

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

**Ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυπηγίας και οι
Προοπτικές Εξέλιξης**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΡΙΤΣΑ ΙΩΑΝΝΗ

Α.Γ.Μ. : 3175

Ημερομηνία Ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία Παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄		
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ευχαριστίες

Πρωτίστως οφείλω να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου για τη δυνατότητα που μου έδωσε να προχωρήσω στην εκπόνηση της πτυχιακής μου εργασίας, για την πολύτιμη βοήθειά του, αλλά και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε.

Ευχαριστώ τα μέλη της Επιτροπής που πλαισίωσαν αυτήν μου την προσπάθεια για εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας.

Ευχαριστώ θερμά τους γονείς μου που συμπαραστάθηκαν, παρέχοντάς μου στοργή και σθένος.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους μου για όσα μου χάρισαν αυτά τα χρόνια των σπουδών μου.

Περιεχόμενα

Περίληψη	7
Abstract	8
Κεφάλαιο 1ο	9
1.1. Η ιστορία ναυπήγησης πλοίων στο βάθος του χρόνου	9
1.2. Ιστορική αναδρομή στα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία	11
1.3. Διεθνής ανταγωνισμός - Ναυπηγεία - Πολιτική Τιμών	14
1.4. Σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας	15
1.5. Παραγωγικότητα ναυπηγικών μονάδων	16
Κεφάλαιο 2ο	19
2.1. Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Πολιτική & Γαλάζια ανάπτυξη	19
2.2. Υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων για τον εκσυγχρονισμό των Ναυπηγικών μονάδων	21
2.3. Ευρωπαϊκή ναυτιλία – Ρυθμιστικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές	23
2.4. Σχέσεις ανταγωνισμού στην Ε.Ε.	25
2.5. Θέσεις πλοιοκτησίας – Ναυπηγικές τιμές	27
Κεφάλαιο 3ο	28
3.1. Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία	28
3.2. Πράσινες λύσεις για ναυπηγεία	30
3.3. Η πολιτική της ναυπηγικής βιομηχανίας	33
3.4. Ελληνικά Ναυπηγεία – Περίοδος εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας	34
Κεφάλαιο 4ο	38
4.1. Περίπτωση Μελέτης «Ο όμιλος εταιρειών ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ»	38
4.1.1. Το όραμα, η αποστολή και οι στόχοι του Ομίλου Σπανόπουλος	39
4.1.2. Υγεία, Ασφάλεια και Ποιότητα Διαχείρισης.	40
4.1.3. Περιβάλλον	41
4.1.4. Πιστοποιήσεις	42
4.1.5. Ναυπηγείο Σαλαμίνας	42
4.1.7. Μελλοντικά σχέδια	44
4.2. Ναυπηγείο Σπανόπουλος	45
4.3. Ναυπηγείο Περάματος	46
Συμπεράσματα- Προτάσεις	47
Βιβλιογραφία	48

Ελληνική	48
Ξενόγλωσση	48

Διαδικτυακοί τόποι 48

Περίληψη

Η ναυπηγική βιομηχανία διεθνώς αντιμετωπίζει σημαντική άνοδο στις νέες παραγγελίες για την ανέγερση σύγχρονων πλοίων, γεγονός που καταδεικνύει τη σπουδαία ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, απόρροια της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, των ενεργειακών αναγκών και της επακόλουθης αύξησης στο φορτίο. Με αφορμή αυτό το γεγονός που λειτούργησε σαν ερέθισμα για την διεξαγωγή της πτυχιακής μου εργασίας αποφάσισα να ασχοληθώ με τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία και την ανταγωνιστικότητά τους στις μέρες μας. Τα πλοία είναι κατασκευές με πολύ σύνθετες δομές έναντι άλλων τύπων κατασκευών. Υπόκεινται σε ένα πολύ ευρύ φάσμα φορτίων στο δύσκολο και σκληρό περιβάλλον της θάλασσας.

Στο πρώτο κεφάλαιο ακολουθεί μία σύντομη ιστορική αναδρομή από τα παλαιότερα ναυπηγεία μέχρι και σήμερα καθώς και μία περιγραφή των τωρινών δεδομένων για τα ναυπηγεία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, την ανταγωνιστικότητά τους αλλά και τον τρόπο λειτουργίας τους μέσα από τις πολιτικές και τα προγράμματα που εφαρμόζονται σε αυτά.

Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφονται τα νέα δεδομένα για τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία και την Πράσινη ανάπτυξη αυτών. Επίσης με βάση διάφορα επιστημονικά άρθρα και έρευνες που διάβασα κατά την διάρκεια της συγγραφής της πτυχιακής μου κάνω μία μικρή αναφορά και στα Ελληνικά ναυπηγεία μαζί με κάποιες διαπιστώσεις για τον εκσυγχρονισμό αυτών.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο ακολουθεί μία μικρή έρευνα για τον όμιλο εταιριών Σπανόπουλος και πιο συγκεκριμένα για το Ναυπηγείο του Περάματος.

Abstract

The shipbuilding industry worldwide is facing a significant increase in new orders for the construction of modern ships, which shows the great development of maritime transport, as a result of economic globalization, energy needs and the resulting increase in load. On the occasion of this event which served as stimulus for the conduct of my dissertation work I decided to deal with European shipbuilders and their competitiveness nowadays. Vessels are structures with very complex structures over other types of structures. Subject to a very wide range of loads in difficult and harsh environment of the sea.

The first chapter follows a brief history of the oldest shipyards to date and a description of current data for the shipyards.

The second chapter deals with European shipyards, their competitiveness and their modus operandi through policies and programs that apply to them.

The third chapter describes the new data for the European shipyards and the green development of these. Also on the basis of various scientific articles and studies that I read during the writing of my thesis I do a small report and Greek shipyards along with some findings to modernize them.

In the fourth chapter follows a short investigation for the group Spanopoulos companies and more specifically on the Perama shipyard.

Κεφάλαιο 1^ο

1.1. Η ιστορία ναυπήγησης πλοίων στο βάθος του χρόνου

Η θαλάσσια ιστορία¹ χρονολογεί πίσω χιλιάδες έτη, στοιχεία του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των πολιτισμών αναφέρονται τουλάχιστον πριν δύο χιλιετίες. Οι πρώτες προϊστορικές βάρκες είναι τα κανό πιρόγες που αναπτύχθηκαν ανεξάρτητα από τους διάφορους πληθυσμούς την λίθινη εποχή. Στην αρχαία ιστορία, τα διάφορα σκάφη χρησιμοποιήθηκαν για την παράκτια αλιεία και τα ταξίδια. Υπάρχουν στοιχεία ότι οι Νεάντερνταλ κυνηγούσαν τα θαλάσσια θηλαστικά.

Οι γηγενείς του Βορειοδυτικού Ειρηνικού ειδικεύονταν στην επεξεργασία του ξύλου. Κατασκεύαζαν τα κανό πιρόγες πάνω από 60 πόδια (18 μ), πολλοί από αυτούς τα είχαν για καθημερινή χρήση και άλλοι για εθιμοτυπικούς λόγους.²

Οι πιο πρόωρες πλόιμες βάρκες αναπτύχθηκαν πριν από 45.000 χρόνια, σύμφωνα με μια υπόθεση που εξηγεί την κατοίκηση της Αυστραλίας. Οι άνθρωποι χρησιμοποίησαν τις βάρκες για τα ταξίδια και για τους πόρους τροφίμων.

Οι αρχαίοι Αιγύπτιοι είχαν τη γνώση κατασκευής πανιών. Αυτό οφείλεται στην επιστήμη της αεροδυναμικής. Ένα αρχικό χαρακτηριστικό γνώρισμα ενός κατάλληλα σχεδιασμένου πανιού είναι η κυρτότητα της επιφάνειας του πανιού.

¹Walter Macarthur, 1925

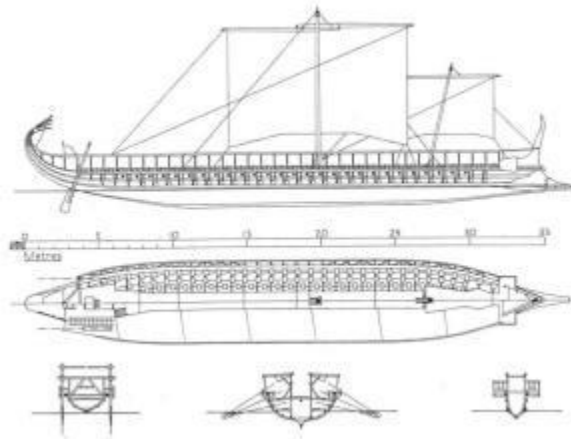
²<http://www.matsuk12.us/mle>

Η Μεσόγειος ήταν η πηγή των πλοίων, που αναπτύχθηκαν πριν το 1000 Π.Χ., Η έννοια μιας υποβρύχιας βάρκας έχει τις ρίζες βαθιά στην αρχαιότητα. Η πρώτη ιδέα φαίνεται στην πράξη να είναι μια προσπάθεια του Μ. Αλεξάνδρου. Σύμφωνα με τον Αριστοτέλη, ο Μέγας Αλέξανδρος είχε αναπτύξει ένα πρωτόγονο υποβρύχιο σκάφος για τις αποστολές αναγνώρισης το 332 Π.Χ.. Η ανάπτυξη της ναυτικής τεχνολογίας υποστήριξε την επέκταση του μεσογειακού πολιτισμού. Η ελληνική τριήρης ήταν το πιο κοινό σκάφος του αρχαίου μεσογειακού κόσμου, υιοθετώντας τη δύναμη προώθησης.

Οι Βίκινγκ ήταν οι καλύτεροι ναυτικοί αρχιτέκτονες της εποχής τους, και τα μακριά πλοία (longship) των Βίκινγκ ήταν μεγάλα και ευπροσάρμοστα. Ένα longship που βρέθηκε στο Oseberg της Νορβηγίας, ήταν 76 πόδια και 6 ίντσες στο μήκος (περισσότερο από 23 μέτρα) και πάνω από 17 πόδια πλάτος (5.2μ), και είχε βύθιση 3 ποδιών (0.91 μ). Το ρηχό σχέδιο τους επέτρεψε την πλοήγηση στο εσωτερικό σε ρηχούς ποταμούς.

Το αρχαίο βρετανικό κανό Coracle, είναι ένα μικρό σκάφος για έναν επιβάτη ταξινομημένο στο σώμα, του, χρησιμοποιήθηκε στη Μεγάλη Βρετανία πριν από την πρώτη ρωμαϊκή εισβολή. Το Coracles είναι στρογγυλό ή σχήματος οβάλ, φτιαγμένο από ξύλινο πλαίσιο με ένα δοκάρι που το τεντώνει και πισσασφαλωμένο για να παρέχει τη στεγανοποίηση. Είναι τόσο ελαφρύ ώστε ένας να μπορεί να μεταφερθεί τον ώμο, μπορεί να λειτουργήσει σε ρηχά νερά λόγω της λεπτής καρίνας. Τα ανανεωμένα μοντέλα χρησιμοποιούνται ακόμη και σήμερα στους ποταμούς της Σκωτίας .

Στην αρχαία Κίνα, κατά τη διάρκεια των περιόδων Άνοιξης και Φθινόπωρου (722 π.Χ.-481 Π.Χ.), χρησιμοποιούνταν πλοία σαν φορηγίδα με πολυεπίπεδα καταστρώματα και καμπίνες με επάλξεις, ενεργούσαν ως πλωτά φρούρια σε πλατιά ποτάμια και λίμνες. Αυτά ονομάστηκαν «τα πλοία κάστρα» («Λου Τσουάν»), αλλά υπήρχαν άλλοι τέσσερις τύποι πλοίων γνωστή κατά την εν λόγω περίοδο, συμπεριλαμβανομένου ενός βυθιζόμενου πλοίου.



Εικόνα 1. Διάγραμμα τριήρους κατά τον J.F. Coates.

Εικόνα 2. Ανάγλυφο με αναπαράσταση τριήρους, περίπου 410-400 π.Χ., που ανευρέθη το 1852 από τον Λε Νορμάν και εκτίθεται στο Μουσείο της Ακρόπολης

1.2.Ιστορική αναδρομή στα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία³

Η θαλάσσια ιστορία της Ευρώπης περιλαμβάνει τα γεγονότα σχετικά με τη βορειοδυτική περιοχή της Ευρασίας και των ναυπηγικών περιοχών, τα ναύαγια, τις

³https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_history_of_Europe

ναυτικές μάχες, τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις και τους φάρους που κατασκευάζονται για να προστατεύσουν ή να βοηθήσουν τη ναυσιπλοΐα και την ανάπτυξη της Ευρώπης. Η Ευρώπη είναι τοποθετημένη μεταξύ διάφορων πλεύσιμων θαλασσών και διασχίζεται από πλεύσιμους ποταμούς με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνουν πολύ την επιρροή της θαλάσσιας κυκλοφορίας και του εμπορίου.

Η ιστορία της ναυπηγικής τεχνολογίας εξελίχθηκε σε όλη την περιοχή της Μεσογείου και τις βόρειες και δυτικοευρωπαϊκές ακτές και τους ποταμούς για περισσότερο από δέκα χιλιετίες. Οι διαδικασίες ναυπηγικής που χρησιμοποιήθηκαν συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ιβηρικής ναυπηγικής.

Η εφεύρεση των σκαφών ξεκίνησε από βάρκες καλαμών και ζωικά δέρματα και σύνολα των διάφορων ειδών, τελικά τα ξύλα έγιναν το ευρύτερα αποδεκτό υλικό για την κατασκευή σκαφών, καθώς παρέμεινε το υλικό της επιλογής για τους περισσότερους ναυπηγούς σκαφών και βαρκών μέχρι το τελευταίο αιώνα. Η επίσημη τεχνολογία ναυπηγικής άρχισε όταν συγκεντρώθηκαν περισσότερα από δύο κομμάτια ξύλου για να παραχθεί ένα σκάφος μετατοπίσεων, μια διαδικασία που δημιουργήθηκε πριν από χιλιάδες χρόνια και συνεχίζει να εξελίσσεται μέχρι και σήμερα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κανένα υπόλειμμα σκαφών δεν έχει καταγραφεί στη Μεσόγειο με χρονολόγηση πριν από τον έκτο αιώνα π.Χ.. Από τους αρχαιότερους χρόνους της Ελληνικής ιστορίας, όταν οι άλλοι λαοί δεν είχαν κάνει την εμφάνισή τους στον σημερινό "πολιτισμένο" ευρωπαϊκό χώρο υπάρχουν αναφορές για τις ναυπηγικές ικανότητες τους. Το πρώτο μινωικό ναυπηγείο κατασκευής μεγάλων πλοίων έως 50 μέτρων, ανακαλύφθηκε στην περιοχή της Κρήτης. Στον Ελλαδικό χώρο, υπήρχε επίσης ο αρχαίος Δίορκος στην Κόρινθο, εκεί που σήμερα βρίσκεται ο ισθμός της Κορίνθου. Στον Δίορκο υπήρχε ένας ειδικά κατασκευασμένος πλακόστρωτος δρόμος⁴, όπου μετέφεραν πλοία από τον Σαρωνικό κόλπο στον Κορινθιακό κόλπο, συντομεύοντας έτσι το ταξίδι αντί του περίπλου της Πελοποννήσου. Κάτι που δεν είναι ευρείως γνωστό, είναι πως το όνομα της πόλης

4

ίχνη του οποίου υπάρχουν μέχρι και σήμερα

Ναύπακτος σημαίνει «το ναυπηγείο»⁵. Η φήμη της Ναυπάκτου σε αυτόν τον τομέα επεκτείνεται στο χρόνο του μύθου, όπου απεικονίζεται ως η θέση όπου ο Ηρακλείδης έχτισε ο έναν στόλο για να εισβάλει στην Πελοπόννησο.

Τα ναυπηγεία πάντοτε κατασκευάζονται κοντά στη θάλασσα ή σε παλιρροϊκούς ποταμούς για να επιτρέψουν την εύκολη πρόσβαση στα σκάφη. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, παραδείγματος χάριν, τα ναυπηγεία καθιερώθηκαν στον ποταμό Τάμεσης⁶, Μέρσεϋ και Τάιν, τα οποία τείνουν να είναι το κέντρο της παγκόσμιας διαπρεπές ναυπηγικής. Άλλα διάσημα βρετανικά ναυπηγεία περιλαμβάνουν το ναυπηγείο Harland και Wolff στο Μπέλφαστ, Βόρεια Ιρλανδία, όπου ο Τιτανικός χτίστηκε, και το ναυτικό ναυπηγείο σε Chatham, Αγγλία στο Medway στο βόρειο Κεντ.⁷

1.3. Διεθνής ανταγωνισμός - Ναυπηγεία - Πολιτική Τιμών

Η ναυπηγική είναι ένα σημαντικό κομμάτι της ναυπηγικής βιομηχανίας και παρέχει τον ανεφοδιασμό του θαλάσσιου συστήματος μεταφορών. Πρόκειται για την αγορά όπου μεταξύ των μεγάλων διεθνών ναυπηγείων υπάρχει ανταγωνισμός στις τιμές τους. Η ναυπηγική τιμή παίζει έναν σημαντικό ρόλο για τα ναυπηγεία ώστε να έχουν παραγγελίες και για τους πλοιοκτήτες στη λήψη των αποφάσεων επένδυσης. Η τιμή συσχετίζεται πάρα πολύ με τη παγκόσμια οικονομία και άλλους τομείς της ναυτιλίας. Όταν υπάρχει μια ισχυρή οικονομία και μια υψηλή ζήτηση για το παγκόσμιο δια θαλάσσης εμπόριο, τα ποσοστά φορτίου αρχικά θα οδηγηθούν επάνω από την περιορισμένη ικανότητα μεταφορών. Αυτό διεγείρει την επιθυμία των εφοπλιστών, για την επέκταση των τρεχουσών στόλων και την απόκτηση σημαντικού κέρδους. Συνήθως χρειάζονται χρόνια για να παραδοθεί το πλοίο μετά την παραγγελία.⁸ Οι τιμές καθορίζονται από την αλληλεπίδραση της προσφοράς και της

5

συνδυασμός του ελληνικών σκάφους naus λέξεων ναύς, της βάρκας και πήγνυμι του συναρμολογητή

6

βασιλιάς Henry VIII ιδρυμένα ναυπηγεία σε Woolwich και Deptford το 1512 και 1513 αντίστοιχα

7

<https://en.wikipedia.org/wiki/Shipyard>

⁸Stopford 2009

ζήτησης στην αγορά. Σε αυτό το τμήμα, υποθέτουμε τιμές μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και η παρατηρηθείσα ποσότητα αντιπροσωπεύει την ισορροπία από την αλληλεπίδραση της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά μεταφορών χύδην ξηρού φορτίου.⁹

Η πετρελαϊκή κρίση το 1973 και το 1979 έκανε όλες τις επιχειρήσεις να έρθουν αντιμέτωπες με μία αδύνατη υποβολή δαπανών και η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν αποτελούσε εξαίρεση σε αυτό. Οι καινοτόμες μέθοδοι κατασκευής όπως η μέθοδος κατασκευής φραγμών στην ξηρά αποβάθρα, τον προ-εξοπλισμό, και τη διαδοχική μέθοδο κατασκευής παράλληλα κατέστησε δυνατή την κατασκευή οικονομικά πιο ομοιογενή πλοία στις αναδυόμενες χώρες. Εκείνη τη εποχή η Κορέα εμφανίζεται να είναι ένας από τους διεθνείς φορείς στις αναδυόμενες αγορές με την ενεργό πολιτική προώθησης από την κυβέρνηση. Κατόπιν η Ιαπωνία επέλεξε στρατηγική διαφοροποίησης και οι Ευρωπαίοι εστίασαν σε περισσότερο καινοτόμα σκάφη το 1980 .

Ενώ η βαριά ύφεση στην αγορά της ναυτιλίας το 1980 και τη δεκαετία του '90, πολλά ναυπηγεία στην Ευρώπη και την Ιαπωνία είχαν αντιμετωπίσει την αναδόμηση. Εντούτοις, οι κορεατικοί γιγαντιαίοι ναυπηγοί είχαν επενδύσει επιθετικά περισσότερα κεφάλαια ώστε να επεκτείνουν τις μονάδες παραγωγής όπως η μεγαλύτερη ξηρά αποβάθρα στις βαριές βιομηχανίες της Hyundai παρά την κανονισμό σχετικά με τις πρόσθετες ξηρές αποβάθρες από την κυβερνητική πολιτική. Από την δεκαετία του '90 η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αποτέλεσε απειλή για τα ιαπωνικά ναυπηγεία και από την άποψη των τριών δεικτών της ναυπηγικής, ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία προσπάθησαν να προστατεύσουν την αγορά τους θέτοντας ζήτημα των εμπορικών διαφωνιών στο λειτουργώντας μέρος 6 (ναυπηγική) του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ.

Πρόσφατα, ένας από τους πιο αξιοπρόσεκτους φορείς στην παγκόσμια αγορά της ναυπηγικής είναι η Κίνα. Η κινεζική κυβέρνηση υπέδειξε τη βιομηχανία ναυπηγικής ως στρατηγική βιομηχανία με την υιοθέτηση του μακροπρόθεσμου

⁹Liping Jiang, 2010

σχεδίου για την πολιτική προώθησης της ναυπηγικής βιομηχανίας το 2006. Η Κίνα είναι ο ηγέτης του χαμηλότερου κόστους και ένας από τους ισχυρότερους ανταγωνιστές στην Κορέα. Αντίθετα από την κορεατική ναυπηγική βιομηχανία, που εξαρτάται κυρίως από τους υπερπόντιους πλοιοκτήτες, τα κινεζικά ναυπηγεία μπορούν να λάβουν τις διαταγές από τις κινεζικές ναυτιλιακές εταιρίες. Επιπλέον, έχουν αρκετούς πόρους χρηματοδότησης για να παρέχουν τα ναυπηγεία τους το χαμηλό επιτόκιο.¹⁰

1.4. Σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας

Οι παράγοντες που διαμόρφωσαν την παγκόσμια οικονομία αλλά και ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις τρίτες χώρες, είναι δύο από τους βασικούς παράγοντες που συνέβαλαν στην διαμόρφωση της οικονομικής δυσκαμψίας των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δέχονται επίθεση τα τελευταία χρόνια από την Κορέα λόγω των χαμηλών τιμών και την πολιτική που ακολουθεί. Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν καταγραφεί ξεκίνησαν να εμφανίζουν φθίνουσα πορεία από το 2001, το 2003 υπήρξε μείωση ναυπηγικών παραγγελιών κατά 50% σε σχέση με το 2002 και 70% μείωση σε σχέση με το 2001.

Η παγκόσμια ναυπηγική αγορά παρουσιάζει κάποια μείωση των δραστηριοτήτων της. Τα πιο ανησυχητικά αποτελέσματα όμως διακρίνονται στην Ευρώπη και πολύ λιγότερο στην Άπω Ανατολή. Στα παραπάνω αντικατοπτρίζεται παγκόσμια οικονομική συρρίκνωση αλλά και σταδιακή επικράτηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Άπω Ανατολής. Μεγάλη είναι λοιπόν η διαμάχη που έχει ξεσπάσει μεταξύ των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων και αυτών της Ν. Κορέας με εκατέρωθεν καταγγελίες οι οποίες αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεων στον Π.Ο.Ε.

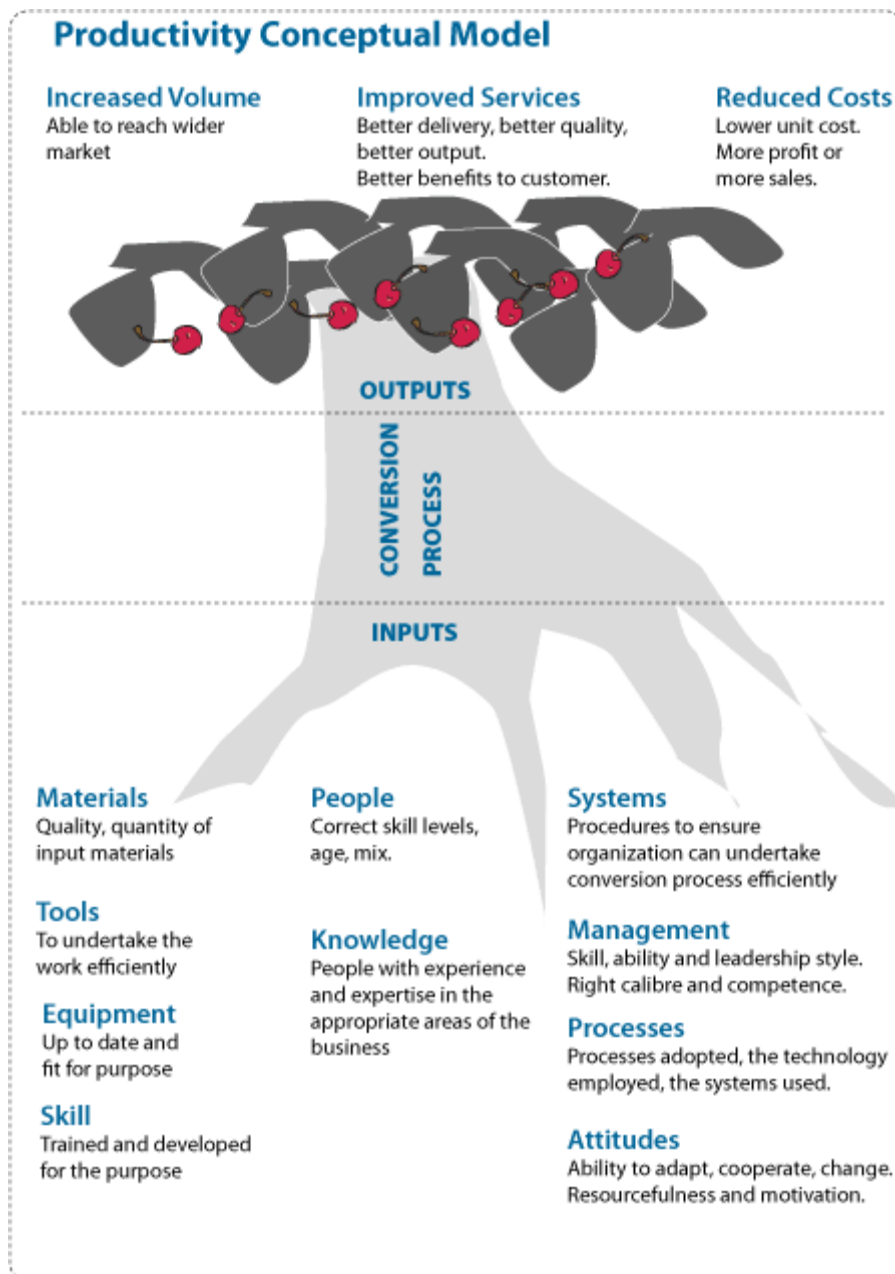
¹⁰<http://www.ukessays.com/essays/economics/generic-global-strategy-in-shipbuilding-industry-economics-essay.php#ixzz3hCD3YiUh>

Το 90% των ανταλλαγών μεταξύ της Ε.Ε. αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές . Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δις τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, προϊόντα πολύτιμα για την Οικονομία τη Ευρώπης. Παρ' όλα αυτά ο Ευρωπαϊκός στόλος μειώνεται, ενώ αυξάνονται τα πλοία με σημαία ευκαιρίας και ο κλάδος του ναυτικού ασκεί όλο και μικρότερη γοητεία καθώς και η έλλειψη ναυτικών στην Ε.Ε. μεγαλώνει με όλο και μεγαλύτερους ρυθμούς. Συγκριτικά με τις αρχές της δεκαετίας του 80, το δυναμικό της Ε.Ε. σε ναυτικούς μειώθηκε κατά 40%. Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν έως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένες παρά το γεγονός ότι η Ένωση έχει διαθέσει ένα δυναμικό, 35.000 χιλιόμετρα ακτών και εκατοντάδες θαλάσσιους λιμένες.

1.5. Παραγωγικότητα ναυπηγικών μονάδων

Προτού γίνει οποιαδήποτε αναφορά στην παραγωγικότητα στα πλαίσια μιας επιχειρησιακής μονάδας (Ναυπηγείο) χρειάζεται να εξετάσουμε το ακόλουθο μοντέλο παραγωγικότητας.¹¹ Το μοντέλο που παρουσιάζεται στην συνέχεια έχει την μορφή ενός δέντρου, οι ρίζες αντιπροσωπεύουν τα δεδομένα εισόδου του συστήματος, ο κορμός τη διαδικασία μετατροπής (παραγωγική διαδικασία) και κατ' αντιστοιχία το φύλλωμα και οι καρποί αναπαριστούν τα αποτελέσματα της παραγωγικής διαδικασίας. Η επιτυχής διαχείριση αυτής της διαδικασίας είναι το κλειδί της επιβίωσης οποιουδήποτε οργανισμού και θα έπρεπε να αποτελεί στόχο και μέλημα κάθε εργαζομένου του. Δενδροειδείς μοντέλο παραγωγικότητας, ουσιαστικά, η παραγωγικότητα είναι ένα πηλίκο που περιγράφει πόσο καλά – αποτελεσματικά ένας οργανισμός, άτομο, βιομηχανία ή χώρα μετατρέπει πρώτες ύλες, εργασία, μηχανήματα σε αγαθά και υπηρεσίες.

¹¹http://www.accel-team.com/productivity/productivity_01_what.html



Εικόνα 3. Δενδροειδές μοντέλο παραγωγικότητας (πηγή: http://www.accel-team.com/productivity/productivity_01_what.html)

Συνήθως εκφράζεται ως πηλίκο πρώτων υλών προς παραγωγή. Δηλαδή, κόστος πρώτων υλών ανά παραχθέν αγαθό (προϊόν ή υπηρεσία) προς μονάδα χρόνου (ανθρώπο ώρες). Δεν αποτελεί αφ' εαυτού μέτρο αποτελεσματικότητας της διαδικασίας μετατροπής (παραγωγικής διαδικασίας) και αποτελεί περισσότερο οικονομικό δείκτη. Σε συνδυασμό με τον πληθωρισμό, μας δίνει μια ικανοποιητική εικόνα για την οικονομική ανάπτυξη μιας παραγωγικής μονάδας. Παραγωγική διαδικασία είναι το σύνολο των διαδικασιών που μεσολαβούν ώστε να παραχθεί ένα

τελικό προϊόν ή υπηρεσία. Οι διαδικασίες αυτές έχουν να κάνουν με μεταποίηση ή επεξεργασία δεδομένων εισόδου. Τα δεδομένα αυτά μπορεί να είναι πρώτες ύλες, αρχικά προϊόντα, οδηγίες, πληροφορίες ή κριτήρια. Συμπτύσσονται ουσιαστικά στους τρεις βασικούς συντελεστές παραγωγής (man, machine, material) ανθρώπινο δυναμικό, μηχανήματα, πρώτες ύλες. Εναλλακτικά αν τα παραπάνω δε μπορούν να εκφραστούν σε χρηματικές μονάδες.

Χαρακτηριστικές παραγωγικές διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα σε κάθε οργανωμένη επιχείρηση είναι:

- η οικονομική διαχείριση
- η εξυπηρέτηση πελατών
- εγκατάσταση και συντήρηση εξοπλισμών
- έλεγχος παραγωγής
- ανθρώπινο δυναμικό (πρόσληψη, εκπαίδευση, μισθοδοσία)
- ανάπτυξη λογισμικού
- σχεδιασμός προϊόντων ή υπηρεσιών, παραγωγή, έλεγχος, (συσκευασία),
- παράδοση και βελτίωση

Σε περίπτωση που στους κόλπους μιας επιχείρησης δεν υπάρχει σύμπνοια και αποτελεσματική συνεργασία ανάμεσα στις παραπάνω παραγωγικές διαδικασίες, τότε η απόδοσή της είναι χαμηλή. Το κλειδί της διατήρησης της αποδοτικότητας και φυσικά της βελτίωσής της είναι η διατήρηση και αναβάθμιση των προσφερόμενων από την επιχείρηση διαδικασιών.

Το σύστημα παραγωγής περιλαμβάνει το υποσύστημα μετασχηματισμού και το υποσύστημα ελέγχου. Κάθε σύστημα αποτελεί ένα σύνολο υποσυστημάτων, (με εξαίρεση μικρές επιχειρηματικές μονάδες ή οργανισμούς) που συνδέονται μεταξύ τους σε σειρά, παράλληλη διάταξη, ή μεικτή σύνδεση.

Κεφάλαιο 2ο

2.1. Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Πολιτική & Γαλάζια ανάπτυξη¹²

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αποκτά σταδιακά συνείδηση της ανάγκης να στραφεί στην θάλασσα οργανωμένα και να αναπτύξει αντίστοιχες πολιτικές. Η θάλασσα προσφέρει το αναπτυξιακό δυναμικό που, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη βιώσιμη ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας και στην διέξοδο από την οικονομική κρίση.

Η Γαλάζια Οικονομία βρίσκεται, ψηλά στην πολιτική ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Γαλάζια Ανάπτυξη αποτελεί μια πολύ μεγάλη υπόσχεση και ελπίδα για την Ευρώπη. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική έχει αλλάξει δραστικά την προσέγγισή σε ζητήματα της θάλασσας τα τελευταία χρόνια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολουθεί μια ολιστική προσέγγιση, συντονίζοντας τις διάφορες πολιτικές που ασκούνται στις θαλάσσιες λεκάνες, όπως την πολιτική του περιβάλλοντος, της ενέργειας, των μεταφορών, του τουρισμού, της αλιείας, της θαλάσσιας έρευνας κ.ά. Με αυτό το τρόπο, γίνεται εξοικονόμηση πόρων, αποφυγή επικαλύψεων και αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου με τον πιο αποδοτικό τρόπο. Η παραδοσιακή εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων ανήκει στο παρελθόν.

Αυτό που χρειάζεται η Ευρώπη, είναι να δοθεί έμφαση στην βιωσιμότητα των πόρων και στην αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών. Η εξασφάλιση της βιωσιμότητας είναι σαφώς μία δύσκολη υπόθεση. Συχνά υπάρχουν περιπτώσεις όπου συγκρούονται οικονομικές δραστηριότητες ή επενδυτικά σχέδια που αφορούν στην ίδια θαλάσσια περιοχή και πρέπει να ληφθούν οι ενδεδειγμένες αποφάσεις. Για παράδειγμα, ένα θαλάσσιο αιολικό πάρκο μπορεί να επιδράσει στις θαλάσσιες μεταφορές κι αυτό θα έχει αντίκτυπο στα λιμάνια. Στη συνέχεια θα μπορούσαν να προκληθούν αρνητικές επιπτώσεις στην αλιεία. Μια μονάδα ιχθυοκαλλιέργειας

¹²<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2013-0300+0+DOC+XML+V0//EL>

μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό κάποιας περιοχής. Μόνο μια ολιστική προσέγγιση λύνει παρόμοια προβλήματα.

Η Ευρωπαϊκή Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική επιδιώκει την δημιουργία τού αναγκαίου πλαισίου στενότερης συνεργασίας και συντονισμού ανάμεσα στους φορείς λήψης των αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης – τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές. Ο θαλάσσιος τομέας απασχολεί σε όλη την Ευρώπη 5,4 εκατομμύρια εργαζόμενους. Αυτοί συμβάλλουν στην δημιουργία συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας ύψους περίπου 500 δισεκατομμυρίων ευρώ. Υπολογίζεται πως μέχρι το 2020 η απασχόληση στους τομείς αυτούς θα έχει αυξηθεί σε 7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και η προστιθέμενη αξία περίπου σε 600 δισεκατομμύρια ευρώ. Χρειάζεται, όμως, να δοθεί έμφαση στους τομείς που έχουν δυναμική. Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια υπέδειξαν ως πιο ελπιδοφόρους για την απασχόληση πέντε τομείς: Την θαλάσσια ενέργεια, τον τουρισμό, την βιοτεχνολογία, την αλιεία και ιχθυοκαλλιέργεια και την εξόρυξη από τον θαλάσσιο βυθό. Οι τομείς αυτοί συμπληρώνουν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυπηγικές δραστηριότητες.

Το σχέδιο της Επιτροπής για την γαλάζια ανάπτυξη μέχρι το 2020 προβλέπει δράσεις και χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα σε αυτούς τους τομείς. Ένας πολλά υποσχόμενος τομέας για νέες βιώσιμες, υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας για τους νέους της Ευρώπης, είναι η παραγωγή ενέργειας που προέρχεται και σχετίζεται με την θάλασσα. Όχι μόνο από ανεμογεννήτριες μέσα στη θάλασσα, αλλά και από τα κύματα, τις παλίρροιες, το θερμικό θαλάσσιο δυναμικό.

Στην έκθεση που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2013 για την “*Γαλάζια Ανάπτυξη: Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς της θάλασσας, της ναυτιλίας και του τουρισμού στην ΕΕ*” διαπιστώθηκε η ανάγκη υποστήριξης της ανάπτυξης αποτελεσματικών και βιώσιμων λιμενικών υπηρεσιών και υποδομών, ικανών να ανταποκριθούν στην αναμενόμενη αύξηση των θαλασσίων μεταφορών και να συμβάλουν στη μείωση των περιβαλλοντικών και ηχητικών οχλήσεων, με τη μετατόπιση των μεταφορών από τη στεριά προς τη θάλασσα και τη διασφάλιση της εύρυθμης μετάβασης προσώπων και αγαθών από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο.

Θεωρείται σκόπιμη η παράλληλη ανάπτυξη, στα ευρωπαϊκά λιμάνια, των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων και των διαλυτηρίων. Υπάρχουν δυνατότητες για τη δημιουργία εφοδιαστικών πλατφορμών οι οποίες θα διευκολύνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Ευρώπης και των άλλων παγκόσμιων οικονομιών. Επίσης στην έκθεση συζητήθηκε η στρατηγική σημασία των θαλάσσιων μεταφορών και των συνδέσεων μεταξύ των εξόχως απόκεντρων και των ηπειρωτικών περιοχών καθώς και ότι τις δυνατότητες που έχει ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ για να αυξήσει τη συμβολή του στην ανάπτυξη και την απασχόληση με την αξιοποίηση των ευκαιριών που προκύπτουν από τη ζήτηση για "καθαρά πλοία" αλλά και για σκάφη και δομές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή και λειτουργία υπεράκτιων αιολικών πάρκων. Στην έκθεση έγινε έκκληση στην ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ να αξιοποιήσει αυτή την ευκαιρία, ιδίως εν όψει της αναμενόμενης αύξησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων κατά μήκος της ακτογραμμής της ΕΕ.

Τέλος στην έκθεση του Ιουνίου του 2012 το Συμβούλιο κλήθηκε να καταλήξει σε συμφωνία με το Κοινοβούλιο για την έγκριση ενός κανονισμού που θα επιτρέπει τη διάλυση πλοίων με τρόπο που θα σέβεται το περιβάλλον και τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, ώστε η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ να καταστεί ανταγωνιστική στην ανακύκλωση των υλικών, επίσης κλήθηκε η Επιτροπή να διευκολύνει την εφαρμογή της στρατηγικής «LeaderSHIP 2020», υποστηρίζοντας τα μέτρα που έχουν προσδιοριστεί για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως η πρόσβαση σε χρηματοδότηση, οι δεξιότητες και η διεθνής ανταγωνιστικότητα.

2.2. Υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων για τον εκσυγχρονισμό των Ναυπηγικών μονάδων

Με τα σημερινά δεδομένα η ανάπτυξη της Ναυπηγικής Βιομηχανίας και ο εκσυγχρονισμός της ώστε να γίνει ενεργητικός και προσοδοφόρος κλάδος του παραγωγικού ιστού στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρώπη, είναι υπόθεση που απαιτεί μια ολοκληρωμένη και συστηματική πολιτική από όλους τους σχετικούς φορείς,

Ναυπηγικές Μονάδες, Ναυτιλιακές Εταιρείες, Προμηθευτές, Πανεπιστήμια, Συνδικάτα και ιδιαίτερα τη πολιτική παρέμβαση της Πολιτείας.

Η αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του κλάδου είναι υποστήριξη και βελτίωση σύγχρονων, ικανών και αποτελεσματικών επιχειρηματικών φορέων στο σύνολο της Ναυπηγικής δραστηριότητας. Για να καταστεί δυνατή αυτή η συνθήκη απαιτείται η δημιουργία ενός συνολικού πλαισίου που κατ' ελάχιστον θα περιλαμβάνει μέτρα και κίνητρα αντίστοιχα των εφαρμοσμένων στις χώρες της Ε.Ε. ενώ θα αποτελέσει καταλύτη για να σπάσει ο φαύλος κύκλος της αναξιοπιστίας και της έλλειψης αγορών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα σημερινά δεδομένα της Ελληνικής Αγοράς, δηλαδή στην Ανανέωση του Ελληνόκτητου ακτοπλοϊκού Στόλου, την αναδιάρθρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών καθώς και τα εξοπλιστικά προγράμματα της Ελλάδας υπάρχει ακόμη σημαντική ευκαιρία για τον Ελληνικό Ναυπηγικό κλάδο να εισέλθει σε μια δυναμική αγορά, να αποκτήσει εξειδίκευση και να καταστεί ανταγωνιστικός.

Καθίσταται αναγκαίο τα μεγάλα Ναυπηγεία να συνειδητοποιήσουν ότι οι παραδοσιακές επιχειρηματικές δραστηριότητες δεν αρκούν για την εξασφάλιση της μελλοντικής βιωσιμότητας. Πρέπει να ξεκαθαριστούν όμως και ποιοι είναι οι Στρατηγικοί στόχοι. Ως στρατηγικοί στόχοι ορίζονται:

- Η εξυπηρέτηση των Ναυπηγικών αναγκών όλης της Ευρώπης
- Η εξυπηρέτηση της Ακτοπλοΐας
- Η υποστήριξη του Πολεμικού Ναυτικού στην Ελλάδα κυρίως

Είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί τι προϊόντα ή τι υπηρεσίες πρέπει να ανακτηθούν για την επίτευξη αυτών των στόχων, και να κατανοηθούν ποιά είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ευρώπης και πως μπορούν να αξιοποιηθούν. Είναι αποδεδειγμένο ότι το μερίδιο της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά των Ναυπηγήσεων μειώνεται. Η Ευρώπη κρατάει ακόμη σημαντικό μερίδιο αγοράς στην κατασκευή επιβατηγών πλοίων, πλοίων μεταφοράς χημικών, πλοίων ψυγείων, Ro-Ro, Ferries κ.λ.π. εξειδικευμένων πλοίων.

Αν ληφθεί υπόψη ότι η Ελλάδα είναι μία Ναυτιλιακή χώρα πρώτον μορφολογικά διότι έχει μια ιδιαιτερότητα ως Νησιωτική, έχει τις προϋποθέσεις μιας αγοράς για απορρόφηση διαφόρων πλοίων, και την υποστήριξη για μια αξιοπρεπή Ναυπηγική - Βιομηχανική Πολιτική Ανάπτυξης. Γι' αυτό απαιτείται η καταγραφή των αναγκών της Ελληνικής αγοράς και η καταγραφή των απαιτήσεων. Γι' αυτό θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα σαφές διατυπωμένο πλάνο υλοποίησης της πολιτικής που μπορεί να είναι είτε 5ετές είτε 10ετές, εξαρτάται από την πολιτική που θα ακολουθηθεί.

Η Πολιτεία είναι αυτή που πρέπει να παίζει καθοριστικό ρόλο στην Ανόρθωση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Η Ανάπτυξη και η υλοποίηση ενός εκτεταμένου προγράμματος ανόρθωσης της Ν.Ε.Β. απαιτεί συντονισμό των δυνατοτήτων των μονάδων, τις προοπτικές εξέλιξης της Ναυτιλιακής Δύναμης της χώρας καθώς και τη πολιτική ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών και αυτό είναι κάτι που μπορεί να κάνει μόνο η Πολιτεία.

Στην σημερινή δραματική κατάσταση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας οι Έλληνες εφοπλιστές πραγματοποιούν όλες τις παραγγελίες τους σε άλλες χώρες. Στην Ελλάδα έχει απομείνει μόνο ο Επισκευαστικός τομέας και αυτό είναι κάτι που μπορεί να αλλάξει με την βοήθεια της Πολιτείας.

2.3. Ευρωπαϊκή ναυτιλία – Ρυθμιστικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές

Τα τελευταία χρόνια οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό θέμα της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Οι λόγοι που ισχύει αυτό είναι διότι υπάρχει ανάγκη για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, για περιβαλλοντολογικούς λόγους όπως η προστασία του περιβάλλοντος και τέλος η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 90% στις ανταλλαγές μεταξύ της Ε.Ε. και του υπόλοιπου κόσμου και το 43% εντός των εδαφών αυτής. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται σε ετήσια βάση 2 δις τόνοι εμπορευμάτων, προϊόντα απαραίτητα για την Ευρωπαϊκή Οικονομία όσο και για το παγκόσμιο εμπόριο. Παρά το γεγονός αυτό ο Ευρωπαϊκός στόλος μειώνεται, ενώ αυξάνονται τα πλοία με σημαία ευκαιρίας και το επάγγελμα του ναυτικού χάνει όλο πιο πολύ την δημοτικότητα και η έλλειψη ναυτικών στην Ε.Ε. μεγαλώνει με αύξοντες ρυθμούς. Σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980, το δυναμικό της Ε.Ε. σε ναυτικούς μειώθηκε κατά αρκετά. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι έως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένες παρά το γεγονός ότι η Ένωση διαθέτει ένα ανεκτίμητο δυναμικό, 35.000 χιλιόμετρα ακτών και εκατοντάδες θαλάσσιους λιμένες.

Για την επίτευξη του στόχου της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της πλήρους απασχόλησης, επιβάλλεται η βελτιστοποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών τόσο από πλευράς οικονομικής όσο και από πλευράς κοινωνικής και περιβαλλοντικής.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν δραστηριότητα ζωτικής σημασίας για τη διεξαγωγή εμπορευματικών ροών. Οι θαλάσσιες μεταφορές προσφέρουν μια σειρά από συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς, που συνίστανται σε ανταγωνιστικές και ασφαλείς λύσεις με χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει ένα ασφαλές, σταθερό και ανταγωνιστικό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών σε ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Θέτει προτεραιότητες όπως την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και το άνοιγμα των διεθνών αγορών. Επιπλέον ενέργειες αφορούν την παρακολούθηση των νηογνομώνων, την ταχεία εφαρμογή του συστήματος της Ε.Ε. για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, το ζήτημα της εφαρμογής ποινών εναντίον όσων έχουν προκαλέσει ατύχημα από βαριά αμέλεια ή την πιθανή ίδρυση ενός ταμείου για την αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης σε ευρωπαϊκά ύδατα. Τέλος, δίνεται μάχη κατά των

τρομοκρατικών απειλών, αφού η τρομοκρατία φέρει καίρια πλήγματα στις συνθήκες της αγοράς, τη διαθεσιμότητα, την τιμή της ασφαλιστικής κάλυψης και τέλος την αποδοτικότητα και το κόστος των λιμανιών σε επιχειρηματικό επίπεδο. Αυτό που μέσο-μακροπρόθεσμα θα επιτευχθεί στην Ε.Ε., είναι η ταύτιση των νηολογίων της και των σημαίων της με την έννοια της ποιοτικής ναυτιλίας, δηλαδή της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, από μονάδες που δραστηριοποιούνται σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον με άρτιο κανονιστικό πλαίσιο και από διοικητικούς μηχανισμούς καλά οργανωμένους και αποτελεσματικούς.

Η Ε.Ε. μέσα από μια σειρά από εμπορικές συμφωνίες που έχει συνάψει με τρίτα κράτη, οι διατάξεις που συμφωνήθηκαν ρυθμίζουν και τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεν έχει πολύ καιρό που υπογράφηκε η πρώτη αμιγώς ναυτιλιακή συμφωνία της Ε.Ε. με την Κίνα, θεωρείται ως επίτευγμα της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε., με δεδομένο το μέγεθος και το ρόλο που παίζει αυτή η χώρα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Ανάλογες προσπάθειες καταβάλλονται και για τη σύναψη ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ Ε.Ε. και Ινδίας.

Η Ελληνική ναυτιλία, έχοντας την 4η θέση παγκοσμίως και την 1^η θέση στην Ένωση (23,67% σε δυναμικό στόλου), συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη τόσο της Ένωσης αλλά και της Ελληνικής Οικονομίας. Η εμπειρία της είναι πολύτιμος σύμβουλος για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία.

2.4. Σχέσεις ανταγωνισμού στην Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν μετακινήσεις σε παγκόσμια κλίμακα και επομένως είναι σημαντικό να υπάρχουν δίκαιοι κανονισμοί οι οποίοι θα ισχύουν για όλα τα πλοία. Αυτός είναι και ο λόγος που στόχος της Ε.Ε. ήταν πάντα η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Σε μια έντονα ανταγωνιστική αγορά όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, πολλές από τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είδαν τους πλοιοκτήτες τους να επωφελούνται τόσο από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές και τις διεθνείς αγορές εργασίας, όσο και από τη μεγάλη ποικιλία νηολογίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο βασικός στόχος

για την Ε.Ε. είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της και η ενθάρρυνση θετικών μέτρων που θα επιτρέψουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν το διεθνή ανταγωνισμό, όπως επίσης και η εξασφάλιση ότι τηρούνται από όλους οι διεθνείς συμφωνίες, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν. Τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα έχουν θέσει σημαντικά ερωτήματα στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Η πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται στους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιλέγουν τη διατήρηση της ευρωπαϊκής τους σημαίας είναι ασφυκτική. Έχουν να αντιμετωπίσουν έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα βιώνουν αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα για οικονομικά μέτρα υποστήριξης αυτών των πλοιοκτητών που ακολουθούν καλές πρακτικές και διατηρούν τα επίπεδα ποιότητας.

Η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου θα πρέπει να αποτελεί σταθερό μέλημα της Ε.Ε. λόγω του κατ' εξοχήν διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας και του οξύτατου ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει παγκοσμίως. Αξίζει να σημειωθεί πως ο υπό σημαίες Ε.Ε. στόλος αποτελεί το 17,4% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ωστόσο ο Ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος (πλοία τόσο με σημαίες κρατών-μελών όσο και σημαίες τρίτων κρατών) αποτελεί σήμερα το 41% του εμπορικού στόλου του πλανήτη, γεγονός που σηματοδοτεί αύξηση της δύναμής του κατά 1%. Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται 1η μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., όπου κατέχει το 50% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της.

Ο Ευρωπαϊκός στόλος με μέσον όρο ηλικίας τα 11,9 έτη (από 13,5 έτη που ήταν αντίστοιχα το 2001) σήμερα προσφέρει μια πληθώρα υπηρεσιών. Μια υγιής ναυτιλία αποτελεί πυρήνα ολόκληρου του Ευρωπαϊκού ναυτιλιακού συμπλέγματος, που απασχολεί περισσότερους από 2.000.000 ναυτικούς και ναυτιλιακούς υπαλλήλους. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται στα 10.000.000, αν προστεθεί και το εργατικό δυναμικό που απασχολείται με παρεμφερείς προς την εμπορική ναυτιλία εργασίες και επιχειρήσεις. Η Ευρώπη αντιλήφθηκε γρήγορα ότι η οικονομική της άνθιση εξαρτάται άμεσα από τη διατήρηση μιας ισχυρής ναυτιλίας, λαμβάνοντας μέτρα ενίσχυσης των εθνικών τους νηολογίων. Οι τομείς στους οποίους δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα αφορούν την

ισχυροποίηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε θέματα όπως η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων, η ενίσχυση – αύξηση του Ευρωπαϊκού στόλου, η αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής σε επίπεδο λιμένων, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι νεο-ναυπηγήσεις.

2.5. Θέσεις πλοιοκτησίας – Ναυπηγικές τιμές

Από εφοπλιστικής πλευράς, το θέμα έχει δύο διαφορετικές διαστάσεις, ανάλογα με το αν το εξετάζουμε από ατομική ή συλλογική οπτική γωνία. Στο ατομικό επίπεδο, οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται να επιτυγχάνουν τις χαμηλότερες τιμές ναυπήγησης οπουδήποτε ανά τον κόσμο και να διατηρούν την ευχέρεια της παραγγελίας στα πιο ανταγωνιστικά ναυπηγεία. Σε συλλογικό επίπεδο όμως, δεν είναι επιθυμητή μια πληθώρα νεότευκτων πλοίων στην αγορά λόγω χαμηλών τιμών ναυπήγησης.

Ο παγκόσμιος εφοπλισμός τάσσεται –στην πλειοψηφία του- κατά των επιδοτήσεων πάσης φύσεως. Επιθυμία του είναι μια διεθνούς εφαρμογής συμφωνίας κατάργησης των ναυπηγικών επιδοτήσεων, ώστε να υπάρξει ένα διεθνές ανταγωνιστικό επίπεδο. Λαμβάνοντας υπ' όψιν την υψηλή τεχνογνωσία, το σεβασμό προς τις ανάγκες του πελάτη και τις ανταγωνιστικές τιμές, θεωρούμε ότι τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής, κυρίως στα κρουαζιερόπλοια.

Η Άπω Ανατολή έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στα χαμηλής αξίας πλοία, όπως δεξαμενόπλοια και μεταφοράς χύδην φορτίων. Το ποσοστό της Ν. Κορέας από 36% το 2000 έπεσε στο 28% το 2003, ενώ της Ε.Ε. βυθίστηκε από 19% το 2000 στο 7% το 2003. Η κατάσταση διαφοροποιείται έντονα τα τελευταία χρόνια με την εμφάνιση της Κίνας με σημαντικές τάσεις αύξησης μεριδίου, καθώς και του Βιετνάμ.

Η Ε.Ε. θα μπορούσε να σταθεί ανταγωνιστικά στα υψηλής αξίας πλοία επιβατηγά, φεριμποτ, κρουαζιερόπλοια, μικρά τάνκερ. Θα ήταν σκόπιμο να

τονίσουμε ότι στο Πέραμα το κόστος του μέσου εργαζόμενου ανέρχεται περίπου στα 22 ευρώ/ώρα, ενώ στις χώρες αυτές είναι της τάξεως των 5 \$/οκτάωρο.

Κεφάλαιο 3ο

3.1. Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία

Αξίζει να αναφερθούν τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία τα οποία είναι :

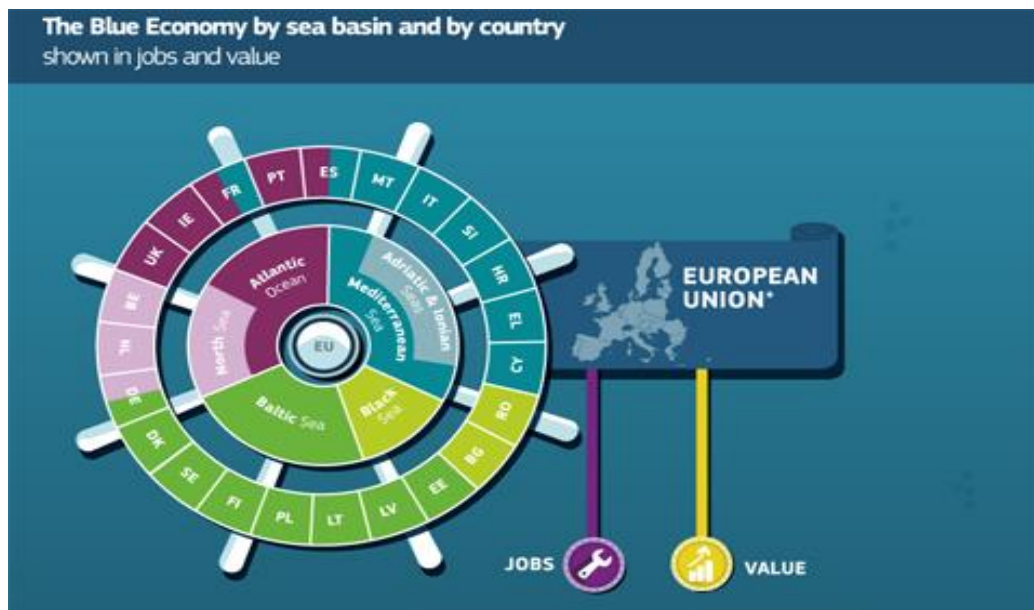
- Ναυπηγείο Ferguson βρίσκεται στο λιμάνι Glasgow στην Σκωτία κοντά στον ποταμό Clyde, όπου λειτουργεί για πάνω από 110 χρόνια
- Ναυπηγείο Girvan που βρίσκεται στο Ayrshire στη Σκωτία
- Ναυπηγείο Meyer Werft στο Papenburg στην Γερμανία
- Τα συστήματα BAE σκαφών επιφάνειας κρατάνε σε λειτουργία τρία ναυπηγεία στο Ηνωμένο Βασίλειο το Portsmouth στην Αγγλία και Scotstoun και Govan στον ποταμό Clyde στο Glaslow στη Σκωτία.
- Οι υποβρύχιες λύσεις συστημάτων BAE ενεργοποιούν ένα σημαντικό ναυπηγείο στην Cumbria στην Αγγλία. Είναι ένα από τα λίγα ναυπηγεία στον κόσμο ικανό για την κατασκευή πυρηνικών υποβρύχιων όπως η κατηγορία εμπροσθοφυλακής του βασιλικού ναυτικού.
- Το Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Είναι μία ιταλική ναυπηγική εταιρία με βάση την Trieste στην Ιταλία. Δημιουργήθηκε το 1959 και είναι ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στην Ευρώπη αλλά και στο κόσμο.
- Το ναυπηγείο Lürssen (ή Lürssen Werft) βρίσκεται στην Γερμανία σχεδιάζει και κατασκευάζει κυρίως γιοτ, πολεμικά πλοία και ειδικά σκάφη.
- Το Meyer Werft GmbH είναι ένα από τα πιο γνωστά ναυπηγεία στην Γερμανία, βρίσκεται στο Papenburg κοντά στον ποταμό Ems. Δημιουργήθηκε το 1795 και ξεκίνησε με μικρές ξύλινες βάρκες αλλά

σήμερα είναι ένα από τα πιο ξακουστά ναυπηγεία κατασκευής σκαφών πολυτελείας στον κόσμο.

➤ Το Navantia είναι ένα Ισπανικό ναυπηγείο που προσφέρει υπηρεσίες στον στρατιωτικό και αστικό τομέα. Είναι το πέμπτο μεγαλύτερο ναυπηγείο στην Ευρώπη, και το ένατο μεγαλύτερο στον κόσμο με τα ναυπηγεία του να βρίσκονται παντού στην Ισπανία αλλά με βάση το Ferrol.

➤ Το Devonport Dockyard βρίσκεται στην πόλη του Plymouth στην Αγγλία στο νομό του Devon, είναι η μεγαλύτερη ναυτική βάση στη δυτική Ευρώπη. Έχει 15 ξηρές αποβάθρες, τέσσερα μίλια (6 χλμ) της προκυμαίας, 25 παλιρροιακά αγκυροβόλια, πέντε λεκάνες και καλύπτει 650 στρέμματα (2.6 χλμ²). Είναι η κύρια επισκευαστική βάση για τα βασιλικά πυρηνικά υποβρύχια του ναυτικού και χειρίζεται επίσης την εργασία για τις φρεγάτες. Είναι η βάση για επτά από τα πυρηνοκίνητα hunter-killer υποβρύχια κατηγορίας Trafalgar και πολλές φρεγάτες, εκμεταλλευόμενος την κατάλληλη πρόσβαση του στον Ατλαντικό Ωκεανό.

➤ Το ναυπηγείο Chatham Dockyard, βρίσκονται στον ποταμό Medway στο Kent, καθιερώθηκε ως βασιλικό ναυπηγείο από τη βασίλισσα Elizabeth I το 1567. Για 414 έτη, το ναυπηγείο παρείχε πάνω από 500 σκάφη στο βασιλικό ναυτικό, και ήταν στη πρώτη γραμμή της βιομηχανικής και της αρχιτεκτονικής τεχνολογίας της ναυπηγικής. Το ναυπηγείο έκλεισε το 1984, και το μεγαλύτερο μέρος του ναυπηγείου σήμερα λειτουργεί ως έλξη επισκεπτών για την ιστορική εμπιστοσύνη των ναυπηγείων του Chatham.



Εικόνα 4. Γαλάζια ανάπτυξη

3.2. Πράσινες λύσεις για ναυπηγεία

Έχει γίνει ευρέως γνωστό πως τα ναυπηγεία σε όλη την Ευρώπη αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα λόγω τόσο του ανταγωνισμού που υπάρχει από την Κίνα και τις άλλες χώρες όσο και της οικονομικής κρίσης. Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετά προβλήματα που έχουν οδηγήσει στη κατάρρευση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.

Όπως επισημαίνει μία μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου για την κρίση στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και τους τρόπους για την αντιμετώπισή της, τα ναυπηγεία έχουν υποδομές, μηχανήματα και εξειδικευμένο προσωπικό που μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που υπάρχουν.

Η πράσινη στροφή της οικονομίας, στο πλαίσιο ενός συνεκτικού σχεδίου μεταρρυθμίσεων καθώς και συμφωνίας για συνεργασία μεταξύ των σχετιζόμενων φορέων, μπορεί να προσφέρει λύση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοποϊκές συνδέσεις των νησιών όσο και τα ναυπηγεία και γενικότερα οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με τις ναυπηγοεπισκευές και κατασκευές. Αυτό το συμπέρασμα προέκυψε από το διήμερο συζητήσεων και παρουσίασης των

ευρωπαϊκών πολιτικών αλλά και εμπειριών για την «Πράσινη Στροφή της Ναυτιλίας, των Λιμανιών, της Ακτοπλοΐας και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας. Ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών» που έλαβε χώρα την Τετάρτη 27 και Πέμπτη 28 Ιουνίου του 2012, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ο στόχος της ευρωπαϊκής διημερίδας ήταν η συμβολή στη διαμόρφωση ενός εναλλακτικού σχεδίου ανασυγκρότησης και πράσινης αναζωογόνησης των σχετικών κλάδων, αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό την πλούσια ευρωπαϊκή εμπειρία και καλές πρακτικές που ακολουθούνται σε άλλες χώρες.

Οι τομείς όπως της ναυτιλίας, των λιμανιών και των ναυπηγείων έχουν μεγάλη σημασία για την Ελλάδα και τις χώρες της Μεσογείου γενικότερα, από οικονομική άποψη και σε σχέση με την απασχόληση. Υπάρχει άμεση συσχέτιση με τις κοινωνίες των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών καθώς και σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στην περίοδο κρίσης, αυτοί οι τομείς μπορούν να συμμετάσχουν σε μια πράσινη στροφή της οικονομίας που συνδυάζει την οικονομική δραστηριότητα με την καινοτομία, την κοινωνική και περιβαλλοντική υπευθυνότητα και την δημιουργία θέσεων εργασίας.

Σε σχέση με τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών, διαπιστώθηκε ότι μέχρι τώρα η ενίσχυση των σημαντικών για την οικονομία και την βιώσιμη ευημερία ακτοπλοϊκών συνδέσεων δεν έχει ξεπεράσει το 4% των ποσών που έχουν διατεθεί για τις θαλάσσιες μεταφορές συνολικά. Παρόλα αυτά υπάρχουν δυνατότητες για την βελτίωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων με στοχευόμενη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων.

Έχει αποδειχθεί πως το πρασίνισμα των πλοίων, των λιμανιών και της ναυτιλίας γενικότερα προσφέρει μια θαυμάσια ευκαιρία όχι μόνο για να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των τομέων αυτών αλλά και για να αναπτυχθούν βιώσιμες, πράσινες οικονομικές δραστηριότητες και να δημιουργηθούν ή να διατηρηθούν δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη. Οι δραστηριότητες σε αυτούς τους τομείς δεν μπορεί να επιβιώσουν στον ανταγωνισμό με άλλες χώρες στη βάση των χαμηλών αμοιβών των εργαζομένων αλλά μόνο στη βάση της καινοτομίας και της προσφοράς ποιοτικών υπηρεσιών. Η νομοθεσία και η τεχνολογία είναι διαθέσιμες,

απαιτείται όμως συνεργασία μεταξύ φορέων και συνεκτικός πολυεπίπεδος σχεδιασμός από τους ενδιαφερόμενους φορείς για να προωθηθούν λύσεις και στην Ελλάδα.

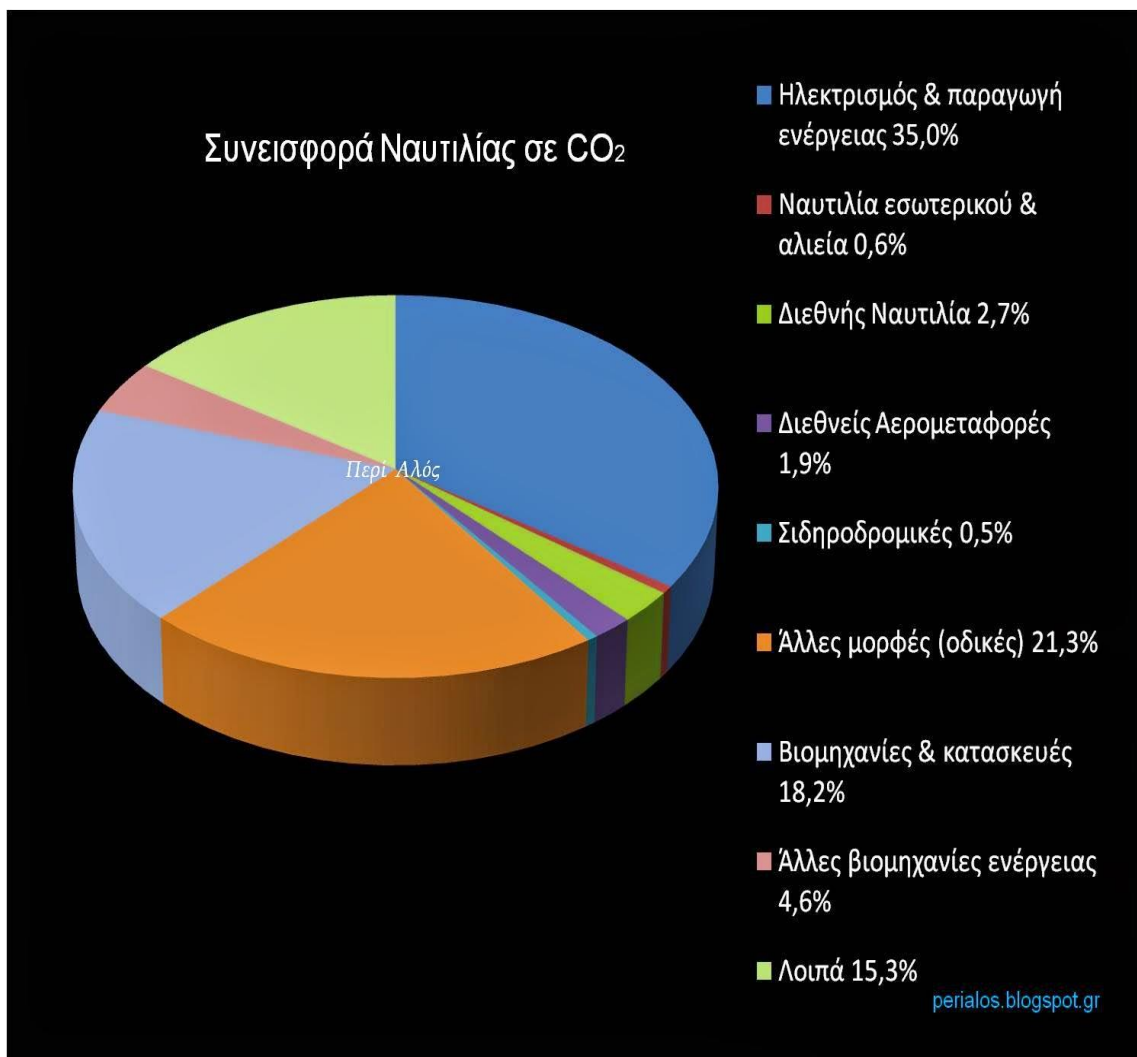
Τα ναυπηγεία μπορεί να αναζωογονηθούν και να επιβιώσουν στο πλαίσιο ενός συνεκτικού, οργανωμένου και συμφωνημένου μετά από διάλογο πράσινου σχεδίου για συμπλήρωση των παραδοσιακών δραστηριοτήτων τους με κατασκευές και υπηρεσίες σε πράσινους τομείς.

Τα λιμάνια μπορεί να βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις τους, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη βιωσιμότητά τους μέσα από πιο υπεύθυνες σχέσεις με τις τοπικές κοινωνίες. Η οικονομική βιωσιμότητα της ακτοπλοΐας και η βελτίωση των περιβαλλοντικών κι ενεργειακών επιδόσεων των πλοίων μπορούν να διασφαλιστούν με μείωση της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων, προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και ιδιαίτερα ΑΠΕ, αλλαγές στην τεχνολογία των πλοίων αλλά και των μηχανών.

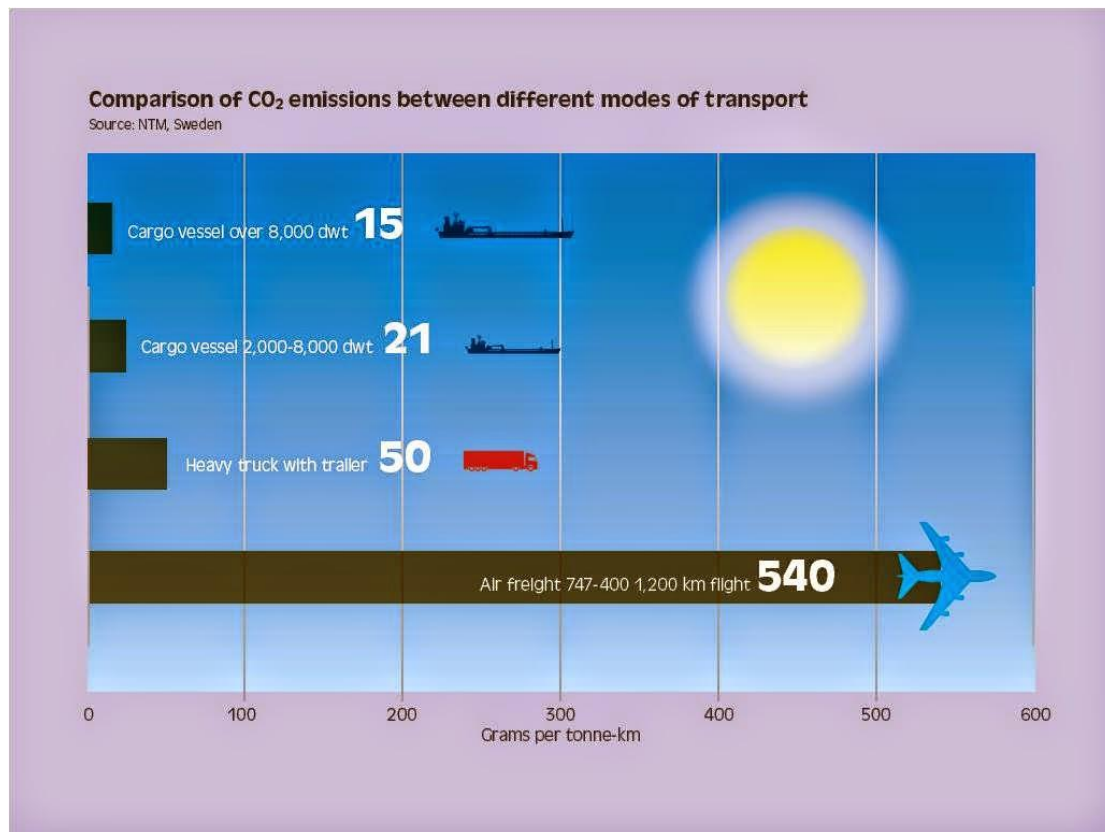
Η ναυπήγηση, εφόσον υπάρξει ένα σχέδιο βιωσιμότητας, ακτοπλοϊκών σκαφών που θα συνδέουν τα νησιά μεταξύ τους και θα είναι υψηλής ενεργειακής επίδοσης, θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους και να δώσει δουλειές στα ναυπηγεία.

Ο οικολογικός άνεμος προτείνει τη προώθηση αιολικών, φωτοβολταϊκών και άλλων πράσινων ενεργειακών συστημάτων στα νησιά να συνδεθεί αφενός με την συμμετοχή των τοπικών κοινωνικών στα μετοχικά σχήματα και αφετέρου με την – κατά ένα τουλάχιστον ποσοστό – παραγωγή τους στη χώρα μας, όπως εξάλλου έγινε σε χώρες όπως η Γερμανία, η Δανία και η Ισπανία, όπου δημιουργήθηκαν πολυάριθμες μικρομεσαίες επιχειρήσεις και εκατοντάδες χιλιάδες πράσινες θέσεις εργασίας. Επίσης, επειδή συνήθως οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις και τα ναυπηγεία (όπως πχ το ΝΕΩΠΙΟ Σύρου) έχουν μεγάλες στέγες κτιρίων, η τοποθέτηση φωτοβολταϊκών σε αυτά τα κτίρια μπορεί να του φέρει έσοδα.¹³

¹³<http://www.chrysogelos.gr/index.php/2012-01-26-17-13-36-593/imerides/item/2597-shipyards-green-solutions-1/2597-shipyards-green-solutions-1>



Εικόνα 5. Συνεισφορά Ναυτιλίας σε CO₂ (πηγή: *Second IMO GHG Study 2009, Επεξ. Περί Αλός*)



Εικόνα 6. Σύγκριση εκπομπών CO₂ στις μεταφορές βάση: γραμμάρια / τόνο = χιλιόμετρο (πηγή: NTM, Σουηδία).

3.3. Η πολιτική της ναυπηγικής βιομηχανίας

Οι πολιτικές που ασκήθηκαν στην ναυπηγική βιομηχανία συνδέονται με τρεις περιόδους εξέλιξης της αγοράς. Η περίοδος μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 χαρακτηρίζεται ως περίοδος ανάπτυξης. Οι πολιτικές, την περίοδο αυτή, είχαν σαν στόχο την στήριξη της βιομηχανίας με την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στην αγορά. Η περίοδος μεταξύ του 1970 και του 1987 χαρακτηρίστηκε ως η περίοδος της ύφεσης. Η επικρατούσα πεποίθηση τότε, ήταν ότι τα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν βραχυχρόνια και για αυτό το κύριο χαρακτηριστικό της πολιτικής ήταν η στήριξη, κυρίως για κοινωνικούς λόγους, με στόχο την εξασφάλιση του δυναμικού προσφοράς, εν αναμονή της ανάκαμψης. Όταν πλέον έγινε αντιληπτό ότι τα προβλήματα ήταν μακροχρόνια και όχι βραχυπρόθεσμα όπως νόμιζαν στην αρχή ακολουθήθηκε μια πολιτική με σκοπό την ισορροπία της αγοράς και την επιτυχή αναδιάρθρωση του κλάδου. Τέλος από το 1987 έως σήμερα είναι μία περίοδος που

χαρακτηρίζεται από μια μικρή ανάκαμψη και διαφαίνεται μια βελτίωση στην κατάσταση της αγοράς καθώς εντείνονται οι προσπάθειες για εξάλειψη των ενισχύσεων προς τα ναυπηγεία.¹⁴

3.4. Ελληνικά Ναυπηγεία - Περίοδος εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της Ελληνικής Οικονομίας. Η ποντοπόρος Ελληνική Ναυτιλία λειτούργησε και λειτουργεί σε ένα διεθνοποιημένο και κατά βάση πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον με τη δυναμική αλληλεπίδραση διαφόρων παραγόντων. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και η ανάγκη για ακόμη πιο αξιόπιστη και ασφαλέστερη λειτουργία των πλοίων, όπως και η σημαντική τεχνολογική πρόοδος έχουν δημιουργήσει νέα δεδομένα στο χώρο της ναυτιλίας. Η Ναυπηγική Βιομηχανία, ως αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας, επηρεάζεται και επηρεάζει άμεσα τις εξελίξεις αυτές και έχει σημαντική θέση στην Εθνική Οικονομία, δεδομένου ότι οποιαδήποτε απώλεια ναυπηγήσεων ή και επισκευών στην Ελλάδα έχει δυσάρεστες επιπτώσεις. Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα περιλαμβάνει μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, όπως είναι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, τα Ναυπηγεία στο Νεώριο της Σύρου, αλλά και μικρότερες μονάδες όπως τα Ναυπηγεία ΛΑΜΔΑ, καθώς και ένας σεβαστός αριθμός μικρότερων ναυπηγείων που λειτουργούν στη Ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματος αλλά και σε άλλα μέρη της Ελλάδος, όπως στη Θεσσαλονίκη, στην Κοιλάδα Αργολίδας, στην Παιανία Αττικής, στην Ιερισσό και αλλού. Τα δύο μεγαλύτερα Ναυπηγεία της χώρας μας αποτελούν ο Σκαραμαγκάς και η Ελευσίνα.

Τα **Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** αποτελούν τη μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανική μονάδα της χώρας μας, τόσο ως προς τον κύκλο των εργασιών όσο και ως προς τον αριθμό των εργαζομένων. Σήμερα οι εργασίες των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά βασίζονται κατά κύριο λόγο στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό πλοίων στα πλαίσια του εξοπλιστικού προγράμματος του πολεμικού ναυτικού και την κατασκευή

¹⁴Βλάχος Γ., 2011

βαγονιών χάρη στις συμφωνίες με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Δευτερευόντως, στις επισκευές πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού, και στην κατασκευή ορισμένων οχηματαγωγών πλοίων.

Τα **Ναυπηγεία Ελευσίνας** ιδρύθηκαν από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη το 1970. Από τότε μέχρι σήμερα, περιήλθαν δύο φορές στον έλεγχο του κράτους, το 1975 και το 1995 και δύο φορές σε ιδιώτη, το 1992 και το 1997. Από το 1997 μέχρι και σήμερα λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία του ομίλου Ταβουλάρη. Επικεντρώνουν τις εργασίες τους στην κατασκευή πλοίων για το πολεμικό ναυτικό και την κατασκευή βαγονιών για τον ΟΣΕ. Σε ότι αφορά τις επισκευές, υπολογίζονται κατά μέσον όρο σε 160 πλοία το χρόνο, κυρίως του Εμπορικού Ναυτικού, ενώ γίνονται και εκτεταμένες μετασκευές πλοίων. Επίσης, υπάρχει μια δραστηριότητα που αφορά στην κατασκευή γερανογεφυρών για τον ΟΛΘ, πλωτών εξεδρών, γεφυρών και δεξαμενών, μίας ναυπηγικής κλίνης από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς και μια σειρά άλλων μηχανοκατασκευών για άλλους κλάδους της βιομηχανίας. Δυστυχώς όμως το φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία 20 χρόνια συνολικά στα Ελληνικά Ναυπηγεία, είναι η μείωση του κύκλου εργασιών και του αριθμού των απασχολούμενων. Μέχρι το 1985 τα Ναυπηγεία απασχολούσαν περίπου 15.000 κύρια εργαζόμενους και 20.000 – 30.000 περιφερειακά εργαζόμενους σε μικροβιοτεχνίες του Πειραιά. Σήμερα δεν απασχολούνται περισσότεροι από 4.500 – 5.000 εργαζόμενοι.

Και στα δύο ναυπηγεία, το πρόβλημα επικεντρώνεται στην μειωμένη ζήτηση που δέχονται από τον κλάδο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Η κρίση αυτή αποδίδεται κυρίως στο γεγονός ότι οι μισθοί στα ελληνικά ναυπηγεία είναι υψηλότεροι από τους αντίστοιχους μισθούς σε γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και στις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα στη Ν. Κορέα.

Παρά το γεγονός ότι στην Ελλάδα η παραγωγικότητα της εργασίας είναι υψηλότερη, χάρη στην καλύτερη οργάνωση και την καλύτερη υποδομή, η υπεροχή αυτή των ελληνικών ναυπηγείων έναντι των ανταγωνιστριών χωρών της Α. Ευρώπης και της Ασίας, δεν αντισταθμίζει την διαφορά των μισθών, με αποτέλεσμα το κόστος εργασίας να είναι υψηλότερο στην Ελλάδα.

Ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις ανταγωνίστριες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας αφορά κυρίως στην κατασκευή νέων εμπορικών σκαφών, δηλαδή μίας σχετικά απλής ναυπηγικής εργασίας που δεν απαιτεί υψηλή τεχνογνωσία. Η κατασκευή αυτών των σκαφών στις χώρες αυτές γίνεται πλέον σε τιμές μη ανταγωνιστικές για την ελληνική, και την ευρωπαϊκή παραγωγή. Κατά τα τελευταία έτη, η κρίση στα Ελληνικά Ναυπηγεία επηρέασε σημαντικά και τις μεγάλες επισκευές, για τις οποίες οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προτιμούν τις χώρες χαμηλού κόστους. Επίσης η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία εκτός από τα παραπάνω προβλήματα έχει να αντιμετωπίσει και μία σειρά πρόσθετων δυσκολιών που δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο την θέση της σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Δ. Ευρώπης:

- ❖ Την έλλειψη προσανατολισμού και στρατηγικής, τόσο των ναυπηγικών μονάδων της Ελλάδας όσο και του Κράτους
- ❖ Την απουσία των μεγάλων ναυπηγείων από τις αγορές των νέων εμπορικών κατασκευών για μακρύ χρονικό διάστημα 15 ετών περίπου
- ❖ Την κρίση αξιοπιστίας της ναυπηγικής βιομηχανίας στα μάτια των επενδυτών και των τραπεζών
- ❖ Την απαξίωση του εξοπλισμού και κυρίως των μεθόδων εργασίας
- ❖ Την χαμηλή παραγωγικότητα των ναυπηγείων στην Ελλάδα.

Τα ελληνικά Ναυπηγεία ωστόσο έχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή ferry boats και κρουαζιερόπλοιων, διότι πρόκειται για ένα είδος σκαφών στην παραγωγή των οποίων υστερούν σημαντικά τα ναυπηγεία της Κορέας και της Ν.Α. Ασίας γενικότερα αν και έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές προόδους κατά τα τελευταία έτη, έτσι ώστε να μπορούν στο μέλλον να διεκδικήσουν ένα σημαντικό μερίδιο και σε αυτήν την αγορά. Στα ναυπηγεία μας γίνονται σημαντικές προσπάθειες τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού ώστε να αυξηθεί περαιτέρω η παραγωγικότητα της εργασίας και να αντιμετωπισθεί ο ανταγωνισμός από τις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας. Η σημαντικότερη όμως διέξοδος από την

κρίση, θεωρείται η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου δεδομένου ότι τα σημερινά πλοία είναι γερασμένα και παρωχημένης τεχνολογίας και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ξένο ανταγωνισμό θα προβούν σε αναγκαστική ανανέωση του στόλου τους. Επίσης η εξυγίανση της Ν/επισκευαστικής Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας έτσι ώστε να καταστεί ανταγωνιστική και αξιόπιστη.

Σοβαρό πρόβλημα στην Ελλάδα είναι και το θέμα των σχέσεων του κλάδου με το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Στην Ελλάδα, οι τράπεζες δεν έχουν μέχρι στιγμής εμπλακεί στενά σε εργασίες των ναυπηγείων, όπως γίνεται σε άλλες χώρες. Δεν υπάρχουν στις τράπεζες εξειδικευμένες ομάδες ναυτικών και άλλων εμπειρογνομόνων ικανές να παρακολουθήσουν την εξέλιξη των εργασιών στην κατασκευή ενός πλοίου. Ως εκ τούτου, η αλλαγή των σχέσεων του κλάδου με το τραπεζικό σύστημα και οι ευνοϊκότεροι όροι χορήγησης δανείων θα ήταν σαφώς μια ευνοϊκή εξέλιξη για την προσπάθεια των ελληνικών ναυπηγείων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Γεγονός είναι ότι η Ελλάδα έχει ανάγκη από καλά οργανωμένα ναυπηγεία, σύγχρονα, ανταγωνιστικά και σε επίπεδο τέτοιο που να στηρίζουν γενικότερα την Ελληνική Οικονομία και όλες τις παράλληλες δραστηριότητες. Ναυπηγεία που να έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν, να μετασκευάζουν αλλά και να επισκευάζουν μικρά και μεγάλα πλοία στην Ελληνική Επικράτεια.

Σημαντικότερος παράγοντας στη λειτουργία των Ναυπηγικών μονάδων, είναι ασφαλώς οι εργαζόμενοι, και ιδιαίτερα οι ναυπηγοί (μηχανικοί και τεχνολόγοι μηχανικοί), σε όποιο επίπεδο της παραγωγικής διαδικασίας και αν απασχολούνται. Η υψηλή επιστημονική και τεχνολογική κατάρτιση του εργαζόμενου δυναμικού, η συνεχής επιμόρφωση των εργαζομένων, η εξειδίκευση και οι νέες τεχνολογίες, διαμορφώνουν σημαντικά ποιοτικά δεδομένα παραγωγικότητας.

Η Εθνική στρατηγική ανάπτυξης της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, ο μακροχρόνιος σχεδιασμός, ο εκσυγχρονισμός υλικοτεχνικής υποδομής, η ποιότητα, η ασφάλεια, είναι μέτρα που πρέπει να λαμβάνει η Πολιτεία, και συνεχώς να τα προσαρμόζει στις

ανάγκες των καιρών με στόχο πάντοτε την αύξηση της παραγωγικότητας, της ανταγωνιστικότητας, της εναλλακτικής δραστηριότητας. Ταχύτητα, ευελιξία και μεταφορική ικανότητα είναι πλέον το τρίπτυχο που η ναυπηγική εξετάζει για το κτίσιμο όλο και μεγαλύτερων, από άποψη μεταφορικής ικανότητας, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Κεφάλαιο 4ο

4.1. Περίπτωση Μελέτης «Ο όμιλος εταιρειών ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ»

Ο όμιλος εταιρειών Σπανόπουλος αποτελεί το αποκορύφωμα μιας επιτυχημένης 30χρονης δραστηριότητας στον χώρο των λιμενικών έργων και παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών γενικότερα. Η ιστορία των κ. Ιγνάτιου και Μιχαήλ Σπανόπουλου είναι μια κλασική ιστορία σκληρής δουλειάς που οδηγεί στην επιτυχία. Άρχισαν την ανάπτυξη του Ομίλου ως οικογενειακή επιχείρηση πριν από 30 χρόνια με περιορισμένους οικονομικούς πόρους και με ένα όραμα για επιτυχία και μεγάλες προσδοκίες να εδραιωθούν στον τομέα της ναυτιλίας.

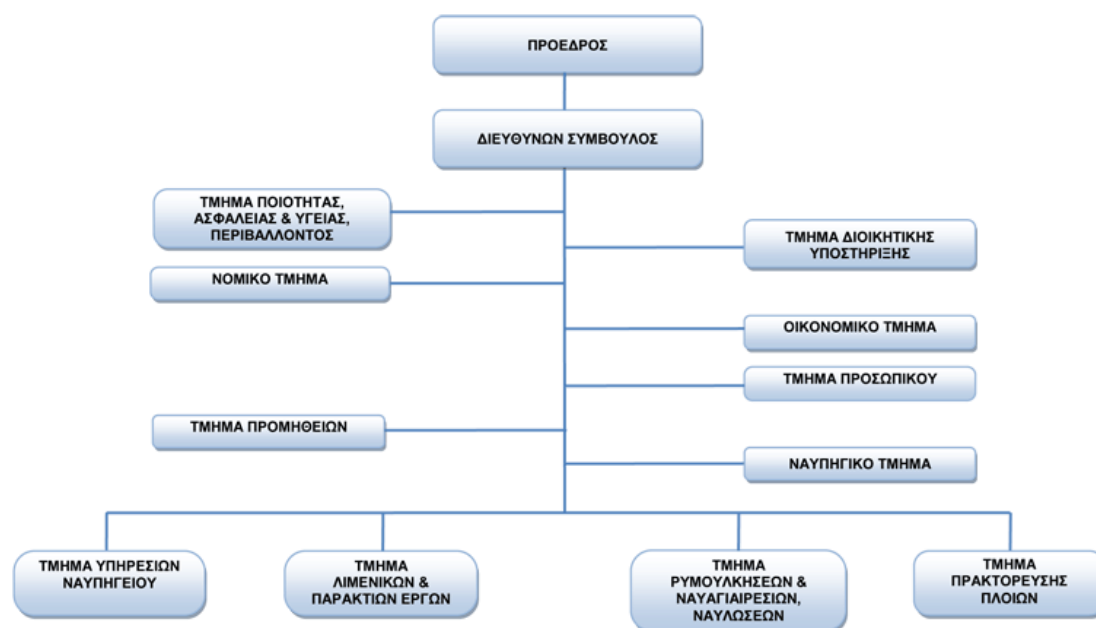
Ανέπτυξαν ένα ευρύ πεδίο της θαλάσσιας δραστηριότητάς τους σε όλη την περιοχή της Μεσογείου, που περιλαμβάνει, την ανάπτυξη λιμανιών και μαρίνων, τη κατασκευή και επισκευή ρυμουλκών, φορηγίδων και ειδικών σκαφών, τη τοποθέτηση υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών, επιχειρήσεις διάσωσης, καταδυτικές εργασίες και τη ναυπήγηση και επισκευή πλοίων.

Ο Όμιλος Εταιρειών Σπανόπουλος, απαρτίζεται από καταρτισμένα στελέχη, υπαλλήλους υψηλής εξειδίκευσης, έμπειρα πληρώματα και μόνιμο τεχνικό προσωπικό. Η ομάδα των εργαζομένων του ομίλου Εταιρειών Σπανόπουλος, είναι εφοδιασμένη με τεχνογνωσία και πλούσια εμπειρία δεκαετιών, αναλαμβάνει ρυμουλκήσεις, ναυαγιαρεσίες, λιμενικά και παράκτια έργα, κατασκευές πλοίων, ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, θαλάσσιες μεταφορτώσεις, υποβρύχιες εργασίες και αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης. Το διοικητικό προσωπικό των εταιρειών

Σπανόπουλου εργάζεται σε ένα περιβάλλον, όπου η πλέον σύγχρονη τεχνολογία υποστηρίζει την ευέλικτη οργανωτική δομή. Η εταιρική έδρα του ομίλου στεγάζεται σε ένα υπερσύγχρονο συγκρότημα στην Κάτω Πούντα, Σαλαμίνας, σε ένα πλήρως αναβαθμισμένο και δια-δικτυωμένο περιβάλλον. Το διοικητικό και τεχνικό προσωπικό του ομίλου εργάζονται ακούραστα υπερπληρώνοντας τις ανάγκες:

- Των Πελατών, προσφέροντας το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών
- Των Συνεργατών, επενδύοντας σε βάση αμοιβαίου σεβασμού και οφέλους·
- Της Κοινωνίας, ενεργώντας με τη δέουσα μέριμνα για το περιβάλλον και την κοινότητα.

Για τον όμιλο Σπανόπουλος το περιβάλλον & η ασφάλεια είναι αδιαπραγμάτευτοι στόχοι.



Εικόνα 7. Δομή και οργάνωση του ομίλου

πηγή: <http://www.spanopoulos-group.com/el/group/structure.html>

4.1.1. Το όραμα, η αποστολή και οι στόχοι του Ομίλου Σπανόπουλος

Το όραμά μας είναι η επέκταση και η επιδίωξη ευκαιριών όποτε βρίσκεται η χρυσή τομή μεταξύ του κινδύνου και της ανταμοιβής. Επιδιώκουν συνεχώς την εξέλιξη και τη διαφοροποίηση των υπηρεσιών και της σχέσης του ομίλου με τους πελάτες σε παγκόσμια κλίμακα. Ο Όμιλος Εταιρειών Σπανόπουλος έχει δεσμευθεί να αναπτύξει αποτελεσματικές, ευέλικτες, οικονομικά συμφέρουσες, φιλικές προς το περιβάλλον και τεχνολογικά πρωτοπόρες λύσεις, προκειμένου να δύναται να αναλάβει οποιαδήποτε πρόκληση του ανατεθεί.

Οι κύριοι στόχοι του ομίλου είναι η παροχή υπηρεσιών στους πελάτες, με υψηλή αξιοπιστία, αποτελεσματικότητα, ευελιξία και οικονομική αποδοτικότητα, καθώς και η επίτευξη της καλύτερης δυνατής αξιοποίησης των κερδοφόρων δυνατοτήτων της. Ο Όμιλος Εταιρειών Σπανόπουλος επιδιώκει να γίνει ένας εξαιρετος και ανθεκτικός ναυτιλιακός όμιλος, ο οποίος θα συμβάλλει στην παγκόσμια βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Μέσω της ρεαλιστικής ανάπτυξης των οικονομικών και των ανθρωπίνων πόρων του, ο όμιλος μας διατηρεί και αναπτύσσει περαιτέρω τις εμπορικές σχέσεις του με τους πελάτες, προκειμένου να έχει συνεχή κερδοφορία και υψηλές απολαβές. Η εξασφάλιση μιας ισχυρής διεθνούς παρουσίας στη ναυτιλία, στις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, στις βαριές μεταφορές-ανυψώσεις, στη ρυμούλκηση και στη διάσωση, στα ναυτιλιακά παράκτια έργα, κτλ., μέσα από τις επιλεκτικές προσθήκες και την αποτελεσματική διαχείριση ενός ευρέος φάσματος υπηρεσιών και δραστηριοτήτων. Η διατήρηση της ηγεσίας σε όλες τις δραστηριότητες του ομίλου, η αντιμετώπιση των προκλήσεων όλων των σύγχρονων αγορών, η εφαρμογή μιας καλής επενδυτικής πολιτικής και ο προσδιορισμός των ευκαιριών. Η θέσπιση ρεαλιστικών βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων.

4.1.2. Υγεία, Ασφάλεια και Ποιότητα Διαχείρισης.

Πρωταρχικό μέλημα της εταιρείας είναι η διαρκής βελτίωση των δεξιοτήτων διαχείρισης της υγείας, της ασφάλειας, του προσωπικού στην ξηρά και στη θάλασσα, περιλαμβάνοντας και όχι αποκλείοντας την προετοιμασία αυτού για την

αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος. Μια από τις κυριότερες ανησυχίες της εταιρείας είναι η συνεχής βελτίωσή της στον τομέα της υγείας, της ασφάλειας και της ποιότητας των ικανοτήτων του προσωπικού στην ξηρά και στη θάλασσα, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στην προετοιμασία τους για τις έκτακτες ανάγκες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με τους ακόλουθους όρους:

- Συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς.
- Διασφάλιση ότι οι ισχύοντες κανόνες, οι κατευθυντήριοι άξονες, τα πρότυπα και οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται συστήνονται από Οργανισμούς και Διοικήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας και λαμβάνονται πάντοτε υπόψη.
- Πρόληψη ατυχημάτων, ζημιών, τραυματισμών.
- Αδιάλειπτη εκπαίδευση του προσωπικού ξηράς και θάλασσας.
- Παράθεση κινήτρων στο προσωπικό και στους εργαζομένους, ώστε να εργάζονται με υπευθυνότητα.
- Παροχή οδηγιών και καταγραφή των διαδικασιών προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία όλου του πλωτού εξοπλισμού και η προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις σχετικούς τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς και τους κανονισμούς της σημαίας.
- Διαδικασίες για την προετοιμασία και την ανταπόκριση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν ειδικότερα επιχειρήσεις διάσωσης τις οποίες έχει αναλάβει η εταιρεία μας.
- Καθορισμός των επιπέδων εξουσίας και των τρόπων επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού σε ξηρά και θάλασσα.
- Θέσπιση στόχων που θα λειτουργούν ως κίνητρο με στόχο την αέναη βελτίωση των επιπέδων ποιότητας.
- Να λαμβάνουν χώρα τακτικοί έλεγχοι ώστε να εξακριβώνονται η τήρηση των προτύπων και η εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών.

- Διαφύλαξη των πλεονεκτημάτων της εταιρείας.

4.1.3. Περιβάλλον

Τα τελευταία χρόνια οι επιπτώσεις της υπερθέρμανσης του πλανήτη έχουν γίνει εμφανείς σε όλο τον κόσμο. Η ναυτιλία, συγκριτικά με άλλου είδους βιομηχανίες, είναι περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον, όσον αφορά στην κατανάλωση καυσίμου ανά μονάδα φορτίου. Εφόσον όλα τα πλοία κινούνται με ορυκτά καύσιμα είναι αναπόφευκτο ότι εκπέμπουν CO₂. Ο όμιλος εταιρειών ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ έχει επίγνωση της ανάγκης για μείωση των εκπομπών, για βελτίωση της αποδοτικότητας του καυσίμου και γι' αυτό το λόγο έχει λάβει ποικίλα μέτρα, για το ναυπηγείο και το πλωτό εξοπλισμό αμφότερα, προκειμένου να μετριαστεί η επιβάρυνση που προκαλεί στο περιβάλλον.

4.1.4. Πιστοποιήσεις

Ο Όμιλος Σπανόπουλος έχει αναπτύξει, εφαρμόσει και διατηρεί ένα Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Ασφάλειας & Υγείας - Quality and Environmental Management System (QMS & EMS), το οποίο πληρεί τις απαιτήσεις του ISO 9001:2008 του ISO 14001:2004 και OHSAS 18001:2007 και αποτελεί μέρος της Company's Integrated Safety, Quality and Environmental Management System (SQEMS), κατά τέτοιο τρόπο που να αποδεικνύεται η ικανότητα της εταιρείας να παρέχει με συνέπεια τις υπηρεσίες, οι οποίες ικανοποιούν και υπερβαίνουν τις επιταγές του πελάτη και τις ισχύουσες απαιτήσεις κανόνων, με δέσμευση για διαρκή βελτίωση, περιβαλλοντική συνείδηση και υπευθυνότητα. Η εταιρεία έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001:2008 (Quality Management System Standard) από τον ABS Quality Evaluations , ISO 14001:2004, (Environmental Management System Standard) και OHSAS 18001: 2007 (Occupational Health & Safety Management System) από τον LRQA και τον ISM/DOC από τον ISB (International Shipping Bureau).

4.1.5. Ναυπηγείο Σαλαμίνας

Στην περιοχή ΚΑΤΩ ΠΟΥΝΤΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, ως γνωστό, λειτουργούσαν ναυπηγεία, -NEMO & ΑΡΓΩ- από το 1962. Το 1999, η έκταση 36.000 m², οι σιδηροτροχιές και γλίστρες, εντός θαλάσσιου χώρου 13.000m², και οι πεπαλαιωμένες εγκαταστάσεις πέρασαν στην κυριότητα των αδελφών Σπανόπουλου, οι οποίοι μετά από τεράστιο αγώνα κατάφεραν να το επαναλειτουργήσουν το 2005. Έκτοτε, και εν μέσω κρίσης, έχουν προσφέρει δουλειά σε εκατοντάδες Έλληνες, ιδιαίτερα Σαλαμίσιους και έχουν στηρίξει σημαντικά την τοπική οικονομία, προμηθευτές, εμπόρους, εργολάβους, εκτιμώντας το γεγονός, ότι τα ναυπηγεία εδρεύουν στο ιστορικό νησί της ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ. Η μονάδα είναι εφοδιασμένη με εν ισχύ άδεια λειτουργίας, και αντίστοιχους Περιβαλλοντικούς Όρους. Η μονάδα διατηρεί Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Ασφάλειας & Υγείας - Quality and Environmental Management System (QMS & EMS), το οποίο πληροί τις απαιτήσεις των ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 και αποτελεί μέρος της Company's Integrated Safety, Quality and Environmental Management System (SQEMS). Η παραγωγική δραστηριότητα λαμβάνει χώρα, εξ' ολοκλήρου, σε χώρο κηρυγμένο ως Β' Αρχαιολογική Ζώνη, όπου, βάσει του Γ.Π.Σ. Σαλαμίνας, επιτρέπεται η λειτουργία ναυπηγικών μονάδων.

Αναφορικά με το θέμα της λειτουργίας διαλυτηρίου: Η εταιρεία μας τα τελευταία 15 χρόνια, έχει συμβάλει τα μέγιστα στην απομάκρυνση επικινδύνων/επιβλαβών βυθισμένων και ημιβυθισμένων πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων. Η συμβολή μας στον καθαρισμό του ιστορικού όρμου των Αμπελακίων (Κηρυγμένη Α' Αρχαιολογική Ζώνη), μέσω διαγωνισμών του Ο.Λ.Π., είναι τεράστια, διότι απομακρύναμε δεκάδες ρυμουλκά, φορτηγίδες, πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία επί χρόνια μόλυναν έμμεσα και άμεσα τη περιοχή. Γι αυτό το λόγο, καταθέσαμε Μ.Π.Ε. για τη προσθήκη δραστηριότητας διάλυσης πλοίων, στην υφιστάμενη άδεια λειτουργίας. Βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, προκειμένου για την οριστική διάλυση και διαγραφή από τα νηολόγια, απαιτείται το ανά περίπτωση πλωτό να οδηγηθεί σε ναυπηγείο, το οποίο φέρει και αντίστοιχη άδεια διάλυσης. Στόχος μας ήταν η δημιουργία ενός Οικολογικού/Πράσινου διαλυτηρίου, το οποίο θα παραλάμβανε μικρά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, θα τα διέλυε με σύγχρονο

μηχανολογικό εξοπλισμό, και θα διέθετε τα προϊόντα σε αδειοδοτημένους παραλήπτες. Επιπροσθέτως θα δημιουργούνταν τουλάχιστον 20-30 νέες θέσεις εργασίας. Η παραπάνω αίτηση τελικώς απορρίφθηκε από το ΥΠΕΚΑ και η διεύθυνση σεβόμενη την απόφαση, αλλά και το κοινό αίσθημα, παραιτήθηκε των προσπαθειών για την υλοποίηση διαλυτηρίου.

4.1.6. Σημαντικά έργα που έχει αναλάβει ο Όμιλος εταιρειών ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

S/Y CORELIA: Τα Νέα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε το 2013 ανέλαβαν την εξάρμωση, την μεταφορά και την βαφή των καταρτιών του S/Y CORELIA ενός PERINI μήκους 48 μέτρων με κατάρτια μήκους 42 και 35 μέτρων αντίστοιχα από αλουμίνιο.

M/Y WIZARD: Τα Νέα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε διαθέτουν μεγάλη εμπειρία σε εργασίες μετασκευών θαλαμηγών τόσο εξωτερικών όσο και εσωτερικών χώρων. Το 2011 πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις μας η μετασκευή της θαλαμηγού REWIND (μετονομάστηκε σε WIZARD). Οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο συγκεκριμένο σκάφος αφορούσαν σε επέκταση του κυρίως καταστρώματος και του sun deck (αλουμίνιο) κατά περίπου 4 μέτρα καθώς και σε μετασκευή τεσσάρων καμπινών επισκεπτών. Ακολούθησε ολική βαφή του σκάφους από το έμπειρο προσωπικό του ναυπηγείου κατάλληλα εξειδικευμένο σε βαφές θαλαμηγών.¹⁵

¹⁵<http://skipperondeck.uberflip.com/i/422523-spanopoulos-group>



Εικόνες 8-9. Εικόνες από τον όμιλο Σπανόπουλος

4.1.7. Μελλοντικά σχέδια

Οι παλιές σιδηροτροχιές και γλίστρες, που λειτουργούν από το 1962, εντός θαλάσσιου χώρου, θα περιοριστούν και ουσιαστικά θα καταργηθούν, δίνοντας τη θέση τους σε δάπεδα εργασίας και καινούργια μηχανήματα πράσινης τεχνολογίας, φιλικότερα προς το θαλάσσιο και τον περιβάλλοντα χερσαίο χώρο.

Ως συνέπεια, θα επιτευχθούν ασφαλέστερες συνθήκες εργασίας και νέες θέσεις, σε ποσοστό 30-40% πλέον των υφισταμένων, οι οποίες θα μειώσουν σημαντικά την ανεργία στον τοπικό πληθυσμό. Η εν λόγω αναβάθμιση, αποτελεί ανελαστική προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα της μονάδας, δεδομένου ότι οι σύγχρονες προδιαγραφές, που επιβάλλει ο διεθνής ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα απαιτητικές και δυστυχώς οδηγούν μεγάλο όγκο εργασίας σε γειτονικά κράτη. Θεωρείται βέβαιο, ότι η μονάδα θα αποτελέσει πόλο έλξης για μεγαλύτερα Mega Yachts, τα οποία μέχρι τώρα αδυνατούσε να φιλοξενήσει.

4.2. Ναυπηγείο Σπανόπουλος

Οι εγκαταστάσεις του ναυπηγείου βρίσκονται στην Σαλαμίνα, θέση Καματερό - Κάτω Πούντα Αμπελάκια Γεωγραφικές Συντεταγμένες GPS: (37° 57' 13" Β - 23° 33'

06'' Α). Εκτείνεται σε 40.000 τετρ. μέτρα και διαθέτει θαλάσσιο μέτωπο 300 μέτρων για πλαγιοδετήσεις ή πρυμνοδετήσεις.

Το ναυπηγείο Σπανόπουλος διαθέτει υπερσύγχρονα Travel Lift 820t, 120t και 50t καλύπτοντας τις ανάγκες ανελκύσεων και καθελκύσεων όλων των σκαφών αναψυχής και λοιπών πλωτών μέσων. Διαθέτει πλωτή δεξαμενή μήκους 64,60 πλάτους 28,60 μέτρων και ανυψωτικής ικανότητας 4.000t καθώς και ναυπηγικές κλίνες 2 x 2 (πλάτος) x 170 (μήκος) και 2 x 12 (πλάτος) x 150 (μήκος) μ. για την κατασκευή, μετασκευή, επισκευή, συντήρηση ή ανέλκυση πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων.

Το ναυπηγείο διαθέτει επίσης ειδική τάφρο η οποία έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με διεθνή πρότυπα για εργασίες που αφορούν σε συντηρήσεις και βαφές καρινών. Οι διαστάσεις της τάφρου είναι 7,20 m μήκος, 2,47 m πλάτος, 4,68 m βάθος. Στην κατοχή του το ναυπηγείο διαθέτει trolleys μεταφοράς σκαφών 300t, καθώς και ιδιόκτητα ανυψωτικά μηχανήματα γεραμούς, περονοφόρα οχήματα (Clarks), αναβατόρια (cherrypickers, skyjacks) για κάθε είδους εργασίες.

Το ναυπηγείο Σπανόπουλος είναι μία υπερσύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα πλήρως εξοπλισμένη τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε υλικοτεχνική υποδομή. Διαθέτει όλα τα τεχνικά τμήματα (inhouse) με μόνιμο έμπειρο και πλήρως καταρτισμένο τεχνικό προσωπικό ικανό να αντεπεξέλθει σε κάθε είδους εργασίες που αφορούν πολυτελή σκάφη αναψυχής ή άλλα πλωτά μέσα. Μηχανουργείο Ηλεκτρολογείο Ξυλουργείο Βαφείο Ελασματοουργείο – σωληνουργείο

Οι υπηρεσίες που παρέχει το ναυπηγείο είναι Ανελκύσεις – δεξαμενισμούς και παραμονή πλωτών σε προστατευόμενο χώρο εικοσιτετράωρης φύλαξης, νέες κατασκευές, μετασκευές, μετατροπές, γενικές επισκευές Ελασματοουργικές σωληνουργικές εργασίες, επισκευές, μετασκευές, ανακατασκευές, τοποθέτηση ελασμάτων Εργασίες υδροβολής ρυθμιζόμενης πίεσης (400 – 3000 BAR), σπογγώδους αμμοβολής, αμμοβολής με χαλαζία και υδροβολή με πάγο. Βαφές υψηλής ποιότητας, χρωματισμοί υφάλων – εξάλων, διακόσμηση και ανακαινίσεις

εσωτερικών χώρων, αποσκωρίαση των επιφανειών Γενικές μηχανουργικές εργασίες (εξαρμώσεις και έλεγχοι αξόνων ελίκων και πηδαλίων) Εργασίες κλιματισμού Μονωτικές εργασίες Επιθεωρήσεις – επισκευές καδενών και αγκυρών Τοποθέτηση και αποξήλωση ικριωμάτων (σκαλωσιών) Καθαρισμοί δεξαμενών για Gas Freeing Ξυλουργικές εργασίες υψηλών απαιτήσεων που ανταποκρίνονται στην ποιότητα πολυτελών σκαφών αναψυχής

4.3. Ναυπηγείο Περάματος

Το Ναυπηγείο Σπανόπουλος στο Πέραμα κατασκευάστηκε για να προσφέρει υψηλών απαιτήσεων και προδιαγραφών εργασίες και υπηρεσίες σε πολυτελείς θαλαμηγούς. Η συνολική έκταση του είναι 16500 τετραγωνικά μέτρα και μπορεί να φιλοξενήσει πάνω από 30 σκάφη διαφόρων μεγεθών από 18 έως 65 μέτρα.

Το ναυπηγείο διαθέτει ένα Travel Lift ανυψωτικής ικανότητας 820 τόνων το πρώτο travel Lift αυτής της ανυψωτικής ικανότητας που παραδόθηκε στην Ελλάδα το 2006. Η νηοδόχος του ναυπηγείου έχει 55 μέτρα μήκος, 14 μέτρα πλάτος και βύθισμα πάνω από 6,20 μέτρα. Όλα τα τεχνικά τμήματα του ναυπηγείου όπως υδροβολιστές, βαφείς, μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, εφαρμοστές και σωληνουργοί, καθώς και ξυλουργοί ανήκουν στην μόνιμη δύναμη του ναυπηγείου. Το ναυπηγείο διαθέτει ανυψωτικά μηχανήματα όπως cherry pickers, περονοφόρα μηχανήματα, αναβατόρια και γερανούς ώστε να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις και ανάγκες των θαλαμηγών και των πληρωμάτων τους.

Μεταξύ των υποδομών του ναυπηγείου υπάρχει μια καφετέρια, μία βιβλιοθήκη, αίθουσα για συνεδριάσεις, ένα πλήρως εξοπλισμένο γυμναστήριο και σάουνα. Υπάρχει επίσης roof garden με μπάμπεκιου στην διακριτική ευχέρεια των πληρωμάτων των οποίων τα σκάφη φιλοξενούνται στο ναυπηγείο. Υπάρχουν μεταξύ άλλων δωμάτια για την φιλοξενία πληρωμάτων και επισκεπτών πλήρως εξοπλισμένα με τηλεόραση, A/C, Wi-Fi, γραφεία, ντουλάπες και τουαλέτες με ντους.

Από συνήθεις εργασίες συντήρησης έως μετασκευές ή βαφές σκαφών, ξυλουργικές εργασίες (αλλαγή teak, εσωτερικές μετασκευές, αλλαγή λάστιχων καταστρώματος) το ναυπηγείο στο Πέραμα προσφέρει τις καλύτερες υπηρεσίες στην μέγιστη δυνατή ποιότητα στις καλύτερες τιμές της αγοράς. Το ναυπηγείο διαθέτει ακόμα σχεδιαστές, ναυπηγούς, Χημικούς Μηχανικούς που μπορούν να δώσουν ποιοτικές λύσεις σε κάθε απαίτηση μιας πολυτελούς και σύγχρονης θαλαμηγού.

Συμπεράσματα- Προτάσεις

Η Ναυπηγική Βιομηχανία, πέρα από όλα τα μέτρα που η Πολιτεία μπορεί να λάβει για την προώθησή της, και την βελτιστοποίηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς της, έχει ανάγκη από τη περαιτέρω συνεργασία και τη σύνδεσή της με την Τεχνολογική Εκπαίδευση, η οποία είναι σε θέση να συνεισφέρει στην κατεύθυνση της συνεχούς επιμόρφωσης των τεχνικών στελεχών, αλλά και στη μεταφορά νέας επιστημονικής γνώσης και σύγχρονης τεχνολογίας.

Η διαρκής αναβάθμιση του Προπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών, σε συνδυασμό με την ανανέωση και αξιολόγηση του προγράμματος και της παρεχόμενης εκπαίδευσης, καθώς και την από κοινού συνενοχή σε προγράμματα ερευνητικής δραστηριότητας σε συνεργασία με τις Ναυπηγικές μονάδες σε θέματα που απασχολούν την κατασκευή, τη μετασκευή, την προστασία περιβάλλοντος αλλά και τη συνεχή επιμόρφωση του στελεχιακού δυναμικού των Ναυπηγείων, μπορεί να συμβάλλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Βλάχος Γεώργιος, Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011, σελίδες 302-304

Ξενόγλωσση

- Liping Jiang, Price Formation of Dry Bulk Carriers in the Chinese Shipbuilding Industry, 2010.
- Steffy, J. Richard. "The development of ancient and medieval shipbuilding techniques", International Symposium on the Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition, Academia de Marinha, Lisbon, Portugal, 1998.
- Walter Macarthur. Sea Routes of Commerce: An Outline of Maritime History in Ancient and Medieval Times, with Four Maps. Stratford Company, 1925
- Stopford, M. Maritime Economics 3rd Edition. Taylor & Francis Group., 2009.
- Strandenes, S.P. Capacity utilization in shipbuilding and shipping. Shipping Strategies and Bulk Shipping in the 1990s, 1990, pages. 49-63.

Διαδικτυακοί τόποι

- https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_history_of_Europe
- <http://www.bep.gr/%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%85%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82-%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%B1%CF%82.html>

- <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2013-0209+0+DOC+XML+V0//EL>
- <http://sdanellis.gr/%CE%86%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%B1/3035-%CE%97-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%95%CF%85%CF%81%CF%8E%CF%80%CE%B7.html>
- <http://skipperondeck.uberflip.com/i/422523-spanopoulos-group>
- <Http://www.chrysogelos.gr/index.php/2012-01-26-17-13-36-593/imerides/item/2597-shipyards-green-solutions-1/2597-shipyards-green-solutions-1>
- <http://skipperondeck.uberflip.com/i/422523-spanopoulos-group>