

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

A. E. N. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ

ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΥΡΟΥΠΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΘΕΜΑ

Ναυπηγεία που άλλαξαν την παγκόσμια ιστορία

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΜΠΑΡΔΗ ΑΝΤΩΝΙΟΥ

A.Γ.Μ: 4219

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΙΤΛΟ

Ναυπηγεία που άλλαξαν την παγκόσμια ιστορία



ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΑΡΔΗΣ

Α.Γ.Μ. 4219

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΠΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΜΕΓΑΛΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ	33
4.1. Ιαπωνικά ναυπηγεία	33
4.2. Κινέζικα ναυπηγεία	36
4.3. Κορεάτικα ναυπηγεία.....	39
4.4. Γερμανία.....	41
4.5. Πολωνία.....	44
4.6. Βουλγαρία	45
4.7. Δανία	45
4.8. Ολλανδία	45
4.9. Ισπανία	46
4.10. Γαλλία	47
4.11. Ιταλία.....	48
4.12. Μαρόκο	50
4.13. Σλοβενία-Κροατία-Γιουγκοσλαβία	50
4.14. Αλβανία	51
4.15. Συρία- Λιβύη- Ισραήλ- Κύπρος	51
4.16. Αίγυπτος.....	52
4.17. Ναυπηγεία Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (Η.Π.Α).....	52
4.18. Ναυπηγεία Αυστραλίας.....	54
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	56

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με στοιχεία της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και Την Ανάπτυξη (εφεξής Unctad, United Nations Conference on Trade and Development), το έτος 2013 η Ελλάδα βρέθηκε για ακόμη μία φορά τις τελευταίες δεκαετίες στην πρώτη θέση μεταξύ των ναυτιλιακών κρατών. Το γεγονός ότι η διάκριση δεν είναι περιστασιακή ή αποτέλεσμα συγκυριών αλλά αντιθέτως η χώρα μας βρίσκεται σταθερά στην κορυφαία θέση της κατάταξης που αφορά την ναυτιλία διεθνώς τις τελευταίες δεκαετίες, οδηγούν στην συναγωγή ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ένα από τα πιο ισχυρά πλεονεκτήματα της εθνικής μας οικονομίας.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα που συνδέεται άμεσα με τη θάλασσα και τις δραστηριότητες που πηγάζουν από αυτή. Επομένως δεν θα ήταν δυνατό η χώρα μας να μην διαθέτει ναυπηγική δραστηριότητα άξια λόγου. Η ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία από το παρελθόν μέχρι και σήμερα δίνει το παρόν και ακολουθεί τις παγκόσμιες εξελίξεις. Με σταθερή άνθιση από το 1950 και μετά αποτελεί το σημαντικότερο τομέα απασχόλησης του πληθυσμού της Ελλάδας.

Ωστόσο, όταν γίνεται αναφορά στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, εμπεριέχεται πίσω από αυτή την έννοια ένα σύνολο εγκαταστάσεων και βοηθημάτων τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα, με κύριες δραστηριότητες τις ναυπηγήσεις, τις μετασκευές, και επισκευές πλοίων και πλωτών κατασκευών. Τομείς που μέχρι και κάποιο καιρό αποτελούσαν κύριο παράγοντα της οικονομικής σταθερότητας και ανάπτυξης της χώρας, λόγω της προηγμένης τεχνογνωσίας και δεξιοτεχνίας αλλά και του χαμηλού εργατικού κόστους.

Τα τελευταία χρόνια οι επενδύσεις των ασιατικών χωρών, δημιούργησαν πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα με άμεσο αντίκτυπο την πτώση των προσφερόμενων τιμών των ναυπηγείων σε επισκευές και κατασκευές σκαφών σύγκριση με τα ελληνικά και διεθνή

δεδομένα. Τα ναυπηγεία της ανατολής σήμερα έχουν εξασφαλίσει ήδη εργασίες για τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Ενώ τα τελευταία χρόνια αναδύονται με νέα δυναμική τα ναυπηγεία χωρών της ΕΕ που εισήχθησαν τα τελευταία χρόνια, όπως είναι η Ρουμανία.

Έτσι και λόγω του γεγονότος ότι στις χώρες της ΕΕ λειτουργούν κανόνες ελεύθερης αγοράς με απαγόρευση ή περιορισμό των επιδοτήσεων και ενισχύσεων, δημιουργήθηκε μια ανισορροπία στην παγκόσμια αγορά προς όφελος των υπό ανάπτυξη των υπόλοιπων χωρών. Παρατηρήθηκε μια εντυπωσιακή αύξηση μεριδίου αγοράς των ανατολικών –ασιατικών χωρών και μια ταυτόχρονη πτώση των ναυπηγείων των χωρών της Ευρώπης.

Ως εκ τούτου, για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση απαιτούνται τα εξής ακόλουθα:

- Δραστική μείωση του κόστους και του χρόνου παραγωγής
- Διατήρηση της ποιότητας σε υψηλά επίπεδα
- Με όποια δράση φιλική στο περιβάλλον

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από το 1965 και μετά η Ναυπηγική βιομηχανία στην Ευρώπη άρχισε να παρουσιάζει έντονα σημεία μαρασμού λόγω αδυναμίας να συναγωνιστεί την Άπω Ανατολή. Το 1960 η Δ. Ευρώπη είχε το 80% των παγκόσμιων ναυπηγήσεων, ενώ σήμερα έχει το 17%. Η Αγγλία από το 55% της παγκοσμίου αγοράς ναυπηγήσεων πλοίων που είχε το 1950, έπεσε στο 10% το 1970 και στο 1% το 1990. Αντίστοιχα η Ιαπωνία από το 10% το 1950 έφτασε στο 50% το 1970 και στο 39% το 1997.¹

Όμως, παράλληλα από το 1970 και μετά, άρχισε η συστηματική εκμετάλλευση των κοιτασμάτων πετρελαίου στην Βόρειο Θάλασσα. Αυτό εκτόξευσε την οικονομία της Νορβηγίας και αποτέλεσε έναν από τους κυρίαρχους παράγοντες ανάπτυξης την κατάρρευσης της Αγγλικής ναυπηγικής βιομηχανίας, κυρίως στην Βόρεια Αγγλία, όπου στράφηκε προς της θαλάσσιες κατασκευές για εξόρυξη πετρελαίου. Συγχρόνως οι τεχνολογικές απαιτήσεις της εξόρυξης στην Βόρεια Θάλασσα, τα μεγάλα μεγέθη κατασκευών, οι αντίξοες συνθήκες λειτουργίας, οι απαιτήσεις ασφαλείας έδωσαν ώθηση σε εξελίξεις σε σειρά επιστημονικών περιοχών του κλάδου της Θαλάσσιας Τεχνολογίας. Σε αυτή την προσπάθεια είχαν εμπλοκή Πανεπιστήμια, Ερευνητικά Κέντρα, Νηογνώμονες, Εταιρείες, Κρατικοί Οργανισμοί.

Στην Νορβηγία δημιουργήθηκε ένα πλέγμα από ημικρατικούς οργανισμούς που κατασκευάζουν υλικό εξοπλισμό θαλάσσιων κατασκευών σε ευρύτατο φάσμα και έμφαση σε τομείς υψηλής τεχνολογίας (υπολογιστές, υλικά, μηχανές πρόωσης, βοηθητικά μηχανήματα, αυτοματισμούς) που εξυπηρετούσε κατ' αρχήν τις ανάγκες εξόρυξης πετρελαίου και την Ναυτιλία της χώρας, και σύντομα την διεθνή αγορά.

Η Γερμανία με την πιο σταθερή βιομηχανική βάση, στράφηκε προς τις ποιοτικές ναυπηγήσεις υψηλής τεχνολογίας δίνοντας έμφαση στα κρουαζιερόπλοια, τομέας που η Ιταλία και λιγότερο η Γαλλία διατήρησαν επίσης σημαντική περιουσία. Στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων και ειδικών

πλοίων υψηλής τεχνολογίας εισήλθε και η Φιλανδία μετά το 1970, έχοντας αποκτήσει εμπειρία φτιάχνοντας παγοθραυστικά και άλλα πλοία για την Σοβιετική Ένωση μετά τον πόλεμο.

Από το 1945 έως το 1990, στις δύο τότε υπερδυνάμεις ΗΠΑ και Σοβιετική Ένωση κυριαρχούσαν στις ναυπηγήσεις για σειρά ετών οι παραγγελίες πολλών σχετικών περιοχών (υποβρύχια, πυρηνική πρόωση, ηλεκτρικά). Όμως μετά την λήξη του πολέμου και τις περικοπές στο πρόγραμμα των πολεμικών ναυπηγήσεων του Ναυτικού, τα ναυπηγεία ήταν ανέτοιμα να αντιμετωπίσουν τον διεθνή ανταγωνισμό ναυπηγήσεων εμπορικών σκαφών.

Κατά την δεκαετία του '80 η διαφορά της Ελλάδας από τις άλλες χώρες ήταν σχεδόν σταθερή βελτίωση της θέσεως της Ελληνικής Ναυτιλίας στην περίοδο αυτή. Είναι γνωστό ότι η Ελληνική Ναυτιλία έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην διεθνή αγορά. Η συνολική αξία του Ελληνόκτητου στόλου εκτιμάται στα 40 δις δολάρια και στον Πειραιά δραστηριοποιούνται πάνω από 800 Ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και αντίστοιχος αριθμός εταιρειών υποστήριξης Ναυτιλίας.

Η Ελλάδα είναι γνωστό ότι αποτελεί ένα έθνος με ναυτική παράδοση αιώνων, και την μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια εταιρία του κόσμου με 16,5% της παγκόσμια μεταφορικής ικανότητας αν και απέκτησε σύγχρονη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία το δεύτερο ήμισυ του 20^{ου} αιώνα.

Κατά τους αρχαίους χρόνους, τον 4^ο π.Χ αιώνα οι Αθηναίοι ναυπηγούσαν το σύνολο των πολεμικών σκαφών τους ,τις περίφημες Τριήρεις, όπου και αποτελούσαν την βάση της Αθηναϊκής ηγεμονίας.

Μετά την υποβάθμιση των Ελληνικών πόλεων και την εμφάνιση των Ρωμαίων στην θάλασσα η ναυπηγική δραστηριότητα της Ελλάδα έμεινε στάσιμη μέχρι και το τέλος του 18^{ου} με αρχές του 19^{ου} αιώνα που έγινε η απαρχή κατασκευής ξύλινων σκαφών στα παραδοσιακά ν^οαυπηγικά κέντρα (Σύρο, Σπέτσες, Ύδρα, Γαλαξίδι, Σάμο, Πέραμα κτλ)

Τα ξύλινα σκάφη, μέχρι και 400 τόνους κατασκευάζονταν σε ιδιωτικά, μικρά, υπαίθρια Ναυπηγεία τους περίφημους «Ταρσανάδες», με Δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα (Βρίκια, Γολέτες, Σκούνες κτλ) , τα οποία με την πάροδο των χρόνων προσαρμόστηκαν στις ελληνικές συνθήκες (καραβόσκαρα, Τρεχαντήρια, Περάματα κλπ). Ωστόσο, η εισαγωγή σιδηρένιων και ατμοκίνητων πλοίων συρρικνώνει την ξυλοναυπηγική δραστηριότητα, να πραγματοποιείται σε μικρά ναυπηγεία, τα οποία εμμένει και ασχολείται κυρίως με επισκευές, μετασκευές και κατασκευές μικρών σιδηρένιων σκαφών.

Η ανάπτυξη την Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας αρχίζει να διαφαίνεται το 1956 με την ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά., στο σημείο όπου προϋπήρχε ένα ναυπηγείο του Πολεμικού Ναυτικού από το 1940- το οποίο δεν λειτουργούσε ως συνέπεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου.

Η τεχνική υποδομή περιέβαλε την κατασκευή προβλητών μήκους 2.500 μέτρων, σύγχρονο εξοπλισμό με Γερανούς, Μηχανήματα για Ελασματουργικές, Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές εργασίες, Πλωτές Δεξαμενές 22.000, 25.000 και 30000 τόνων ανυψωτικής ικανότητας, Ναυπηγική Κλίνη διαστάσεων 200x28m για ναυπήγηση πλοίων μέχρι και 37000 dwt και μόνιμες Δεξαμενές 335x53,6m για πλοία μέχρι 25000 dwt και 420x 74,7m για πλοία μέχρι 500000 dwt, από τις μεγαλύτερες που υπήρχαν εκείνη την εποχή, πλωτούς γερανούς, ρυμουλκά κτλ

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία αναπτύχθηκε περαιτέρω με την ίδρυση των Ναυπηγείων Ελευσίνας το 1962, η υποδομή των οποίων περιελάμβανε Ναυπηγική κλίνη διαστάσεων 190x55m, εξοπλισμένη με γερανογέφυρα 400t, προβλήτες εξοπλισμού συνολικού μήκους 1500m, τρεις πλωτές δεξαμενές ανυψωτικής ικανότητας 7500. 18000 και 28000 τόνων, συνεργεία Ελασματουργικών και Μηχανολογικών εργασιών εξοπλισμένα με σύγχρονα Μηχανήματα, πλωτούς γερανούς, ρυμουλκά κλπ.

Το παλιότερο Ναυπηγείο στην Ελλάδα, το ναυπηγείο «Νεώριο Σύρου», ιδρύθηκε το 1861 αλλά σταμάτησε η λειτουργία του μέχρι το 1969 όπου επανήλθε ,με την απόκτηση εξοπλισμού των δύο Πλωτών Δεξαμενών 15000τ και 25000τ ανυψωτικής ικανότητας, δεξαμενή υποδοχής καταλοίπων, πλήρως εξοπλισμένων συνεργείων , ρυμουλκών κλπ. Τέλος τα Ναυπηγεία Χαλκίδας ιδρύθηκαν το 1971 και εξοπλίστηκαν με δύο πλωτές Δεξαμενές 9000τ και 15000τ και συνεργεία με μικρότερη ένταση από τα προηγούμενα Ναυπηγεία. Αξίζει να αναφερθεί, ότι τα τέσσερα προαναφερθέντα ιδρύθηκαν στην περιοχή του Περάματος στη Σαλαμίνα αλλά και σε μικρότερες ιδιωτικές μονάδες, χωρίς μεγάλη υποδομή ωστόσο με επαρκή εξοπλισμό κυρίως για επισκευές, μετασκευές και κατασκευές μικρών ακτοπλοϊκών, αλιευτικών κλπ.

Οι εργασίες των τεσσάρων μεγαλύτερων Ναυπηγείων κατά την εξεταζόμενη περίοδο περιελάμβαναν:

- Κατασκευές Εμπορικών και Επιβατηγών Πλοίων
- Κατασκευές πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού
- Μετασκευές μικρής και μεγάλης εκτάσεως
- Επισκευές Εμπορικών και Επιβατηγών Πλοίων
- Επικαιρόποίηση και αναβάθμιση Πολεμικών
- Βιομηχανικές εργασίες

Πιο συγκεκριμένα η κατανομή των εργασιών έχει ως εξής:

Τύπος Πλοίου	Αριθμός	Συνολική Χωρητικότητα GRT
Δεξαμενόπλοια	1	15980
Bulk Carriers 37500 DWT	19	389010
Bulk Carriers 42800 DWT	3	71280
Product Carriers	15	267800
Γενικού Φορτίου SD-14	21	191100
SD-14 Liners	6	53920
Πλοία Ψυγεία	4	17180
Πολλαπλών Χρήσεων	2	7440
Μεταφοράς Βωξίτου	1	475
Σύνολο	72	1014185
Μετασκευές	Αριθμός	
Μεγεθύνσεις Δεξαμενοπλοίων	7	
Μετασκευές Tankers σε Bulk Carriers	8	
Μετασκευές Επιβατηγών	1	
Μετασκευές Drilling Platforms	3	
Άλλες Μετασκευές	Πολλές	

Νέες κατασκευές:

Μετασκευές

Η δραστηριότητα των μεγαλύτερων Ναυπηγείων σε Νέες Κατασκευές είχε ευρεία διακύμανση σε συνάρτηση με τον χρόνο, διότι η Βιομηχανία επηρεάστηκε από την Διεθνή Ναυτιλιακή κρίση και άλλους οικονομικούς παράγοντες.

Άλλοι τύποι	Αριθμός
Επιβατηγά και Κρουαζιερόπλοια	4
Μέγα-γιωτ πολυτελείας	2
Αλιευτικά	8
Ρυμουλκά	6
Καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων	5
Αποθηκείσεως καταλοίπων	3
Ταχύπλοα	4
Πλωτές Δεξαμενές	6
Πλωτοί Γερανοί	3

Η μέγιστη παραγωγικότητα παρουσιάζεται κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του 1970 (125000 grt περίπου ανά έτος), ενώ ο αριθμός των απασχολούμενων στην Βιομηχανία ανήλθε στους 21000 περίπου. Την ίδια περίοδο η παραγωγικότητα των μικρών Ναυπηγείων έφτασε τους 25000 grt ετησίως.

Πλοία πολεμικού ναυτικού:

Νέες Κατασκευές	Αριθμός
Fast Attack Craft	2
Περιπολικά	10
Missile Fast Attack Boats	9
Φρεγάτες	3
Landing Ships (LST)	5
Offshore Patrol Vessels	8
Coastal Product Carriers	2
Τροφοδοτικά Πλοία	1
Υποβρύχια (Υπό κατασκευή)	3
Αναβαθμίσεις	
Αντιτορπικά	6
Missile Fast Attack Craft	4
Διάφορες αναβαθμίσεις	Πολλές

Επισκευές

Λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων δεν είναι εφικτό να προσδιοριστούν επ' ακριβώς ωστόσο, με βάση διαθέσιμες πληροφορίες ο μέγιστος αριθμός των επισκευασθέντων πλοίων έφτασε τα 530-580 πλοία ανά έτος συνολικής μεταφορικής ικανότητας 17-18 mt DWT ενώ το σύνολο των επισκευασθέντων πλοίων στα υπόλοιπα Ναυπηγεία/ Συνεργεία Επισκευών ανήλθε σε 850-900 πλοία ανά έτος μεταφορικής ικανότητας 5,5 mt DWT. Σήμερα ο αριθμός των επισκευασθέντων πλοίων είναι μικρότερος γενικά αλλά το μέσο μέγεθος είναι μεγαλύτερο.

Βιομηχανικές Εργασίες

Οι Βιομηχανικές εργασίες περιλαμβάνουν:

- Oil Drilling Platforms
- Γερανογέφυρες
- Γερανούς
- Μεταλλικές κατασκευές Γεφυρών και κτιρίων
- Δεξαμενές καυσίμων
- Σιδηροδρομικά βαγόνια
- Πλωτά αγκυροβόλια
- Δοχεία Πίεσεως και Σωληνώσεις μεγάλης διαμέτρου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΜΕΓΑΛΕΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα, όπως και στο εξωτερικό, είναι ο τομέας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών, κυρίως, πλοίων, πλωτών μέσων, καθώς και μεγάλων μεταλλικών κατασκευών ξηράς (μεταφορικά μέσα, δεξαμενές καυσίμων, μεταλλικές γέφυρες, κλπ).

Η σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα εμφανίζεται στην Ελλάδα το 1956, σε περίοδο αλματώδους ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορικών μέσων, με την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου για την ίδρυση της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.», δηλαδή των γνωστών Ναυπηγείων Σκαρामαγκά.

Επί δικτατορίας και σε περίοδο ανόδου της διεθνούς ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ιδρύονται η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.» (1968 – Ανδρεάδης), η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.» (1971 – Καρράς) και η «ΝΕΩΡΙΟΝ – ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» (1972 – Γουλανδρής).

Τα μεγάλα ναυπηγεία, ιδρύθηκαν από ιδιώτες, πέρασαν, όμως, όλα στον έλεγχο του Δημοσίου, σταδιακά, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και για διαφορετικές αιτίες το καθένα. Στην πορεία και ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία, έγιναν διάφορες προσπάθειες ιδιωτικοποίησης των Ναυπηγείων οι οποίες οδήγησαν σε διαφορετικά αποτελέσματα για το καθένα.

Σε σχέση με τις άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες της χώρας, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία είχε εξέχουσα θέση. Οι μεγάλες μονάδες βρίσκονταν στις πρώτες θέσεις των ελληνικών βιομηχανιών, τόσο σε πάγιες επενδύσεις, κύκλο εργασιών, κλπ., όσο και σε απασχολούμενο προσωπικό.

Τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα άρχισαν να εμφανίζονται με τη διεθνή ναυτιλιακή κρίση το 1982. Κατά την προηγούμενη δεκαετία και ενώ τα μεγάλα ναυπηγεία βρίσκονταν υπό κρατικό έλεγχο, δεν υπήρξε κρατική μέριμνα και πολιτική απέναντι στον κλάδο. Η κακή διοίκηση και η ανυπαρξία εκσυγχρονισμού σε οργάνωση και εξοπλισμό οδήγησαν τις μονάδες αυτές σε κατάρρευση. Το μόνο στήριγμα για τη διατήρησή τους στη ζωή ήταν οι συνεχείς δανεισμοί από τις Τράπεζες του Δημοσίου και η κρατική ανοχή απέναντι στη μη εκπλήρωση των οικονομικών τους υποχρεώσεων προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Στο μεταξύ αναπτύσσεται, με έντονους ρυθμούς, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στις χώρες της Άπω Ανατολής (Ιαπωνία, Κορέα) που με υψηλή παραγωγικότητα, χαμηλό εργατικό κόστος και σημαντικές κρατικές οικονομικές ενισχύσεις, λειτουργούσα στα πλαίσια καθετοποιημένης παραγωγής μαζί με άλλους βιομηχανικούς κλάδους, καθίσταται ασυναγώνιστη στη διεθνή αγορά και μονοπωλεί τις ναυπηγήσεις σε εμπορικά πλοία (δεξαμενόπλοια, ξηρού φορτίου). Οι Έλληνες εφοπλιστές πραγματοποιούν όλες τις παραγγελίες τους στις χώρες αυτές. Στη χώρα μας απέμεινε μόνον ο επισκευαστικός τομέας για ανάπτυξη δραστηριοτήτων.

Η χαριστική βολή, όμως, ήρθε μετά την κατάρρευση του συστήματος διακυβέρνησης των σοσιαλιστικών χωρών. Νέες αγορές άνοιξαν στην περιοχή μας (Ουκρανία, Ρουμανία, Βουλγαρία), ενώ μπήκε και η Τουρκία δυναμικά στην αγορά με φθινό κόστος παραγωγής, λόγω του σημαντικά χαμηλού εργατικού κόστους. Αποτέλεσμα ήταν το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς που είχε απομείνει στη χώρα μας να προσανατολιστεί στις αγορές αυτές.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του επιχειρησιακού σωματείου των ναυπηγείων Σκαραμαγκά 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 Δυτικής Ευρώπης. Αναλυτικότερα, ο πρόεδρος του σωματείου αναφέρει :

- 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 χρονικό διάστημα 15 ετών,
- 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.

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία αποτέλεσε κλάδο με σημαντική συνεισφορά στην εθνική οικονομία και την απασχόληση, ενώ εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Παρά τα καλά αποτελέσματα της δεκαετίας του '60 και τις θετικές προοπτικές για το μέλλον, ο ελληνικός ναυπηγικός τομέας δεν μπόρεσε να αποφύγει τη διεθνή κρίση μετά το 1980 με αποτέλεσμα η κατάσταση μέχρι και τα τελευταία χρόνια να είναι απογοητευτική. Ενώ η βιομηχανία ναυπήγησης και επισκευής αποτελεί για πολλούς λόγους τομέα στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα, η βιομηχανικής διάρθρωσης του δεν αποτελεί την καλύτερη δυνατή για την επίτευξη επιθυμητών αποτελεσμάτων.

Έτσι αδυνατώντας ο κλάδος να παρακολουθήσει τις τεχνολογικές εξελίξεις , παρέμεινε μακριά από τις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς. Καθιστώντας αδύνατο να παρακολουθήσει τις τεχνολογικές εξελίξεις , ο κλάδος παρέμεινε μακριά από τις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς, δημιουργώντας αμφίβολη τη βιωσιμότητα της ελληνικής βιομηχανίας στο σύνολο της και στερώντας την δυνατότητα διασφάλισης της απασχόλησης των εργαζομένων σε αυτή , ιδιαίτερα αυτών με χαμηλά τυπικά και εργασιακά προσόντα και δεξιότητες.

Το YEN συνειδητοποίησε από νωρίς πως θα έπρεπε να παρθούν πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση ενός τόσο σοβαρού θέματος που ταλαιπωρεί το ναυτιλιακό και ευρύτερο χώρο της τελευταίες δεκαετίες. Επιπλέον, η παρούσα δομή του συστήματος της ναυπηγοεπισκευαστικής

βιομηχανίας στην Ελλάδα επιβάλει την ευρύτερη συμμετοχή και συνεργασία πολλών Υπουργείων και φορέων, ώστε να δοθούν απαντήσεις στις βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος.

Σε αυτό το σημείο , το YEN ανέπτυξε ένα μοντέλο πολύπλευρης δράσης, σε συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία, και συνοψίζεται στις εξής δράσεις-ενέργειες:

Τον Ιούλιο του 2004, συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας για την διαμόρφωση πολιτικής ενίσχυσης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος με την αριθ. 8312.23B/01/04 ΚΥΑ των Υπουργών Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας έργο της οποίας ήταν η υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Τα αποτελέσματα της Ομάδας Εργασίας παρουσιάστηκαν το Νοέμβριο του 2004.

Το Φεβρουάριο του 2005, εκδόθηκε η αριθ. 2519/110/10-02-05 Απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης με την οποία συστήθηκε Ομάδα Εργασίας με την συμμετοχή εκπροσώπων από τα συναρμόδια Υπουργεία και αρμόδιους φορείς, μεταξύ των οποίων και εκπρόσωπος της ΓΓΛ&ΛΠ, για την επανεξέταση και αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για το μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων. Σκοπός ήταν να πραγματοποιηθούν οι αναγκαστικές νομοθετικές τροποποιήσεις και παρεμβάσεις στον ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τα ζητήματα της λειτουργίας του Μητρώου ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα σε μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων να περιληφθούν σε αυτό.

Το Απρίλιου του 2005 , το YEN ύστερα από επανειλημμένες συναντήσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία προέβη στην κωδικοποίηση των απόψεων που υπέβαλλαν οι εμπλεκόμενοι φορείς αναφορικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και πιθανές λύσεις προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα.

Το Μάιο του 2005, υπογράφηκε μεταξύ του δημοσίου και των εταιρειών ΕΥΡΩΤΕΚ Ανώνυμος Μελετητική Εταιρεία και ΛΚΝ Ανάλυσης Σύμβαση Έργου, με θέμα «Μελέτη για το Πρόγραμμα οικονομικής αναγέννησης της περιοχής του Περάματος Αττικής». Η Μελέτη σκοπεύει στην αποτύπωση των μακροχρόνιων προβλημάτων της Ζώνης, αλλά κυρίως στην εξεύρεση λύσεων συμβατών με την Κοινοτική νομοθεσία με εναλλακτικές κατευθύνσεις και ολοκληρωμένο πρόγραμμα οικονομικής αναγέννησης της περιοχής το Περάματος Αττικής, με ιδιαίτερη έμφαση στην περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης 'όπως επίσης και στην εξεύρεση πόρων από κοινοτικές πηγές για την εφαρμογή του.

Η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στην χώρα μας διέρχεται, για άλλη μια φορά, μια νέα σοβαρή κρίση τα τελευταία χρόνια.

Αντίθετα με την κρίση της δεκαετίας του '80, όπου κυρίαρχο στοιχείο ήταν η κρίση της αγοράς, τη σημερινή περίοδο έχουν έλθει στην επιφάνεια όλα τα διαρθρωτικά προβλήματα και τα προβλήματα υποδομής της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Η Ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (NEB) στερούμενη οργάνωσης και σύγχρονων δομών, με πεπαλαιωμένο εξοπλισμό και κυρίως χωρίς στρατηγική και πολιτική αγοράς βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή στην αναζήτηση ενός ουσιαστικού ρόλου στις εξελίξεις που τώρα πλέον, με την συμφωνία του ΟΟΣΑ και ο σχεδιασμός τους έχει ξεφύγει, ακόμα και από τα πλαίσια της Ε.Ε.

Η σημερινή κρίση της Ελληνικής NEB θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κρίση ανταγωνιστικότητας ή και ως έλλειψη προσαρμογής στα διεθνή δεδομένα της NEB.

Τα βασικά στοιχεία της κρίσης ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής NEB συνίστανται στα παρακάτω :

α. Τα Ελληνικά ναυπηγεία και γενικότερα η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα ασκούνται στην χώρα μας με τις δομές, τα οργανωτικά σχήματα και κυρίως τις μεθόδους παραγωγής της δεκαετίας του '60.

β. Οι υποδομές, τα εργαλεία και ο εξοπλισμός των ναυπηγικών μας μονάδων έχουν επίσης αναφορά στην ίδια δεκαετία και ελάχιστες βελτιώσεις ή μεμονωμένες προσθήκες έχουν γίνει από τότε.

γ. Η ουσιαστική έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής αγοράς (marketing) από συστάσεως της Ελληνικής NEB.

Πολλοί μιλώντας για τα προβλήματα της NEB στην χώρα μας υπερτονίζουν τη σημασία της έλλειψης σύγχρονων υποδομών και εξοπλισμού, παραγνωρίζοντας ή υποτιμώντας την σημασία των δομών, της οργάνωσης και των μεθόδων παραγωγής. Η ουσία είναι ότι η επένδυση σε υψηλού κόστους παραγωγικό εξοπλισμό, ο οποίος θα κληθεί να λειτουργήσει και να αποδώσει μέσα σε απηρχαιωμένες νοοτροπίες και μεθόδους παραγωγής θα ήταν στην καλύτερη περίπτωση κατασπατάληση κεφαλαίων που θα μπορούσαν να επενδυθούν παραγωγικά σε άλλους τομείς της οικονομίας.

Η μόνη προοπτική διεξόδου από την κρίση είναι η ταυτόχρονη επένδυση σε εξοπλισμό, οργάνωση και μεθόδους εργασίας μέσα σε περιβάλλον που να απορρίπτει το παλιό και να επιζητεί καινούργιους ανέμους και αντιλήψεις στην ναυπηγική μας βιομηχανία.

Σχετικά με το τελευταίο θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι δύο μεγάλες μονάδες (Σκαραμαγκάς και Ελευσίνα) που δημιουργήθηκαν την δεκαετία του '50 ήταν άμεσα συνδεδεμένες και εξαρτημένες από τους δύο μεγάλους ομίλους Νιάρχου και Ανδρεάδη αντίστοιχα. Η στρατηγική ανάπτυξης των μονάδων χαράσσονταν από τους ομίλους για λογαριασμό των επιχειρήσεων. Το πέρασμα των επιχειρήσεων αυτών στο Δημόσιο τις στέρησε από μια σοβαρή λειτουργία που στο παρελθόν, έστω και στρεβλά, ασκούνταν από τους αντίστοιχους ομίλους. Σε αντίστοιχη περίπου κατάσταση βρέθηκαν οι μικρότερες μονάδες (Χαλκίδα, Νεώριο κλπ) που επίσης δημιουργήθηκαν από εφοπλιστικούς ομίλους ως παραρτήματά τους, για να εξυπηρετήσουν τις στενές επιδιώξεις των ομίλων και μάλιστα με μικρή εμβέλεια στον υπόλοιπο εφοπλιστικό κόσμο της χώρας μας.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε – Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Ιδρύθηκε το 1956 από το Σταύρο Νιάρχο. Είναι το μεγαλύτερο σε δυναμικότητα ελληνικό ναυπηγείο και το μεγαλύτερο στην Ανατολική Μεσόγειο και έχει τη δυνατότητα μεγάλων κατασκευών και επισκευών.

Διαθέτει πέντε μεγάλες δεξαμενές, τρεις πλωτές και δύο μόνιμες, τεράστιες προβλήτες και εκτεταμένα κρηπιδώματα.

Στα 38 χρόνια λειτουργίας του το Ναυπηγείο επισκεύασε περίπου 8,000 πλοία συνολικού εκτοπίσματος 350 εκατομμυρίων τόνων.

Το συγκρότημα έχει τη δυνατότητα ταυτόχρονης επισκευής μέχρι και 18 πλοίων, ενώ παράλληλα έχει ναυπηγήσει εμπορικά και πολεμικά πλοία κάθε είδους και έχει εκτελέσει σημαντικά βιομηχανικά έργα με εξειδίκευση στις μεταλλικές βιομηχανικές κατασκευές.

Τη δεκαετία του '80, αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα λόγω της παρατεταμένης ναυτιλιακής κρίσης, διέκοψε τη λειτουργία του το 1985 και λίγο αργότερα πέρασε στον έλεγχο του Δημοσίου, μέσω της ΕΤΒΑ. Το 1992, τέθηκε εκ νέου σε καθεστώς εκκαθάρισης εν λειτουργία, ενώ το 1995 διεξήχθησαν τρεις άκαρποι διαγωνισμοί πώλησης. Την περίοδο 1995-96 υλοποιήθηκε το σχέδιο 51%-49% με ΕΤΒΑ και εργαζόμενους και από το 2002 λειτουργεί υπό τη διεύθυνση μεγάλου Γερμανικού Ομίλου.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Από το 1962 άρχισαν τη λειτουργία τους σαν μικρές επισκευαστικές μονάδες, αλλά ουσιαστικά, η ίδρυσή τους γίνεται από τον εφοπλιστή Ανδρεάδη το 1968, οπότε δημιουργείται ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ανατολικής Μεσογείου. Μετά την αποχώρηση Ανδρεάδη, περνά για πολλά χρόνια στην Εμπορική Τράπεζα, στη συνέχεια με τις προσπάθειες ιδιωτικοποίησης, πέρασε για λίγο σε διοίκηση συμφερόντων του Έλληνα εφοπλιστή Περαιτικού και από το 1997

μέχρι σήμερα διοικείται από ιδιωτική εταιρεία, η οποία ταυτοχρόνως λειτουργεί και τα Ναυπηγεία στο Νεώριο της Σύρου.

Δραστηριοποιείται σε ναυπηγήσεις, επισκευές πλοίων και βιομηχανικές κατασκευές.

Σήμερα, βρίσκεται σε φάση ανάκαμψης και διαθέτει παραγγελίες νέων κατασκευών πλοίων και σιδηροδρομικών κατασκευών, ύψους 560 εκατ. Ευρώ που καλύπτουν τη δυναμικότητά του για τα επόμενα 4 χρόνια. Ένα επενδυτικά πρόγραμμα εκσυγχρονισμού εξοπλισμού και υποδομών, ύψους 40 εκατ. Ευρώ, βρίσκεται σε εξέλιξη.

Οι επισκευαστικές εργασίες που εκτελεί ανέρχονται σε 30 εκατ. Ευρώ το χρόνο, ενώ, για τις δραστηριότητες αυτές, διαθέτει περίπου 1,000 μέτρα κρηπιδωμάτων, με γερανούς έως 40 τόνων, στα οποία μπορεί να εκτελέσουν επισκευές, εν πλω, πλοία μέχρι 500,000 τόνων (dwt).

Διαθέτει, επίσης, 3 πλωτές δεξαμενές με τα εξής χαρακτηριστικά:

	No 1	No 2	No 3
Μέγεθος (dwt) σε τόνους	22,000	70,000	120,000
Ανυψωτική ικανότητα σε τόνους	7,500	18,000	30,000
Ολικό Μήκος σε μέτρα	164	230	276
Ολικό Πλάτος σε μέτρα	24	35	41

ΝΕΩΡΙΟΝ – ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Ιδρύθηκε το 1972 από τον Έλληνα εφοπλιστή Γουλανδρή και έκτοτε βρίσκεται σε χέρια ιδιωτών μέχρι σήμερα που διοικούνται από ιδιωτική εταιρεία, η οποία ταυτοχρόνως, λειτουργεί και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας.

Λόγω της πλεονεκτικής θέσης της στο νησί της Σύρου, στο σταυροδρόμι πολλών διαδρομών της Μεσογείου, έγινε γρήγορα μια από τις σημαντικές επισκευαστικές μονάδες της Ανατολικής Μεσογείου.

Μετά από μια περίοδο κρίσης και αφού μειώθηκε δραστικά ο αριθμός του προσωπικού, βρίσκεται σήμερα σε φάση ανάκαμψης, αξιοποιώντας την ευνοϊκή τοποθεσία, το έμπειρο προσωπικό υψηλής ειδίκευσης και τις σύγχρονες εγκαταστάσεις που, πλέον, διαθέτει. Όμως, η ανάκτηση της διεθνούς φήμης του έγινε τα τελευταία χρόνια με την επιχειρηματική επιλογή να στραφεί σε ναυπηγήσεις υπερπολυτελών επιβατηγών σκαφών (super yachts), υψηλής ποιότητας και τεχνολογίας.

Για τις επισκευαστικές δραστηριότητες διαθέτει περίπου 1,800 μέτρα κρηπιδωμάτων, με γερανούς έως 40 τόνων, στα οποία μπορεί να εκτελέσουν επισκευές, εν πλω, πλοία μέχρι 150,000 τόνων (dwt). Διαθέτει, επίσης, πλωτό γεράνο ανυψωτικής ικανότητας 200 τόνων.

Τέλος, διαθέτει, 2 πλωτές δεξαμενές με τα εξής χαρακτηριστικά:

	No 1	No 2
Μέγεθος (dwt) σε τόνους	40,000	75,000
Ανυψωτική ικανότητα σε τόνους	15,000	25,000
Ολικό Μήκος σε μέτρα	215	245
Ολικό Πλάτος σε μέτρα	33	35

ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Το 1958, ιδρύθηκε η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ΝΑΥΣΙ από την οικογένεια Καλογερίδη με τη συνένωση πολλών μικρών μονάδων της περιοχής του Πειραιά. Το 1971, μεταφέρεται σε εγκαταστάσεις στο Πέραμα, τις οποίες μισθώνει από τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά.

Σήμερα ανήκει στο Όμιλο Επιχειρήσεων Καλογερίδη, στον οποίο ανήκει και η Εταιρεία LIPS-NAFSI S.A. θυγατρική της διάσημης Ολλανδικής Εταιρείας LIPS που ειδικεύεται σε έλικες και συστήματα πρόωσης.

Η μονάδα, παρότι δεν διαθέτει δικές της υποδομές, αλλά χρησιμοποιεί τις δεξαμενές του ΟΛΠ, είναι μια από τις μεγαλύτερες επισκευαστικές μονάδες της χώρας και διαθέτει αξιόλογο εξοπλισμό της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.

Ιδρύθηκαν το 1971, από τον Έλληνα εφοπλιστή Καρρά. Στη συνέχεια πέρασαν στην ΕΤΒΑ, η οποία τα ενοικίασε το 1989 στον εφοπλιστή Λελάκη που τα λειτουργούσε μέχρι πρότινος, με πολλά προβλήματα. Σήμερα, ουσιαστικά, έχουν διακόψει τη λειτουργία τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ανάμεσα στην ναυτιλιακή αγορά και την ναυπηγική αγορά υπάρχει έντονη αλληλεξάρτηση , η οποία διαταράσσεται λόγω της ύπαρξης διάφορων στρεβλώσεων όπως είναι η πραγματοποίηση υπερβολικών παραγγελιών από πλευράς των πλοιοκτητών για ναυπηγήσεις πλοίων.

Ο ναυπηγικός κύκλος δεν διαμορφώνεται με τον ίδιο τρόπο σε κάθε υποκατηγορία της αγοράς , λόγω του ότι οι ανάγκες για ναυπήγηση νέων πλοίων που εκφράζουν τις ανάγκες για νέο tonnage, διαφοροποιούνται ανά τομέα ναυτιλιακής δραστηριότητας ακολουθώντας τις κατευθύνσεις της ζήτησης χωρητικότητας όπως διαμορφώνονται από τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και τα χαρακτηριστικά του.

Η ναυπηγική βιομηχανία οδηγείται σε ανισορροπία λόγω της επίδρασης διάφορων παραγόντων στην οποία οι εμπλεκόμενοι φορείς θα πρέπει να προσανατολισθούν ,για να αναδείξουν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Πέραν από τον ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησεως, αξιοσημειώτες είναι οι διακυμάνσεις των τιμών στις νέες κατασκευές, διότι επηρεάζονται από εξωγενείς παράγοντες όπως η ζήτηση τονάζ για συγκεκριμένες μορφές μεταφορών.

Οι τρεις τελευταίες δεκαετίες υπήρξαν ιδιαίτερα προοδευτικές καθώς η ναυπηγική βιομηχανία εξελίχθηκε σημαντικά, δεδομένου του ότι έχει μετατραπεί σε τομέα υψηλής τεχνολογίας με ιδιαίτερες απαιτήσεις κατά την παραγωγική διαδικασία με υψηλό βαθμό κεφαλαιοποίησης. Παράλληλα, η γεωγραφική κατανομή των δυνάμεων στην ναυπηγική αγορά έχει παρουσιάσει ριζικές μεταβολές με την Άπω Ανατολή να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στο τομέα νέων κατασκευών, με την προσφορά πλοίων υψηλής τεχνολογίας σε μαζική κλίμακα και συγκρατώντας το κόστος σε ανταγωνιστικό πλαίσιο.

Η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα αναπτύχθηκε γρήγορα την δεκαετία του 1960 με βιβλίο παραγγελιών στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών(134 εκ. τόνοι)το 1973 , κάτι όμως που ανετράπη γρήγορα λόγω της πετρελαϊκής κρίσης(1974-1975). Έπειτα επήλθε μια περίοδος

ύφεσης με μείωση παραγγελιών κατά 75%, σε διάστημα δέκα ετών. Η αγορά τονάζ επλήγη σαν αποτέλεσμα της υπερπροσφοράς που προέκυψε από τις παραγγελίες στις αρχές της δεκαετίας. Ωστόσο, το 1987 παρατηρήθηκε μια πρώτη μικρή ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας και η οποία συνεχίστηκε και τα επόμενα έτη.

Η παρατεταμένη αυτή περίοδος χάραξε βαθιά την ναυπηγική βιομηχανία. Την ύπαρξη πλεονάσματος επήλθε από τη πλεονάζουσα δυναμικότητα στις θάλασσες. Επιπροσθέτως, η προσφορά συνεχίζει να αυξάνεται στην Κορέα και να ακολουθεί την πορεία της Ιαπωνίας, αυξάνοντας αρκετά την παραγωγική δυναμικότητα.

Όμως, ορίστηκε απόφαση των Η.Π.Α περί απαγόρευσης της εισόδου στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α στα δεξαμενόπλοια που δεν είχαν διπλό τοίχωμα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος νόμος εφαρμόζεται όχι μόνο στα δεξαμενόπλοια αλλά και σε όλα τα πλοία που καταπλέουν σε αμερικανικά ύδατα και λιμάνια. Λογικό είναι ότι έπειτα από αυτό το νόμο επήλθαν σημαντικές αλλαγές στη δομή του θαλάσσιου εμπορίου, λόγω της απαγόρευσης των περισσότερων πλοίων κατά την είσοδο στα Αμερικανικά ύδατα. Έπειτα, συμπιέστηκαν σε περιφερειακές αγορές όπου οι ναύλοι σημείωσα κατακόρυφη πτώση, ενώ δημιουργήθηκε η ανάγκη για ναυπήγηση πλοίων που θα δραστηριοποιούνται στην εν λόγω περιοχή.

Το 2000 και έπειτα ήταν η απαρχή μιας νέας περιόδου κατά την οποία θα επιτρεπόταν η διέλευση πλοίων έως και 15 ετών, με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι κατασκευές πλοίων. Το αρκετά χαμηλότερο κόστος των νέων κατασκευών προκάλεσε έκρηξη στις παραγγελίες νεότευκτων και στις μεταβιβάσεις πλοίων από δεύτερο χέρι.

Η ναυπήγηση εμπορικών πλοίων και η θαλάσσια βιομηχανία εξοπλισμού λειτουργούν στη παγκόσμια αγορά έτσι ώστε να μπορούν να ανταπεξέρχονται σε νέες προκλήσεις όσων αφορά την ανάπτυξη του πληθυσμού και της οικονομίας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο μετά από την τεράστια κερδοσκοπική φούσκα, που χαρακτηρίζεται από την μεγάλη (πλεονάζουσα) ανάπτυξη της χωρητικότητας των νεόκτιστων πλοίων (new buildings) και

στόλου ,κυρίως στην Ασία, οι χρηματοοικονομικές αγορές κατέρρευσαν, καθώς επηρεάζουν σημαντικά στο σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου.

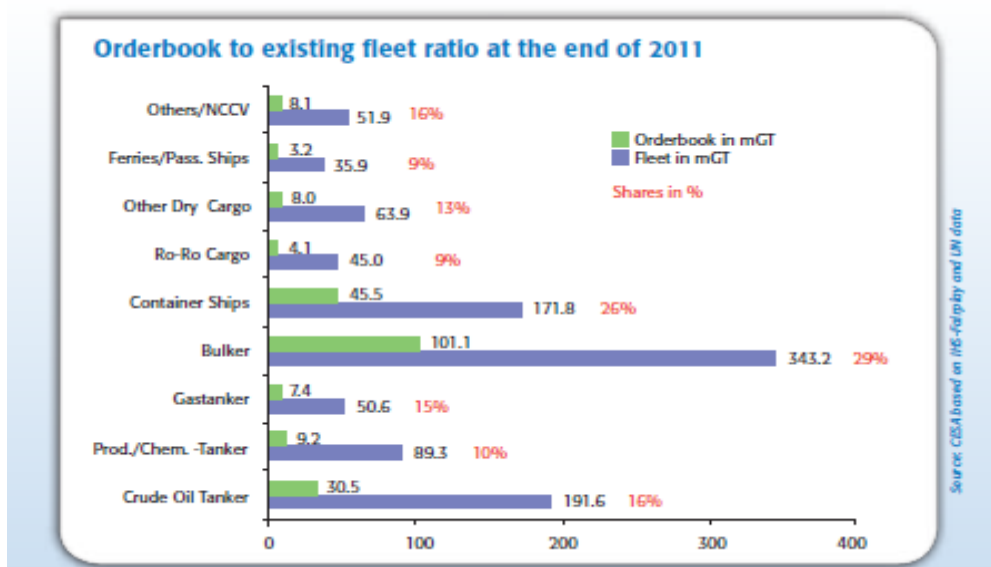
Σημάδια ανάκαμψης διαφαίνονται την αρχή του 2011 στις θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές , όμως δεν ήταν ισχυρά ώστε να αντισταθμίσει, τον πλεονάζοντα στόλο και να δημιουργήσει νέα ζήτηση. Στην ναυπηγική βιομηχανία , η τεράστια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα οδήγησε σε αθέμιτο ανταγωνισμό για τις σπάνιες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, το οποίο ισχύει εδώ και τέσσερα χρόνια. Αυτό σε συνδυασμό με τις παραδόσεις πλοίων να συνεχίζονται σε υπερβολικά ύψη, έχει προκαλέσει πίεση στις τιμές πλοίων, ενώ τα υλικά και το κόστος εργασίας παραμένουν στα προ κρίσης επίπεδα.

Από πλευράς της ναυτιλίας, η ιστορική αύξηση του παγκόσμιου στόλου έχει προάγει κόστος μέτρων για τον έλεγχο σε κάθε τομέα της ναυτιλίας, όπως οι ναύλοι που παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με τις δαπάνες λειτουργίας. Ο σημερινός παγκόσμιος στόλος έχει κατασκευαστεί κατά την διάρκεια μια εποχής με χαμηλή τιμή στα καύσιμα (bunkers). Τα καύσιμα πάντα αποτελούσε το κύριο κόστος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά αυτούς τους καιρούς αντικαθιστά το κεφάλαιο – που είναι βασικό στοιχείο. Οι υψηλές τιμές τους δεν δίνουν την δυνατότητα στους φορείς να «τρέξουν» τα πλοία σε κερδοφόρα επίπεδα, πόσο μάλλον για την παροχή επαρκούς ταμειακών ροών για επενδύσεις σε νέα πλοία ή την εξοικονόμηση ενέργειας.

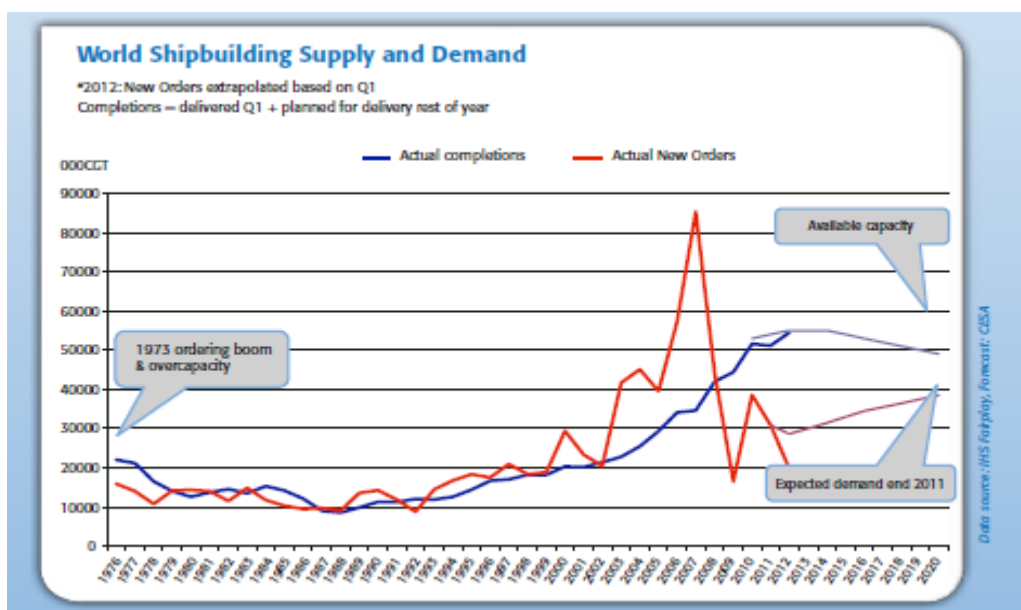
Εκ των υστέρων αποδείχθηκε ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία αντιμετώπισε μια υπερβολική άνθηση ανάμεσα στο 2004 και 2008, με δημιουργώντας μια έντονη αύξηση της χωρητικότητας στην Ασία και υπερβολική αύξηση του tonnage στα περισσότερα τμήματα των αγορών. Το 2011-12 , ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται, ξεπερνώντας για πρώτη

φορά πάνω από 1 δις GT. Λόγω του τεράστιου όγκου παραγγελιών που δημιουργήθηκε κατά την διάρκεια της άνθησης των νέων παραγγελιών της προηγούμενης δεκαετίας, οι προγραμματισμένες παραγγελίες συνεχίστηκαν σε υψηλά επίπεδα το 2012.

Οι προηγούμενες προσδοκίες της ζήτησης για το 2012 ήταν υψηλότερα από τις από τα πραγματικά στοιχεία και η ζήτηση των νεότευκτων πλοίων για την περίοδο μέχρι το 2020 είναι το πιθανότερο να παραμείνει κατώτερη από την διαθέσιμη χωρητικότητα καθώς οι παραδοσιακές ναυτιλιακές αγορές έχουν δημιουργήσει σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

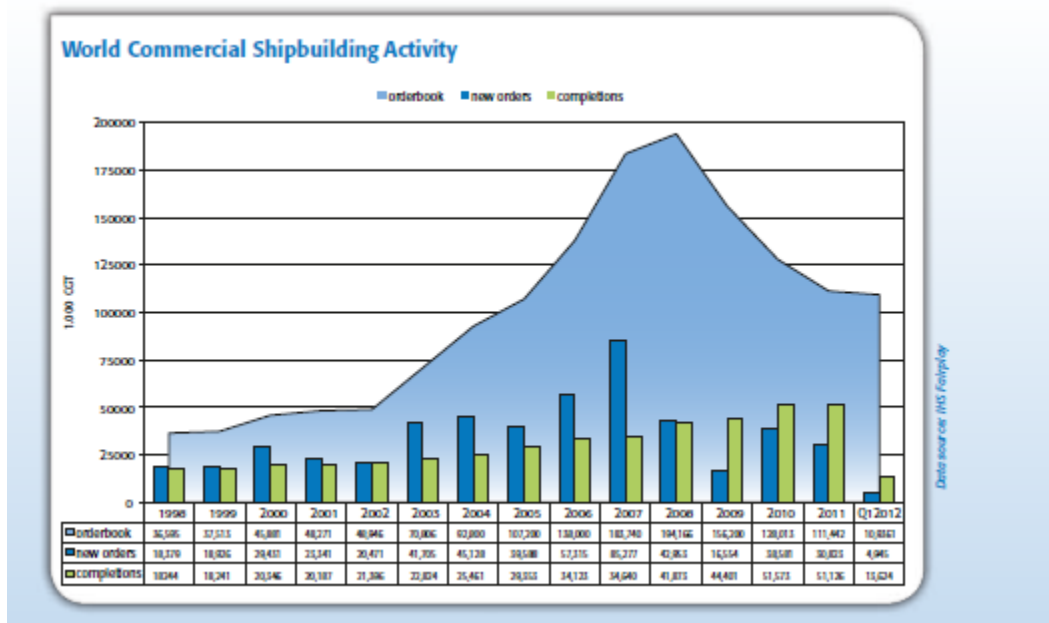


Διάγραμμα 2: Βιβλίο Παραγγελιών του υφιστάμενου σε αναλογία στόλου στο τέλος του 2011



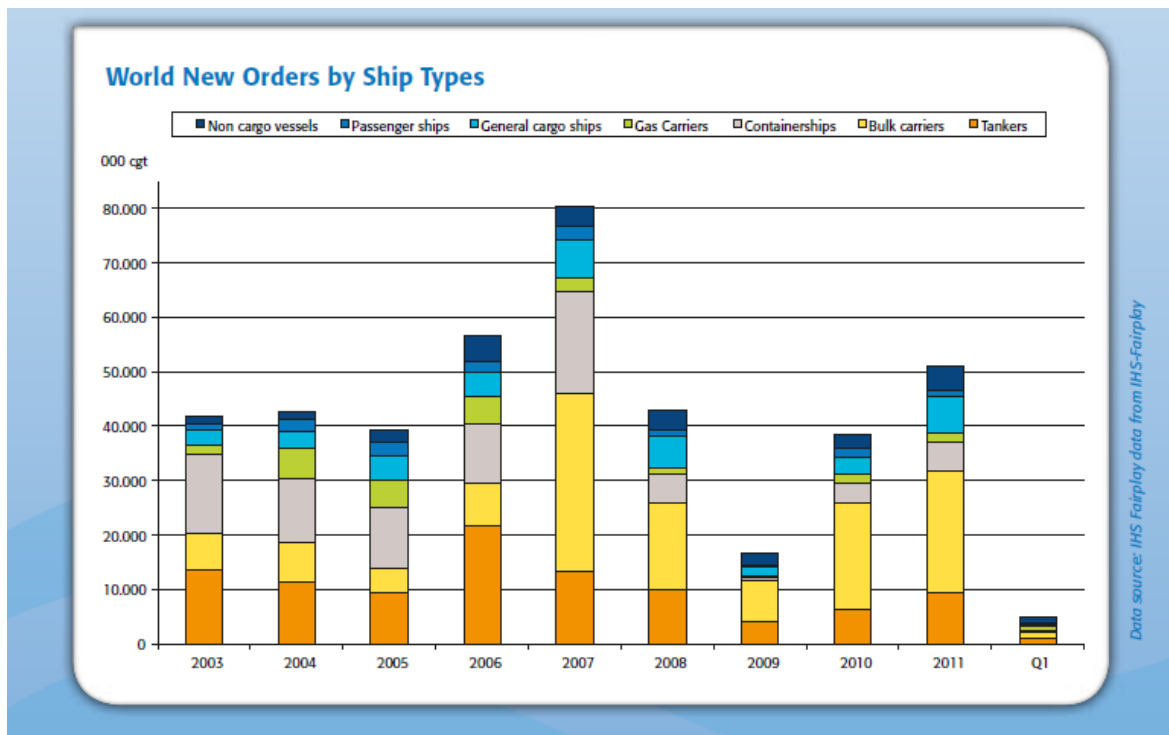
Διάγραμμα 3: Παγκόσμια Ναυπηγική Προσφορά και Ζήτηση

Η παραγωγική ικανότητα αναμένεται να αυξηθεί καθώς πολλά ναυπηγεία σε αναξιοποίητες ζώνες δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Την ίδια στιγμή, πλούσιες σε φυσικούς πόρους χώρες έχουν κάνει σχέδια για ενίσχυση της ναυπηγικής τους ικανότητα, όπως είναι η Βραζιλία και η Ρωσία. Ώστε να έχουν καλύτερο έλεγχο της αλυσίδας εφοδιασμού και το κόστος μεταφοράς φορτίων. Κατά συνέπεια, η μέγιστη διαθέσιμη χωρητικότητα δεν έχει υλοποιηθεί και ο ανταγωνισμός αναμένεται να είναι σκληρός, λόγω των ναυπηγείων που δημιουργούν συμβατικά φορτηγά πλοία ,θα προσπαθήσουν να ανέβουν στην κορυφή για να αντιμετωπίσουν την χαμηλή ζήτηση για φορτηγά πλοία.



Διάγραμμα 4: Ναυπηγική δραστηριότητα.

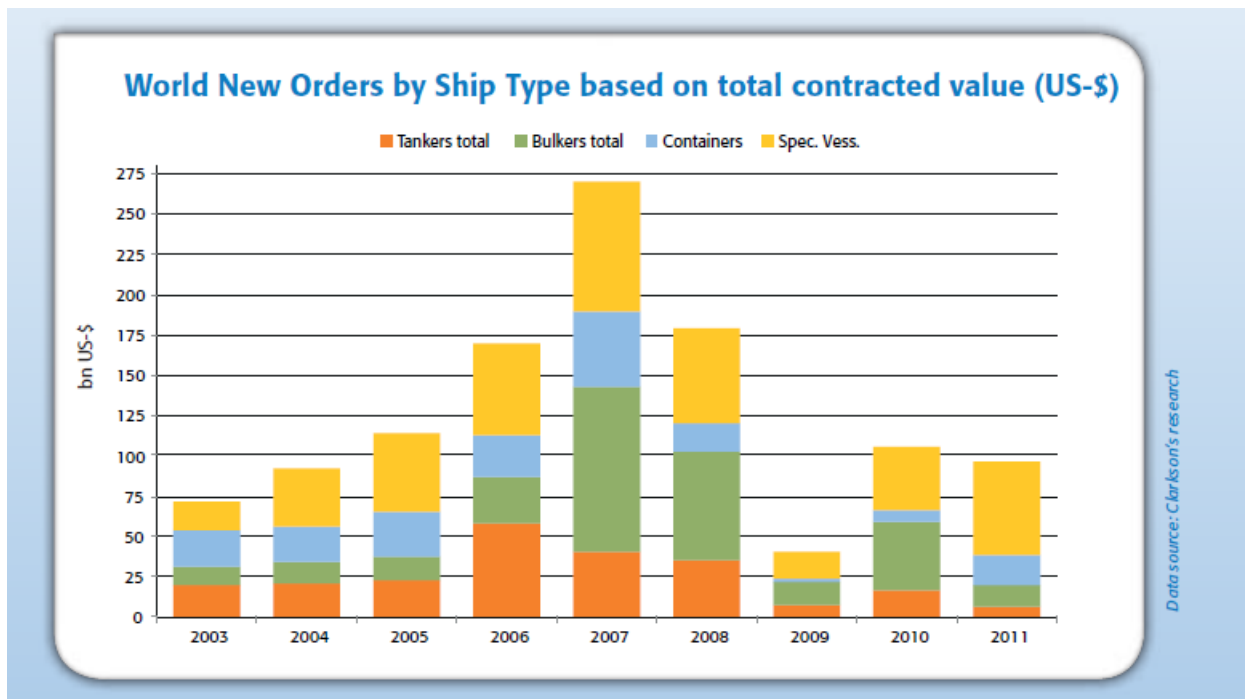
Το 2011 οι συνολικές παραγγελίες ανήλθαν κατά το έτος 2000. Ωστόσο η ισορροπία της αγοράς μετοχών έχει ανατραπεί αδιαμφισβήτητα υπέρ των ασιατικών ναυπηγείων, με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να προσελκύνουν το 6% των παραγγελιών σε σύγκριση με το 18% που είχε στο επίπεδο 2000. Τα Νοτιοκορεάτικα ναυπηγεία έχουν διατηρήσει τον ηγετικό τους ρόλο, αναρρώνοντας μερικώς από την καταστροφή το 2009. Μέχρι το τέλος του 2011, οι παραγγελίες υποχώρησαν στο 111Mln CGT, καθώς η ετήσια ζήτηση ήταν πολύ αδύναμη για να αντισταθμιστεί με την παραγωγή.



Διάγραμμα 5: Παραγγελίες ανά είδος πλοίου

Τα φορτηγά πλοία αντιπροσωπεύουν το 25 Mln CGT ή αλλιώς το 82% των συνολικών παραγγελιών το 2011, αλλά τα ποσοστά αλλάζουν συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια. Δεδομένο ότι η ενεργειακή ζήτηση πετρελαίου αυξήθηκε, η ζήτηση για μη εμπορικά πλοία αυξήθηκε στο 4.6 εκ. CGT. Κοιτάζοντας την αγορά από την άποψη της ασίας, είναι φανερό ότι το 2011 η ανάκαμψη έχει δει μεγάλες επενδύσεις στο τμήμα των πλοίων.

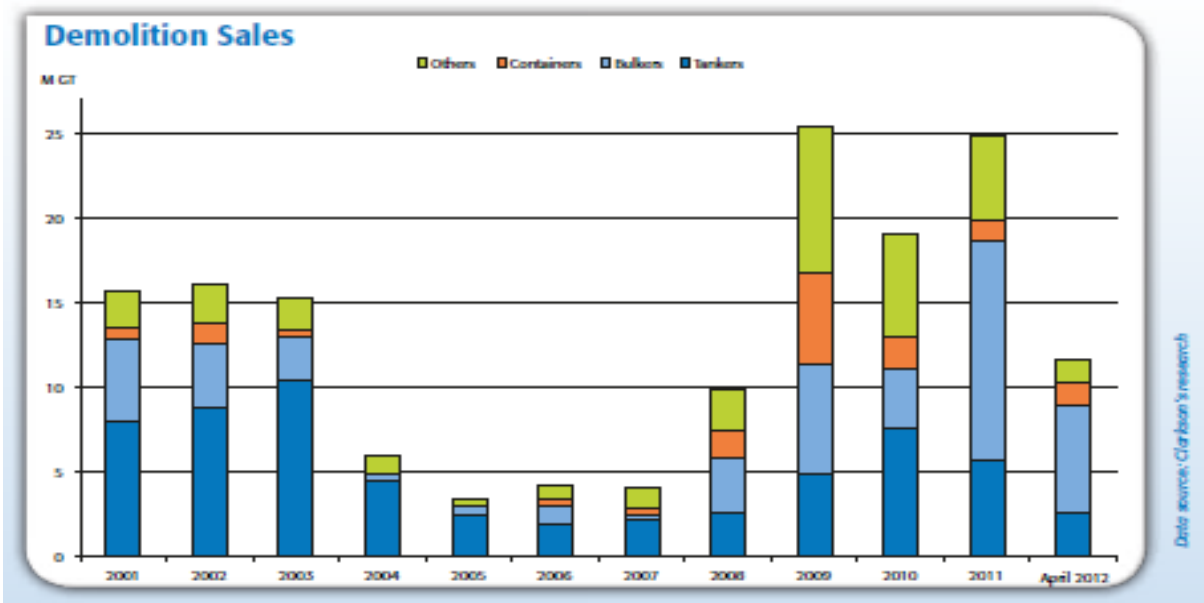
Η πλειονότητα των παραγγελιών ήταν για τις μεγάλες υπεράκτιες μονάδες, σε 2011 τα ναυπηγεία της Κορέας κατέλαβαν το 54,4% του συνολική αγορά offshore επενδύσεων. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012, 15,7 δισ. δολάρια έχουν επενδυθεί στην offshore τομέα, σε σύγκριση με 24 δισ. δολάρια το 2011 - αριθμός ρεκόρ επενδύσεων δίπλα στο έτος 2007. Οι επενδύσεις σε πλοία κρουαζιέρας είναι στο επίπεδο του 1,4 δις USD από 5 δις USD στα δύο προηγούμενα χρόνια, ή το μισό ποσό που επενδύθηκε το έτος ρεκόρ 2007.



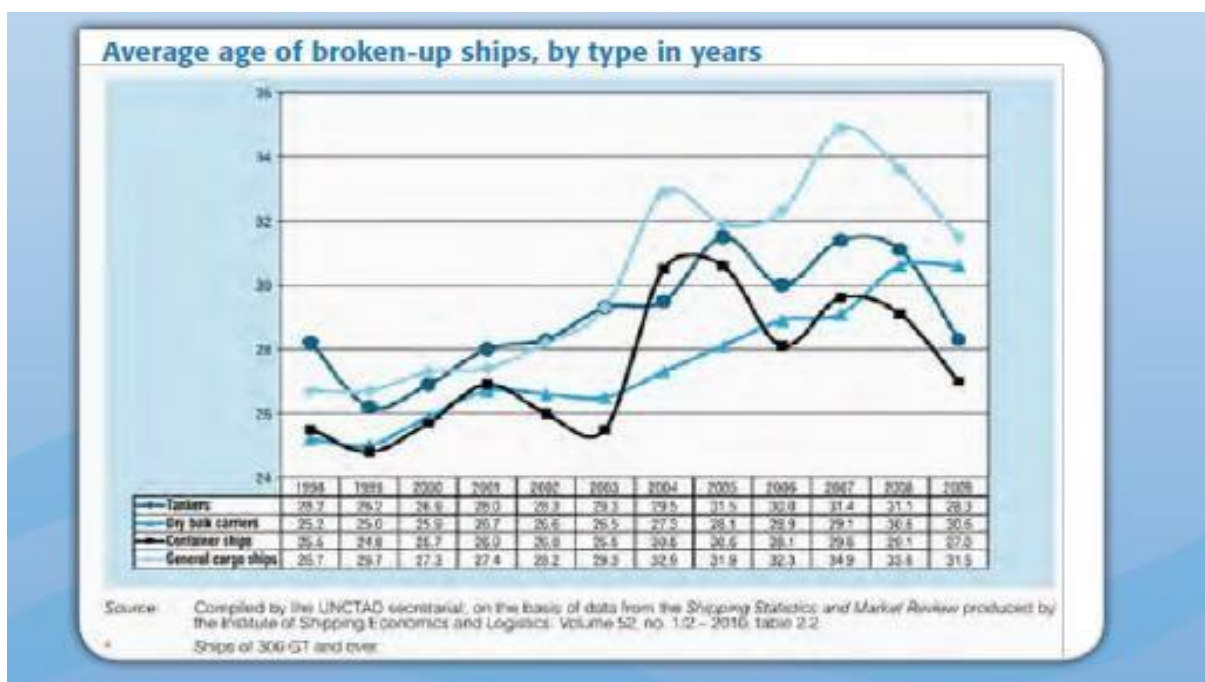
Διάγραμμα 6: Νέες Παραγγελιών παγκοσμίως ανά τύπο πλοίου

Τα ναυπηγεία και οι εταιρείες προμηθειών θα συνεχίσουν να μάχονται με το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης, όπου οι περισσότερες απ αυτές έχουν σχεδιάσει τον πλαίσιο της στρατηγικής τους με την εξειδικευμένη αγορά. Οι Επενδυτικές τάσεις διαφοροποιούνται και επενδύουν σε εξειδικευμένα πλοία. Με την πλεονάζουσα χωρητικότητα σε πολλούς τομείς πολλά από τα ναυπηγεία έχουν ήδη αρχίσει να προσφέρουν τα προϊόντα για αυτών των αγορών και ο ανταγωνισμός αναμένεται να είναι μεγάλος.

Ο μικρός αριθμός συναλλαγών τόσο στη newbuilding όσο και στη second hand αγορά για transport related πλοία την τελευταία περίοδο δεν είναι επαρκής για να εκτιμηθούν οι τιμές των νεότευκτων ή η αξία των πλοίων. Με την επαναλαμβανόμενη πτώση των αποδοχών , αρκετοί πλοιοκτήτες παραγγέλνουν νέα πλοία παρόλο το κόστος της συντήρησης και επισκευής. Η καθίζηση της αγοράς και αυξανόμενες τιμές καυσίμων κατά τη διάρκεια του 2011-2012 επιταχύνεται η διάλυση των αναποτελεσματικής χωρητικότητας .



Διάγραμμα 7: Πωλήσεις Διάλυσης πλοίων ανά είδος



Διάγραμμα 8: Μέσος όρος ηλικίας πλοίων διάλυσης

Με τις νέες παραγγελίες λιγότερο από το ήμισυ της παραγωγικής ικανότητας για περισσότερα από 4 χρόνια, το Ευρωπαϊκό ναυπηγεία βρίσκονται αντιμέτωποι με μια δραματική μείωση της βιβλία παραγγελιών τους και μια δραστική απώλεια στην αγορά μετοχών. Η ευρωπαϊκή παραγωγή συνεχίζει να επιβραδύνεται καθώς ο φόρτος εργασίας ναυπηγείων μειώνεται με ταχείς ρυθμούς. Ένα συνολικό ποσό των 5,6 εκατ. CGT για το βιβλίο παραγγελιών παρέχει φόρτο εργασίας για λιγότερο από ένα και ενάμιση χρόνο, με εξαίρεση κάποιων ναυπηγείων που απασχολούν εργαζόμενους λίγο περισσότερο απ' άλλα. Αυτό μπορεί να εννοηθεί ότι αν δεν ληφθούν άμεσα παραγγελίες θα γίνει διακοπή παραγωγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

4.1. Ιαπωνικά ναυπηγεία

Η Ιαπωνία θεωρείται μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές δυνάμεις σε παγκόσμιο επίπεδο, καταλαμβάνοντας την 3^η θέση, για παραπάνω από σαράντα έτη ξεκινώντας από το 1956. Όλα ξεκίνησαν από την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου τη δεκαετία του 1950, και η αυξητική του πορεία συνεχίστηκε μέχρι και την πρώτη πετρελαϊκή κρίση το 1973, όπου σημείωσε ρεκόρ παραγγελιών (33,8 εκ. gt). Ωστόσο μετά την κρίση η παραγωγή μειώθηκε αρκετά, φτάνοντας το 1978 στα 3,2 εκ. gt και συνεχίστηκε και το επόμενο έτος στα ίδια επίπεδα. Μία εξήγηση είναι η υπερπροσφορά του στόλου των δεξαμενοπλοίων στην ναυτιλιακή αγορά. Το 1983 αποτέλεσε μία χρονιά με αυξημένη ζήτηση κυρίως για Handysize πλοία(μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου).

Στο τομέα των πωλήσεων , τα Ιαπωνικά Ναυπηγεία συγκεντρώνουν μεγαλύτερο ποσοστό πωλήσεων σε εργασίες που σε σχετίζονται με την καθαυτή ναυπηγική. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι παρά την κρίση του 1965 και τις μεταβολές που υπήρξαν στον τομέα της ναυτιλίας, οι πωλήσεις παρουσίασαν αύξηση. Ενώ το 1981 οι πωλήσεις ανήλθαν στα 324 δις Yen ,ακολουθώντας μια πτωτική πορεία τα επόμενα χρόνια.

Επιπροσθέτως, το εργατικό δυναμικό της ναυπηγικής βιομηχανίας παρουσίασε αισθητή μείωση στον αριθμό εργαζομένων μετά το 1973, κάτι που οφειλόταν στην κρίση του 1973 αλλά και στην εισαγωγή της νέας τεχνολογίας και ιδίως του αυτοματισμού. Όμως , το 2000 η Ιαπωνική βιομηχανία απασχολούσε 116.000 άτομα με μέση ηλικία 40 έτη.

Το 1987 σήμανε μία χρονιά που εφαρμόστηκε η πολιτική συρρίκνωσης των ναυπηγείων, για να δημιουργηθούν πιο ανταγωνιστικές μονάδες στο διεθνές περιβάλλον αλλά παράλληλα να μειωθεί ο εσωτερικός ανταγωνισμός. Έτσι οι επιχειρήσεις μειώθηκαν στις 26 (από 44) και τα ναυπηγεία σε 39 (από 59). Η μείωση αυτή επιτεύχθηκε με τα εξής κάτωθι μέτρα:

- Παροχή κινήτρων για συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων
- Επιδοτήσεις αναδιάρθρωσης
- Επιδοτήσεις για διαφοροποίηση (diversification) στην παραγωγή
- Επιδοτήσεις για το κλείσιμο ζημιολόγων επιχειρηματικών μονάδων.

Να σημειωθεί ότι η συρρίκνωση βοήθησε την παραγωγικότητα σε σημαντικό βαθμό αλλά και τον μέγεθος της παραγωγής των Ιαπωνικών μονάδων. (Βλάχος 2007)

Οι ναυπηγικές μονάδες διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο , για την βελτίωση του τεχνολογικού επιπέδου και της ποιότητας του προϊόντος της Ιαπωνικής βιομηχανίας. Κατέχοντας ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη νέων προϊόντων αλλά και στην συγχώνευση των επιχειρήσεων που ανήκουν στην ίδια zaibatsu. Ωστόσο υπήρξαν αντιδράσεις απέναντι στην αυξημένη παρουσία της Κορεάτικης ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία είναι η πιο επίφοβη ανταγωνίστρια τους.

Όμως η Ιαπωνική πολιτική ακολουθεί διαφορετική στρατηγική , δηλαδή δίνοντας κίνητρα συγχώνευσης για την συνένωση της παραγωγής και της διοίκησης τους ,ώστε να αναπτυχθούν οι απαραίτητες οικονομίες κλίμακας σε όλες τις εκφάνσεις της ναυπήγησης, στο μάρκετινγκ , σχεδιασμό και παραγωγή.

Η Ιαπωνική βιομηχανία έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς την ποικιλία των συνεταιρικών ομάδων, από τις οποίες σχηματίζεται συλλογικά ολόκληρη η βιομηχανία. Αυτές είναι:

- Μεγάλες ναυπηγικές μονάδες
- Μεσαίες ναυπηγικές μονάδες , που εξειδικεύονται στην ναυπήγηση παραδοσιακών τύπων πλοίων
- Μικρές μονάδες , που κατασκευάζουν εξαρτήματα και μηχανήματα για όλα σχεδόν τα πλοία.

Παρακάτω παρατηρούμε τις σημαντικότερες ναυπηγικές μονάδες:

- Hakodate Dock Company Ltd- Head Office Tokyo
- Hakodate Dock Company Ltd- Hakodate Yard
- Hakodate Dock Company Ltd- Muroran Yard
- Hashihama Shipbuilding Company Ltd
- Hitachi Zosen Corporation- Ariake Works,
- Hitachi Zosen Corporation- Innoshima Works
- Hitachi Zosen Corporation Kanagawa Works
- Hitachi Zosen Corporation Maizuru Works
- IHI Amtec Company Ltd- IHI Aioi Shipyard
- IHI Amtex Company Ltd- IHI Yokohama Shipyard
- Imabari Shipbuilding Company
- Ishikawajima- Harima Heavy Industries Company Ltd- Head office
- Ishikawajima- Harima Heavy Industries Company Ltd- Aichi Yard
- Ishikawajima- Harima Heavy Industries Company Ltd- Kure Yard
- Ishikawajima- Harima Heavy Industries Company Ltd- Tokyo Yard
- Kanasashi Company Ltd- Toyo Hashi Shipyard
- Kanawa Dockyard Company
- Kanda Shipbuilding Company Ltd- Head Office and Main Yard
- Kanrei Shipbuilding Company Ltd
- Kawasaki Heavy Industries Ltd- Kobe Yard
- Kawasaki Heavy Industries Ltd- Sakaide Yard

Ένα από τα σημαντικότερα ναυπηγεία είναι το Hitachi Zosen, όπου ειδικεύεται σε κατασκευές, επισκευές, και μετατροπές των πλοίων τόσο για την εσωτερική όσο και για την υπερπόντια αγορά. Μπορεί να εξυπηρετεί παράλληλα διαφορετικά είδη πλοίων, τα οποία προορίζονται για μεταφορές ακατέργαστου πετρελαίου και χύδην φορτίου. Τα ναυπηγεία IHI Amtec Company Ltd- IHI Yokohama Shipyard είναι επίσης ιδιαίτερα γνωστά στην Ιαπωνία και εξειδικεύονται σε

συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Παρέχουν πρόσθετες υπηρεσίες προς τον πελάτη όπως είναι οι υπηρεσίες συντήρησης και επισκευών μετά από ολοκλήρωση ναυπήγησης του εκάστοτε πλοίου. Ακόμη λειτουργούν και σε άλλους τομείς όπως είναι η διαχείριση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. (Βλάχος, 2004)

4.2. Κινέζικα ναυπηγεία

Η Κινέζικη βιομηχανία έχει αποκτήσει τεράστια άνθηση τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα στην ανατολική ακτή της Κίνας. Πολλά ναυπηγεία κατασκευάστηκαν κάνοντας κοινοπραξίες με το κινέζικό κράτος αλλά και με την βοήθεια ξένων κεφαλαίων. Ανάμεσα σε αυτά είναι το Dalian New Shipping (DNS), το οποίο είναι και το μεγαλύτερο με δραστηριότητες εκτός Κίνας. Ύστερα από 15 χρόνια συνεχούς ανάπτυξης, απέκτησε την δυνατότητα να κατασκευάζει πλοία άνω των 100.000 dwt.

Άλλο ένα ναυπηγείο που είναι γνωστό είναι το Jiangnan Shipyard Group (JN), το οποίο γιόρτασε τα 14 χρόνια συνεχούς λειτουργίας το 2005. Στην ανάπτυξη και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της συνετέλεσε και το χαμηλό κόστος ναυπηγοεπισκευής αλλά και η πληθώρα διαθέσιμου εργατικού δυναμικού, ενώ αποτελεί παγκόσμια δύναμη στον κλάδο. Συγκεκριμένα η κινέζικη κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι μέχρι το 2015, θα έχει την πρωτοκαθεδρία στην ναυπηγική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι κυριότερες ναυπηγικές μονάδες που υφίστανται στην ταχέως αναπτυσσόμενη βιομηχανικά και τεχνολογικά Κίνα είναι οι εξής:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC)
- China State Industry Corporation (CSIC)
- China Shipping Industry Company (CIC)
- Fujian Shipbuilding Industry Corp (FSIGB)

- Jiangnan Shipbuilding Group (JN)
- Yiun Lian Dockyards (Shekou) LTD
- Cosco Shipyard Group
- Bohai Shipyard
- Dalian New Shipyard
- Dalian Shipyard
- Guangzhou Shipyard International Company LTD
- Guangzhou Wenchong Shipyard
- Qingdao Beihai Shipyard
- Shan Hai Guan Shipyard
- Shanghai Shipyard
- Xingang Shipyard
- Xinhe Shipyard
- Zhejiang Machinery & Equipment IMP/Exp. Corporation

Το πιο σημαντικό ναυπηγείο της Κίνας είναι το China State Shipbuilding Corporation (CSSC) . Πρόκειται για οργανισμό που φέρει την ευθύνη για τις ναυπηγικές μονάδες που βρίσκονται στην Νότια Κίνα, δηλαδή επιβλέπει όλες τις ναυπηγικές και επισκευαστικές εργασίες.

Ένα ακόμη σημαντικό ναυπηγείο είναι αυτό της China Shipbuilding Industry Corp (CSIC). Πρόκειται για οργανισμό που φέρει την ευθύνη για τις ναυπηγικές μονάδες που βρίσκονται στην Βόρεια Κίνα και διοικούνται από κρατικούς φορείς.

Ένα επίσης σημαντικό κινέζικο ναυπηγείο είναι το Fujian Shipbuilding Industry Corp (FSIGB) , το οποίο αποτελείται από τρεις ναυπηγικές μονάδες στην επαρχία του Fujian. Οι δύο μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες είναι Xiamen και η Mawei, ενώ υπάρχει και μικρότερη ναυπηγική μονάδα η Shayou Shipbuildong η οποία παρέχει τόσο ναυπηγικές όσο και

επισκευαστικές υπηρεσίες. Η διοίκηση και των τριών παραπάνω ναυπηγικών μονάδων ανήκει στην συγκεκριμένη επαρχία της Κίνας.

Ακόμη ένα γνωστό ναυπηγείο λόγω του μεγέθους του είναι το Yiu Lian Dockyards (Shekou) LTD. Βρίσκεται στην περιοχή του Hong Kong και έχει προέλθει από την συνεργασία τριών μεγάλων ναυπηγικών μονάδων στην περιοχή αυτή.

Το πιο γνωστό στη χώρα μας ναυπηγείο λόγω της συνεργασία μας με τον Όμιλο Λιμένος Πειραιά και παραχώρηση προβλητών μας για επέκταση και φόρτωση – εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων είναι το Cosco Shipyard Group. Πρόκειται για το μεγαλύτερο όμιλο ιδιωτικών μονάδων και εκτός από κατασκευές και μετασκευές πλοίων διαχειρίζεται μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που κινούνται σε παγκόσμιο δίκτυο.

Τέλος , το ναυπηγείο Bohai Shipyard είναι επίσης σημαντικό. Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Κίνας το οποίο εκτός από τον τομέα της ναυπήγησης ασχολείται με επισκευές, εξοπλισμό μεταλλουργίας, ηλεκτρικής ενέργειας αλλά και κατασκευές υδροηλεκτρικού εξοπλισμού.

Η Κίνα δίνει έμφαση στην ναυπήγησης πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων αλλά και πλοίων RO-RO για να προωθήσει τον εκσυγχρονισμό και την εξειδίκευση, ενώ γίνεται προσπάθεια σημαντική προς την κατεύθυνση πλοίων ειδικού τύπου αλλά και πλοίων υψηλής αξίας και τεχνολογίας όπως είαν ιτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα χημικά, τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και τα πλοία LNG και LPG .

Όσον αφορά τις επισκευές πλοίων, το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών στρέφεται στην Κίνα μία ακόμη φορά κάτι το οποίο δεν είναι ιδιαίτερα πρόσφατο .. Ανέκαθεν η Κίνα ήταν πιο ελκυστική λόγω ιδιαίτερης ανταγωνιστικής τιμής σε χάλυβα υλικού το οποίο αποτελεί το 75% με 80% του κόστους κατασκευής ενός πλοίου (Καρβούνης Γ., 2011). Επιπροσθέτως αξίζει να αναφερθεί ότι η δυνατότητα σωστής επισκευής στην Κίνα βοήθησε και η μεγάλη ζήτηση σε νέες κατασκευές

δίνοντας έτσι ευκαιρίες για ανάπτυξη τεχνογνωσίας σε υψηλότερα επίπεδα και δημιουργώντας ναυπηγικά κέντρα σε όλη την κινεζική επικράτεια, στο βορρά και στο νότο.

Η Κίνα μπορούμε να πούμε ότι αποτελεί παγκόσμιο σταυροδρόμι, αφού ένα μεγάλο μέρος της παραγωγής του εμπορίου γίνεται εκεί με αποτέλεσμα η γραμμή της Ασίας να παρουσιάζει αυξημένη κίνηση. Παράλληλα η υποστήριξη των ναυπηγείων γίνεται από συναφή εργοστάσια ναυτιλιακού εξοπλισμού, όπως και η μεγάλη προσφορά εργατικού δυναμικού, καθιστώντας την Κίνα μια οικονομικά συμφέρουσα επιλογή (Βαβουλέ Ι., 2011)

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας βρίσκεται στις τρεις πρώτες θέσεις παγκοσμίως. Σημαντικός παράγοντας αυτού είναι ότι επενδύει σημαντικά κεφάλαια για ανάπτυξη , προώθηση και εδραίωση. Επιπροσθέτως, αποτελεί την πρώτη χώρα στον κόσμο όσον αφορά την παραγωγή πολλών τεχνολογικά ανεπτυγμένων προϊόντων. Η Κίνα καταβάλλει συνεχή προσπάθεια να αναδειχθεί παγκόσμια υπερδύναμη και δεν θα μπορούσε να παραλείψει τις δυνατότητες που της δίνει ο ναυπηγικός τομέας.

Παρακάτω παρατίθενται διαγράμματα , τα οποία δείχνουν την πορεία της Κίνας από το 2011 μέχρι το 2013 , συγκριτικά με τον υπόλοιπο κόσμο, όσο αφορά της νέες παραγγελίες , τις νέες παραγγελίες με βάση της αξίας συμβολαίου, και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Στις δύο πρώτες περιπτώσεις η Κίνα κυμαίνεται σε πιο χαμηλά επίπεδα αλλά με αυξητική πορεία μόνη της αλλά και σε συνάρτηση με τον υπόλοιπο κόσμο. Το τρίτο υπάρχει βελτίωση στη τιμή των νεότευκτων Capesize κατά 2% ενώ στα υπόλοιπα διαφαίνεται μείωση.

4.3. Κορεάτικα ναυπηγεία

Ύστερα από την πτώση των κομμουνιστικών οικονομιών και την έναρξη του πολέμου του Κόλπου, στις αρχές του 1990, ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αντιμετώπισε απότομη ύφεση της παγκόσμιας αγοράς. Από τα 24 εκατομμύρια τόνους συνολικού βάρους το 1990, έπεσε στα

12,8 εκ. το έτος 1992. Παρά το γεγονός ότι η κατάσταση βελτιώθηκε στα μέσα της δεκαετία του 1990. Όπου οι ναυπηγοί της Κορέας δέχθηκαν αυξημένο όγκο παραγγελιών.

Μία από τις κύριες αιτίες που οδήγησαν στην την κλίση της ζήτησης για ναυπηγικές εργασίες από κορεατικά ναυπηγεία ήταν η Ασιατική κρίση της περιόδου 1997-1998. Αναλυτικότερα, η υποτίμηση του νομίσματος (WON) σε σχέση με το Αμερικανικό δολάριο από 800 won σε 1400 won) στο τέλος του 1996 και 1997 για την εκάστοτε περίπτωση). , που προσέφεραν συγκριτικό πλεονέκτημα στην Κορέα και κατ' επέκταση στην ναυπηγικής της βιομηχανίας, με γνώμονα το αρχικό κόστος υλικών και εξοπλισμού.

Αρχικά , τα περισσότερα ναυπηγικά συμβόλαια συμφωνούνται σε τιμές που έχουν καθοριστεί την ημέρα της υπογραφής του εκάστοτε συμβολαίου και υπολογίζονται σε δολάρια ΗΠΑ, ενώ πολλές δαπάνες ναυπήγησης υπολογίζονται σε εγχώριο νόμισμα. Επιπροσθέτως, η ισοτιμία μεταξύ του αμερικανικού και του κορεάτικου νομίσματος άλλαξε σημαντικά σε σχέση με το δολάριο. Συνεπώς, δεδομένου ότι 80% των συντελεστών παραγωγής , που χρησιμοποιούνται στην Κορεάτικη Ναυπηγική Βιομηχανία προέρχεται από την εγχώρια αγορά, το κόστος ναυπήγησης κυμαινόταν σε χαμηλά επίπεδα , σε σχέση με τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Μάλιστα υπήρξαν περίοδοι, που η ονομαστική αξία ενός σκάφους είχε σημειώσει αύξηση (σε won), η αξία του σε δολάρια ήταν μειωμένη. (Βλάχος, 2004)

Αναλυτικότερα, η ναυπηγική βιομηχανία στην Κορέα διαθέτει δίκτυο προμηθειών των απαραίτητων υλικών από την τοπική αγορά σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Επειδή οι μονάδες της βρίσκονται πλησίον των μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων της Ιαπωνίας, η προμήθεια των υλικών από την τυπική αγορά είναι της τάξεως του 80% των συνολικών αναγκών της για την ολοκλήρωση των διάφορα ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, επειδή οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στην Κορέα αποτελούν τις μεγαλύτερες μονάδες παγκοσμίως , αυτό το γεγονός τους δίνει το πλεονέκτημα να λαμβάνουν εκπτώσεις κατά την προμήθεια υλικών, άρα πιο προσιτό κόστος των υλικών που χρησιμοποιούν

στην ναυπηγοεπισκευαστική εργασία. Ακόμη, τα Κορεάτικα ναυπηγεία έχουν πρόσβαση στην αγορά του χάλυβα, και ως εκ τούτου καθίστανται ικανά να προμηθευτούν χάλυβα σε τιμές ανταγωνιστικές σε σχέση με τις μονάδες της Ευρώπης. Πρέπει να επισημανθεί πως στην Νότια Κορέα είναι εγκατεστημένη μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες παραγωγής χάλυβα, που χαρακτηρίζεται για την υψηλή ποιότητα παραγωγής σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος.

Το 2002 , τα Κορεάτικα ναυπηγεία πήραν πάνω από 50% της αγοράς πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και πάνω από το 40% της αγοράς πετρελαιοφόρων και πλοίων μεταφοράς υγραερίου και χημικών βυτιοφόρων. Η βιομηχανία έχει κάνει προσπάθειες ώστε να επιτύχει και στο τομέα μεταφοράς χύδην φορτίου λόγω της χαμηλής αξίας κατασκευής. Οι κυριότερες ναυπηγικές μονάδες που υφίστανται στην Κορέα είναι οι εξής:

Daedong Shipbuilding Company Ltd

Daesun Shipbuilding and Engineering Company Ltd

Daewoo Heavy Industries- Okpo Yard

Halla Engineering and Heavy Industries Company Ltd Inchon Yard

Hanjin Heavy Industries Company Ltd- Head Office & Youngdo Yard

4.4. Γερμανία

Η ενασχόληση της Γερμανίας στον τομέα της ναυπηγικής πραγματοποιείται με την συμβολή ένωσης ναυπηγικών και άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων , η οποία αντιπροσωπεύει και εξυπηρετεί τα συμφέροντα όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Τα γερμανικά ναυπηγεία κατασκευάζουν κάθε μορφής πλοίων, τα οποία ενόψει της πίεσης της Κορεάτικης και Ιαπωνικής βιομηχανίας εξειδικεύτηκαν σε κατασκευές που απαιτούν τεχνογνωσία, με σχετικά προσιτό κόστος.

Ακόμη, τα γερμανικά ναυπηγεία διακρίνονται για τις ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων, έχοντας ανταγωνιστές άλλα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία που, που χαίρουν οικονομικής και πολιτικής υποστήριξης. Ωστόσο, κύριος πελάτης των ναυπηγικών μονάδων, παραμένει το γερμανικό πολεμικό ναυτικό, που κατασκευάζει φρεγάτες, κορβέτες, σκάφη περιπολίας κτλ. (Βλάχος, 2004).

Αξίζει να ειπωθεί το παρακάτω άρθρο που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα το βήμα και παρουσιάζει την κατάσταση των γερμανικών ναυπηγείων: «Κρίση; Ποια κρίση; Τα γερμανικά ναυπηγεία δεν ξέρουν τι θα πει αυτή η λέξη! Τουλάχιστον όσα κατασκευάζουν σούπερ-γιοτ. «*Η κατάσταση είναι εντελώς ασυνήθιστη*», λέει στον «Independent» ο **Μίχαελ Μπρέναν**, υπεύθυνος πωλήσεων στα ναυπηγεία Lurssen της Βρέμης, όπου το φθηνότερο γιοτ ξεκινάει από τα 50 εκατομμύρια ευρώ. «*Ουδέποτε άλλοτε υπήρχε τόσο πολύ διαθέσιμο χρήμα για γιοτ*», προσθέτει.

Στα ναυπηγεία του Αμβούργου και της Βρέμης οι εργάτες δουλεύουν διπλοβάρδια για να προλάβουν τις παραγγελίες. Όπως γράφει το περιοδικό «Der Spiegel», τα γερμανικά ναυπηγεία έχουν ξεπεράσει σε παραγγελίες τους αντιπάλους τους από την Ιταλία και την Ολλανδία. Και όχι για σκάφη που απευθύνονται σε κοινούς θνητούς, αλλά για σούπερ γιοτ μήκους δεκάδων μέτρων και με έξτρα που ανεβάζουν κατά πολύ το κόστος κατασκευής.

Οι απαιτήσεις των πολυεκατομμυριούχων που παραγγέλνουν ένα γιοτ δεν έχουν όριο. Σε μια περίπτωση ένας πελάτης ζήτησε δύο ελικοδρόμια, αντί για ένα που συνηθίζεται. Άλλος ζήτησε καταψύκτες μεγέθους καμπίνας, για να αποθηκεύει τα τρόφιμά του. Άλλος στούντιο ηχογράφησης και αίθουσα θεάτρου. «*Τίποτα δεν είναι πλέον ασυνήθιστο*», αναφέρει ο κ. Μπρέναν. «*Θα κάνουμε οτιδήποτε εφόσον δεν είναι παράνομο ή επικίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα.*»

Η τελευταία μόδα στα γιοτ αυτά είναι ντουσιέρες τύπου «RainSky», που έχουν κεφαλή μεγέθους ενός καπώ αυτοκινήτου, ξοδεύουν 10 γαλόνια νερό το λεπτό και κοστίζουν 18.000 ευρώ. Ο Ματίας Φόιτ από την εταιρεία Dornbracht που τα κατασκευάζει αναφέρει ότι έχει περάσει η μόδα με τα υδρομασάζ και ότι τα σούπερ ντους προσελκύουν σαν μαγνήτης τους πελάτες των

ναυπηγείων. Ένας ρώσος μεγιστάνας που δεν κατονομάζεται ζήτησε ένα τέτοιο ντους, με τη διαφορά ότι το ήθελε να λειτουργεί και με νερό και με σαμπάνια. «Θα το καταφέρουμε και αυτό», λέει ο κ. Φόιτ. «Το μόνο θέμα που δεν έχουμε λύσει είναι εάν η σαμπάνια θα είναι ζεστή ή παγωμένη».

Στα γερμανικά ναυπηγεία Blohm + Voss έχει κατασκευαστεί το μεγαλύτερο ιδιωτικό σκάφος στον κόσμο, το 163 μέτρων «Eclipse», ιδιοκτησίας του Ρόμαν Αμπράμοβιτς. Το πλοίο διαθέτει εννέα καταστρώματα, κινηματογράφο, ντισκοτέκ και ένα μικρό υποβρύχιο που επιτρέπει στον ιδιοκτήτη και τους καλεσμένους του να φεύγουν ανενόχλητοι χωρίς να τους δει κανείς. Το πλήρωμά του αποτελείται από 70 άτομα και το κόστος της συντήρησής του ανέρχεται στα 20.000 ευρώ την ημέρα. Σύντομα όμως το «Eclipse» θα χάσει το ρεκόρ του, γιατί τα ναυπηγεία Lurssen έχουν πάρει παραγγελία από άραβα σείχη για ένα σκάφος μήκους 180 μέτρων, ενώ στα σκαριά έχουν άλλο ένα μήκους 200 μέτρων.»

Από τα Γερμανικά ναυπηγεία αυτά που ξεχωρίζουν με βάση την παραγωγή τους για νέες κατασκευές είναι τα εξής:

- Abeking & Ramsusen (GmbH & Co) Schiffs & Yachtwerft
- Blohm +Voss AG
- Josef Braun KG Schiffswerft
- Deggendorfer Werft & Eisenbau GmbH
- Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Company KG
- Elbwerft Boizenburg GmbH
- Flender Werft AG
- Flensburger Schiffbau- Gesellschaft mbH & Company KG
- Elbwerft Boizenburg GmbH
- Flender Werft AG
- Flensburger Schiffbau- Gesellschaft mbH & Company KG

- Fr. Lorssen Werft (GmbH & Co)
- Howaltswerke- Deutse Werft AG (HDW)
- Kvaerner Warnow Werft GmbH
- Loyd Werft Bremerhaven GmbH
- Lorssen Bardenfleth GmbH & Co. KG
- MTW Schiffswerft GmbH
- MWB Motorenwerke Bremerhaven AG
- Neptun Reparaturwerft GmbH
- Neue Jadewerft GmbH

4.5. Πολωνία

Η Πολωνία είναι μία χώρα με πολυετή παρουσία στο χώρο των ναυπηγήσεων, ενώ σήμερα κατέχει το 2% της παγκόσμιας παραγωγής και ακολουθεί την γενική πορεία ανόδου της ζήτησης για νέες ναυπηγήσεις, ενώ παράλληλα αυξάνει το μερίδιό της στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Το έτος 1982 είχε το 1,7%, το έτος 1993 το 1,8%, το έτος 2001 είχε το 1,83% και το 2002 2%. Αποτελεί ίσως την μόνη χώρα που παράγει σε ανταγωνιστικές τιμές ως προς τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής.

Το μεγαλύτερο ναυπηγείο της βρίσκεται στη Gdynia της Πολωνίας, το Gdynia Shipyard Ltd (Stocznia Gdynia SA) το οποίο διαθέτει δύο δεξαμενές 380 μέτρων, ικανότητας 400.000dwt. Κατασκευάζει κυρίως εμπορευματοκιβώτια και πλοία μεταφοράς χύδην όπως LPG όπως tankers.

Ένα δεύτερο ναυπηγείο είναι το Stocznia Szcencinska SA. Διαθέτει 3 δεξαμενές των 250 μέτρων ενώ εξειδικεύεται στη ναυπήγηση πλοίων για μεταφορά χημικών των 40.000 dwt και πλοίων μεταφοράς Ε/Κ από 23.000 έως 42.000dwt.

4.6. Βουλγαρία

Η Βουλγαρία είναι μια χώρα με ναυπηγικές μονάδες οι οποίες ασχολούνται κυρίως με την ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Εξάιρεση αποτελεί η μονάδα Flotski, η οποία αναλαμβάνει την ναυπήγηση πολεμικών πλοίων. Βασικό πλεονέκτημα των μονάδων αυτών αποτελεί το χαμηλό κόστος που έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του συνολικού κόστους. Ακόμη, η ιδιωτικοποίηση των περισσότερων μονάδων έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη πολιτικοοικονομικών δράσεων με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

4.7. Δανία

Η Δανία αποτελεί την δεύτερη χώρα σε παραγωγή της Ε.Ε , καθώς η ναυπηγική της βιομηχανία παράγει πλοία μεταφοράς Ε/Κ και υπεράκτιες κατασκευές. Ωστόσο η Δανία έχει χάσει την αίγλη της την τελευταία δεκαετία εξαιτίας της υψηλής ανταγωνιστικότητας που παρουσιάζουν τα Κορεάτικα ναυπηγεία. Η παραγωγή μοιράζεται σε δύο μεγάλα ναυπηγεία , το Odense Steel Shipyard Ltd και το Orskov Christensens Stallskibsvaert A/S, ενώ εξίσου σημαντική θέση κατέχει το Danyard Aalborg.

4.8. Ολλανδία

Η ναυπηγική βιομηχανία της Ολλανδίας επικεντρώνεται στην κάλυψη αναγκών του ευρύτερου χώρου της Βόρειας Θάλασσας αλλά κυρίως της αγοράς του τριγώνου Ηνωμένο Βασίλειο-Ολλανδία, Γερμανία, Δανία- Σουηδία, Νορβηγία. Έτσι, η ναυπηγική βιομηχανία επικεντρώνεται σε κατασκευές εμπορικών πλοίων 10000 dwt, μέγεθος που είναι χαρακτηριστικό των πλοίων της

τοπικής αγοράς. Τα κυριότερα ναυπηγεία της χώρας είναι τα Damen shipyards και Scheepswerf Peters BV.

4.9. Ισπανία

Η Ισπανία ναυπηγεί LNG carriers και πλοία μεταφοράς χημικών για την διεθνή ναυτιλιακή αγορά και μικρότερα πλοία που αποσκοπούν στο εμπόριο ακτών του Ατλαντικού και της Μεσογείου.

Ναυπηγικές Μονάδες :

- Astilleros Espanoles SA- Astano/Ferrol Yard
- Barreras SA
- Astilleros Espanoles Sacadiz Yard
- Izar Puerto Real Yard
- Izar Sestao Yard
- Izar Svilla
- Astilleros Espanoles – Vigo Yard
- Astilleros Reunidos Del nervion SA (ARN)
- Astilleros Zamacona
- Bazan Carenas – Head Office
- Bazan Carenas- Ferrol Yard
- Bazan Carenas- SA Fwrnando Yard
- Cernaival SA
- Construciones Navales Santodomingo SA
- Crossco Espana SL
- Vulcanos SA

- Francisco Cardama SA
- Sa Juliana Constructora Gijonesa
- Mario Lopez SA
- Naval Gijon SA
- Rodman Polyships SA
- Union De Navale De Levante SA- Barcelona
- Union Naval De Levante SA- Valencia
- Astilleros De Murueta
- Astilleros Gondan
- Izar Fene

4.10. Γαλλία

Στην Γαλλία μεγάλο πλήθος ναυπηγείων ασχολείται ως επί το πλείστον με επισκευαστικές εργασίες, δηλαδή 90% ενώ το 10% ασχολείται με την κατασκευή εμπορικών πλοίων.

- Ναυπηγικές Μονάδες:
- Amo Dunkerque
- Arno Normandie- Dieppe
- Arno Normandie- Rouen
- Ateliers 7 Chantiers Du Havre
- Britiships
- Chambre De Commerce ET D Industrie De Bayone Pays Basque
- Chambre De Commerce ET D Industrie De Boulogne
- Chambre De Commerce Et D Industrie De Brest
- Chantiers De L' Atlantique – Head Office

- CompagnieMarseillage De Reparations
- Constructions Mecaniques De Normandie
- Leroux Et Lotz Naval
- Marine Techonologies
- Port Autonome de Bordeaux
- Port Autonome de Dunkerque
- Port Autonome Du Havre
- Port Autonome De Marseille Marseille Fos Europort South
- Port Autonome De Rouen
- Serra Marine
- Siren
- Sobrena
- Stema Ship yard
- Travofer Sarl
- Chantiers De Piriou

4.11. Ιταλία

Η Ιταλική βιομηχανία είναι επικεντρωμένη στην κατασκευή επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων και δευτερευόντως σε πλοία μεταφοράς χημικών και υγροποιημένων αερίων , αλλά και στις επισκευές και μετασκευές πλοίων. Μεγάλο μερίδιο της ναυπηγικής βιομηχανία έχουν τα ναυπηγεία Fincantieri , τα οποία κατέχουν το 50% της Ιταλικής παραγωγής.

Ναυπηγικές μονάδες:

- Arsenale Venezia Spa
- Benetti Shipyard

- Caim Servizi
- Cantiere Balsamo Srl
- Cantiere E Noe Spl
- Cantiere Navale Frantelli Orlando Scrl
- Cantiere Navali Benetti Gecan Spa
- Cantieri De poli
- Cantiere Del Mediterraneo
- Consorzio Autonomo Del Porto Genova (Port Authority of Gena)
- Consorzio Autonomo del porto Napoli
- Cantieri Termoli
- Cantieri Navali Morini
- Cantieri Navali Pesaro
- Ente Bacini Srl
- Fincantieri Cni - Ancona Yard
- Fincantieri CNI- CAS -Tellamare Yard
- Fincantieri CNI- Mon Falcone Yard
- Fincantieri CNI- Muggiano Yard
- Fincantieri CNI- Palermo Yard
- Fincantieri CNI- Trigoso Yard
- Fincantieri CNI- Venice- Marghera Yard
- INMA Spa
- Intermanrine Spa
- T Marriotti Spa
- Nuovi Cantieri Apuania Spa
- Riparazioni Navali Porto Di Genova Spa
- Rodriguez Cantieri Navali Spa

- G&R Salvatori Spa
- San Georgio Del Porto Spa
- SMEB- Cantieri Navalli Spa
- San Marco
- Societa Esercizio Cantieri (SEC)
- Sestri- Cantiere
- Visentini

4.12. Μαρόκο

Το Μαρόκο διαθέτει δύο ναυπηγεία μικρού μεγέθους τα οποία ασχολούνται με επισκευές πλοίων, Πέραν τούτου η ναυπηγική βιομηχανία είναι μικρή έως ανύπαρκτη. Τα ναυπηγεία αυτά είναι τα Ateliers et Chantiers d' Agadir et su Souss (ACAS) και ODEP/DEPC .

4.13. Σλοβενία-Κροατία-Γιουγκοσλαβία

Οι χώρες οι οποίες προέρχονται από την Γιουγκοσλαβία έχουν παράδοση στην ναυπήγηση και ναυπηγοεπισκευή. Έτσι μετά την δημιουργία των νέων κρατών, επήλθε μια περίοδος μέχρι την ανασυγκρότηση της βιομηχανίας με τα νέα δεδομένα που προέκυψαν. Το αποτέλεσμα που προέκυψε ήταν η δυναμική ανάπτυξη στη παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας εκ νέου.

Ναυπηγικές μονάδες:

Κροατία

- Brodosplit shipyard
- Greben Shipyard
- 3 Mah Shipbuilding industry

- Shipyard Kraljevica
- Shipyard Trogir
- Uljanik DD
- Victor Lenac Shipyard

Σλοβενία

- Ladjedelnica Izola Shipyard
- Yugoslavia
- Brod. Beograd

4.14. Αλβανία

Η Αλβανία διαθέτει ένα ναυπηγείο , το οποίο ασχολείται αποκλειστικά με επισκευές και μετασκευές μικρών πλοίων. Ο μεγαλύτερος πελάτης της είναι η κυβέρνηση της Αλβανίας για την συντήρηση του πολεμικού ναυτικού.

4.15. Συρία- Λιβύη- Ισραήλ- Κύπρος

Η Συρία και η Λιβύη δεν έχουν να επιδείξουν αξιόλογες μονάδες στην ναυπηγική βιομηχανία. Το Ισραήλ , απασχολεί το μοναδικό ναυπηγείο που έχει για τη συντήρηση στόλου και την κατασκευή ταχύπλοων πολεμικών πλοίων. Τα τελευταία έτη , διεξάγει και επισκευές σε εμπορικά πλοία μεγέθους Panamax. Τέλος, η Κύπρος διαθέτει τρεις μικρές ναυπηγικές/ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες οι οποίες ασχολούνται κυρίως με εργασίες συντήρησης και επισκευής.

4.16. Αίγυπτος

Η Αίγυπτος διαθέτει έξι ναυπηγικές μονάδες στην Αλεξάνδρεια , στο Πορτ Σαιντ και στο κανάλι του Σουέζ. Τα ναυπηγεία της επικεντρώνονται σε εργασίες συντήρησης και επισκευής. Από τα ναυπηγεία ενεργές παραγγελίες για νεότευκτα έχουν μόνο το ναυπηγείο της Αλεξάνρειας και το Timsah Shipbuilding Company, το οποίο κατασκευάζει μικρά πλοία για την τοπική αγορά. Οι υπόλοιπες ασχολούνται με την ναυπηγική.

- Ναυπηγικές μονάδες:
- Alexandria Shipyard
- Egyptian Shipbuilding & Repairs Company
- Scaport Said Shipyard
- Suez Canal Authority
- Suez Shipyard
- Timsah Shipbuilding Company

4.17. Ναυπηγεία Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (Η.Π.Α)

Υπάρχουν 40 αμερικανικά ναυπηγεία κατασκευής σκαφών από 140 πόδια μήκος και μεγαλύτερα⁴. Αυτά τα ναυπηγεία βρίσκονται κατά μήκος όλων των αμερικανικών ακτών, στην Αλάσκα και στο εσωτερικό σύστημα ποταμών. Οκτώ εξ αυτών έχουν την δυνατότητα να έχουν εγκαταστάσεις και την ικανότητα να ναυπηγούν υπερωκεάνια σκάφη. Έξι εξ αυτών βρίσκονται στην ακτή του κόλπου της Αμερικής ένα στην ανατολική ακτή και ένα στην δυτική ακτή.

Τα σκάφη που μπορούν να κατασκευαστούν περιλαμβάνουν τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου , πλοία μεταφορά RO/RO.

Από αυτές τις επιχειρήσεις , δεκαεπτά βρίσκονται στην ακτή του κόλπου της Αμερικής. Στην ανατολική ακτή, τρία στην δυτική ακτή, ένα στις μεγάλες λίμνες και ένα στους εσωτερικούς ποταμούς. Αυτές οι επιχειρήσεις κτίζουν ωκεανοπόρα ρυμουλκά , σκάφη ανεφοδιασμού πλατφορμών, βάρκες πληρωμάτων, ρυμουλκά, βυθοκόρους και άλλα εξειδικευμένα πλοία.

Τα αμερικανικά ναυπηγεία συνεργάζονται με τα πιο προηγμένα ναυπηγεία στον κόσμο για σχεδίαση σκαφών και για την ανάκτηση τεχνογνωσίας. Ωστόσο, ο μικρός αριθμός ανάληψης καινούργιων συμβολαίων για κατασκευές και επισκευές , επί σειρά ετών , έχουν θέσει σε κίνδυνο την αμερικανική ναυπηγική βιομηχανία.

Η αμερικανική κυβέρνηση έχει αποτύχει να αναπτύξει ικανοποιητικές πολιτικές για την κατασκευή και επισκευή σκαφών σε αντίθεση με άλλα κράτη που όχι μόνο προωθούν άλλα παρέχουν τις επιχορηγήσεις στα ναυπηγεία τους. Η συντονισμένη υποστήριξη αμερικανικής κυβέρνησης στα ναυπηγεία είναι ζωτικής σημασίας στο να αποτρέψει τη συρρίκνωση της βιομηχανίας σε επικίνδυνα χαμηλά επίπεδα.

Ωστόσο , υπάρχει ανάγκη να γίνουν χρηματοδοτήσεις σε λογικά επίπεδα ώστε τα αμερικανικά τεχνολογίες που προωθούν τη σχεδίαση και την κατασκευή πλοίων. Τέλος να σημειωθεί ότι λόγω των πολλών θέσεων εργασίας που είναι διαθέσιμες σε πολλές περιοχές, τα αμερικανικά ναυπηγεία έχουν ισχυρή υποστήριξη από τα μέλη του Κογκρέσου.

Ναυπηγικές Μονάδες:

- Vancouver Shipyards (Καναδάς)
- American Shipyards Company (ΗΠΑ)
- Gulf Coast Yards (ΗΠΑ)
- Cascade General (ΗΠΑ)
- Colonna's Shipyard (ΗΠΑ)
- First Wave – Newport Shipbuilding (ΗΠΑ)
- Kvaerner Philadelphia Shipyard (ΗΠΑ)

- Bender Shipbuilding and Repair Co (Μεξικό)
- Bollinger Shipyards Inc. (Μεξικό)
- Braswell Shipyard Panama (Παναμάς)
- Enavi Renave Shipyard (Βραζιλία)
- Estalero Promar Shipyard (Βραζιλία)
- Tinsa (Tsakos Industrias Navales Societe Anonyme) (Ουρουγουάη)

4.18. Ναυπηγεία Αυστραλίας

Από τα μέσα της δεκαετίας του 80 υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη στο ναυπηγικό τομέα της Αυστραλίας, αλλά πολλοί παρατηρητές της βιομηχανίας ανησυχούν ότι κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών η μειωμένη ζήτηση για νέα σκάφη και ο υπερβολικός ανταγωνισμός θα καταστήσουν τη βιομηχανία αυτή μη βιώσιμη, κάτι που αυξάνει τα αιτήματα για κυβερνητικές παρεμβάσεις με στόχο την αναδιάρθρωση.⁵

Πέρα από τις μεγάλες επιχειρήσεις υπάρχει μια ομάδα μικρότερων εταιριών στο νέο προσανατολισμένο προς τις εξαγωγές «ελαφρύ» τομέα της ναυπηγικής που κατασκευάζουν τα γρήγορα πορθμεία, τα γιοτ πολυτέλειας και άλλα μικρά, τεχνολογικά εξειδικευμένα, σκάφη. Το 2001 αυτός ο τομέα κατείχε το 40% των πωλήσεων της παγκόσμια αγοράς και το 27% της χωρητικότητας. Η επιτυχία βασίστηκε στα καινοτόμα σχέδια και την προθυμία να γίνουν αποδεκτοί οι εμπορικοί κίνδυνοι.

Σήμερα οι ναυπηγικές μονάδες ασχολούνται με την ναυπήγηση εμπορικών πλοίων και ιδιαίτερα ταχύπλων επιβατηγών (fast passenger ferries, fast car & passenger ferries, high speed ocean freight ferries, high speed patrol/ rescue boats).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική ναυπηγική δραστηριότητα βρίσκεται σε μία περίοδο ύφεσης τα τελευταία εξαιτίας του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει από τις χώρες με χαμηλού κόστους εργασίας όπως είναι το Πακιστάν , η Ινδία , το Μπαγκλαντές όπου προτιμούνται για τις διαλύσεις πλοίων . Επίσης η Κίνα και κάποιες νέο εισαχθείσες χώρες στην Ευρώπη , οι οποίες διεκδικούν και εκείνες μέρος στην ναυπήγηση και επισκευή πλοίων με χαμηλό εργατικό κόστος , όπως είναι η Βουλγαρία ή η

Ρουμανία. Πιο αναλυτικά, το υψηλότερο εργατικό κόστος παρατηρήθηκε στη Γερμανία, Δανία, Νορβηγία, Γαλλία, Φιλανδία, Σουηδία, Ιαπωνία, Ολλανδία, Βέλγιο, ΗΠΑ Ην. Βασίλειο, Ιταλία, Ισπανία. Η Ελλάδα κατατάσσεται στο μεσαίο εργατικό κόστος μαζί με τη Αυστραλία, Χονγκ Κόνγκ, Σιγκαπούρη, Πορτογαλία, Ταιβάν, Νότια Κορέα. Στο σχετικά χαμηλό παρατηρείται η Ουρουγουάη, Χιλή, Γιβραλτάρ, Κροατία, Πολωνία, Μαλαισία, και Λιθουανία. Τέλος στο χαμηλό εργατικό κόστος είναι η Βουλγαρία, Ρωσία, Κίνα, Ρουμανία, Ουκρανία, Τουρκία.

Το ανθρώπινο δυναμικό σε 14 χώρες της ΕΕ, έχει πολλές διακυμάνσεις. Η Γερμανία είναι η χώρα με απασχολεί τους περισσότερους, ενώ η Μάλτα απασχολεί τους λιγότερους, με την Ελλάδα να την πλησιάζει. Έτσι φανερώνεται η δραστηριότητα στο λιμάνι της κάθε μίας. Ωστόσο για το εργατικό δυναμικό αξίζει να αναφερθεί ότι η υπερηλικίωση είναι ένα ζήτημα που απασχολεί την ΕΕ – καθώς μέχρι το 2050 θα έχει περισσότερους συνταξιούχους από εργαζόμενους-. Επίσης στην ΕΕ παρατηρείται υψηλή εξειδίκευση και μορφωτικό επίπεδο σε σχέση με τις χώρες της Ανατολής και της Μέσης Ανατολής.

Ωστόσο, η εκάστοτε χώρα στην προσπάθεια της να επιβιώσει, έχει αναπτύξει συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή – επισκευή ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου, σχέση με τις άλλες, όπως είναι η Γερμανία με τις ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων ή η Αυστραλία που ασχολείται με γιότ ή εξειδικευμένα σκάφη. Επίσης έχουν καταφύγει μέσω και μίας άλλης οδού, καθώς τα Ιαπωνικά ναυπηγεία όπως είδαμε έχουν καταφύγει σε πολιτικές συγχώνευσης, η Κίνα είναι πολύ ανταγωνιστική τιμή χάλυβα κτλ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος Γ.Π. (2007), Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική, Πειραιάς: Τζει & Τζει Ελλάς

Βλάχος Γ.Π.(2004), ΝΕΒ Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων, Πειραιάς: Τζει & Τζει Ελλάς

Βλάχος Γ.Π. (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Σταμούλη

- Βλάχος Γ.Π. (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική Πολιτική, Πειραιάς: Τζει & Τζει Ελλάς*
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι, Πλωμαρίτου Ε.Η (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Σταμούλη*
- Μαυράκης Ι.Α. (2009), Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου, Αθήνα: Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο*
- Θεοδωρόπουλος Σ. (1998), «Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Αθήνα: Σταμούλη*
- Ερευνητικό Πρόγραμμα Ι.Ε.Κ.Ε.Θ. 2013-2014, Οικονομική ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας & τρόποι επαναπατρισμού της, Αθήνα*
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2012), «170 χρόνια Πολυτεχνείο: οι μηχανικοί και η τεχνολογία», Αθήνα*
- Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών σελ. 9-16 (1.03.2000)*
- Ναυτικά Νέα σελ. 27-02/1998, σελ. 20-07/1998*
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L349, 31.12.1994*
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή , «CCMI/111 Ο ευρωπαϊκός τομέας της επισκευής και μετατροπής πλοίων», 2013*