



ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, 2013
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

**ΘΕΜΑ : ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΚΑΡΝΑΓΙΑ – ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ : ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΙΜΓΑΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

<u>Εισαγωγή</u>	1
1. Κεφάλαιο Πρώτο : Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα	4
1.1 Οι Καταγεγραμμένες Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα	4
1.2 Τρόπος Λειτουργίας Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων	6
1.3 Συμβολή Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στη Ναυτιλία της Χώρας	7
1.4 Παράγοντες Επιρροής Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα	10
1.5 Υπηρεσίες που Προσφέρουν οι Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στα Πλοία	1
	2
2. Κεφάλαιο Δεύτερο : Προοπτικές Ανάπτυξης Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα	14
2.1 Η Ανάπτυξη των Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα	14
2.2 Συμβολή των Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα και την Εθνική Οικονομία	18
2.3 Παράγοντες που Επιδρούν Σχετικά	19
2.4 Σχετικές Υπηρεσίες που Προσφέρονται σε Πλοία στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες	30
3. Κεφάλαιο Τρίτο : Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα – Μελέτη Περίπτωσης Λειτουργίας Καρνάγιου της Κισσάμου	33
3.1 Στοιχεία Σχετικά με την Λειτουργία του Καρνάγιου Κισσάμου	33
3.2 Τρόπος Λειτουργίας και Χαρακτηριστικά του Καρνάγιου Κισσάμου	35
<u>Επίλογος – Συμπεράσματα</u>	38
<u>Βιβλιογραφία</u>	40

Περίληψη

Σκοπός του φοιτητή στη παρούσα πτυχιακή εργασία, είναι να παραθέσει και να αναλύσει στοιχεία σχετικά με την λειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών στην Ελλάδα καθώς και στην ύπαρξη και αντίστοιχη μελέτη του όρου Καρνάγιο. Προκειμένου όμως για τον ίδιο να επιτελέσει μια ορθή και ως προς το θέμα αντιπροσωπευτική εργασία, διαχωρίζει αυτή σε τρία (3) αντίστοιχα κεφάλαια και όπου στο μεν πρώτο σχετίζεται με την ύπαρξη και χαρακτηριστικά των ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων στην Ελλάδα, στο δεύτερο αναφέρεται στις προοπτικές ανάπτυξης των συγκεκριμένων βάσεων στην Ελλάδα και τέλος στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται σε πιο συγκεκριμένα στοιχεία στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες καθώς και στην ανάλυση μελέτης περίπτωσης η οποία αναφέρεται στη λειτουργία του Καρνάγιου Κισσάμου

Εισαγωγή

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 θαλασσιών 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 Σκαραμαγκά¹.

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 καθένα².

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.

¹ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

² Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

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 οργανισμούς³.

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.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε πως 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 αυτές⁴.

³ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

⁴ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

1. Κεφάλαιο Πρώτο : Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα

1.1 Οι Καταγεγραμμένες Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα

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 θαλασσιών 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 Σκαραμαγκά⁵.

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 – Γουλανδρή). 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 καθένα⁶.

⁵ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

⁶ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

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 οργανισμούς⁷.

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.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε πως 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 φθηνό κόστος παραγωγής, λόγω του σημαντικά χαμηλού εργατικού κόστους. Αποτέλεσμα ήταν το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς που είχε απομείνει στη χώρα μας να

⁷ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

προσανατολιστεί στις αγορές αυτές⁸.

Η Ναυπηγική Βιομηχανία (Shipbuilding Industry) σαν Βιομηχανικός Κλάδος είναι εκείνος που αντικείμενό του είναι η ναυπήγηση (κατασκευή πλοίων), επισκευή, μετασκευή και συντήρηση πλοίων, όμως σαν οικονομική δραστηριότητα συμπίπτει με την έννοια του ναυπηγείου. Ο κλάδος της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί τον κύριο παράγοντα της "ναυτιλιακής υποδομής" μιας χώρας γιατί εφενός εξυπηρετεί τη Ναυτιλία, αφ' ετέρου συμβάλλει στη ναυτιλιακή ανάπτυξη της ίδιας της χώρας⁹. Στον ευρύ βιομηχανικό αυτό κλάδο υπάγονται:

- Μονάδες ναυπήγησης, επισκευής και μετασκευής πλοίων
- Μονάδες ναυπήγησης μόνο
- Μονάδες επισκευής, που διακρίνονται όλες σε κρατικές ή δημόσιες (όταν ανήκουν στο κράτος ή σε κρατικούς οργανισμούς) και σε ιδιωτικές όταν ανήκουν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Επίσης διακρίνονται σε ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες και σε επισκευαστικές βάσεις και μονάδες δεξαμενισμού. Ανάλογα με την ικανότητα ανάληψης εργασιών ή επισκευών επί διαφόρων μεγεθών πλοίων (και αυτό εξαρτάται από τη δυναμικότητα των Δεξαμενών που διαθέτουν) διακρίνονται σε Μεγάλες, Μεσαίες (ή Μέσες) και Μικρές μονάδες. Χαρακτηριστικό είναι ότι για τις μεγάλες μονάδες απαιτούνται πολλά κεφάλαια ενώ και ο αριθμός των εργαζομένων είναι πολύ μεγάλος. Η ανάπτυξη του κλάδου αυτού συμβάλλει στην εισροή συναλλάγματος και ταυτόχρονα στην αποφυγή διαρροής του από τέτοιες δραστηριότητες των πλοιοκτητών σε ναυπηγεία άλλων χωρών¹⁰.

⁸ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

⁹ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

¹⁰ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

Στην Ελλάδα λειτουργούν τρεις μεγάλες τέτοιες μονάδες, τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά που απασχολούν περί τους 5000 εργαζόμενους, ιδρύθηκαν το 1957, τα Ναυπηγεία Ελευσίνος που ιδρύθηκαν το 1969, τα ναυπηγεία Νεώριο Σύρου που ιδρύθηκαν υπό νέα μορφή το 1970, των οποίων και ακολουθούν ως μεσαίες μονάδες τα ναυπηγεία Χαλκίδας, Πύλου, Καλαμάτας καθώς επίσης και πλήθος άλλων μεσαίων και μικρών μονάδων κυρίως στο Πέραμα (Πειραιά) από τις οποίες ξεχωρίζουν: τα "Ενωμένα ναυπηγεία Περάματος - Ιτέας", το Ναυπηγείο "Αργώ", τα "Ναυπηγεία Σαλαμίνας Α.Ε.", η "Επισκευαστική Βάσις Κυνοσούρας Α.Ν.Β.Ε.", Τα "Ναυπηγεία ΝΑΥΣ" των Αφών Φιλίππου, το Ναυπηγείο Γενικών Επιχειρήσεων Περάματος (συγκρότημα της Εμπορικής Τράπεζας), τα "Ναυπηγεία Αναστασιάδη - Τσορτανίδη", τα "Ναυπηγεία Γκούμα" Σαλαμίνας και τα "Ναυπηγεία Κορωναίου"¹¹.

1.2 Τρόπος Λειτουργίας Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων

Η λειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων στην Ελλάδα μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες. Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία και μονάδες (ΕΛΛΗΝΙΚΑ, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, ΝΕΩΡΙΟ). Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την υπόλοιπη μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ασκούμενη από ιδιώτες, που αναπτύσσεται κυρίως στην περιοχή Πειραιά – Πέραμα – Σαλαμίνα – Κόλπος Ελευσίνας, η λεγόμενη δηλαδή Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη¹².

Ο ρόλος του κλάδου της ναυπηγικής Βιομηχανίας στη χώρα μας είναι σημαντικός για τους εξής κυρίως λόγους:

- Είναι συναλλαγματοφόρος.
- Απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων.
- Εξυπηρετεί την Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.

¹¹ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

¹² Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

- Συντελεί στη διατήρηση και ανάπτυξη μεγάλου αριθμού παράλληλων □δραστηριοτήτων.
- Τα μεγάλα ναυπηγεία έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν και □απορροφήσουν σημαντικό know – how και να συντελέσουν στη μείωση της εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό (κυρίως με τις πολεμικές κατασκευές).

1.3 Συμβολή Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στη Ναυτιλία της Χώρας

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 βιομηχανίας¹³

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

¹³ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

τους αντίστοιχους ομίλους¹⁴.

Σε αντίστοιχη περίπτωση 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.

Ύστερα από την γενική θεώρηση της υπάρχουσας κατάστασης και των προβλημάτων της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τις συνθήκες που επικρατούν στο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο περιβάλλον, είναι φανερό ότι η ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία, για να μπορέσει να ανακάμψει, να αναπτυχθεί και να αντιμετωπίσει, με επιτυχία, τον διεθνή ανταγωνισμό απαιτούνται στρατηγικός σχεδιασμός, οργάνωση και εκσυγχρονισμός των μονάδων. Οι γενικές κατευθύνσεις ενός τέτοιου σχεδιασμού παρουσιάζονται, σε γενικές γραμμές, παρακάτω¹⁵:

Προσαρμογή και οργάνωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, με στόχο τη συντόμευση των χρόνων σχεδίασης, παραγγελιών, κατασκευών, δοκιμών και παραδόσεων.

- Ορθολογισμός των διοικήσεων, στατιστικός έλεγχος και παρακολούθηση της παραγωγής, έμφαση στην αξιοπιστία των κατασκευών και στην εξασφάλιση ποιότητας με παράλληλη τυποποίηση επιμέρους κατασκευαστικών τμημάτων και εξοπλισμού των πλοίων.
- Δημιουργία κινήτρων και προσοχή στην πολιτική προσωπικού, για την προσέλκυση και εκπαίδευση νέων εργαζομένων στη ναυπηγική τέχνη.

¹⁴ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

¹⁵ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

- Εισαγωγή των αυτοματισμών και της ρομποτικής σε πολλές ναυπηγικές δραστηριότητες.
- Τοποθέτηση επιλεγμένου προσωπικού σε θέσεις που απαιτούν έλεγχο, παρακολούθηση, λήψη αποφάσεων, διαδικασία επιλογών, διασύνδεση αποφάσεων, κλπ.
- Δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος, μέσα από γρήγορες αποφάσεις για την εξυγίανση των μονάδων και τον περιορισμό της γραφειοκρατίας.
- Υλοποίηση επενδυτικών σχεδίων για τον εκσυγχρονισμό τους.
- Δημιουργία, από το κράτος, προϋποθέσεων παροχής κινήτρων που δεν θα αντίκεινται στις Οδηγίες της Ε.Ε. και τη συμφωνία του ΟΟΣΑ, για τη ναυπήγηση των ελληνικών επιβατικών πλοίων στην Ελλάδα, στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού στόλου που, ήδη, έχει αρχίσει να γίνεται στην Ελλάδα.
- Δημιουργία εθνικών προγραμμάτων με τη συμμετοχή ναυπηγείων, εφοπλιστικών ενώσεων, επιμελητηρίων, παραναυπηγικών βιομηχανικών μονάδων, κλπ. Για την ανάπτυξη και κατασκευή προηγμένων τύπων πλοίων.
- Παροχή κρατικής υποστήριξης στον τομέα marketing μέσω των ελληνικών πρεσβειών σε ορισμένες «χώρες-κλειδιά» που θα πρέπει να πλαισιωθούν με στελέχη ειδικών γνώσεων. □Για να υλοποιηθούν τα παραπάνω, χρειάζεται να γίνει μια μεγάλη, συστηματική και συντονισμένη προσπάθεια δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, Κράτους και επιχειρήσεων. Κάτι τέτοιο, θα άξιζε, πραγματικά τον κόπο, γιατί, παρά τα μεγάλα προβλήματα, ο ρόλος του κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας είναι σημαντικός για την Ελλάδα, για τους εξής, κυρίως, λόγους:
- ❖ Είναι συναλλαγματοφόρος.

- ❖ Απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων.
- ❖ Συντελεί στην ανάπτυξη και διατήρηση μεγάλου αριθμού παράλληλων δραστηριοτήτων.
- ❖ Οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες έχουν τη δυνατότητα να απορροφήσουν σημαντική τεχνογνωσία και να συντελέσουν στη μείωση της εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό (κυρίως με τις πολεμικές κατασκευές). Παράλληλα, μεταφέρουν τεχνογνωσία στο ελληνικό περιβάλλον και είναι χώροι, όπου μπορεί να αναπτυχθεί εφαρμοσμένη έρευνα σε συνεργασία με φορείς, όπως π.χ. το Ε.Μ.Π., κλπ.
- ❖ Εξυπηρετεί την εθνική άμυνα της χώρας με την κατασκευή, επισκευή, μετασκευή και συντήρηση των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού.

1.4 Παράγοντες Επιρροής Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα

Οι παράγοντες επιρροής των ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων στην Ελλάδα εντοπίζονται στις βασικές αδυναμίες που εμπόδισαν την Ελληνική Ν.Β. να καταλάβει μία αξιόλογη θέση στην παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα και αναφέρονται παρακάτω ως εξής¹⁶:

- ΧΑΜΗΛΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ

Οι λόγοι στους οποίους οφείλεται η χαμηλή παραγωγικότητα διαφέρουν ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης. Στις μεγάλες μονάδες, οφείλεται στην μη εφαρμογή μεθόδων προγραμματισμού και ελέγχου της παραγωγής, στα ανεπαρκέστατα κατά καιρούς MANAGEMENT, στον κομματισμό κ.λ.π.

¹⁶ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

Στις μεσαίες και μικρές μονάδες υπάρχουν ακόμα πιο σοβαρές ελλείψεις στην οργανωτική δομή, στην επάνδρωση με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό, στην εισαγωγή συγχρόνων μεθόδων προγραμματισμού της παραγωγής και στον τεχνολογικό εξοπλισμό.¹⁷

- ΠΕΠΑΛΑΙΩΜΕΝΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ορισμένα τμήματα εξοπλισμού στα μεγάλα ναυπηγεία είναι πολύ παλαιά και χαμηλής απόδοσης ενώ η επισκευή και συντήρησή τους είναι συχνές, πολυέξοδες και εργατοβόρες. Η αντικατάσταση αλλά και η δημιουργία υποδομών θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση αλλαγής και βελτίωσης κλίματος βιωσιμότητας των επιχειρήσεων.

- ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ (MANAGEMENT)

Οι διοικήσεις των Ναυπηγικών μονάδων κατά καιρούς δεν δικαίωσαν. Αποτελούσαν ανασταλτικό παράγοντα. Ήταν κατώτεροι των περιστάσεων. Δεν μπορούσαν να δώσουν όραμα, ουσία και περιεχόμενο στην συστράτευση των παραγωγικών δυνάμεων που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την απογείωση μιας επιχείρησης. Η στρατηγική τους ήταν μάλλον προσωπική επιβίωση και όχι βελτίωση της θέσης της επιχείρησης¹⁷.

Οι συχνές αλλαγές διοικήσεων επέφεραν συχνότατες αλλαγές των οργανογραμμάτων των επιχειρήσεων, που είχαν σαν συνέπεια την αποστελέχωση σε μεγάλο βαθμό από ικανό και έμπειρο τεχνικό προσωπικό. Αλλά και η επάνδρωσή του με ακατάλληλο προσωπικό συνεχίζεται και σήμερα. Άτομα που προέρχονται κυρίως από χώρους με νοοτροπία μη συμβατή με το σύγχρονο τρόπο διοίκησης¹⁸.

- ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ

¹⁷ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

¹⁸ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Είναι σε μόνιμο πρόβλημα.
- Η Πολιτεία ουδέποτε προέβλεψε, ούτε συνεισέφερε, στην δημιουργία και στον προγραμματισμό των ναυπηγικών μονάδων στην χώρα μας, παρά μόνο έδιδε ένα γενικό νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση των μεγάλων μονάδων.
- Όταν για διάφορους λόγους οι ναυπηγικές μονάδες πέρασαν στον κρατικό έλεγχο (κύρια σε περιόδους κρίσεις της Ν.Β. , που δεν ήταν δυνατή η κερδοφόρα διαχείρισή τους) η Πολιτεία αποδείχθηκε απροετοίμαστη για την ουσιαστική και την επαρκή διαχείρισή τους.
- Το πέρασμα των ναυπηγικών μονάδων στον κρατικό έλεγχο έγινε χωρίς καμιά μελέτη ανασυγκρότησής τους.
- Αλλά και η επαναϊνδustrialοποίηση έγινε με πολλά ερωτηματικά, χωρίς ίσως εξασφάλιση της βιωσιμότητας και προοπτικής αλλά κυρίως χωρίς προγραμματισμό και σχέδιο.

1.5 Υπηρεσίες που Προσφέρουν οι Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στα Πλοία

Οι εργασίες που εκτελούνται από τις επιχειρήσεις της ενότητας αυτής είναι κυρίως επισκευαστικές και μετασκευαστικές. Οι τελευταίες έχουν γνωρίσει τα τελευταία 20 χρόνια μεγάλη επιτυχία με αποτέλεσμα σχεδόν όλες οι μετασκευές πλοίων στην Ελλάδα να έχουν εκτελεστεί στην Περιοχή ΟΛΠ (με συμμετοχή των μεγάλων ναυπηγείων μόνο στις εργασίες δεξαμενισμού)¹⁹.

Παρά την έλλειψη κεντρικής οργάνωσης (που υπάρχει σε ένα μεγάλο ναυπηγείο), οι εργασίες αυτές εκτελούνται με μεγάλη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα. Η μετασκευαστική δραστηριότητα αφορά κυρίως επιβατικά σκάφη (πλοία γραμμής ή κρουαζιερόπλοια), για τα οποία το μεγάλο

¹⁹ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

κόστος ναυπήγησης νέου πλοίου δικαιολογεί τη δαπάνη για εκτεταμένες εργασίες.

Η επισκευαστική δραστηριότητα στην περιοχή είναι, επίσης, σημαντικότερη και αφορά κυρίως σε επισκευές εν πλω. Είναι, βέβαια, σύνηθες το γεγονός, όταν ένα πλοίο εκτελεί επισκευές να πραγματοποιεί και δεξαμενισμό. Για την περιοχή του ΟΛΠ υπάρχουν δεξαμενές ιδιοκτησίας ΟΛΠ (δύο δεξαμενές για πλοία μέχρι 10,000 και 40,000 τόνων DWT στην περιοχή Περάματος και δύο μόνιμες δεξαμενές των 2,500 και 11,000 τόνων DWT στο λιμάνι του Πειραιά).

Είναι, όμως, συνηθισμένη πρακτική, ο δεξαμενισμός του πλοίου και οι συναφείς εργασίες να γίνονται σε ένα από τα μεγάλα ναυπηγεία, σε συνδυασμό με την εκτέλεση των υπολοίπων εργασιών στις επισκευαστικές ζώνες της περιοχής ΟΛΠ. Αυτό το "σπάσιμο" του έργου αν και δημιουργεί καθυστερήσεις, λόγω μετακινήσεων του πλοίου, είναι συμφέρον, πολλές φορές, για πλοιοκτήτες που μπορούν να χρησιμοποιούν αποδοτικά τα συνεργεία της περιοχής ΟΛΠ που προσφέρουν υπηρεσίες χαμηλότερου κόστους από τα ναυπηγεία²⁰.

²⁰ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

2. Κεφάλαιο Δεύτερο : Προοπτικές Ανάπτυξης Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα

2.1 Η Ανάπτυξη των Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες: Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία και μονάδες (ΕΛΛΗΝΙΚΑ- Σκαραμαγκάς, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, ΝΕΩΡΙΟ, ΧΑΛΚΙΔΑΣ, ΝΑΥΣΙ). Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την υπόλοιπη μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, που ασκείται από ιδιώτες και αναπτύσσεται, κυρίως, στην περιοχή Πειραιά, Περάματος, Σαλαμίνας, Κόλπου Ελευσίνας.

Οι μονάδες της πρώτης κατηγορίας παρουσιάζουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Απασχολούν το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού του κλάδου
- Διαθέτουν επαρκή χώρο, καθώς και τα αναγκαία έργα υποδομής
- Διαθέτουν όλες τις αναγκαίες εγκαταστάσεις, π.χ. πλωτές δεξαμενές, μόνιμες δεξαμενές, ναυπηγικές κλίνες, κλπ., εκτός από τη ΝΑΥΣΙ που χρησιμοποιεί δεξαμενές του ΟΛΠ.
- Διαθέτουν το μεγαλύτερο μέρος του μήκους των προβλητών που χρησιμοποιούν οι βιομηχανίες του κλάδου.
- Διαθέτουν κινητούς γερανούς μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας.
- Διαθέτουν αξιόλογο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό.

Το εργατοτεχνικό προσωπικό είναι μόνιμο και εξειδικευμένο σε συνεργεία «ξηράς» και «καραβιού». Οι μονάδες της δεύτερης κατηγορίας, παρ' όλο ότι έχουν πολύ κατώτερο εξοπλισμό, κατορθώνουν και παρέχουν ποιότητα εργασίας ικανοποιητική. Οι μονάδες της κατηγορίας αυτής:

- Διαθέτουν περιορισμένους χώρους και όχι πάντα ιδιόκτητους.
- Δεν διαθέτουν τα αναγκαία έργα υποδομής.
- Δεν διαθέτουν προβλήτες και εξυπηρετούνται στοιχειωδώς από γερανούς μικρής ανυψωτικής ικανότητας.
- Δεν διαθέτουν ικανό ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό.
- Απασχολούν έκτακτο προσωπικό που κυμαίνεται ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς, με αποτέλεσμα το προσωπικό, αν και ειδικευμένο, να μην είναι καλά οργανωμένο σε μόνιμα συνεργεία.

Οι μεγάλες μονάδες

Παρά το γεγονός ότι η, υπό μελέτη, ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα στο Βόλο δεν είναι συγκρίσιμη με τις μεγάλες μονάδες της χώρας μας, ούτε άμεσα ανταγωνιστική με αυτές, δηλαδή δεν απευθύνονται στις ίδιες αγορές, για λόγους πληρότητας της μελέτης και παρουσίασης της γενικότερης εικόνας της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας, περιγράφονται στη συνέχεια, με συντομία, οι μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Ελλάδας.

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 τόννων. Τα ο 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 Περατικού 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).

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.

Το 2003 και τα 2004 θα παραδώσει 2 τέτοια πλοία 85.3 μέτρων μήκους για 36 επιβάτες το καθένα. □ Για τις επισκευαστικές δραστηριότητες διαθέτει περίπου 1,800 μέτρα κρηπιδωμάτων, με γεραμούς έως 40 τόνων, στα οποία μπορεί να εκτελέσουν επισκευές, εν πλω, πλοία μέχρι 150,000 τόνων (dwt). Διαθέτει, επίσης, πλωτό γερανό ανυψωτικής ικανότητας 200 τόνων

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.

2.2 Συμβολή των Ναυπηγοεπισκευαστικών Βάσεων στην Ελλάδα και την Εθνική Οικονομία

Στη παρούσα φάση πιο σημαντικό να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στη συμβολή της Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας στους διάφορους τομείς της Εθνικής Οικονομίας όπως²¹:

- Η βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών - Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία είναι Βιομηχανία εντατικής απασχόλησης εργατικού δυναμικού (Labour intensive) με ποσοστό Προστιθέμενης Αξίας (Local Added Value) σε υλικά και εργατικά 35%-40% του κόστους για τις Νέες Κατασκευές και 70%-75% για Επισκευές. Το μέγιστο μέρος της εγχώριας συμβολής θεωρείται εξαγωγίμο. □
- Η ανάπτυξη της Βιομηχανικής Υποδομής - Η ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας συνετέλεσε στην ίδρυση νέων Βιομηχανιών σχετικού περιεχομένου, εξοπλισμένων με σύγχρονα μηχανήματα για παραγωγή υλικών και ειδών εξοπλισμού των πλοίων (Ξύλινα διαχωριστικά, ηλεκτρικοί κινητήρες, αντλίες, χρώματα, χυτά κ.λπ.)
- Η Τεχνική Εκπαίδευση - Η συμβολή στην ανάπτυξη του Τεχνικού Επιπέδου της Εκπαίδευσης στην Ελλάδα υπήρξε μεγάλη με τη δημιουργία Τεχνικών Σχολών σε κάθε επίπεδο (Ανώτατες, Μέσες, Τεχνικές) από τις οποίες απεφοίτησαν, όπως θα αναφερθεί λεπτομερώς κατωτέρω, χιλιάδες Τεχνικών όλων των ειδικοτήτων.
- Η συμβολή στην Εθνική Άμυνα - Η συμμετοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας στην Εθνική Άμυνα υπήρξε σημαντική με την κατασκευή και αναβάθμιση πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού στην Ελλάδα (Φρεγάτες, αντιτορπιλικά, υποβρύχια, περιπολικά, βοηθητικά κ.λπ.) – Η διασύνδεση των Ναυπηγείων με την Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα

Με την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας

²¹ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

αναπτύχθηκε σύνδεση των Ναυπηγικών Μονάδων με την Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα που οδήγησε στην κατασκευή και επισκευή μεγάλου αριθμού πλοίων στην Ελλάδα.

2.3 Παράγοντες που Επιδρούν Σχετικά

Αναφερόμενοι στους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επιδράσουν με καταλλυτικό τρόπο στην λειτουργία και προσφορά των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών στην Ελλάδα, θα λέγαμε πως αυτοί είναι ποικίλης φύσης, ωστόσο διαχωρίζονται σε δύο σημαντικές κατηγορίες. Εκείνοι οι οποίοι αναφέρονται στην λειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών βάση διεθνών κανονισμών και νομοθεσίας που προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον και σε εκείνους που σχετίζονται με κοινωνικο-οικονομικά στοιχεία περισσότερο.

Σχετικά με την πρώτη κατηγορία παραγόντων, μια νομοθεσία και η οποία επηρεάζει την λειτουργία των ζωνών αυτών, είναι η Σύμβαση της Βασιλείας σχετικά με την Διασυνοριακή Διακίνηση Αποβλήτων που προέρχονται από δραστηριότητες σε ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες. Αναφέρεται σχετικά πως η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ανησυχεί πολύ σοβαρά για τη συνεχιζόμενη έκλυση των έμμονων οργανικών ρύπων στο περιβάλλον. Είναι γεγονός πως οι χημικές αυτές ουσίες δεν γνωρίζουν σύνορα και έτσι διατηρούνται επί μακρόν στο περιβάλλον και μεταφερόμενες σε ορισμένες μεγάλες αποστάσεις μακριά από τις πηγές τους, οι οποίες βιοσυσσωρεύονται μέσω της τροφικής αλυσίδας και ενέχουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Απαιτείται επομένως η συνεχόμενη λήψη περαιτέρω αποτελεσματικών μέτρων σε διεθνές επίπεδο με απώτερο σκοπό να προστατευθούν η ανθρώπινη υγεία αλλά και το περιβάλλον από τέτοιους ρύπους.

Για το λόγο αυτό, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχοντας υπόψιν τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδιαίτερα το άρθρο 130 Ρ παράγραφος 1 και το άρθρο 228 παράγραφος 2 στη πρώτη πρόταση και παράγραφος 3 στο πρώτο εδάφιο, την πρόταση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, προχώρησε στην εκτίμηση ότι

με την απόφαση 93/98/ΕΟΚ του Συμβουλίου, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ενέκρινε τη σύμβαση για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους με τη σύμβαση της Βασιλείας, και κατέστη πλήρες μέρος της σύμβασης στις 7 Μαΐου 1994²²

Βάσει αυτή της Σύμβασης αναφέρεται ότι, *δυνάμει αποφάσεως του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 1995, η Επιτροπή συμμετείχε, εξ ονόματος της Κοινότητας και σε συνεννόηση με τους αντιπροσώπους των κρατών μελών, στις διαπραγματεύσεις της τρίτης συνεδρίασης της συνδιάσκεψης των μερών της σύμβασης της Βασιλείας με σκοπό την τροποποίησή της σύμφωνα με την απόφαση ΙΙ/12 της συνδιάσκεψης ότι, σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων προοριζόμενων για τελική διάθεση από χώρες του ΟΟΣΑ σε χώρες εκτός του ΟΟΣΑ πρέπει να απαγορευτούν αμέσως και οι εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων προοριζόμενων για ανάκτηση να μειωθούν σταδιακά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 και να απαγορευτούν μετά την ημερομηνία αυτή*²³

Επιπλέον αναφέρεται πως το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων αυτών ήταν να εκδοθεί, στις 22 Σεπτεμβρίου 1995, από τη συνδιάσκεψη των μερών η απόφαση ΙΙΙ/1 με την οποία προστίθεται στο προοίμιο της σύμβασης νέα παράγραφος 7α, ένα νέο άρθρο 4 Α και νέο παράρτημα VII ότι σκοπός της απόφασης ΙΙΙ/1 είναι να απαγορευτούν αμέσως οι εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων προοριζόμενων για τελική διάθεση, από συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος VII σε κράτη που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα αυτό, και να μειωθούν σταδιακά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 και να απαγορευτούν μετά την ημερομηνία αυτή οι εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων προοριζόμενων για ανάκτηση, από συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος VII σε κράτη που δεν περιλαμβάνονται σ' αυτό.

²² Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

²³ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

Τέλος σύμφωνα σχετικά με την ίδια σύμβαση αναφέρεται ρητά ότι η κοινοτική νομοθεσία περί μεταφοράς αποβλήτων τροποποιήθηκε αναλόγως με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 120/97 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 1997, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 259/93 σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους και ότι σύμφωνα με το άρθρο 17 της σύμβασης, η τροποποίηση της σύμβασης της Βασιλείας ανοίγεται προς κύρωση, έγκριση, τυπική επικύρωση ή αποδοχή και θα αρχίσει να ισχύει μεταξύ των μερών που την έχουν αποδεχθεί την εννενηκοστή ημέρα μετά την παραλαβή από το θεματοφύλακα των πράξεων κύρωσης, έγκρισης, τυπικής επικύρωσης ή αποδοχής από τα τρία τουλάχιστον τέταρτα των συμβαλλομένων μερών που αποδέχθηκαν την τροποποίηση²⁴.

Θα πρέπει εξίς να σημειωθεί πως τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζουν ότι η διασυνοριακή διακίνηση των επικίνδυνων αποβλήτων, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, είναι πολύ πιθανό να μην αποτελεί κάποια περιβαλλοντικώς ορθολογική μέθοδο διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων και όπως απαιτείται από την παρούσα σύμβαση. Τέλος σύμφωνα με την τοποθέτηση ενός νέου Άρθρου, εκείνου του 4Α, γίνονται σαφές τα ακόλουθα :

- Τα μέρη που αναγράφονται στο παράρτημα VII απαγορεύουν κάθε διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων προοριζόμενων για εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα IV Α, προς κράτη τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII
- Τα μέρη που αναγράφονται στο παράρτημα VII μειώνουν σταδιακά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 και απαγορεύουν μετά την ημερομηνία αυτή κάθε διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) της σύμβασης και προορίζονται για εργασίες προβλεπόμενες στο παράρτημα IV Β, προς τα κράτη που δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII. Η διασυνοριακή

²⁴ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

αυτή διακίνηση απαγορεύεται μόνον εφόσον τα σχετικά απόβλητα έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνα με βάση τη σύμβαση.

Μια επίσης σχετική σύμβαση και η οποία αντίστοιχα μπορεί να επηρεάσει την λειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών βάση διεθνών κανονισμών προστασίας αποβλήτων από τις σχετικές διεργασίες, είναι η Σύμβαση IMO αναφορικά με τους όρους συντήρησης και διάλυσης πλοίων στα ναυπηγεία της χώρας. Αποτελεί γεγονός πως ο *Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός* ή διαφορετικά IMO - International Maritime Organization, θεωρείται ένας από τους πλέον εξειδικευμένους οργανισμούς στα πλαίσια του ΟΗΕ. Το αντικείμενο του οργανισμού σχετίζεται με τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία αλλά και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπρόσθετα, είναι αρμόδιος για τα νομικά θέματα τα οποία αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή των αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης.

Ο IMO συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση η οποία που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το έτος 1948 και αριθμεί στις μέρες μας 163 Κράτη - Μέλη. Η Γενική Συνέλευση του IMO διεξάγεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη τα οποία είναι χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη - μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη - μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές ενώ τέλος η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και η οποία περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών.

Ένα από τα βασικότερα ζητήματα απασχόλησης όμως του Διεθνή Οργανισμού Ναυτιλίας, αποτελεί το ζήτημα των πρακτικών συντήρησης και διάλυσης πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι αλήθεια πως ο αριθμός των κέντρων συντήρησης και διάλυσης πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μειωθεί σημαντικά την τελευταία

εικοσαετία και δεν υπάρχει πλέον επαρκής δυναμικότητα με σκοπό τη διάλυση των μεγάλων εμπορικών στόλων που πλέουν με σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή που ανήκουν σε εταιρίες εντός αυτών των χωρών²⁵.

Στις μέρες μας η διάλυση πλοίων πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό στη νότια Ασία και κυρίως στην Ινδία, το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν. Η δραστηριότητα αυτή προσφέρει κάποιες χιλιάδες θέσεις εργασίας, πλην όμως οι συνθήκες υγείας και ασφάλειας θεωρούνται άθλιες. Τα αρχαιότερα πλοία περιέχουν πολλά και διάφορα επικίνδυνα υλικά, όπως αμίαντο, πολυχλωροδιφαινύλια (PCB) και μεγάλες ποσότητες πετρελαιοειδών. Το πρόβλημα των διαφόρων πρακτικών διάλυσης των πλοίων αναμένεται να επιδεινωθεί με την διάλυση πετρελαιοφόρων μονού κύτους και η οποία αναμένεται να κορυφωθεί τα αμέσως προσεχή έτη, καθώς και τα πλοία αυτά τα οποία απομακρύνονται και αντικαθίστανται από ασφαλέστερα πλοία διπλού κύτους. 1.000 περίπου τέτοια πετρελαιοφόρα αναμένεται να αποσυρθούν τα επόμενα έτη²⁶.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή του Διεθνή Οργανισμού Ναυτιλίας ανέλαβε τη χάραξη μιας ενιαίας στρατηγικής σε κλίμακα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικής με τη διάλυση των πλοίων τον Απρίλιο του έτους 2006 και έπειτα. Το έτος 2007 λοιπόν δημοσιοποίησε το «πράσινο βιβλίο», στο οποίο εκτίθεται ένα φάσμα δυνατών μέτρων και αργότερα ακολούθησε δημόσιος διάλογος. Το τελευταίο διάστημα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε σχετικό ψήφισμα με το οποίο καλείται η Επιτροπή αλλά και τα κράτη μέλη να λάβουν επείγοντα μέτρα σχετικά με τη διάλυση των πλοίων.

Αναφορικά με τον ρόλο του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού στο συγκεκριμένο κλάδο συντήρησης και διάλυσης πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος, εκείνος αναφέρεται στη

²⁵ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

²⁶ Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

προετοιμασία της σύναψης διεθνούς σύμβασης με σκοπό την ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων και η οποία θα είναι δεσμευτική σε παγκόσμιο επίπεδο. Η σύμβαση θα αποβλέπει στη θέσπιση ενός «απαρχής μέχρι τέλους» συνολικού συστήματος τεχνικών επισκέψεων και τήρησης κανόνων, ενώ στηρίζεται περισσότερο στις τεχνικές επισκέψεις και την πιστοποίηση των πλοίων, αλλά και στην αδειοδότηση των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης των πλοίων. Μολονότι οι τελικές διαπραγματεύσεις αναμένονται να ολοκληρωθούν τους προσεχείς μήνες (Σεπτέμβριος 2009), η σύμβαση του IMO δεν αναμένεται να τεθεί σε ισχύ πριν από το έτος 2015.

Αναφορικά με την στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτό τον τομέα συντήρησης και διάλυσης πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος, εκείνη προβλέπει μια σειρά μέτρων για την κατά το δυνατόν συντομότερη βελτίωση των όρων αυτών υπό τους οποίους διενεργείται η διάλυση των πλοίων και συμπεριλαμβανομένης της μεταβατικής περιόδου μέχρι τη θέση σε ισχύ της σύμβασης του IMO. Μεταξύ βέβαια των μέτρων περιλαμβάνονται τα ακόλουθα²⁷ :

- *Έναρξη των προπαρασκευαστικών ενεργειών για τη θέσπιση όρων σε καίριους τομείς της σύμβασης και όπως είναι αυτοί που αφορούν τις τεχνικές επισκέψεις, την πιστοποίηση και την απογραφή των επικίνδυνων υλικών που περιέχονται στα πλοία, το συντομότερο δυνατό μετά τη σύναψή της·*
- *Ενθάρρυνση της ανάληψης εθελοντικής δράσης από τον κλάδο, με τη βοήθεια διαφόρων μέτρων όπως βραβείων για παραδειγματική «πράσινη» ανακύκλωση· δημοσίευση κατευθυντήριων γραμμών και όπως καταλόγου «καθαρών» εγκαταστάσεων διάλυσης πλοίων·*
- *Παροχή τεχνικής συνδρομής και στήριξης στις πλέον αναπτυσσόμενες χώρες για προγράμματα εκπαίδευσης στον τομέα της ασφάλειας και για την ανάπτυξη βασικής υποδομής προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας τους αλλά και παγκοσμίως*

²⁷ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

- *Βελτίωση της τήρησης των ισχυόντων κανόνων οι οποίες διέπουν τις μεταφορές αποβλήτων, όπως είναι η αύξηση των ελέγχων στα ευρωπαϊκά λιμάνια, η ένταση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με κατάρτιση καταλόγου πλοίων τα οποία θεωρούνται κατάλληλα για διάλυση*

Η στρατηγική βέβαια αυτή προτείνει επίσης να εξεταστεί από την Επιτροπή η σκοπιμότητα των ακόλουθων μέτρων²⁸:

- *Διαμόρφωση συστήματος πιστοποίησης και ανεξάρτητου ελέγχου από τρίτους με απώτερο στόχο τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων ανά τον κόσμο και μελέτη των τρόπων ενθάρρυνσης της χρήσης ενός τέτοιου συστήματος για τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης*
- *Υπαγωγή των πολεμικών πλοίων και άλλων κυβερνητικών σκαφών τα οποία δεν καλύπτονται από τη σύμβαση, στους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίοι διέπουν την «καθαρή» διάλυση*
- *Θέσπιση ενός υποχρεωτικού συστήματος διεθνούς χρηματοδότησης για τις καθαρές πρακτικές διάλυσης των πλοίων.*

Είναι λοιπόν γεγονός πως η χάραξη μιας στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνεργασία με τον IMO, έχει ως στόχο τη δημιουργία μιας φιλικής προς το περιβάλλον συντήρηση και διάλυση πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος και αποτελεί έναν από τους άξονες του Σχεδίου Δράσης της Επιτροπής για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση²⁹. Το γεγονός αυτό μπορεί να εξηγηθεί και από τα περίπου 50.000 ποντοπόρα πλοία διεθνώς εκ των οποίων περίπου 800 αποσύρονται κάθε χρόνο. Στο τέλος δηλαδή της ωφέλιμης ζωής τους, τα «γηρασμένα» πλοία μπαίνουν σε διαλυτήρια πλοίων όπου ανακτάται το 90% της μάζας τους.

²⁸ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

²⁹ Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η συντήρηση και διάλυση πλοίων στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος θεωρούνταν μια εν πολλοίς εκμηχανισμένη διαδικασία η οποία ελάμβανε χώρα κυρίως σε ναυπηγεία της Βρετανίας, της Ταϊβάν, του Μεξικού, της Ισπανίας και της Βραζιλίας. Καθώς όμως η επιβολή των αυστηρότερων περιβαλλοντικών και εργασιακών όρων σ' αυτές τις χώρες ανέβασε το κόστος της διάλυσης, η αγορά στράφηκε προς κάποιες ασιατικές χώρες οι οποίες παρέχουν φθηνότερες τιμές λόγω των ανύπαρκτων ουσιαστικά μέτρων προστασίας των εργαζομένων και του θαλάσσιου ή γενικότερου περιβάλλοντος.

Δυστυχώς όμως όλα τα παλιά πλοία και κυρίως όσα κατασκευάστηκαν πριν το έτος 1970, περιέχουν κάποιες σημαντικές ποσότητες τοξικών και επικίνδυνων ουσιών, όπως ο αμιάντος, ο μόλυβδος, το κάδμιο, τα PCBs γνωστά ως κλοφέν αλλά και οι οργανικές ενώσεις του κασσιτέρου (TBT). Επιπλέον τα παλιά δεξαμενόπλοια φέρουν στο σκαρί τους σημαντικές ποσότητες πετρελαιοειδών. Στις χώρες της Ευρώπης υπάρχουν πλέον περιορισμοί στη χρήση των περισσότερων απ' αυτές τις ουσίες και ορίζονται οι ορισμένοι τρόποι διαχείρισής τους. Δεν ισχύει όμως το ίδιο και στις φτωχές ασιατικές χώρες, όπου η διάλυση των πλοίων και η απομάκρυνση των τοξικών υλικών διεξάγεται με τα χέρια και κάτω από πραγματικά απαράδεκτες και απάνθρωπες συνθήκες.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έως τον Σεπτέμβριο του 2009 ολοκληρώθηκε η διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού η οποία πραγματοποιείται στο Hong Kong, στην Κίνα και επικεντρώνεται γύρω από το ζήτημα της ανακύκλωσης των πλοίων. Στόχος του IMO βέβαια είναι η υιοθέτηση μιας διεθνούς σύμβασης για τις ακολουθούμενες διαδικασίες ανακύκλωσης των διαφόρων τύπων πλοίων, η οποία θα εξασφαλίζει ότι τα υπό διάλυση πλοία δεν θα αποτελούν κανένα κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον. Ο IMO όμως προετοιμάζει τη σύναψη διεθνούς σύμβασης για την ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων έπειτα από τρία έτη σημαντικότητας διαβουλεύσεων, στις οποίες συμμετείχαν ενδεικτικά Διεθνείς Οργανισμοί όπως ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας - *International*

Labour Organization (ILO) και η *Γραμματεία της Σύμβασης της Βασιλείας*, εκπρόσωποι κρατών καθώς και εκπρόσωποι Μη Κυβερνητικών Οργανισμών.

Τέλος θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί πως παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άρχισε από τον Απρίλιο 2006, εργασίες με σκοπό την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την αποσυναρμολόγηση των πλοίων. Το έτος 2007 υιοθέτησε η σχετική Πράσινης Βίβλος, στην οποία περιγράφεται μια σειρά πιθανών μέτρων και ακολούθησε μια δημόσια διαβούλευση. Με βάση τα ανωτέρω η Επιτροπή συνέταξε σχετική ανακοίνωση με στόχο τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων η οποία και υιοθετήθηκε το έτος 2008. Η Ευρωπαϊκή Ένωση βέβαια εκτιμά ότι η σύμβαση του IMO δεν πρόκειται να τεθεί σε ισχύ πριν από το έτος 2015 και η ίδια εμφανίζεται αποφασισμένη να λάβει άμεσα μέτρα, τα οποία θα ισχύουν και στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου μέχρι τη θέση σε ισχύ της σύμβασης του IMO με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος³⁰

Εκτός όμως των ανωτέρω, σημειώνεται πως πλάι στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας μας υπάρχει και δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων που καλύπτουν όλο το φάσμα των εργασιών που απαιτούνται για την κατασκευή, αλλά κυρίως την επισκευή ενός πλοίου. Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται επιχειρήσεις που διαφέρουν σημαντικά από την άποψη του αντικειμένου και της ειδίκευσης, του μεγέθους και της οργάνωσης, του εξοπλισμού και των δυνατοτήτων τους και είναι εγκατεστημένες σε μια ευρεία περιοχή με χαρακτηριστική την έλλειψη χωροθέτησης και οριοθέτησης.

Το ανομοιογενές, από πολλές απόψεις, αυτό σύνολο συνδέεται με κοινά χαρακτηριστικά που το περιχαρακώνουν εμφανίζοντάς το, ως ένα ενιαίο σύνολο, μια ομοειδή οικονομική δραστηριότητα. □ Τα βασικά κοινά

³⁰ Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας

χαρακτηριστικά τους είναι³¹:

- α. Η ανάπτυξη της δραστηριότητάς τους γύρω και επί του «πλοίου-πελάτη» που ανεξάρτητα από την ειδίκευση της κάθε επιχείρησης υπόκεινται σε ενιαίο πλαίσιο κανόνων και κανονισμών, ελεγκτικών οργάνων, εργασιακών πρακτικών, μεθόδων εργασίας.
- β. Η δραστηριότητα αυτή συγκεντρώνεται και αναπτύσσεται σε συγκεκριμένες περιοχές και χώρους κυρίως του Περάματος, Δραπετσώνας, Σαλαμίνας (Κυνόσουρα), ανεξαρτήτως του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων.

Για λόγους μεθοδολογικούς οι επιχειρήσεις αυτές μπορούν να καταταχθούν σε κατηγορίες με βάση τα παρακάτω κριτήρια :□

- ❖ Το μέγεθος: Συμπεριλαμβάνονται επιχειρήσεις που το μέγεθος, από την άποψη του κύκλου εργασιών, του απασχολούμενου προσωπικού, μόνιμου ή εκτάκτου και των δυνατοτήτων ανάληψης εργασιών, προσεγγίζουν τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας και επιχειρήσεις με ελάχιστο εξοπλισμό, χωρίς μόνιμους εργαζομένους που εξειδικεύονται σε ένα τομέα δραστηριότητας
- ❖ Την σχέση με τον πελάτη: Διακρίνονται δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει επιχειρήσεις που διαθέτουν τις προσβάσεις και την δυναμικότητα και αναλαμβάνουν εργασίες απ' ευθείας από το πλοίο-πελάτη, ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει συνήθως τις μικρότερες και στενά εξειδικευμένες επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν εργασίες ως υπεργολάβοι των πρώτων.
- γ. Την υποδομή: Με βάση την υποδομή διακρίνονται επιχειρήσεις με πρόσβαση στη θάλασσα που διαθέτουν κρηπιδώματα, προβλήτες ελλιμενισμού ή κλίνες ανέλκυσης-καθέλκυσης πλοίων και επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες μακριά από τη θάλασσα και για την άσκηση της δραστηριότητάς τους χρησιμοποιούν αποκλειστικά τις

³¹ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

εγκαταστάσεις του ΟΛΠ ή και των επιχειρήσεων της προηγούμενης κατηγορίας.

- δ. Τη σχέση με το «πλοίο-πελάτη»: Διακρίνονται δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη ασκεί τη δραστηριότητα της απ' ευθείας επί του πλοίου και χρησιμοποιεί τις δικές της εγκαταστάσεις, κυρίως για την προετοιμασία των υλικών (κοπές, διαμορφώσεις κλπ), μικρής έκτασης προκατασκευές, διαθέτοντας ή όχι μόνιμο εξοπλισμό και χώρο αποθήκευσης υλικών και φορητού εξοπλισμού.

Η δεύτερη ασχολείται με κατασκευές ή επισκευές υλικών, εξοπλισμού, ανταλλακτικών κλπ. των πλοίων που διαθέτει σε άλλους και δεν δραστηριοποιείται απ' ευθείας με εργασίες επί πλοίου. Η δεύτερη αυτή κατηγορία περιλαμβάνει μια ευρεία γκάμα επιχειρήσεων, όπως μηχανουργία εξειδικευμένων μεταλλικών κατασκευών που παράγουν τυποποιημένα προϊόντα για πλοία (π.χ. γεραμούς, πόρτες, καπάκια, καπόνια), ξυλουργικών προϊόντων (π.χ. πανέλια, πόρτες πυρασφαλείας), χρώματα, ανόδια και στεγανωτικά υλικά, υλικά εξαρτισμού πλοίων (άγκυρες, αλυσίδες), ηλεκτρονικά συστήματα κλπ.

Το σύνολο της δραστηριότητας της κατηγορίας αυτής θα μπορούσε να χαρακτηριστεί με την συλλεκτική επωνυμία «παραναυπηγική» βιομηχανία ή βιοτεχνία και αποτελεί ένα σημαντικό τομέα που ελάχιστα έχει εξετασθεί η συμβολή του, τα ιδιαίτερα προβλήματα και οι ανάγκες του. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η παραπάνω κατηγοριοποίηση μόνο για λόγους μεθοδολογικούς μπορεί να χρησιμοποιηθεί, η κατάταξη μιας επιχείρησης στην μια ή την άλλη κατηγορία, ούτε σαφής, ούτε αυστηρή μπορεί να είναι. Πολλές επιχειρήσεις στην μια περίπτωση εργάζονται ως εργολάβοι και σε άλλη ως υπεργολάβοι, ανήκουν στην παραναυπηγική βιομηχανία, αλλά συγχρόνως, αναλαμβάνουν εργασίες και επί του πλοίου, κ.ο.κ.

2.4 Σχετικές Υπηρεσίες που Προσφέρονται σε Πλοία στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Ζώνες

Εντός των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών, προσφέρονται συγκεκριμένες υπηρεσίες σε πλοία και οι οποίες υπηρεσίες έχουν ως στόχο την άρτια λειτουργία των μηχανών του και της ναυσιπλοίας κατά την διάρκεια των ταξιδιών του. Οι υπηρεσίες λοιπόν αυτές αναφέρονται σε διαδικασίες συντήρησης βάσει συνθηκών, που βοηθούν στον εντοπισμό και τη διόρθωση προβλημάτων σε πρώτα στάδια, μπορούν να βελτιώσουν την αξιοπιστία του μηχανήματος και να μειώσουν, σημαντικά, το κόστος. Η κάθε επιχείρηση η οποία προσφέρει ένα εύρος υπηρεσιών και διαφόρων μορφών συντήρησης πλοίων, θα πρέπει να φροντίζει τα προϊόντα και οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στην αύξηση της αξιοπιστίας των πλοίων καθώς επίσης και να προσφέρουν μειωμένο κόστος συντήρησης μηχανής, αυξημένη αξιοπιστία του εξοπλισμού και προβλεψιμότητα, μέγιστη διαθεσιμότητα της μηχανής και του πλοίου, απλοποιημένη διαδικασία ταξινόμησης, ασφαλέστερο περιβάλλον για το εργατικό δυναμικό και τέλος μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μέσω καλής κατάστασης της μηχανής.

Μια σχετική μορφή συντήρησης πλοίων στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, είναι μέσω του δεξαμενισμού. Δεξαμενισμός πλοίου (docking ή dry docking) χαρακτηρίζεται η ανά τακτά χρονικά διαστήματα είσοδος ενός πλοίου σε δεξαμενή μόνιμη ή πλωτή προκειμένου αφενός να διενεργηθούν διάφοροι έλεγχοι και επιθεωρήσεις αφετέρου να γίνουν οι απαιτούμενοι καθαρισμοί και χρωματισμοί υφάλων του πλοίου ή και οι μη άμεσης ανάγκης επισκευές ή και ακόμη οι έκτακτες μετά από κάποιο συμβάν³². Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται:

1. Μόνιμες δεξαμενές (graving docks) που κατασκευάζονται στο έδαφος με άνοιγμα προς την θάλασσα και κλίση προς αυτή που κλίνονται με πόρτα που λέγεται θυρόπλοιο (dockgate) είτε

³² Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις

2. Πλωτές δεξαμενές (floating dry-docks) που αποτελούν πλωτά ναυπηγήματα και είναι μεταλλικής κατασκευής με ανοικτά τα δύο άκρα.

Τα πλοία στην αρχή ρυμουλκούμενα εισέρχονται σ' αυτές υπό την καθοδήγηση του Δεξαμενιστή ή Δεξαμενάρχη με την βοήθεια αμφίπλευρων σχοινιών - βαρούλκων των δεξαμενών, στη συνέχεια αφού ολοκληρωθεί η είσοδος, οι μεν μόνιμες κλείνουν και με μεγάλες μόνιμες αντλίες αφαιρείται το νερό, οι δε πλωτές που είναι ημιβυθισμένες απαντλούν το νερό από τα κύπη τους και αναδύονται μαζί με το πλοίο που έχει εισέλθει.

Απαντλούμενο το νερό και στις δύο περιπτώσεις τύπων δεξαμενών, το πλοίο όπως είναι κεντραρισμένο κατά το διάμηκες της δεξαμενής, "κάθεται" στις σχάρες (ή βάζα) με την τρόπιδα και με ειδικά ξύλα δοκούς στηρίζεται από τα πλάγια. Κύριες εργασίες κατά τους δεξαμενισμούς των πλοίων είναι οι επιθεωρήσεις υφάλων, έλεγχοι ελίκων, πηδαλίων αντικατάσταση ανοδίων, καθαρισμοί υφάλων, συνήθως με υδροβολή, αντικατάσταση υλικών, καταβίβαση αλυσίδων αγκυρών και έλεγχος αυτών, καθώς και έλεγχος καλής λειτουργίας υφάλων απολήξεων οργάνων, στομίων αναρροφήσεων κλπ. με τελική συνήθως εργασία τον υφαλοχρωματισμό.

Επίσης, συντήρηση πλοίου μπορεί να γίνει και μέσω των επισκευών. Επισκευές στις μηχανές των πλοίων γίνονται είτε προγραμματισμένα ανάλογα με τις ώρες λειτουργίας σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή οπότε γίνεται οι προγραμματισμένες συντηρήσει, στο δεξαμενισμό όπου γίνεται γενικός έλεγχος.

Αντίστοιχα, συντήρηση πλοίου μπορεί να επιτευχθεί και από την είσοδο του στο ναυπηγείο. Αν και το ναυπηγείο έχει συνδεθεί με την εργασία της κατασκευής ενός πλοίου, ένα σημαντικό κομμάτι του κύκλου εργασιών του είναι οι επισκευές. Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν κυρίως τις μεγάλες αποβάθρες και τις δεξαμενές τους ώστε να επιθεωρούν, να επισκευάζουν ή να μετασκευάζουν πλωτά ναυπηγήματα.

Επίσης, άλλη μια εργασία, λιγότερο διαδεδομένη έξω από τον γεωγραφικό χώρο της Ασίας και συνήθως περιορισμένη σε ορισμένα ναυπηγεία, είναι το λεγόμενο *scrapping*, όπου το πλοίο αποσυντίθεται σε ελάσματα και μορφοσιδήρους ξανά, ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν

σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Αυτό συνήθως σημαίνει και το τέλος ενός πλοίου. Τέλος, άλλες μορφές συντήρησης πλοίων, αναφέρονται ως εξής³³.

- Υδροβολή, αμμοβολή, βαφή πλοίων σπογγοβολή
- Υπηρεσίες και εξοπλισμός
- Καθαρισμός πλοίων και βιομηχανικών τμημάτων.
- Προετοιμασία επιφάνειας για εφαρμογή προστασίας και θωράκισης.
- Αμμοβολή σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο 055900-1967 (προστασία περιβλήματος/δεξαμενής κ.λ.π).
- Υδροβολή σύμφωνα με διεθνή πρότυπα (Norma 2222).
- Εξειδικευμένες υπηρεσίες σπογγοβολής.
- Μηχανήματα εξειδικευμένων εφαρμογών.
- Βαφή πλοίων και χερσαίων εγκαταστάσεων.
- Καθαρισμός και προστασία σωλήνων.
- Εξειδικευμένη διάταξη βαφής.
- Καθαρισμός με τη μέθοδο της σπογγοβολής.
- Ενοικίαση μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Προστασία κατά της διάβρωσης.

³³ Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

3. Κεφάλαιο Τρίτο : Ναυπηγοεπισκευαστικές Βάσεις στην Ελλάδα – Μελέτη Περίπτωσης Λειτουργίας Καρνάγιου της Κισσάμου

3.1 Στοιχεία Σχετικά με την Λειτουργία του Καρνάγιου Κισσάμου



Η διάρκεια ζωής ενός πλοίου, δηλαδή το πόσα χρόνια θα διατηρηθεί αξιόπλοο και εκμεταλλεύσιμο εξαρτάται όχι μόνο απ' την ποιότητα της κατασκευής του (σκάφος, μηχανές, μηχανήματα κλπ.) αλλά και απ' τη φροντίδα και την περιποίηση που θα τύχει απ' τους ιδιοκτήτες και το πλήρωμα του. Πρόωρη φθορά του μπορεί να επέλθει όχι μόνο εξαιτίας της κακής γενικά ποιότητας του, αλλά και απ' την παραβίαση των κανονισμών ως προς τον τρόπο εκμετάλλευσής του, από λειψή φροντίδα και αμέλεια ή ακόμα και από λειψή επαγγελματική κατάρτιση του πληρώματος και ιδιαίτερα της διεύθυνσης του (κακοφορτώσεις και παραφορτώσεις, συγκρούσεις, προσαράξεις, καθώς και διάφορες αβαρίες). Η φροντίδα του πληρώματος του για την καλή λειτουργία των μηχανών και μηχανημάτων του και την καλή συντήρηση του πλοίου γενικά πρέπει να είναι καθημερινή και επιμελής³⁴.

Καρνάγια, δηλαδή χώροι όπου κατασκευάζονταν και επισκευάζονταν πλοία, λειτουργούσαν στην Κρήτη από την περίοδο της ενετοκρατίας. Τότε οι

³⁴ Στοιχεία Λειτουργίας Καρνάγιου Κισσάμου, 2012-2013

χώροι αυτοί λεγόταν νεώρια. Σήμερα, οι караβομαραγκοί είναι λιγασοί, καθώς τα σύγχρονα ναυπηγεία έχουν κυριαρχήσει, ωστόσο, σε πείσμα των καιρών, εξακολουθούν να λειτουργούν και παραδοσιακά καρνάγια. Ένα από αυτά, που είναι και το μοναδικό στην Κρήτη, βρίσκεται νότια του λιμανιού του Καβονησίου Κισσάμου, στο νομό Χανίων.

Αναφερόμενοι στο καρνάγιο της Κισσάμου λειτουργεί από το 1994 ως επισκευαστική μονάδα αλιευτικών, αλλά και σκαφών αναψυχής. Εκεί τα σκάφη θα φρεσκαριστούν, θα συντηρηθούν και -αν χρειαστεί- θα επισκευαστούν. Σύμφωνα με τους ειδικούς στο συγκεκριμένο χώρο, αναφέρεται πως όταν έρχεται ένα σκάφος εδώ, αφού το βγάλουμε από τη θάλασσα και το μεταφέρουμε στο χώρο του καρναγίου, το πλένουμε, το καθαρίζουμε, το τρίβουμε για να φύγουν οι μπογιάδες, το στοκάρουμε, το μινιάρουμε και το βάζουμε. Η δουλειά στο καρνάγιο είναι δύσκολη και απαιτεί περίσσια μαστοριά, αφού θα πρέπει να έχεις γνώσεις για το ξύλο, να είσαι караβομαραγκός, να μπορείς να αλλάξεις ένα μαδέρι, να κάνεις μια μικροεπισκευή στο ξύλο, αν χρειαστεί.

Σε αρκετά από τα καρνάγια που υπάρχουν σε άλλες περιοχές "σβήνονται" σκάφη, ωστόσο στο καρνάγιο της Κισσάμου γίνεται συντήρηση και μικροεπισκευές. Αυτό έκτος από γνώσεις για το ξύλο, απαιτεί και γνώσεις μηχανικού, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις συντηρούνται οι μηχανές του σκάφους, ενώ κάποιες φορές μπορεί να απαιτηθεί και επισκευή. Φυσικά, για να τα κάνεις όλα αυτά θα πρέπει να διαθέτεις τα απαραίτητα εργαλεία και μηχανήματα και να ξέρεις να τα δουλεύεις. Ακόμα, επειδή ορισμένα σκάφη έχουν πάρα πολλές σιδερένιες και πλαστικές κατασκευές πρέπει να ξέρεις και από αυτές», συμπληρώνει ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης³⁵.

Το καρνάγιο της Κισσάμου μπορεί να φιλοξενήσει ένα σκάφος μέχρι 25 μέτρα και μέχρι 120 τόνους βάρος, ενώ για τη μεταφορά τους από τη θάλασσα στον χώρο συντήρησης-επισκευής χρησιμοποιούνται τρέιλερ. Πριν

³⁵ Στοιχεία Λειτουργίας Καρναγίου Κισσάμου, 2012-2013

δημιουργηθεί αυτό το καρνάγιο, η συντήρηση των σκαφών γινόταν μέσα στο λιμάνι με παραδοσιακό και ιδιαίτερα κουραστικό τρόπο, ενώ τα μικρότερα σκάφη (8-10 μέτρα) τα τραβούσαν στις παραλίες με βίντσια. Στα Χανιά, μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 λειτουργούσε ακόμα ένα καρνάγιο, στο ενετικό λιμάνι της πόλης, στη θέση "φορτέσα" κοντά στον αιγυπτιακό φάρο. □Επί Ενετών, στο παλιό λιμάνι των Χανίων υπήρχαν 23 νεώρια σε δύο συγκροτήματα: 5 νεώρια ανατολικά και 15 στη βόρεια ακτή του λιμανιού. □Σήμερα σώζονται, ως κτήρια, μόλις 9. Είναι κατασκευές των τελών του 15ου αιώνα με αψιδωτή πρόσοψη.

Εκείνη την εποχή ο ενετικός στόλος κυριαρχούσε στα νερά της Μεσογείου. Από τους κυριότερους σταθμούς στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους της Ανατολικής Μεσογείου ήταν τα λιμάνια της Κρήτης, όπου έβρισκε καταφύγιο ο στόλος, εμπορικός και πολεμικός, για ανεφοδιασμό αλλά και για επισκευές. Τα αρσενάλια ή νεώρια ήταν οι ειδικοί χώροι για την επισκευή των караβιών ή για ναυπήγηση καινούριων. Είναι θολωτοί χώροι στενόμακροι (50 μέτρα μήκος, 9 μέτρα πλάτος) με μεγάλο ύψος (10 μέτρα κατά μέσο όρο), που έκλειναν με ξύλινες πόρτες. Ήταν ανοικτά προς τη θάλασσα, για να μπαίνουν τα πλοία εύκολα, αλλά σήμερα μετά την κατασκευή της προκουμαίας στην αρχή του 20ου αιώνα, η θαλάσσια πρόσβαση δεν υπάρχει πια. Σήμερα κάποια από τα 9 κτήρια, που έχουν σωθεί, λειτουργούν σαν εκθεσιακοί και συνεδριακοί χώροι. Παλαιότερα, χρησιμοποιήθηκαν για διάφορους ρόλους, όπως χριστιανικό σχολείο το 1872, θέατρο το 1892, δημοτικό νοσοκομείο από το 1923, δημαρχείο Χανίων από το 1928 ως το 1941.

3.2 Τρόπος Λειτουργίας και Χαρακτηριστικά του Καρνάγιου Κισσάμου

Βάση των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, θα λέγαμε πως έχουν κατασκευαστεί προβλήτες, κρηπιδώματα, περιφράξεις και διάδρομοι προσπέλασης, ενώ εκκρεμεί να αποπερατωθούν χερσαίες υποδομές εξυπηρέτησης των σκαφών και των πληρωμάτων τους που θα ξεχειμωνιάζουν και ταυτόχρονα θα μπορούν να πραγματοποιούν εργασίες συντήρησής τους, καθώς και περιορισμένης έκτασης επισκευές στη

συγκεκριμένη περιοχή. Στο νότιο τμήμα του λιμανιού, υπάρχει σταθμός ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμα και λιπαντικά για μηχανές πλοίων και σκαφών. Η εγκατάσταση περιλαμβάνει ένα δυόροφο κτίριο, δεξαμενές καυσίμων καθώς και μία τεχνητή νησίδα εξυπηρέτησης πλοίων μέχρι 20.000 τόνους, η οποία συνδέεται με τις δεξαμενές της ξηράς με υποθαλάσσιους αγωγούς.

Η συγκεκριμένη μονάδα εξυπηρετεί παντός τύπου και μεγέθους πλοία στο αγκυροβόλιο του Καρνάγιου που βρίσκεται νοτιοανατολικά της εισόδου του λιμανιού, με εφοδιαστικά πλοία της εταιρίας λιπαντικών. Δυτικά του Καρνάγιου συναντάμε μια μικρή παραλία που φιλοξενούσε επί τρεις αιώνες άλλα μικρότερα καρνάγια, τα οποία εξακολουθούσαν να εξασκούν την παραδοσιακή τέχνη της ξυλοναυπηγικής. Ήταν πλήρως εξοπλισμένα όπως και το σημερινό και προέβαιναν, τόσο σε κατασκευές ξύλινων σκαφών όσο και σε επισκευές αλιευτικών, γιωτ, ιστιοφόρων και τουριστικών σκαφών. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί πως το σημερινό Καρνάγιο διαθέτει γεραμούς ανυψωτικής ικανότητας μέχρι 15 τόνων καθώς και τρέιλερ που μπορούν να μεταφέρουν σκάφη μέχρι τετρακόσιους τόνους. Αμέσως μετά υπάρχει το αλιευτικό καταφύγιο. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 2000 και κόστισε 450 εκατομμύρια δραχμές³⁶.

Σημειώνεται επίσης πως πρόσφατα στη δυτική πλευρά του λιμανιού λειτούργησε προβλήτα εξυπηρέτησης των πλοίων που μεταφέρουν καύσιμα και γενικά επικίνδυνα φορτία, χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί ακόμη τα χερσαία έργα υποδομής και πρόσβασης σε αυτήν. Λίγο νοτιότερα υπάρχει φωτοσημασμένος μικρός ύφαλος για τον οποίο έχει εκπονηθεί μελέτη καθαίρεσης και το έργο έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα δημοσίων υπενδύσεων του 2013. Αναμφίβολα με την ολοκλήρωση και αυτού του έργου θα προσεγγίζουν με μεγαλύτερη ασφάλεια τα δεξαμενόπλοια στην προβλήτα επικινδύνων η οποία θα αναβαθμιστεί και θα αξιοποιηθεί καλύτερα. Τέλος στον νότιο λιμενοβραχίονα, κοντά στις εγκαταστάσεις εφοδιασμού με λιπαντικά μηχανών πλοίων και σκαφών, εξυπηρετούνται τα μότορσιπ που μεταφέρουν αδρανή υλικά. Έχει κατασκευαστεί δρόμος που επιτρέπει στα

³⁶ Στοιχεία Λειτουργίας Καρνάγιου Κισσάμου, 2012-2013

φορτηγά αυτοκίνητα να έχουν πρόσβαση μέχρι τα πλοία για άμεση φορτοεκφόρτωση των αδρανών.

Τέλος, σημειώνεται πως επειδή το λιμάνι είναι προστατευμένο από τους καιρούς κατά την διάρκεια του καλοκαιριού συρρέει πλήθος ιστιοπλοϊκών γιωτ, θαλαμηγών μικρών κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής, τα οποία πρυμοδετούν ή πλαγιοδετούν κατά μήκος της κεντρικής λιμενολεκάνης. Ακόμη μπορούν να ανεφοδιαστούν με νερό και καύσιμα³⁷.

³⁷ Στοιχεία Λειτουργίας Καρνάγιου Κισσάμου, 2012-2013

Επίλογος – Συμπεράσματα

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. Τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα άρχισαν να εμφανίζονται με τη διεθνή ναυτιλιακή κρίση το 1982.

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 ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες: Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία και μονάδες (ΕΛΛΗΝΙΚΑ- Σκαραμαγκάς, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, ΝΕΩΡΙΟ, ΧΑΛΚΙΔΑΣ, ΝΑΥΣΙ). Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την υπόλοιπη μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, που ασκείται από ιδιώτες και αναπτύσσεται, κυρίως, στην περιοχή Πειραιά, Περάματος, Σαλαμίνας, Κόλπου Ελευσίνας.

Εντός των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών, προσφέρονται συγκεκριμένες υπηρεσίες σε πλοία και οι οποίες υπηρεσίες έχουν ως στόχο την άρτια λειτουργία των μηχανών του και της ναυσιπλοίας κατά την διάρκεια των ταξιδιών του. Οι υπηρεσίες λοιπόν αυτές αναφέρονται σε διαδικασίες συντήρησης βάσει συνθηκών, που βοηθούν στον εντοπισμό και τη διόρθωση προβλημάτων σε πρώτα στάδια, μπορούν να βελτιώσουν την αξιοπιστία του μηχανήματος και να μειώσουν, σημαντικά, το κόστος.

Η κάθε επιχείρηση η οποία προσφέρει ένα εύρος υπηρεσιών και διαφόρων μορφών συντήρησης πλοίων, θα πρέπει να φροντίζει τα προϊόντα και οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στην αύξηση της αξιοπιστίας των πλοίων καθώς επίσης και να προσφέρουν μειωμένο κόστος συντήρησης μηχανής,

αυξημένη αξιοπιστία του εξοπλισμού και προβλεψιμότητα, μέγιστη διαθεσιμότητα της μηχανής και του πλοίου, απλοποιημένη διαδικασία ταξινόμησης, ασφαλέστερο περιβάλλον για το εργατικό δυναμικό και τέλος μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μέσω καλής κατάστασης της μηχανής.

Αναφερόμενοι στο καρνάγιο της Κισσάμου λειτουργεί από το 1994 ως επισκευαστική μονάδα αλιευτικών, αλλά και σκαφών αναψυχής. Εκεί τα σκάφη θα φρεσκαριστούν, θα συντηρηθούν και -αν χρειαστεί- θα επισκευαστούν. Σύμφωνα με τους ειδικούς στο συγκεκριμένο χώρο, αναφέρεται πως όταν έρχεται ένα σκάφος εδώ, αφού το βγάλουμε από τη θάλασσα και το μεταφέρουμε στο χώρο του καρναγίου, το πλένουμε, το καθαρίζουμε, το τρίβουμε για να φύγουν οι μπογιάδες, το στοκάρουμε, το μινιάρουμε και το βάφουμε. Η δουλειά στο καρνάγιο είναι δύσκολη και απαιτεί περίσσια μαστοριά, αφού θα πρέπει να έχεις γνώσεις για το ξύλο, να είσαι караβομαραγκός, να μπορείς να αλλάξεις ένα μαδέρι, να κάνεις μια μικροεπισκευή στο ξύλο, αν χρειαστεί.

Τέλος, η συγκεκριμένη μονάδα εξυπηρετεί παντός τύπου και μεγέθους πλοία στο αγκυροβόλιο του Καρνάγιου που βρίσκεται νοτιοανατολικά της εισόδου του λιμανιού, με εφοδιαστικά πλοία της εταιρίας λιπαντικών. Δυτικά του Καρνάγιου συναντάμε μια μικρή παραλία που φιλοξενούσε επί τρεις αιώνες άλλα μικρότερα καρνάγια, τα οποία εξακολουθούσαν να εξασκούν την παραδοσιακή τέχνη της ξυλοναυπηγικής. Ήταν πλήρως εξοπλισμένα όπως και το σημερινό και προέβαιναν, τόσο σε κατασκευές ξύλινων σκαφών όσο και σε επισκευές αλιευτικών, γιωτ, ιστιοφόρων και τουριστικών σκαφών. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί πως το σημερινό Καρνάγιο διαθέτει γεραμούς ανυψωτικής ικανότητας μέχρι 15 τόνων καθώς και τρέιλερ που μπορούν να μεταφέρουν σκάφη μέχρι τετρακόσιους τόνους. Αμέσως μετά υπάρχει το αλιευτικό καταφύγιο.

Βιβλιογραφία

- Βλάχος, Γ.Π. (2004). Ν.Ε.Β.: Διεθνής ναυπηγική πολιτική στρατηγική ναυπηγικών επισκευαστικών μονάδων. Πειραιάς: Εκδόσεις
- Γουλιέλμος Α.Μ. (1997). Διοίκηση παράκτιων και θαλάσσιων βιομηχανιών. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς & Αναπτυξιακή Επιμελητηρίων Πειραιά, (2008). Μελέτη για δυνατότητες και προώθηση του αναπροσανατολισμού και εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευής. Πειραιάς
- Καραγεώργος, Λ. (2010). Έξυπνες επενδύσεις σε πλοία από τους Έλληνες εφοπλιστές. Παραγγελίες: Τι δείχνουν τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny για το δεκάμηνο του 2010. Port.Thesis. 3 (11/12), 10.
- Κεντρικής Τράπεζας της Ελλάδος (2011). Χρηματοπιστωτικές Αγορές και Επιτόκια. <http://www.bankofgreece.gr/statistics/epitokia.asp>
- Μαθιουδάκης, Μ. (2011). Δελτίο Οικονομικής Επικαιρότητας 08/08-22/08/2011. Πρεσβεία Ελλάδας στην Ιαπωνία. Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων.
- Μαυράκης, Ι.Α. (2009). Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου. Αθήνα: Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθήνας,
- Ναυτικά Χρονικά (2011), Κριτήρια Επιλογής Ναυπηγοεπισκευαστικών Μονάδων, αρ. φύλλου 144
- Ναυτικά Χρονικά (2011), Η ραχοκοκαλιά των μεταφορών του παγκόσμιου εμπορίου ξηρών χύδην φορτίων, αρ. φύλλου 142
- Σταματάκης, Κ. (2005). Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Παρούσα κατάσταση. Προοπτικές. Ημερίδα: Η Ναυπηγική Βιομηχανία

στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου. Πειραιάς

- Υπουργείο ανάπτυξης ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας (2011), Δράσεις για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης