανοίγεται μια τεράστια αγορά στην Ελλάδα και το εξωτερικό.
2. Η κατασκευή συστημάτων πλωτών ανεμογεννητριών για την παραγωγή ενέργειας που χρησιμοποιείται σε εργασίες επί πλοίων²⁵.
3. Κατασκευή πλωτών μέσων συλλογής διαχείρισης επεξεργασίας και αξιοποίησης αστικών απορριμμάτων από μικρά νησιά²⁶.
4. Κατασκευή συστημάτων ιχθυοκαλλιεργειών ανοικτής θαλάσσης που βασίζονται και περιλαμβάνουν πλωτές αυτόνομες ενεργειακά πλατφόρμες. Αφορά τον πρωτογενή τομέα με την μεγαλύτερη ανάπτυξη στον κόσμο, με αυξανόμενη ζήτηση και προσφορά που δεν μπορεί να καλύψει την ζήτηση με κλασσικούς τρόπους²⁷.

²⁵ Ευκαιρία εισόδου της χώρας στον κλάδο κατασκευής τεχνολογιών και καινοτομιών πράσινης ενέργειας

²⁶ Καινοτόμο οικονομικά και παραγωγικό δίνει λύση στο δύσκολο πρόβλημα της διαχείρισης αποβλήτων στα πολλά νησιά.

²⁷ Αφορά ένα κλάδο στον οποίο η Ελλάδα έχει πολύ σημαντική θέση στην Ευρωπαϊκή αγορά και τον κλάδο που αφορά το 12% των συνολικών εξαγωγών του πρωτογενούς τομέα της χώρας και κατέχει την πρώτη θέση στις εξαγωγές Ελληνικών αγροτικών προϊόντων ξεπερνώντας και το ελαιόλαδο.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

5. Κατασκευή νέου τύπου τουριστικών σκαφών αλουμινίου (mega yachts) που μπορεί να χρησιμοποιούν και ΑΠΕ για τις ανάγκες τους²⁸.
6. Κατασκευή πλωτών συστημάτων που μπορούν να αποτελέσουν σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος σε νησιά ή παραθαλάσσιες περιοχές της χώρας.

Επίσης ιδιαίτερα θετικό θα ήταν να χρηματοδοτηθούν δράσεις που αφορούν πιο παραδοσιακές κατασκευές όπως :

7. Η κατασκευή πλοίων μεταφοράς πόσιμου νερού από ανεμογεννήτριες αφαλατωτές σε απομακρυσμένα νησιά
8. Κατασκευή αμφίδρομων ferry boats, ανοικτού και κλειστού τύπου
9. Κατασκευή μικρών ακτοπλοϊκών πλοίων προοριζόμενα για κάλυψη άγονων γραμμών
10. Κατασκευή μικρών πλοίων απορρύπανσης λιμένων
11. Κατασκευή κοινοπρακτικού διαλυτηρίου Πλοίων
12. Η απόκτηση και λειτουργία πλωτής δεξαμενής TYPEPANAMAX

Οι παραπάνω δράσεις διαδικαστικά θα μπορούσαν να υλοποιηθούν μέσα από:

1) Την δημιουργία κοινοπρακτικών σχημάτων (δύο, τριών ή περισσότερων σχηματισμών με την μορφή clusters, ή κοινοπραξίες), στα οποία θα μπορούν να συμμετέχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν εμπίπτουν στους περιορισμούς του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε περί ναυπηγικής βιομηχανίας. Στόχος αυτών των αναπτυξιακών σχηματισμών θα είναι η ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και projects με σκοπό την παράλληλη ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευής. Η κάθε κοινοπραξία θα μπορεί να εξοπλιστεί με κατάλληλο εξοπλισμό, να διαμορφώσει γραφεία και εγκαταστάσεις, να υλοποιήσει επικοινωνιακό σχέδιο σε Ελλάδα και εξωτερικό, καθώς και να ιδρύσει αντιπροσωπείες και γραφεία εκπροσώπησης στο

²⁸ Αξιοποιώντας το γεγονός ότι η Ελλάδα παράγει αλουμίνιο και επομένως με συνέργιες με τον αντίστοιχο βιομηχανικό κλάδο δημιουργείται επιπλέον προστιθέμενη αξία σε ένα Ελληνικό προϊόν και δημιουργείται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

εξωτερικό. Το κόστος διαμόρφωσης τεχνολογικού πρωτοτύπου θα μπορεί να είναι επιλέξιμη δαπάνη. Επίσης, θα μπορούν να συμμετάσχουν σε εκθέσεις στο εξωτερικό, με οργανωμένες ομάδες προβολής και διεκδίκησης μεριδίου αγοράς. Ενδεικτικός προϋπολογισμός ανά κοινοπρακτικό σχήμα, 5 εκ. ευρώ. Αναμενόμενος αριθμός κοινοπρακτικών σχημάτων.

2) Ενθάρρυνση συγχωνεύσεων, κοινοπρακτικών σχημάτων και επιχειρηματικών δικτύων με την αρωγή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα»²⁹. Η υλοποίηση του μέτρου αυτού θα βοηθήσει τις επιχειρήσεις να αναπτύξουν τις απαραίτητες οικονομίες κλίμακας και να μειώσουν το μέσο κόστος παραγωγής τους. Το μέτρο προτείνεται ως παρακίνηση των επιχειρήσεων να αντιληφθούν την σύγχρονη πραγματικότητα και να διαπιστώσουν ότι μόνο μέσω συνεργασιών θα μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν και να εκπονήσουν προγράμματα marketing, αλλά και να προσελκύσουν υψηλής απόδοσης επενδύσεις στην περιοχή. Το κόστος από την δημόσια χρηματοδότηση προβλέπεται να προσεγγίσει τα 10 εκ. ευρώ. Κατά καιρούς έχουν εκφρασθεί απόψεις οι οποίες υποστηρίζουν ότι οι επιχορηγήσεις στην ζώνη δεν είναι συμβατές με το Κοινοτικό κεκτημένο, διότι εξισώνονται με τα ναυπηγεία. Ωστόσο, υπογραμμίζεται ότι οι μονάδες της Ζώνης αποτελούν στην πλειοψηφία τους ευέλικτα «συνεργεία» εκτέλεσης πάσης φύσεως ελασματοουργικές εργασίες, είτε αυτές απευθύνονται στην ναυπηγική, είτε στην βιομηχανία. Πολύ περισσότερο δεν αποτελούν αμιγώς ναυπηγεία, αφού οι περισσότερες μονάδες δεν διαθέτουν την κατάλληλη και απαραίτητη υποδομή. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι ορθό να αντιμετωπίζονται οι μονάδες της Ζώνης ως ναυπηγεία μόνο στις περιπτώσεις των επιχορηγήσεων, ενώ σε πάρα πολλές άλλες περιπτώσεις όταν μάλιστα οι ίδιες οι μονάδες ζητούν να χαρακτηριστούν ναυπηγεία, οι επίσημοι κρατικοί φορείς τις αποκαλούν μηχανουργεία, ή ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις. Ο λόγος αυτός είναι ίσως ο βασικότερος για τον οποίο δεν κατέστη δυνατή η εκμετάλλευση των επιχορηγήσεων της ΚΥΑ 28.000/600/11.200030 . Με

²⁹ Θετικό σημείο της υπαγωγής στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» των επιλέξιμων μεταποιητικών επιχειρήσεων της Ζώνης και αναβάθμιση του εξοπλισμού και των υποδομών των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων

³⁰ περί Ενισχύσεων Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών Εργασιών
Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

συνέπεια οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Ζώνης να χάσουν τη δυνατότητα αξιοποίησης των κρατικών ενισχύσεων και επομένως αυτή η ευκαιρία να περάσει ανεκμετάλευτη.

3) Δημιουργία εγγυητικού μηχανισμού ή επέκταση του Ταμείου Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων, έτσι ώστε να περιλάβει και τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, με τη συμμετοχή του ιδιωτικού και δημοσίου τραπεζικού τομέα. Η εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης και απαραίτητων μηχανισμών για την προσέλκυση διεθνούς πελατείας με σκοπό την ανάληψη νέων και μεγάλων κατασκευαστικών, μετασκευαστικών και εκτεταμένων επισκευαστικών έργων έστω και υπό μορφή μικρού - πιλοτικού έργου. Σήμερα τέτοια έργα είναι σχεδόν ανύπαρκτα και για αυτό ως γενικός στόχος είναι η αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 50% μέσα στην επόμενη τριετία. Επίσης, η εγγυοδοσία θα αποφέρει κέρδος στο ειδικό Ταμείο καθώς θα εφαρμοστούν κανόνες αξιολόγησης των επενδύσεων που θα αναληφθούν. Επίσης θα επιτευχθεί καταβολή του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου του Ταμείου, του οποίου ωστόσο το ύψος θα προσδιοριστεί σε επόμενο στάδιο.

4) Την χρηματοδότηση και υλοποίηση αναπτυξιακών πρωτοβουλιών από την πλευρά του δημοσίου ως πελάτη των υπηρεσιών της NEZ. Η προώθηση υλοποίησης κατασκευαστικών έργων όπως ο εξοπλισμός πλωτών ανεμογεννητριών, συνδυασμένων ή μη μονάδων αφαλάτωσης, η προώθηση του θέματος του εκσυγχρονισμού του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού στόλου στις Ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, η κατασκευή ελαφρού τύπου ακτοπλοϊκών σκαφών, η κατασκευή σκαφών με βάση το αλουμίνιο, είναι μόνο μερικά από τα άμεσα μέτρα που μπορούν να υλοποιηθούν. Η επίτευξη αυτών βέβαια προϋποθέτει την συμβολή πόρων των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και των Έργων που περιλαμβάνονται στα Τομεακά και Περιφερειακά Προγράμματα που αφορούν την ενίσχυση της προσπελασιμότητας. Άλλωστε, μονάδες της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος ακόμα και σήμερα είναι σε θέση να υλοποιήσουν έργα κατασκευής μικρών ακτοπλοϊκών σκαφών (αμφίδρομων ή μη), καθώς και μικρών εμπορικών φορτηγών και δεξαμενοπλοίων μέχρι τουλάχιστον 150 μέτρα. Το ύψος της

δαπάνης μπορεί να υπολογιστεί μετά από συνεννόηση με τις αρμόδιες Περιφέρειες και το ΕΠ του Υπ. Υποδομών.

5) Η εκπαίδευση στελεχών για την ναυπηγοεπισκευή με αντίστοιχη επαγγελματική πιστοποίηση. Συμπληρωματικό και αναγκαίο μέτρο για την ανάπτυξη κάθε βιομηχανίας είναι η διαρκής εκπαίδευση και επιμόρφωση των στελεχών σε επίπεδο τεχνιτών κάθε ειδικότητας. Σε αντίθετη περίπτωση, ο κλάδος απαξιώνεται λόγω έλλειψης έμπειρων τεχνιτών. Ενδεικτικό ύψος δαπάνης, 2 εκ. ευρώ. Η αύξηση εξειδικευμένου προσωπικού έχει ως στόχο τη δημιουργία συνθηκών μείωσης του υψηλού ποσοστού των ανέργων της ΝΕΖ Περάματος και αύξηση του επιπέδου ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών. Η εκπόνηση προγραμμάτων εκπαίδευσης, κατάρτισης, εξειδίκευσης ή επανακατάρτισης, κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να αναβαθμιστούν και να επικαιροποιηθούν οι δεξιότητες του εργατοτεχνικού προσωπικού. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί ο φορέας διεξαγωγής των καταρτίσεων. Προτείνεται η οργάνωση των δράσεων από τον ΟΑΕΔ μέσω Σχολών Μαθητείας και όχι μέσω ΚΕΚ, όπου η αποτελεσματικότητα είναι αμφίβολη. Επίσης, το μέτρο κρίνεται απαραίτητο προκειμένου να εισέλθουν νέοι εργατοτεχνίτες στον χώρο με ικανότητες και δεξιότητες που θα τους βοηθήσουν να ενσωματωθούν και να προσαρμοστούν γρήγορα στην εμπειρία και στη «μαστοριά» των ήδη υπαρχόντων. Τέλος, η προτεινόμενη δημιουργία Επαγγελματικού Κέντρου Ενημέρωσης σε θέματα επιχειρηματικότητας, θα διευρύνει τους ορίζοντες των νέων ανέργων της περιοχής. Σχετικά με τους αναγκαίους πόρους για την υλοποίηση του μέτρου, προτείνεται η εκπόνηση προγραμμάτων κατάρτισης, τα οποία θα υποβληθούν και θα ενταχθούν στα σχετικά προγράμματα του Υπουργείου Εργασίας. Η διεξαγωγή των προγραμμάτων θα γίνεται με ευθύνη του ΟΑΕΔ ή του Φορέα Διαχείρισης της ΒΕ.ΠΕ που θα αναπτυχθεί, έτσι ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα υλοποίησης προγραμμάτων χωρίς μετρήσιμα αποτελέσματα και ουσιαστικά χωρίς πρακτικό όφελος για τους εργαζόμενους και τις επιχειρήσεις της Ζώνης.

- Ανάπτυξη προγραμμάτων κατάρτισης και εξειδίκευσης στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες της ευρύτερης περιοχής.

Η υποβοήθηση των δράσεων ενίσχυσης της απασχόλησης και μείωσης της ανεργίας

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

των κλάδων της ναυπηγοεπισκευής. Ο υπό σύσταση Φορέας της Ζώνης θα πρέπει να σχεδιάσει και να υλοποιήσει σε συνεργασία τους κατάλληλους οργανισμούς κατάρτισης, προγράμματα που να εκπληρώνουν τον στόχο της δημιουργίας στελεχών ικανών να απορροφηθούν είτε από την αγορά εργασίας της ευρύτερης περιοχής στην οποία δραστηριοποιείται η NEZ, είτε στην ευρύτερη αγορά εργασίας. Οι πόροι για την υλοποίηση των σχετικών Προγραμμάτων θα προέρχονται από τα Προγράμματα του Υπουργείου Απασχόλησης. Έμφαση θα δοθεί στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Το κόστος εφαρμογής αναφέρεται στο συνολικό κόστος των εξαγγελιών καταπολέμησης της ανεργίας, υλοποίησης προγραμμάτων κατάρτισης και ενίσχυσης της απασχόλησης και αυτοαπασχόλησης - συνολικά 20 εκατ. ευρώ

- Ίδρυση «επαγγελματικών κέντρων ενημέρωσης» με την συνεργασία των ΟΤΑ, ΕΟΜΜΕΧ ΕΚ, Πανεπιστήμια, υπό την εποπτεία του υπό σύσταση Φορέα.

Θετικά Σημεία : Διαρκής ενημέρωση και ενθάρρυνση των ευπαθών ομάδων της περιοχής για αυτοαπασχόληση, απασχόληση, κατάρτιση, επιμόρφωση και επιχειρηματικότητα. Το προτεινόμενο μέτρο έχει σαν σκοπό την ανάπτυξη εξειδικευμένων «Επαγγελματικών Κέντρων Ενημέρωσης», με σκοπό την ενθάρρυνση των κοινωνικών ομάδων που πλήττονται από την ανεργία στην περιοχή της ευρύτερης NEZ, να δημιουργήσουν επιχειρηματικούς φορείς, συμπληρωματικής ή εναλλακτικής κατεύθυνσης συναφείς με τις σημερινές ανάγκες και δραστηριότητες. Για τον σκοπό αυτό, ο υπό σύσταση Φορέας Διαχείρισης εποπτείας της Ζώνης - στην αρμοδιότητα του οποίου θα υπάγεται ο σχεδιασμός των Κέντρων - θα συνεργαστεί στενά με Φορείς που παρέχουν εξειδίκευση και διακρίνονται από εμπειρία σε αντίστοιχα θέματα. Τέτοιοι φορείς αναφέρονται ο Ελληνικός Οργανισμός Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων και Χειροτεχνίας, το Πανεπιστήμιο Πειραιά, οι Οργανισμοί Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, το Εργατικό Κέντρο, κ.ά. Η δημιουργία ενός τέτοιου Κέντρου (με περιφερειακή εκπροσώπηση μέσω ηλεκτρονικής δικτύωσης στους Δήμους της περιοχής), δεν αποτελεί επένδυση ιδιαίτερων χρηματικών απαιτήσεων. Το κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας του προτείνεται να αναληφθεί από τον υπό σύσταση Φορέα, ο οποίος θα έχει την ευθύνη ανάπτυξης και διαχείρισης. Η λειτουργία Επαγγελματικού Κέντρου Ενημέρωσης θα λειτουργεί στα πλαίσια του νέου Φορέα εποπτείας της Ζώνης

-Η στήριξη μέσω εξειδικευμένων προγραμμάτων που θα απευθύνονται μόνο στις επιχειρήσεις της NEZ, με επιλέξιμες δαπάνες την αγορά μηχανημάτων, γηπέδων ή κτιριακών εγκαταστάσεων, την αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού, τον εξοπλισμό με σύγχρονα συστήματα αυτοματισμών και ηλεκτρονικών υπολογιστών, κ.ά., άυλες ενέργειες, όπως μελέτες αγοράς, μελέτες διείσδυσης σε αγορές του εξωτερικού, κ.ά.

Οικονομικά

μέτρα

Σύμφωνα με τη μελέτη τα μέτρα οικονομικού χαρακτήρα που μπορούν να ληφθούν είναι:

- 1) Η επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών ως αυτό απορρέει από το Ν.3996/ΑΥΓ 2011 μέρους ή του συνόλου των ασφαλιστικών εισφορών.
- 2) Την επιχορήγηση ανάληψης καινοτόμων κατασκευών μέσω άμεσων ενισχύσεων, ή εγγυήσεων με χρήση πόρων του ΕΤΕΑΜ.
- 3) Ρύθμιση των ορίων αποπληρωμής των οφειλετών στο ΙΚΑ

Σημαντικός στόχος είναι η άμβλυνση του προβλήματος των οφειλών στο Ι.Κ.Α που έχουν προκύψει εν μέρει από τις υπερβολικές προσαυξήσεις. Το μέτρο αυτό αντιμετωπίζει ίσως το πλέον οξύ και δυσβάστακτο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρηματίες στη ΝΕΖ Περάματος. Όπως ήδη έχει τονιστεί πρέπει να εκπονηθεί από το ΙΚΑ μια αναλογιστική μελέτη με σκοπό αφενός τον επακριβή προσδιορισμό των βασικών οφειλών, και αφετέρου τη σταδιακή εξόφληση οφειλών στις οποίες θα έχουν αφαιρεθεί ήδη τα καταβληθέντα ποσά από τους επιχειρηματίες, ενώ δεν θα συμπεριλαμβάνονται και τυχόν προσαυξήσεις. Με τον τρόπο αυτό και οι οφειλέτες θα ενθαρρυνθούν να αποπληρώσουν τις οφειλές τους ενώ οι μη οφειλέτες θα θεωρήσουν ως δίκαιη την αντιμετώπιση των συναδέλφων τους. Το μέτρο αυτό μόνο οφέλη θα προσφέρει στο Ταμείο που μέχρι σήμερα καθίσταται αδύνατο να εισπράξει ούτε τις βασικές οφειλές, τις οποίες συμψηφίζει με τις προσαυξήσεις.

- 4) Επιδότηση ή και μείωση ποσοστού εργοδοτικών (ασφαλιστικών) εισφορών με παράλληλη πρόωρη συνταξιοδότηση. Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Με την εφαρμογή του μέτρου αυτού και τη μείωση της οικονομικής επιβάρυνσης λόγω των ασφαλιστικών εισφορών αναμένονται θετικές επιδράσεις στην ταμιακή θέση. Ευρύτερα θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρηματικών μονάδων. Επίσης, άμεσα θα υπάρξει θετικό αντίκτυπο στην επαναδραστηριοποίηση και ενεργοποίηση μεγάλου τμήματος του λιμνάζοντος σήμερα εργατοτεχνικού δυναμικού, ενώ θα διευκολυνθεί η διαδικασία και θα αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά τα μείζονα κοινωνικά προβλήματα που προκαλεί η έξοδος του πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού. Τέλος, θα υπάρξει συνολικό όφελος του Ασφαλιστικού Οργανισμού, μέσω αντιστάθμισης από την προσέλκυση εργασιών και την αύξηση του αριθμού των ασφαλισμένων. Το κόστος που θα προκύψει από την εφαρμογή αυτού του μέτρου, ιδιαίτερα για το Ι.Κ.Α θα πρέπει να υπολογιστεί με γνώμονα τη σημερινή αδυναμία του Οργανισμού να εισπράξει τις οφειλές του, καθώς επίσης και με την προοπτική αύξησης του συνολικού ετήσιου κύκλου εργασιών στην περιοχή. Θεωρείται ότι η υιοθέτηση αυτού του μέτρου με μείωση των εργοδοτικών εισφορών (κατά 50% υπολογίζουν οι εργοδοτικές ενώσεις, αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να καθοριστεί σε συνεργασία με το ΙΚΑ), θα αυξήσει τελικά την πρόσοδο του Οργανισμού σε απόλυτες τιμές. Η τελική κοστολόγηση της παρέμβασης, ιδιαίτερα όσον αφορά την πρόωρη συνταξιοδότηση, θα πρέπει να συνδυαστεί με ανταλλαγή θέσεων και απόψεων τόσο με το υπουργείο Απασχόλησης και τους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς, όσο και με τις επαγγελματικές ομάδες της Ζώνης. Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορεί και η ΚΥΑ 28.000/600/ 11.2000 περί Ενισχύσεων Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών Εργασιών, η οποία προέβλεπε ενισχύσεις για το κλείσιμο, ή το μερικό κλείσιμο ή και την αναδιάρθρωση των μονάδων που τελούν σε δυσχέρεια, περιλαμβανομένης της αντιμετώπισης των κοινωνικών επιπτώσεων από το κλείσιμο τους, δηλαδή και την κάλυψη του κόστους της πρόωρης συνταξιοδότησης. Παρά το γεγονός ότι η Κ.Υ.Α αναφέρεται σε Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, δεν κατέστη δυνατή μέχρι σήμερα η εκμετάλλευση αυτής της ΚΥΑ από τις επιχειρήσεις της Ζώνης. Βασικότερος λόγος για την υπαγωγή στην ΚΥΑ, είναι η απαίτηση ύπαρξης άδειας λειτουργίας με χαρακτηρισμό «ναυπηγείο».

Λύσεις θεσμικού χαρακτήρα

Τα μέτρα που ακολουθούν αναφέρονται σε ικανοποίηση θεσμικών αιτημάτων πολλών και διαφορετικών συμφερόντων στην Ζώνη. Οι προτάσεις καλύπτουν όλες τις τάσεις και βρίσκουν σύμφωνη την πλειοψηφία των δραστηριοποιούμενων στη Ζώνη.

- Θεσμική κατοχύρωση συνθηκών ελεύθερης αγοράς, όρων και προϋποθέσεων για την επέκταση δραστηριοτήτων.

Πρωταρχικός θεσμικός στόχος είναι η απελευθέρωση της αγοράς των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών. Η σχετική ρύθμιση θα προέλθει με τροποποίηση του Ν. 2642/1998, έτσι ώστε να απλοποιηθεί η τήρηση του μητρώου ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και να εξομαλυνθούν διάφορες ατέλειες στην Ζώνη. Το κόστος του προτεινόμενου μέτρου αυτού δεν αναμένεται υψηλό (είτε Ιδιωτικού χαρακτήρα, είτε Δημοσίου). Αντίθετα, αναμένεται να προκύψει ευρύτερο όφελος, ειδικά σε ότι αφορά στην εξομάλυνση της λειτουργίας των επιχειρήσεων της Ζώνης και της θέσπισης κανόνων που να ρυθμίζουν και να απλοποιούν τις δραστηριότητες στην NEZ Περάματος.

- Άμεση ρύθμιση του θέματος της χωροθέτησης της ΝΑ.ΖΩ και ένταξή της στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ.

Καθημερινό αίτημα της NEZ Περάματος είναι η χωροθέτηση της περιοχής εκτέλεσης των εργασιών, η βελτίωση των υποδομών της οργάνωση αυτών. Το συγκεκριμένο αίτημα στοχεύει στον θεσμικό προσδιορισμό των ορίων της Ζώνης, ενώ η ένταξή της στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ, αναμένεται να αναβαθμίσει σημαντικά το επιχειρηματικό περιβάλλον. Το αναμενόμενο κόστος του μέτρου, αναφέρεται στην ευρύτερη αναβάθμιση των υποδομών και αντισταθμίζεται πλήρως από την υπεραξία που δημιουργείται σε όλη την έκταση της Β.Ε.ΠΕ. Στην εν λόγω Β.Ε.ΠΕ θα ενταχθεί η ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματος, ο μόλος της Δραπετσώνας και ο μόλος της ΔΕΗ, μέχρις ότου αναπτυχθεί (με ιδιωτικά κεφάλαια ή/και με την συμμετοχή του ΟΛΠ) η περιοχή της Κυνοσούρας. Το κόστος από τις υποδομές που θα κριθούν ως συμπληρωματικά αναγκαίες θα καλυφθεί μόνο κατά 25% από τον υπό σύσταση Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

Φορέα, εάν η ΝΑ.ΖΩ υπαχθεί στις ισχύουσες διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ31.

- Δημιουργία υποδομών με συμμετοχή του Φορέα ΒΕ.ΠΕ. (εποπτείας της Ζώνης), του ΟΛΠ Α.Ε και των επιχειρηματιών της Ζώνης.

Η δημιουργία συμπληρωματικών - στις ήδη υπάρχουσες και εκτελούμενες - υποδομές στη Ζώνη είναι απαραίτητη προκειμένου αυτή να καταστεί διεθνώς ανταγωνιστική και πόλος έλξης για την διεθνή πελατεία. Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας - η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα προσεγγίζει τα επίπεδα των γειτονικών αγορών - αναμένεται να εκφρασθεί με την προσέλκυση διεθνούς πελατείας η οποία ήδη γνωρίζει το Πέραμα και ενδιαφέρεται για ποιοτικές εργασίες σε σχετικά ανταγωνιστικές τιμές. Η εκτίμηση του κόστους των αναγκαίων έργων υποδομής θα διενεργηθεί σε επόμενο στάδιο και αποτελεί βασικό τμήμα του επενδυτικού προγραμματισμού του προτεινόμενου Φορέα ΒΕ.ΠΕ. Με την ένταξη της ΝΑ.ΖΩ. (ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματος, Κυνοσούρα και για μια μεταβατική περίοδο, μόλος ΔΕΗ, μόλος Δραπετσώνας) στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ με απόφαση του ΥΠΑΝ, το κόστος για τον Φορέα υλοποίησης, δηλαδή η ίδια συμμετοχή, δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 25% του τελικού εγκεκριμένου προϋπολογισμού του Επιχειρηματικού Σχεδίου που περιλαμβάνει τις διαδικασίες πολεοδομησης (Ν. 2545, Άρθρο 7) και την εκτέλεση των έργων υποδομής. Η χρηματοδότηση του υπόλοιπου 75% θα προέλθει από δανεισμό και από επιχορήγηση μέσω κρατικών ενισχύσεων. Το ποσοστό επιχορήγησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το οριζόμενο από το άρθρο 20 του Ν.3190/2003 (ΦΕΚ 249/Α/03) και κυμαίνεται από 35 % (Α ζώνη) μέχρι 50 % (Δ ζώνη). Το Πέραμα ανήκει στη Περιοχή Δ' του Νομού Αττικής όπου το ανώτατο όριο έντασης των Περιφερειακών Ενισχύσεων ορίζεται σε 40%. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, οι κρατικές ενισχύσεις αφορούν δημιουργία υποδομών για κοινή χρήση των επιχειρήσεων (π.χ.: δίκτυα ύδρευσης, κοινό κτίριο διοίκησης, κατασκευή εγκαταστάσεων - δεξαμενές) που θα εγκατασταθούν στις ΒΕΠΕ Εθνικής Εμβέλειας. Διευκρινίζεται ότι η λειτουργία των ΒΕ.ΠΕ. διέπεται από τον προς τούτο καταρτιζόμενο κανονισμό λειτουργίας. Ο κανονισμός λειτουργίας εγκρίνεται με

31 (Ν.2545/97 (ΦΕΚ254/Α/97) «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες Διατάξεις»).

απόφαση του ΥΠΑΝ και περιλαμβάνει όλα όσα σχετίζονται με τη διοίκηση και τη διαχείριση της ΒΕΠΕ. Οι πόροι για την εξασφάλιση των σχετικών επενδύσεων, αναφέρονται στα έσοδα του υπό ίδρυση Φορέα Διαχείρισης της Ζώνης από την ένταξη της ΝΑ.ΖΩ στις διατάξεις περί Β.Ε.ΠΕ. Η υλοποίηση αυτού του μέτρου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην δημιουργία σύγχρονης και λειτουργικής ναυπηγοεπισκευαστικής περιοχής. Στο πλαίσιο της υλοποίησης έργων υποδομής προκρίνεται η ένταξη της περιοχής της Κυνοσούρας στο ναυπηγοεπισκευαστικό δυναμικό, ενδεχομένως μέσω συμμετοχής ιδιωτικών κεφαλαίων (Σύμβαση Παραχώρησης 25ετούς τουλάχιστον διάρκειας σε όμιλο επιχειρηματιών της ναυπηγοεπισκευής, κατόπιν Δημόσιας Διαβούλευσης και Ανοικτού Διεθνούς Διαγωνισμού)

- Θεσμοθέτηση των ορίων ευθύνης της Πολεοδομίας εκτός των ορίων της χωροθετημένης ΝΑ.ΖΩ.

Μία ακόμα προσδοκία των επιχειρήσεων της ΝΕΖ είναι η απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ΝΑ.ΖΩ. Η επίτευξη αυτού του μέτρου θα απαντήσει στην μέχρι σήμερα εμπλοκή των Φορέων του Δημοσίου, όπως η Πολεοδομία σε σχέση με την τήρηση του Γ.Ο.Κ, εντός των ορίων της ΝΑ.ΖΩ. Το όφελος που θα προκύψει από την διευκρίνηση των χωρικών αρμοδιοτήτων μεταξύ των Υπηρεσιών της Πολεοδομίας και της Ο.Λ.Π Α.Ε. Φορέα, κρίνεται ως ουσιαστικό. Για το συγκεκριμένο μέτρο δεν αναμένεται κάποιο κόστος υλοποίησης.

- Λειτουργική οργάνωση επιχειρηματικών μονάδων - απλοποίηση διαδικασιών - έναρξη διαλόγου με επαγγελματικούς φορείς και ενώσεις υπό την εποπτεία του υπό ίδρυση Φορέα.

Σημαντικός στόχος είναι η εξάλειψη των γραφειοκρατικών δυσλειτουργιών στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Ζώνης. Το προτεινόμενο μέτρο αποσκοπεί στην λειτουργική διευθέτηση και εξυπηρέτηση πολλών δραστηριοτήτων των μονάδων και

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

επιχειρηματικών φορέων της Ζώνης. Η αναγκαιότητα αυτή προκύπτει από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες δυσχεραίνουν την εκτέλεση εργασιών σε πολλούς τομείς της ναυπηγοεπισκευής. Ο υπό σύσταση Φορέας ΒΕ.ΠΕ. (εποπτείας) της Ζώνης, θα πρέπει να ξεκινήσει διάλογο με τους επαγγελματικούς φορείς και ενώσεις, προκειμένου να καταγραφούν οι δυσλειτουργίες και να προταθούν οι βέλτιστες λύσεις, οι οποίες θα κοινοποιηθούν σε όλους τους εποπτεύοντες φορείς, έτσι ώστε να υπάρξει ομοιόμορφη αντιμετώπιση και απλούστευση των καθημερινών εργασιών και διαδικασιών. Κόστος του Μέτρου: Το μέτρο είναι θεσμικού και διαδικαστικού χαρακτήρα - προβλέπεται ίσως το κόστος σύστασης στα πλαίσια του νέου Φορέα, να καλυφθεί από τον προϋπολογισμό του Φορέα.

- Δημιουργία Διεύθυνσης παρακολούθησης θεμάτων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, στα πλαίσια του υπό ίδρυση Φορέα.

Το μέτρο αυτό αναμένεται να προσδώσει στα θέματα υγιεινής και ασφάλειας την αρμόζουσα και ιδιαίτερη σημασία που έχουν για την ζώνη και τις εργασίες που συντελούνται σε αυτή. Επίσης, αναμένεται να δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες εργασίας για τους εργαζόμενους, κυρίως λόγω της στενής εποπτείας της Ζώνης. Το κόστος από την υλοποίηση του μέτρου αναφέρεται στην δημιουργία συγκεκριμένης Διεύθυνσης παρακολούθησης στα πλαίσια του υπό ίδρυση Φορέα και την άντληση πόρων λειτουργίας από τον προϋπολογισμό του νέου Φορέα. Η προτεινόμενη δέσμη μέτρων δεν είναι εξαντλητική. Αποτελεί ένα πρώτο βήμα ουσιαστικής ενίσχυσης των δραστηριοτήτων της ΝΕΖ Περάματος.

Το θέμα της ενίσχυσης των ναυπηγοεπισκευαστικών και ναυπηγικών επιχειρήσεων της Ζώνης είναι για χρόνια ζητούμενο, αφού ο κλάδος δεν αποτελεί επιλέξιμη δραστηριότητα για επιχορήγηση, σύμφωνα με την Ε.Ε, αλλά και το κανονιστικό πλαίσιο υλοποίησης του ΕΣΠΑ, το οποίο ρητά εξαιρεί την ναυπηγοεπισκευή μέχρι σήμερα.

Παράλληλα με τους Κανονισμούς εφαρμογής και απαλλαγής κρατικών ενισχύσεων, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες αφού τόσο ο Κανονισμός 1540/1998 που καταργήθηκε, όσο και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.

502/2004 του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2004 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1177/2002 σχετικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά και το γενικότερο πλαίσιο για τις ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία, όπως αυτό ισχύει μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011, θέτουν αρκετούς περιορισμούς στην εν λόγω βιομηχανία.

Παρά την αναγνώριση του οξύτατου ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων (τα οποία υπήρξαν η αφορμή για τον Κανονισμό 1177 και μετέπειτα τον 502), εντούτοις η ΕΕ δεν έχει δώσει δείγματα μέχρι σήμερα ένταξης σε καθεστώς ενισχύσεων της βιομηχανίας.

Για τους λόγους αυτούς, στο παρελθόν στάθηκε αδύνατη η εφαρμογή των αναπτυξιακών κινήτρων στον κλάδο, γεγονός που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν των αρμοδίων Υπουργείων, προκειμένου να αποδώσουν ουσιαστικά τα όποια προτεινόμενα μέτρα και να προωθηθούν αποτελεσματικά στις επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευής και όχι σε απόλυτα δορυφορικές δραστηριότητες, οι οποίες εξαιρούνται από τους περιορισμούς.

Σημαντική θετική εξέλιξη είναι η πρόσφατη απόφαση της Κομισιόν 7/1 2/2011 με την οποία αλλάζει ο κανονισμός ανταγωνιστικότητας που αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία για τα προσεχή χρόνια.

Σύμφωνα με αυτήν επιτρέπονται επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών όταν η χρήση τους αφορά εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Αξιοποιώντας αυτή την εξέλιξη, στις επόμενες προτάσεις μας εστιάζουμε στην κατεύθυνση αυτή, χωρίς να αποποιούμαστε διεκδικήσεων σε ποιο παραδοσιακές δραστηριότητες.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Θα μπορούσαμε συμπερασματικά να αναφέρουμε πως οι σημερινές παθογένειες και προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος μπορεί να διαχωριστούν σε διάφορες συσσωρευτικές αιτίες και κατηγορίες. Κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία πραγματοποιήθηκαν συγχωνεύσεις ναυπηγείων και εισροή χρήματος στα ναυπηγεία μέσω εξαγοράς ποσοστού από Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίας ή εταιρίες εφοπλιστικών συμφερόντων. Αυτό το γεγονός βοήθησε τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν μια καινούργια δίοδο εισροής νέων πελατών. Το παραπάνω γεγονός φανερώνει την αδυναμία του κλάδου της ναυπηγοεπισκευής να αντιμετωπίσει τις παθογένειες του γενικότερου οικονομικού της περιβάλλον.

Αρχικά, η κακοδιαχείριση με την εγωιστική συμπεριφορά των περισσοτέρων επιχειρηματιών, είχαν σαν αποτέλεσμα να αναδειχθούν η αδυναμία διοίκησης και χάραξης κοινής πολιτικής και στρατηγικής κατά την εμφάνιση και την διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Επιπλέον, η μάλιστα του άκρατου και χωρίς λογική συνδικαλισμού σε συνδυασμό με τις υψηλές οικονομικές απαιτήσεις από την πλευρά των εργαζομένων και τη μη τήρηση των ημερομηνιών παράδοσης των πλοίων, οδήγησε τους εφοπλιστές να στραφούν στις αντίστοιχες βιομηχανίες της Μάλτας, της Τουρκίας και των γειτονικών Βαλκανικών χωρών. Παράλληλα, η μη οριοθέτηση των κανονισμών του νομοθετικού πλαισίου που μπορεί να χαρακτηρίσει τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις ως βιομηχανικές ή μεταποιητικές, ταλαιπωρώντας αυτές για δεκαετίες. Σημαντικό στάδιο στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος ήταν η δημιουργία του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων σύμφωνα με το οποίο καθορίζονται κάποιες βασικές προϋποθέσεις για την ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών. Μέσω του συγκεκριμένου νόμου γίνεται μια πρωταρχική προσπάθεια προσδιορισμού των υγιών επιχειρήσεων, θέτοντας συγκεκριμένα ελάχιστα οικονομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά προσδιορίζοντας την ομαλή λειτουργία τους. Επίσης, θα πρέπει να σχεδιαστεί ένα συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας με ελάχιστα προκαθορισμένα

δεδομένα στην λειτουργία της επιχείρησης, με σκοπό την εκκαθάριση του κλάδου από τις επιχειρήσεις εκείνες που δεν έχουν τα εχέγγυα λειτουργίας.

Δυστυχώς, αυτό σαν νομοθετική ρύθμιση δεν είναι αρκετό, διότι θα πρέπει να καθοριστούν και να λυθούν βασικά προβλήματα, όπως η χωροθέτηση και ο χαρακτηρισμός συγκεκριμένης περιοχής ως βιοχημικός, εξασφαλίζοντας στις επιχειρήσεις ένα πιο σταθερό νομοθετικό περιβάλλον. Τέλος, θα πρέπει να γίνει εξορθολογισμός στα επίπεδα του μεροκάματου και των ασφαλιστικών εισφορών προς το ΙΚΑ, λόγω του διεθνούς προσανατολισμού σαν εργασία και ευκαιρίας εισροής συναλλάγματος συνολικά στην οικονομία.

Θα πρέπει επίσης να δοθούν οικονομικά κίνητρα σε φορολογικό και ασφαλιστικό επίπεδο για τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις, λόγω του διεθνούς προσανατολισμένου χαρακτήρα του κλάδου. Επί παραδείγματι την διαφοροποίηση και ελαστικοποίηση των ασφαλιστικών εισφορών προς ΙΚΑ, καθώς επίσης και τη μείωση της φορολογίας των επιχειρήσεων. Τα παραπάνω μέτρα θα προσελκύσουν νέες επενδύσεις, αύξηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων και αύξηση προσλήψεων και εργασίας για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω θα πρέπει να υπάρξει διάλογος μεταξύ των εκπροσώπων των επιχειρήσεων της ΝΕΖ Περάματος, του φορέα διαχείρισης της περιοχής και της κεντρικής εξουσίας. Μέσω αυτού θα καθοριστούν οι αλλαγές που θα πρέπει να γίνουν με στόχο την εξομάλυνση της σημερινής κατάστασης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία έχει βασιστεί σε μεγάλο βαθμό στην ανάλυση του συγκεκριμένου case study. Στη διαδικασία αυτή βοήθησαν αρκετοί άνθρωποι του κλάδου της Ναυπηγοεπισκευής, μέσω προσωπικών συνεντεύξεων, προσωπικών συμβουλών και προσωπικών γνωριμιών. Σημαντική συμβολή στην συλλογή πληροφοριών προς ανάλυση συνετέλεσε η χρήση ερωτηματολογίου.

Η επίδραση και ο ρόλος των διοικητικών αποφάσεων και του εργασιακού κόστους στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://www.greekscapes.gr/~landscapesatlas/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34/221-perama.html>

<http://www.bep.gr/print.php?id=2>

http://www.eep.gov.gr/Portals/0/periodika/eep_11/teuxos_55/files/teuxos%2055.pdf

<http://www.pcci.gr/evep/articles/category.jsp?context=102&categoryid=13459>

http://www.dervenis.net/PDF/NABI_ELLADA-MAGNHSIA.pdf

http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=879&Itemid=29

<http://www.nautilia.gr/forum/showthread.php?573-%D3%F5%E6%DE%F4%E7%F3%E7-%E3%E9%E1-%F4%E9%F2-%E5%F0%E9%F3%EA%E5%F5%E1%F3%F4%E9%EA%DD%F2-%E6%FE%ED%E5%F2>

<http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=223121>

http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/3107/3/michopoulosv_coastalzone.pdf

http://www.nazo.gr/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=60&Itemid=137

http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/3292/3/minaidesa_perama.pdf

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/621315>

<http://www.diorismos.gr/Dpages/news/viewnews.php?nid=8419>

<http://www.e-nautilia.gr/2013/04/m.html>

<http://www.capital.gr/news.asp?id=1290344>

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=112921593>

<http://www.skai.gr/news/finance/article/210001/ti-dimiourgia-eleutheron-oikonomikon-zonon-sta-naupigeia-zita-i-esee/>