



**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»  
ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ / ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΕΡΙΚΑΣ**

# **ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ**

**ΜΕ ΘΕΜΑ:**

**« Η Δημιουργία free trade zone – η περίπτωση της  
ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης »**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ : ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ**

**A.M.: 10900525**

**ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

**ΣΤΗΝ ΜΝΗΜΗ ΤΗΣ ΜΗΤΕΡΑΣ ΜΟΥ ΠΟΥ ΕΦΥΓΕ ΝΩΡΙΣ**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία αναλύει εν πρώτης την υπάρχουσα κατάσταση των Ελληνικών Ναυπηγείων και των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών , κάνοντας μια αναδρομή στο ένδοξο παρελθόν τους.

Στο επόμενο βήμα , ερευνώντας τους ανταγωνιστές των Ελληνικών ναυπηγείων στην Μεσόγειο , και ειδικά την Τουρκία και την Ρουμανία. Διαπιστώνουμε τα δυνατά τους σημεία καθώς και τις στρατηγικές που ακολουθούν και έχουν πετύχει να αναπτύξουν την ναυπηγική βιομηχανία των χωρών τους σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία δέκα χρόνια . Αναφερόμαστε ακόμη στην αναπτυγμένη ναυπηγική βιομηχανία της Νότιας Ασίας και τους λόγους που έχουν γίνει οι μεγαλύτερες δυνάμεις στην Ναυπηγική Βιομηχανία.

Αναλύοντας τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν από τους τρεις κύριους πρωταγωνιστές στην Ναυπηγική Βιομηχανία ( ναυπηγοεπισκευαστικές – πλοιοκτήτες και εργαζόμενους των ναυπηγείων) , με την μέθοδο της ποσοτικής ανάλυσης , από την μια θέλαμε να αναδείξουμε τα μεγαλύτερα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας στον Ελλαδικό χώρο και από την άλλη αν υπάρχουν βιώσιμες λύσεις. Τα αποτελέσματα έδειξαν **ότι τα δυο μεγαλύτερα προβλήματα είναι η κακή φήμη των Ελληνικών Ναυπηγείων , λόγω των συνδικάτων και τον συνεχιζόμενων απεργιών, καθώς επίσης και το συνολικό κόστος επισκευής .**

Τέλος , αναλύοντας τα υπέρ και τα κατά των « free trade zone » παγκοσμίως δείχνουμε την μεγάλη ευκαιρία που έχει η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα να ξαναζωντανεύσει με την ψήφιση ενός νομικού πλαισίου για την δημιουργία μίας « free trade zone», στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ναυπηγικής , και την μετατροπή των υπάρχοντων ναυπηγείων σε οικολογικά , καθώς επίσης και να επεκταθούν σε πρωτοποριακές κατασκευές και εναλλακτικά προγράμματα (όπως κατασκευή ανεμογεννητριών , συστημάτων αφαλάτωσης νερού και λοιπά) , όχι μόνο για τον Ελλαδικό χώρο αλλά και στον ευρωπαϊκό.

## ***Abstract***

The present work analyzes also at first the present situation of Greek Ship yards in the yards areas, considering their past glory.

Second we searched our competitive to the Greek ship yards in Mediterranean, and specifically Turkey and Romania. We realize their strengths ,as well as the strategies that follow and have achieved develop the naval industry of their countries to a large extent the last ten years. We have analyzed, the development of Shipyards in Southern Asia and the reasons that have become the bigger forces in the Naval Industry.

Third ,analyzing the questionnaires that were completed by the three main protagonists in the Naval Industry ( ship makers , ship-owners and workers of ship yards), with the method of total analysis, first we wanted to discover the bigger problems of the naval industry in the Hellenic space and second identify viable solutions. The results showed that the two bigger problems for the bad fame of Greek Ship yards are the trade union power including the number and duration of strikes, as well as the total cost of repair.

Finally, analyzing the good and the bad issues of a «free trade zone» , worldwide, we showed the big opportunity of the naval industry in Greece to become alive again. Moreover, with the voting of legal frame for the creation of a «free trade zone», in the wider region of Piraeus that it will help in the growth of shipbuilding with transformation of existing ship yards in ecological, as well as to extend itself in new manufactures and alternative programs, (as manufacture of wind generators, systems of desalination of water and remaining), it can not only ground off the Hellenic space but also the European one.

**Περιεχόμενα**

<b>1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>7</b>
1 Σκοπός της μελέτης	7
2.Μεθοδολογία	8
<b>1.Κεφάλαιο -Ανάλυση της παρούσας Κατάστασης</b>	<b>10</b>
1.1.Εισαγωγή	10
1.2.Η σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας	10
1.2.1. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά	10
1.2.2. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας	12
1.2.3 Νεώριο Σύρου	14
1.2.4 Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος	15
1.2.5 Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Σαλαμίνας	16
1.3 Τα ναυπηγεία της Μεσογείων	17
<b>2 .Κεφάλαιο 2 – Ανταγωνιστές</b>	<b>20</b>
2..1.Εισαγωγή	20
2.2 Ανταγωνιστικά ναυπηγεία στην Τουρκία –Ρουμάνια	21
2.3.Τα ναυπηγεία της Τουρκίας	27
2.3.1 Erkal Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.S	27
2.3.2 Besiktas Group	27
2.3.3 Barka Shipyard	28
2.3.4 Celik Tekne Shipyard	28
2.3.5 Selah Shipyard	28
2.4 Ναυπηγείο στην Ρουμανία	29
2.4.1 Santierul Naval Constanta SA	29
2.5 . Τα Ναυπηγεία Νοτιάς Κορέας	29
2.6. Τα Ναυπηγεία της Κίνας	31
<b>3.Κεφάλαιο 3- Ποσοτική Ανάλυση</b>	<b>34</b>
3.1 Γενικά Χαρακτηριστικά	34
3.2 Ανάλυση δεδομένων	34
<b>4. Κεφάλαιο 4 -FREE TRADE ZONE (FTZ)</b>	<b>67</b>
4.1.1 Ορισμός	67
4.1.2 Ιστορικό	67
4.1.3 Χαρακτηριστικά των Trade Zone	68
4.1.4 Ποιοι είναι οι διαφορετικοί τύποι FTZ.	68
4.1.5Πως μπορούν οι επιχειρήσεις να ωφεληθούν από την χρησιμοποίηση FTZ	69
4.1.6 Μπορούν οι ζώνες εξωτερικού εμπορίου να βλάψουν τους εσωτερικούς παραγωγούς	69
4.1.7 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα	70
4.1.8Ο σκοπός των διεθνών ζωνών ελευθεροποίησης των συναλλαγών	71
4.1.9 Η FTZ μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εντός της	71
4.2 Περιπτώσεις FTZ ανά τον κόσμο	73
4.2.1 FTZ Σικάγου	73
4.2.2 . FTZ Βραζιλίας Manaus	73
4.2.3 . FTZ – Ιρλανδίας Shannon	74
4.2.4 FTZ Κινάς - Waigaoqiao	76
4.2.5 FTZ - Ιαπωνίας – Okinawa	76
4.2.6 FTZ Σιγκαπούρης	77
4.2.7 FTZ στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	78
<b>5 Κεφάλαιο –Συμπεράσματα – Προτάσεις</b>	<b>80</b>

5.1. Γενικές παρατηρήσεις –προοπτικές	80
5.1.1 Το πρόγραμμα Leadership 2015 της ευρωπαϊκής επιτροπής	81
5.1.2 Η πραγματική κατάσταση στη NEZ Περάματος –Σαλαμίνας και στα Ελληνικά ναυπηγεία	82
5.2 Παραδείγματα Ανάπτυξης	82
5.2.1 Παράδειγμα Ανάπτυξης πράσινης τεχνολογίας από ναυπηγείο στην ΕΕ	82
5.2.2 Το παράδειγμα του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού	83
5.3 Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των Ναυπηγείων και της NEZ Περάματος – Σαλαμίνας.	83
5.3.1. Πλεονέκτημα	83
5.3.2 Μειονεκτήματα	84
5.4 Προτάσεις	85
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ -ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ</b>	<b>89</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>104</b>
A. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104
B. ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104
Γ. ΕΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104
Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	105

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Αρχικά θέλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές του προγράμματος που ο καθένας με τον τρόπο του και την ακαδημαϊκή του επάρκεια με βοήθησαν να πραγματοποιήσω ένα νεανικό μου όνειρο και να ολοκληρώσω τις σπουδές μου .

Ειδικότερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Ανδρέα Μερικά, για την ανεκτίμητη βοήθεια που μου προσέφερε από πλευράς επιστημονικής γνώσης.

Η ολοκλήρωση των σπουδών μου οφείλετε στην συμπαράσταση και υπομονή του συζύγου μου , καθώς και στην αμέριστη ηθική συμπαράσταση του πατέρα μου και του αδελφού μου . Με βοήθησε πολύ η ενθάρρυνση του κουνιάδου μου και των φίλων μου, Αγγελικής και Ειρήνης που μου έδιναν κουράγιο και δύναμη να συνεχίσω , όταν οι δυνάμεις μου με εγκατέλειπαν και η πνευματική κούραση με κατέβαλε.

Και τέλος , θα ήθελα να ευχαριστήσω μέσα από την καρδιά μου, τις αδελφές της Ιεράς Μονής Εσοδειών της Θεοτόκου , για την αγάπη και την αμέριστη πνευματική τους συμπαράσταση.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.Σκοπός της Μελέτης

Ο όρος «κρίση» περιγράφει την οικονομική συγκυρία στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα σήμερα. Η κατάρρευση των μοντέλων ανάπτυξης έχει οδηγήσει σε έντονη αμφισβήτηση του ρόλου του κράτους σε σχέση με την επιχειρηματικότητα. Σκοπός της παρούσας εργασίας, είναι η ανάλυση των «free trade zone» παγκοσμίως και η ανάπτυξη τους, σε σχέση με τα ελληνικά ναυπηγεία και τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες καθώς και η μελέτη της ανταγωνιστικότητας τους.

Θα αναζητηθεί η τεκμηρίωση της θέσης ότι, μπορεί η δημιουργία μιας «free trade zone» να λειτουργήσει σε συνθήκες ανταγωνισμού, συνδυάζοντας την ενίσχυση της μικρής και μεσαίας επιχειρηματικότητας με ταυτόχρονη ανάπτυξη των νέων καθαρών τεχνολογιών στα ναυπηγεία, με σκοπό την κερδοφορία τους. Στα πλαίσια αυτά θα αναζητηθεί η επαναδιατύπωση του ρόλου που επιτελούν τα ναυπηγεία στην ελληνική οικονομία με σκοπό την ανάπτυξη των περιοχών καθώς και την ενίσχυση και ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας τους.

Το Βασικό ερευνητικό ερώτημα, θα είναι αν μπορεί η δημιουργία «free trade zone» να βοηθήσει την παράλληλη ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Το επόμενο ερώτημα που τίθεται, είναι εάν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν τη θέληση, ( μετά από την επισήμανση των προβλημάτων), να βοηθήσουν ώστε να λυθούν αυτά, με απώτερο σκοπό ο ναυπηγικός κλάδος να ξαναγίνει κερδοφόρος τομέας, προερχόμενη από μια εικοσαετία αδρανείας και παρακμής. Η απάντηση που θα δοθεί στα δυο αυτά ερωτήματα θα δώσει και τη δυνατότητα διατύπωσης συμπερασμάτων και προτάσεων.

Τα τελευταία χρόνια, τα ναυπηγεία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, παρακμάζουν χρόνο με τον χρόνο και την ανεργία να αυξάνεται ραγδαία στην περιοχή. Η μείωση της ανεργίας και η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, καθιστά το θέμα της παρούσης διατριβής επίκαιρο. Οι δρόμοι εξόδου από την οικονομική κρίση βρίσκονται σε νέες προτάσεις για την ανάπτυξη της οικονομίας. Η έρευνα θα αναδείξει τα πραγματικά προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης. Ακόμη φιλοδοξεί να αποδείξει ότι με την δημιουργία «free trade zone» με προσανατολισμό στην προστασία του περιβάλλοντος, της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, μπορεί να αποβεί κερδοφόρος και παράλληλα να τονωθεί η οικονομία τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και σε ευρύτερο επίπεδο.

Η ναυπηγική βιομηχανία προσπαθεί να βγει από την βαθιά ύφεση, αλλά αμφιταλαντεύεται ανάμεσα στο δίπολο, από την μια για ελεύθερη επιχειρηματική δράση βάσει ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων, και αφετέρου για ευαισθητοποίηση των επιχειρήσεων στους τομείς της πιο οικολογικών προγραμμάτων. Για την νομική ρύθμιση των προβλημάτων της ναυπηγικής βιομηχανίας, εγείρονται θέματα, όπως η ναυτιλιακή πολιτική αντίθεσης συμφερόντων αλλά και διπλωματικών στρατηγικών που σε συνδυασμό με το μέγεθος της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κεφαλαίων που αυτή



απασχολεί καθιστούν τη διαδικασία της νομοθετικής ρύθμισης δυσχερέστερη και με αργούς ρυθμούς.

## 2. Μεθοδολογία

Για να καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα, ακολουθήσαμε μία μεθοδολογία βασισμένη σε ένα μίγμα κλασικών προσεγγίσεων που περιλαμβάνει ποσοτική ανάλυση, με στοιχεία από την θεωρία του διαμαντιού του Porter.

Πιο συγκεκριμένα η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την παρούσα διατριβή, καλύπτει πέντε (5) υποενότητες.

Η **πρώτη υποενότητα** (Κεφάλαιο 1) περιλαμβάνει:

Την εξέταση της παρούσα κατάσταση στην Ελλάδα και το εξωτερικό δηλαδή την σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα και στα ναυπηγεία της Μεσογείου , με μία αναδρομή στο παρελθόν.

Στην **δεύτερη υποενότητα** (Κεφάλαιο 2) περιλαμβάνεται:

Την διερεύνηση των ανταγωνιστών και ιδιαίτερα των ναυπηγείων της Τουρκίας και της Ρουμανίας . Επίσης εξετάζουμε τους λόγους της τεράστιας ανάπτυξης των ναυπηγείων στην Άπω Ανατολή (δηλαδή της Ν. Κορέας και της Κίνας).

Στην **τρίτη υποενότητα** και στο (Κεφάλαιο 3, ) περιλαμβάνεται:

- 1) Συνεντεύξεις και συμπλήρωση (58) πενήντα οκτώ ερωτηματολογίων , από 26 επιχειρήσεις ναυπηγοεπισκευαστικών και συνεργαζόμενων επιχειρήσεων, 15 ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και 24 εργαζομένων σε επιχειρήσεις ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών .
- 2) Ανάλυση των απαντήσεων και ομαδοποίηση των επιχειρήσεων που εξέτασε η διατριβή.
- 3) Εξαγωγή συμπερασμάτων μέσω ποσοτικής ανάλυσης που αφορούν το κύριο ερώτημα που εξετάζουμε .

Ο στόχος είναι να καταγραφούν τα συμπεράσματα σχετικά με τα προβλήματα από την μεριά των τριών ομάδων ερωτηθέντων και οι λύσεις που προτείνονται.

Στην **τέταρτη υποενότητα** και στο (Κεφάλαιο 4), γίνεται μία ανάλυση για την δημιουργία « free trade zone » παγκοσμίως . Παραθέτουμε τα πλεονεκτήματα , τα μειονεκτήματα, καθώς και παραδείγματα από όλο τον πλανήτη για « free trade zones ».

Δείχνουμε ότι μπορούν στον χώρο των « free trade zone » να διακινηθούν προϊόντα με μηδενικές τελωνειακές διατυπώσεις ,άρα πραγματοποίησης γρήγορης φόρτωσης – εκφόρτωσης εμπορευμάτων , καθώς επίσης και ότι μπορεί μέσα στις « free trade zone » να γίνει κατασκευή προϊόντων από παπούτσια έως αυτοκίνητα και αεροπλάνα.

Στην **πέμπτη υποενότητα** και στο (Κεφάλαιο 5), δίνονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών και τα τελικά συμπεράσματα και προτάσεις τεκμηριωμένες με βάση όλα τα παραπάνω και την ανάλυση των δεδομένων από το δείγμα των ερωτούμενων της διατριβής. Το κυριότερο συμπέρασμα είναι ότι μπορεί να αναβιώσει η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία , αν δημιουργηθεί μια « free trade zone » που θα βοηθήσει στο να ξαναβρούν δουλειά οι εργάτες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης , και από την άλλη να επισκευάζονται πλοία με χαμηλότερο κόστος και σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα , μέσα στην « free trade zone ». Το πιο σημαντικό είναι να υπάρχει το κατάλληλο νομικό πλαίσιο που θα επιφέρει άρση των τελωνειακών διαδικασιών στα όρια της «free trade zone», καθώς και η στροφή των ναυπηγείων στην πράσινη ανάπτυξη , δημιουργώντας ένα σταθερό εργασιακό περιβάλλον απαλλαγμένο από τις συχνές απεργιακές κινητοποιήσεις που έχουν τραυματίσει βαθιά την αξιοπιστία των Ελληνικών ναυπηγείων παγκοσμίως.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

### **1.1 Εισαγωγή**

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 αφενός εξυπηρετεί τη Ναυτιλία, αφ' ετέρου συμβάλλει στη ναυτιλιακή ανάπτυξη της ίδιας της χώρας.

Στον ευρύ βιομηχανικό αυτό κλάδο υπάγονται: 1) Μονάδες ναυπήγησης, επισκευής και μετασκευής πλοίων. 2) Μονάδες ναυπήγησης μόνο και 3) Μονάδες επισκευής, που διακρίνονται 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 χωρών.

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) και στην Σαλαμίνα .

### **1.2. Η σημερινή κατάσταση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα**

#### **1.2.1 Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά**

Το 1958 ιδρύθηκαν τα **Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** ήταν η πρώτη μεγάλη ναυπηγική μονάδα που θεμελιώθηκε μεταπολεμικά στην Ελλάδα. από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο, για την συντήρηση των πλοίων του, αλλά και τις μετασκευές των μεταχειρισμένων σκαφών που η ναυτιλιακή αγόραζε. Τα **Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** είναι οι μεγαλύτερες και παλαιότερες σύγχρονες ναυπηγικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα. Παλαιότερα ήταν ιδιόκτητα και κατόπιν δημόσιας ιδιοκτησίας, ενώ σήμερα ελέγχονται από την κρατική ναυπηγική βιομηχανία του Εμιράτου Αμπού Ντάμπι Abu Dhabi Mar η οποία κατέχει το 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου, και τη γερμανική ThyssenKrupp η οποία κατέχει το 24,9%. Βρίσκονται στην

περιοχή Σκαραμαγκά στα δυτικά του νομού Αττικής, στον όρμο του Σκαραμαγκά.. Ως θέση επελέγη ένα παλαιότερο ναυπηγείο του (τότε) Βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού το οποίο, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε αχρηστευθεί λόγω των εκτεταμένων ζημιών. Θα παραμείνουν κατ'αποκλειστικότητα σε αυτές τις εργασίες έως το 1965, όταν η συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή της κλάσης παράκτιων περιπολικών "Παναγόπουλος".

Σε αυτήν την φάση, τα ναυπηγεία γνωρίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη και αρχίζουν την ναυπήγηση νέων κατασκευών πολιτικών και στρατιωτικών σκαφών. Αυτή η περίοδος ακμής θα διατηρηθεί μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1980. Το 1985, η ΕΤΒΑ αγοράζει την εταιρία. Με την κρίση στην ελληνική βαριά βιομηχανία να συνεχίζεται, τα ναυπηγεία προσπαθούν να επιβιώσουν συνεργαζόμενα με τα γερμανικά Blohm+Voss για την παραγωγή εν Ελλάδα των νέων φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού MEKO 200HN - κλάση "Υδρα"). Τρία από τα τέσσερα πλοία που παραγγέλθηκαν κατασκευάστηκαν εκεί, και παραδόθηκαν τα έτη 1992-1994. Η συνεργασία συνεχίστηκε με την κατασκευή των νέων υποβρυχίων τύπου 214 και την αναβάθμιση των παλαιότερων 209 (πρόγραμμα Neptune). Ακόμα και έτσι όμως, η εταιρία ιδιωτικοποιήθηκε κατά 50%, με μορφή συνεταιρισμού. Το υπόλοιπο 50% περνάει στην αγγλική Brown & Root, από την οποία αγοράζονται από την γερμανική HDW και όταν η τελευταία γίνει ιδιοκτησία του ομίλου χάλυβα Thiessen (2 Ιανουαρίου 2005) τα ναυπηγεία θα ακολουθήσουν. Στις 13 Οκτώβρη 2009 ανακοινώθηκε απόφαση αποχώρησης της ThyssenKrupp από τα Ναυπηγεία. Στα τέλη του 2009, η ιδιοκτήτρια εταιρεία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πουλήσει τα ναυπηγεία, εξ' αιτίας της μειωμένης κερδοφορίας τους. Πέντε εταιρείες, μεταξύ των οποίων και μια ελληνική, εκδήλωσαν ενδιαφέρον, με τα ναυπηγεία τελικά να καταλήγουν στην Abu Dhabi Mar από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Η συμφωνία για τη μεταβίβαση των Ναυπηγείων στην Abu Dhabi Mar υπογράφηκε στις 18 Μαρτίου 2010 και ολοκληρώνεται το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους με την αναγνώριση της οφειλής περί τα 1,3 δισ. ευρώ του ελληνικού Δημοσίου προς τα ναυπηγεία.. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία εκτείνονται σε χώρο 832.000m<sup>2</sup>, με 65.000m<sup>2</sup> από αυτά να είναι στεγασμένα. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 και 250 χιλιάδων τόνων (η δεξαμενή των 500 χιλιάδων τόνων είναι η μεγαλύτερη αυτού του είδους στην Μεσόγειο) καθώς και τρεις μικρότερες πλωτές δεξαμενές (72 χιλιάδες, 60 χιλιάδες και 36 χιλιάδες τόνοι). Επίσης, κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών. Από την αρχή της λειτουργίας του, το ναυπηγείο έχει εκτελέσει εργασίες σε πάνω από 9.000 πλοία, μεταξύ των οποίων: Πλοία του 6ου Αμερικανικού Στόλου, Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού (Φρεγάτες MEKO 200HN-Υποβρύχια 209 - Υποβρύχια 214 ), Superfast Ferries.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε επιβάλλει τότε πρόστιμο στην Ελλάδα για παραβίαση των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού. Το θέμα που έχει προκύψει αφορά την ιστορία των κρατικών ενισχύσεων που είχαν δοθεί στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά κατά τη δεκαετία του 1990 και πριν από την ιδιωτικοποίησή τους. Στις 2 Ιουλίου η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε. με την υπ' αριθμόν 3118 απόφαση έκρινε ότι οι 16 επιδοτήσεις που χορήγησε το ελληνικό Δημόσιο στα ΕΝΑΕ την περίοδο 1996-2002 ήταν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά διότι νοθεύουν τον ανταγωνισμό. Επεβλήθη πρόστιμο 256 εκατ. ευρώ χωρίς τους τόκους, ο υπολογισμός των οποίων ξεκινά από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, συνολικά 539 εκατ. ευρώ. Από τον Ιούλιο του 2008, η Επιτροπή ξεκίνησε συζητήσεις με τα ΕΝΑΕ και την ελληνική κυβέρνηση για

τους δυνατούς τρόπους εφαρμογής της απόφασης λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσχέρειες της εταιρείας, ώστε και η απόφαση να εφαρμοστεί και να μη θιγεί η εθνική ασφάλεια της Ελλάδας και τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Στις 30 Ιανουαρίου 2009, η Ελλάδα πληροφορήσε επίσημα ότι εναντιώνεται σε κάθε εφαρμογή της απόφασης, η οποία θα υπονόμειε την ικανότητα των ΕΝΑΕ να κατασκευάσουν υλικό για το πολεμικό ναυτικό.

Οι διαπραγματεύσεις απέβησαν άκαρπες, η Ελλάδα δεν συμμορφώθηκε με τις υποδείξεις της Επιτροπής και στις 13 Απριλίου 2010 η Κομισιόν αποφάσισε την παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Στις 2 Ιουλίου του 2010 ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Οικονομικών, Ηλίας Πλασκοβίτης, απέστειλε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού επιστολή περιγράφοντας τις ανάγκες του πολεμικού ναυτικού για τα επόμενα 15 χρόνια. Η λύση που προέκυψε από την αλληλογραφία ήταν η διαγραφή του προστίμου με την παραχώρηση ότι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά θα παραμείνουν επί μία 15ετία στρατιωτικό και όχι πολιτικό ναυπηγείο.

Το πρόστιμο αυτό ήταν ένα από τα μεγαλύτερα αγκάθια στη σχέση του ελληνικού Δημοσίου τόσο με τους Γερμανούς της Thyssen Krupp όσο και με τους διαδόχους τους στον Σκαραμαγκά, την Abu Dhabi Mar και την εταιρεία Prininvest του Ισκαντάρ Σάφα, του νέου ιδιοκτήτη των ναυπηγείων Λίγο πριν από τη μεταβίβαση του 75% των ναυπηγείων στον κ. Σάφα είχε προηγηθεί την αλληλογραφία του υπουργείου Οικονομικών με την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε. με τον κ. Αλμούνια καθώς ο νέος ιδιοκτήτης, όπως και οι προηγούμενοι, δεν ήθελε να καταβάλει το πρόστιμο. Η μεταβίβαση του 75% των μετοχών των ΕΝΑΕ στην εταιρεία του κ. Σαφά επικυρώθηκε με νόμο από τη Βουλή το φθινόπωρο του 2010. Βάσει της συμφωνίας, τα ΕΝΑΕ για τα επόμενα 15 χρόνια θα έχουν αποκλειστικά στρατιωτικό χαρακτήρα.

Ωστόσο, υπάρχει μία μικρή λεπτομέρεια. Φαίνεται ότι έχει ανακύψει πρόβλημα με την ανάληψη στρατιωτικών παραγγελιών από το εξωτερικό από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Και τούτο διότι η Κομισιόν εμφανίζεται να τις θεωρεί εμπορική δραστηριότητα. Κάτι τέτοιο όμως, σημειώνουν πηγές των υπουργείων Εθνικής Άμυνας και Οικονομικών, θα σήμαινε ότι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά θα πρέπει να... ζήσουν μόνο με παραγγελίες του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού – πράγμα δύσκολο στην παρούσα δυσχερή οικονομική συγκυρία που επικρατεί στην Ελλάδα.

Για τον λόγο αυτό, η Ελληνική κυβέρνηση, αναμένεται να παρέμβει προς την Επιτροπή ζητώντας μία πιο διασταλτική ερμηνεία με σκοπό να ξεκαθαρίσει οριστικά το θέμα των ναυπηγείων και το κατά πόσον μπορούν να αναλαμβάνουν στρατιωτικές παραγγελίες από το εξωτερικό στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (και όπως προκύπτει από πληροφορίες υπάρχουν). Σε διαφορετική περίπτωση, ο Σκαραμαγκάς ενδέχεται να αντιμετωπίσει προβλήματα ακόμη και για το προσωπικό που εργάζεται εκεί. Μια από τις επιδιώξεις της Διοίκησης της εταιρίας είναι να μην υπογράψει Συλλογική Σύμβαση και ουσιαστικά προτείνει 1 μέρα εργασία την εβδομάδα για κάθε εργαζόμενο.

### 1.2.2 Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας ιδρύθηκαν από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη το 1970. Από τότε μέχρι σήμερα, περιήλθαν δύο φορές στον έλεγχο του κράτους, το 1975 και το 1995 και δύο φορές σε ιδιώτη, το 1992 και το 1997. Από το 1997 μέχρι και σήμερα λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία του ομίλου Ταβουλάρη. Τα ναυπηγεία το 1974 απασχολούσαν 3.500 εργαζόμενους, το 1992 τους μείωσαν σε 1800 και σήμερα



απασχολούν σε ημερήσια βάση 1000 εργαζόμενους εκ των οποίων οι 750 είναι μόνιμοι και οι 250 με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου ανάλογα με τον όγκο των εργασιών. Η μείωση από τους 1800 μόνιμους εργαζόμενους στους 750 πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ενώ ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων αποχώρησε μετά την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας της εταιρείας στον όμιλο Ταβουλάρη, με συνοδευτικά μέτρα κοινωνικής προστασίας τριών κατηγοριών: οικειοθελείς αποχωρήσεις με κίνητρα, πρόωρες συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις σε εταιρείες του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Οι εργασίες των ναυπηγείων Ελευσίνας επικεντρώνονται στην κατασκευή πλοίων για το πολεμικό ναυτικό και την κατασκευή βαγονιών για τον ΟΣΕ. Σε ότι αφορά τις επισκευές, υπολογίζονται κατά μέσον όρο σε 160 πλοία το χρόνο, κύρια του εμπορικού ναυτικού, ενώ γίνονται και εκτεταμένες μετασκευές πλοίων. Επίσης, υπάρχει μια δραστηριότητα που αφορά στην κατασκευή γερανογεφυρών για τον ΟΛΘ, πλωτών εξέδρων, γεφυρών και δεξαμενών, μίας ναυπηγικής κλίνης από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς και μια σειρά άλλων μηχανοκατασκευών για άλλους κλάδους της βιομηχανίας.

Την ίδια στιγμή το μέλλον των 800 εργαζομένων στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, είναι αβέβαιο. Παράλληλα, στον αέρα βρίσκεται και το ναυπηγικό πρόγραμμα δυο πυραυλακάτων τύπου Super Vita, ενώ μοναδική ελπίδα σωτηρίας συνεχίζει να παραμένει το πρόγραμμα κατασκευής των φρεγατών για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού, αν και λόγω της οικονομικής κατάστασης κάτι τέτοιο φαντάζει πολύ δύσκολο, αν όχι αδύνατο.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας από το 1998 έχουν υπογράψει δημόσιες συμβάσεις που υπερέβησαν το 1,5 δισ. ευρώ. Τελευταία, αυτή του 2008, ύψους 300.000.000 ευρώ για την ναυπήγηση των δύο πυραυλακάτων. Τον Φεβρουάριο του 2011 η βρετανική BAE Systems, σχεδιάστρια των πλοίων και κύρια υπεργολάβος του έργου, κατήγγειλε τη σύμβαση με τα ναυπηγεία λόγω καθυστέρησης καταβολής των συμβατικών πληρωμών.

Στη συνέχεια τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, έχοντας αρνητικούς ισολογισμούς την τελευταία επταετία και αντιμετωπίζοντας τους κινδύνους από την έλλειψη ρευστότητας, ζήτησαν την υπαγωγή τους στο άρθρο 99 του πτωχευτικού κώδικα. Δέκα μήνες αργότερα, η διοίκηση του ναυπηγείου υποστηρίζει ότι συνεχίζει τις συζητήσεις με τα βρετανική εταιρία προκειμένου να βρεθεί μια αμοιβαία αποδεκτή λύση για την ολοκλήρωση του προγράμματος, καθώς σε διαφορετική περίπτωση δεν θα ξεκινήσει η ναυπήγηση των δύο πυραυλακάτων.

Τον Φεβρουάριο του 2012, διεγράφη προσωρινά από το Ειδικό Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων η πιο πάνω επιχείρηση «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.», διότι δεν προσκόμισε στην εν λόγω υπηρεσία εντός του μηνός Ιανουαρίου 2012 αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας ως όφειλε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 6 του Ν. 3551/2007 (ΦΕΚ 76Α /2-4-2007). Η έκδοση της απόφασης λόγω αδυναμίας προσκόμισης αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας (πιθανότατα για χρέη προς το ΙΚΑ), αποτελεί άλλη μία δυσάρεστη εξέλιξη στην πορεία της εταιρίας, που αποτελεί μία από τις δύο μεγαλύτερες της εθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Με αυτήν την εξέλιξη επηρεάζεται δραματικά η εμπορική δραστηριότητά της, με ότι αυτό συνεπάγεται για την περαιτέρω πορεία της και τη διατήρηση της απασχόλησης. Σύμφωνα με ανακοίνωση της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ) εταιρίας «ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ», της θυγατρικής της «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.», η επιχείρηση εγράφη εκ νέου στο Ειδικό Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων.

### 1.2.3. Νεώριο Σύρου

Το Νεώριο (αρχαία ελληνική νεώριον), που παράγεται από το νεωρός σημαίνει πολεμικός λιμένας, ναύσταθμος. Η "Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε." είναι η εταιρεία που λειτουργεί το ναυπηγείο ΝΕΩΡΙΟ ΣΥΡΟΥ και ελέγχεται σε ποσοστό 100% από την ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ. Το συγκεκριμένο ναυπηγείο ιδρύθηκε το 1861. Η ιστορία του είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις προσπάθειες της Ελλάδας για οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Αποτέλεσε στην ουσία την πρώτη βαριά μεταποιητική βιομηχανία στην Ελλάδα. Συνεχίζει δε και σήμερα να αποτελεί τη μοναδική αξιόλογη βιομηχανική επιχείρηση στο Ελληνικό αρχιπέλαγος. Η μεγαλύτερη βιομηχανική μονάδα της Ερμούπολης και ένα από τα παλαιότερα μηχανουργεία της Ελλάδος, διανύει 150 χρόνια ζωής. Ο οικονομικός πνεύμονας του νησιού για χρόνια τώρα κρατάει τα σκήπτρα στην οικονομική ενίσχυση του. Πάνω από 1000 οικογένειες ζουν απ'αυτό το Ναυπηγείο. Στη μακρόχρονη ιστορία του το Νεώριο άλλαξε από πολλά χέρια και πέρασε από διαδοχικές φάσεις ακμής και παρακμής.

Δημιουργήθηκε στη θέση του παλαιού λοιμοκαθαρητηρίου, που κατεδαφίστηκε στα 1857-58. Στο κέντρο της εγκατάστασης υπάρχει ακόμη το αρχικό εργοστάσιο, περικυκλωμένο από νεότερα κτίσματα. Χτίστηκε το 1860, με σχέδια που έγιναν στην Ευρώπη και με την επίβλεψη του P. Sarmo. Στη μακρόχρονη ιστορία του το Νεώριο άλλαξε πολλά χέρια και πέρασε από διαδοχικές φάσεις ακμής και παρακμής. Ιδρύθηκε το 1860 από την Ετ. Ελληνικής Ατμοπλοΐας που διηύθυνε επί χρόνια ο Ηλίας Κεχαγιάς. Οι σημαντικότεροι Ερμούπολιτες διατέλεσαν μέτοχοι, σύμβουλοι, αλλά και δανειστές ή προμηθευτές της εταιρείας, που πτώχευσε το 1893.

Το 1898 ανέλαβε το εργοστάσιο η εταιρεία «Νεώριον & Μηχανουργεία Σύρου» των Κ. Τσιροπινά, Υιών Ε. Λαδοπούλου, Νικ. και Σταμ. Βαφιαδάκη, Ιωάν. Ζ. και θεμ. Ι. Πετροκόκκινου. Τον έλεγχο της απέκτησε το 1925 ο Κασσιώτης εφοπλιστής Μηνάς Δ. Διακάκης και το 1950 ο συμπατριώτης του Νικ. Ρεθύμνης. Ακολούθησαν το 1968 οι Ανδριώτης εφοπλιστές αδελφοί Γουλανδρή (Γιάννης, Αλέξανδρος και Λεωνίδας). Το 1979 περιήλθε στον έλεγχο των τραπεζών και του κράτους, που ανέθεσαν τη διαχείριση του στην αγγλική εταιρεία Appledore. Μετά το κλείσιμο του επί τέσσερα σχεδόν χρόνια αγοράστηκε το 1994 από τη σημερινή «Νεώριον Νέα Α.Ε.», του ομίλου Ν. Ταβουλάρη, οι οποίοι εκπόνησαν και έθεσαν σε εφαρμογή ένα ευρύ επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 34,12 εκατ. Ευρώ. Το 2000 τα Υπουργεία Οικονομίας και Ανάπτυξης ενέκριναν επενδυτικό πρότζεκτ 11,72 εκατ. ευρώ το οποίο περιλάμβανε 22,5 % επιδότηση για την δημιουργία υποδομών ναυπήγησης και επισκευής μικρών κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής μέχρι 2.500 τόνους και εγκατάσταση συστήματος synchrolift ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών με μήκος ως 100 μέτρα. Η εγκατάσταση αυτή βρίσκεται σε λειτουργία από τον Οκτώβριο του 2002, ενώ το 2003 κατελκύστηκε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο μήκους 85 μέτρων το ANNALIESE ( νυν DELMA ) και λίγο καιρό αργότερα ακολούθησε το ALISIA.

Η πρώτη ξύλινη αναβάθρα για την ανέλκυση των πλοίων κατασκευάστηκε το 1857. Το 1955 παραχωρήθηκε στο Νεώριο μια σιδερένια πλωτή δεξαμενή, που είχε αποκτήσει το Ελληνικό Δημόσιο μέσω των γερμανικών επανορθώσεων. Στα 1970-73 η επιφάνεια της

εγκατάστασης υπερδιπλασιάστηκε και κατέφθασαν στο Νεώριο οι δύο πλωτές δεξαμενές, που υπάρχουν και σήμερα. Το πρώτο σιδερένιο ατμόπλοιο ναυπηγήθηκε το 1892 και το δεύτερο, στα 1903-1904. Στα 1926 το Νεώριο επισκεύασε δύο αντιτορπιλικά του Πολεμικού Ναυτικού. Επί εποχής Γουλανδρή, τέλος, επιχειρήθηκε διαφοροποίηση της παραγωγής και κατασκευάστηκαν, μεταξύ άλλων, μερικά αυτοκίνητα ηλεκτροκίνητα.

Υπάρχει πλωτή μονάδα υποδοχής αποβλήτων, μία φορτηγίδα και 3 ρυμουλκά. Σταθμοί: Παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας εξοπλισμένος με πέντε γεννήτριες Αεροσυμπιεστών. Μονάδες: Αφαλάτωσης θαλασσινού νερού με την μέθοδο της αντίστροφης όσμωσης, Επεξεργασίας χημικών αποβλήτων. Η μεγαλύτερη πλωτή δεξαμενή ΒΙΟΛΑΝΤΩ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, 75.000 τόνων έχει ολικό μήκος 130 μέτρα, πλάτος 35 μέτρα και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία με ολικό μήκος έως 245 μέτρα και πλάτος έως 32,4 μέτρα. Φέρει δύο γερανούς των 10 τόνων καθώς και έναν των 10 τόνων. Η μικρότερη πλωτή δεξαμενή ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ είναι 40.000 τόνων. Έχει ολικό μήκος 195 μέτρα και πλάτος 33,5 μέτρα. Μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία ολικού μήκους έως 215 μέτρων, πλάτους έως 32,4 μέτρων.

Το Ναυπηγείο απασχολεί σε μόνιμη βάση περίπου 500 εξειδικευμένους τεχνίτες, τεχνικούς, μηχανικούς, στελέχη και υπαλλήλους ενώ περιστασιακά ο αριθμός αυτός αυξάνεται με έκτακτο προσωπικό ανάλογα με τις ανάγκες της παραγωγής.

#### 1.2.4 Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (NEZ) Περάματος

Το Πέραμα είναι γνωστό για την παρουσία και τη δραστηριοποίηση σε αυτό της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Η ζωή στο Πέραμα είναι στενά συνδεδεμένη με την δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Η πλειοψηφία των κατοίκων της περιοχής εργάζεται στα ναυπηγεία του Περάματος. Από το 1911 αρχίζει η σταδιακή μετεγκατάσταση των ναυπηγείων που λειτουργούσαν στον Πειραιά (από τον όρμο Αγ. Γεωργίου), τάση που οριστικοποιείται το 1927 με απόφαση του Λιμενικού Ταμείου, δημιουργώντας τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Το ειδικευμένο εργατικό δυναμικό είχε προηγηθεί, με την εγκατάσταση προσφύγων караβομαραγκών το 1922 και την ενίσχυσή τους αργότερα με Κυκλαδίτες και Δωδεκανήσιους.

Στην ευρύτερη περιοχή γύρω από το Πέραμα αναπτύσσεται μια ιδιαίζουσα γεωγραφική συγκέντρωση βαριάς βιομηχανίας: η γειτονική Ελευσίνα με δυο μεγάλα ναυπηγεία και πολλές άλλες βιομηχανίες, ο μεγαλύτερος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων της Ανατολικής Μεσογείου, ένας από τους σημαντικότερους αποθηκευτικούς χώρους πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, ο πρώτος ναύσταθμος της χώρας και ο σταθμός επεξεργασίας αστικών λυμάτων στην Ψυττάλεια.

Όλη η περιοχή του Περάματος ήταν ιδιοκτησία της Εκκλησίας (Ο.Δ.Ε.Π.), από την οποία το κράτος αγόρασε τις πρώτες εκτάσεις για την εγκατάσταση των προσφύγων και των ναυπηγείων. Η σχέση των αυθαίρετων κατοικιών με τη λειτουργία της NEZ είναι σημαντική. Το Πέραμα την περίοδο 1961-1981 είχε το υψηλότερο ποσοστό στην Ελλάδα μισθωτών εργατών και τεχνιτών στον ενεργό πληθυσμό (81,3%), ενώ το 68,1% του ενεργού πληθυσμού κατοικούσε και εργαζόταν εντός των ορίων του δήμου. Το χαμηλό κόστος κατασκευής των αυθαιρέτων και η εγγύτητα προς τη NEZ συμμετείχαν έμμεσα στον περιορισμό του κόστους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης και, μέσω αυτού, στους χαμηλούς μισθούς που ίσχυαν στη NEZ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980



Οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες του Περάματος γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη μετά την ίδρυση των Ναυπηγείων Σκαρμαμαγκά το 1958 από τον Σταύρο Νιάρχο. Λειτουργήσαν συγχρόνως συμπληρωματικά ως υπεργολάβοι των μεγάλων ναυπηγείων και αυτόνομα ως επισκευαστές, μετατροπείς και διαλυτές εμπορικών και επιβατικών πλοίων. Το 1972 λειτουργούσαν εντός των ορίων του δήμου 310 μικρομεσαίες επιχειρήσεις με μέση ετήσια απασχόληση 22,5 άτομα/επιχείρηση, ήταν δηλαδή «μεγάλου μεγέθους» σε σχέση με την υπόλοιπη βιομηχανία.

Οι μονάδες της NEZ, μαζί με άλλες που είναι χωροθετημένες σε Δραπετσώνα, Σαλαμίνα και Πειραιά, συγκροτούν ένα εν δυνάμει βιομηχανικό cluster βασισμένο στη γεωγραφική γειννίαση και στις ενδο-κλαδικές διασυνδέσεις. Οι διασυνδέσεις αυτές παίρνουν διάφορες μορφές, από τις απλές προμήθειες μέχρι συνεργασίες για κοινή χρήση υποδομών, κοινοπραξίες και υπεργολαβίες εργασίας και προϊόντων. Δημιουργούνται έτσι τοπικές εξωτερικές οικονομίες κλίμακας και προοπτικής μέσω ευέλικτων και άμεσων προσαρμογών των μονάδων στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Η οργάνωση αυτή είναι ιδιαίτερα αποδοτική για τις επιχειρήσεις και τον κλάδο, έχει όμως σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις, τοπικές, κοινωνικές (κακές συνθήκες εργασίας, συχνά εργατικά ατυχήματα) και περιβαλλοντικές (ρύπανση ακτών και θάλασσας).

Οι μονάδες της NEZ είναι οργανωμένες με μια ιεραρχία που βασίζεται στο μέγεθος (απασχόληση, κύκλος εργασιών, εγκαταστάσεις) και στην επιμέρους ειδικευση κάθε μονάδας. Το 1983-1985, περίοδο ανάπτυξης της NEZ, η σύνθεση του βιομηχανικού cluster με συνολική απασχόληση της τάξεως των 12.000 ατόμων είχε ως εξής: (1) 7 μεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, (2) 34-40 μικρά ναυπηγεία, (3) 7 διαλυτήρια πλοίων, και (4) 500 περίπου μονάδες μηχανουργείων, σωληνουργείων, χυτηρίων και γενικών επισκευών στην ευρύτερη περιοχή.

Από το 2006 η κατάσταση είχε αλλάξει δραματικά λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού και της κρίσης στη ναυτιλία. Σε λειτουργία βρίσκονταν 3 μεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, 25 μικρά ναυπηγεία, κανένα διαλυτήριο πλοίων και περίπου 350 μονάδες μηχανουργείων. Η συνολική απασχόληση σε όλο το cluster δεν ξεπερνούσε τα 6.500-7.500 άτομα. Την περίοδο 1996-2006 επισκευάζονταν κατά μέσο όρο 780 πλοία το χρόνο με ετήσιο τζίρο περίπου 250 δισεκατομμύρια δραχμές.

Για την επιβίωση της NEZ, η προϋπόθεση είναι ο εκσυγχρονισμός των μονάδων και διευθέτηση του πολύ μικρού διαθέσιμου χώρου για τις επισκευές. Συναντούν, ωστόσο, τις αντιδράσεις του Ο.Λ.Π., ιδιοκτήτη κατά 50% της παραλιακής ζώνης, και του χρονικού ορίζοντα του 2033: μέχρι τότε η NEZ θα πρέπει να έχει μεταφερθεί αλλού, με αμφίβολες προοπτικές ως προς τη βιωσιμότητά της.

### 1.2.5 Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Σαλαμίνας

Αποτελείται από 6 κυρίως ναυπηγεία. Γνώρισαν μεγάλη άνθηση αλλά τις τελευταίες δεκαετίες αντιμετωπίζουν τεραστία προβλήματα. Ένα νέο ναυπηγείο είναι το ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ BROS. Το ναυπηγείο διαθέτει το μεγαλύτερο υπερσύγχρονο Mobile Boat Hauler 820T (travel lift) στην παγκόσμια αγορά, ανυψωτικής ικανότητας 820T κατάλληλο για την ανέλκυση σκαφών μήκους έως 80μ, πλάτους 14,5 μ και βάρους έως 820T, καθώς κι ένα αυτοκινούμενο Mobile Boat Trolley 300T (τρέιλερ) για τη μεταφορά των σκαφών εντός των εγκαταστάσεων. Εξυπηρετεί επίσης τα μικρά

σκάφη διαθέτοντας Mobile Boat Hauler, ανυψωτικής ικανότητας 50 τόνων. Το ναυπηγείο παρέχει τις υπηρεσίες κατασκευής και μετασκευής σκαφών.

Το ναυπηγείο Παναγιωτάκη, τα τελευταία χρόνια ειδικεύεται στην ναυπήγηση ferryboat ανοιχτού τύπου. Το ναυπηγείο Διαμαντή που επισκευάζει επί το πλείστον πλοία της ίδιας εταιρείας. Τα Ναυπηγεία Σαλαμίνας που ειδικεύονται στις επισκευές πλοίων και τα Ναυπηγεία Μπεκρή που ειδικεύονται στην επισκευή σκαφών αναψυχής.

### 1.3 Τα ναυπηγεία της Μεσογείου

Η Μεσόγειος διατηρεί ένα ακμαίο θαλάσσιο εμπόριο με πλοία που κυμαίνονται από 100.000 - 150.000 dwt. Τέτοια πλοία καλείται να στηρίξει η ναυπηγική βιομηχανία της Μεσογείου.

**Σε σχετική μελέτη\*** επισημαίνεται ότι το μεγαλύτερο τμήμα της μεσογειακής ναυπηγικής βιομηχανίας, απασχολείται με τη συντήρηση, την επισκευή και τη μετασκευή των πλοίων που κινούνται ή πρόκειται να κινηθούν στην ιδιαίτερη αυτή αγορά. Με νέες κατασκευές απασχολείται η Βουλγαρία, η Αίγυπτος, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ισπανία, η Μάλτα, η Ρουμανία, η Σερβία, η Σλοβακία και η Τουρκία. Από όλες τις παραπάνω χώρες μόνο οι μονάδες της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Ρουμανίας και της Σλοβακίας έχουν μία σταθερή ναυπηγική παραγωγή εμπορικών πλοίων και σε αυτές προστέθηκε τα τελευταία χρόνια και αυτή της Τουρκίας.

Χαρακτηριστικό επίσης των μεσογειακών ναυπηγείων είναι και το γεγονός ότι οι περισσότερες μεγάλες μονάδες μέχρι πρότινος βρίσκονταν υπό κυβερνητικό έλεγχο και τα τελευταία χρόνια είτε ιδιωτικοποιήθηκαν είτε βρίσκονται σε μία τέτοια διαδικασία. Σε αυτό πέρα από την πολιτική ως προς το μερίδιο του κράτους στην παραγωγή σημαντικό ρόλο έπαιξαν και τα μεγάλα χρέη που είχαν σωρεύσει τα ναυπηγεία. Ο κύριος παράγοντας για τη σώρευση των χρεών αυτών ήταν η αδυναμία ανταγωνισμού σε τιμές και λιγότερο σε χρόνο των ναυπηγείων της Βόρειας Ευρώπης και των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής.

Σε ότι αφορά τη ναυπηγοεπισκευαστική αγορά της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, βλέπουμε ότι αυτή εκμεταλλεύεται τις τρεις μεγάλες θαλάσσιες οδούς, δηλαδή: α) Από και προς Γιβραλτάρ, β) από και προς Σουέζ και γ) από και προς την Μαύρη Θάλασσα. Η αγορά αυτή συμπεριλαμβάνει αξιόλογες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Οι ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες της Αιγύπτου στην πλειονότητά τους είναι κρατικές και ανήκουν στη Suez Canal Authority. Επίσης, υπάρχει η Alexandria Shipyard

Η Αλβανία, επίσης, κάνει προσπάθειες να διεισδύσει στην επισκευαστική αγορά, με μία πλωτή δεξαμενή, η οποία μπορεί να δεχθεί μικρού ή το πολύ μεσαίου μεγέθους πλοία.

Στον Αραβικό Κόλπο, τα ναυπηγεία έχουν επιτύχει σημαντική διείσδυση στις επισκευές μεγάλων δεξαμενοπλοίων ανεξάρτητων πλοιοκτητών, όπως η Concordia, Bergeson, Mares και Triodes. Η αύξηση αυτή των επισκευών πραγματοποιήθηκε σε βάρος των μονάδων της Μεσογείου και της Νότιας Ευρώπης και, πολύ λιγότερο, της Σιγκαπούρης. Επίσης, παρατηρείται αύξηση των εργασιών και σε μικρότερα πλοία.

---

\* Μελέτη “Μεσόγειος –ναυπηγική βιομηχανία της Μεσογείου”, του καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Κωνσταντίνου Γκιζιάκη.

Στην Γαλλία και ειδικότερα , στη Μασσαλία που ήταν ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα επισκευής με 10 μόνιμες δεξαμενές δυναμικότητας έως 550.000 DWT, υποβαθμίστηκε ως επισκευαστικό κέντρο από το 1985 και σήμερα δεν μένουν παρά μόνο δύο ναυπηγεία, δηλαδή το La Companies Marseilles de Reparation και η TRAVOFER (Travail Metallurgiques Industriels Maritimes). Η Μασσαλία πλήττεται από τον ανταγωνισμό της Μάλτας και των ναυπηγείων των γειτονικών χωρών όπως στην Ιταλία και την Ισπανία.

Στο Γιβραλτάρ το νορβηγικό γκρουπ Kvaerner ξαναπήρε τον έλεγχο του ναυπηγείου Gibrartar Dockyard τον Μάρτιο του 1992 και από τότε άρχισε να ασχολείται με επισκευές κανονικά.

Η Ισπανία συγκρινόμενη με τις χώρες της Μεσογείου, παρουσιάζει αρκετά μεγάλη δραστηριότητα. Στη χώρα αυτή λειτουργούν 11 κατασκευαστικές μονάδες και η πλειονότητα των σκαφών που κατασκευάζονται εντάσσονται στον ισπανικό εμπορικό στόλο. Η έμφαση δίνεται σε « container ships» μέσου μεγέθους. Εκεί τα κύρια ναυπηγεία βρίσκονται στην ατλαντική ακτή. Το πιο μεγάλο είναι το ναυπηγείο του Cadiz στο οποίο γίνονται σοβαρές επισκευές. Το ναυπηγείο Astano (Astilleros y Talleros del Noroeste SA) θυγατρικό του γκρουπ των Astilleros Espanioles είχε πάντοτε μία καλή παρουσία στις επισκευές. Το ναυπηγείο Astander de Santander ειδικεύεται στις μεγάλες επισκευές και στις μετατροπές. Το ναυπηγείο Empressa Nacional Bazan έχει μία μεγάλη εμπειρία στον στρατιωτικό τομέα, ενώ παράλληλα ασχολείται με την επισκευή εμπορικών πλοίων εξαιτίας του περιορισμού των στρατιωτικών δαπανών. Επίσης, δραστηριοποιείται και στην κατασκευή ταχύπλοων οχηματαγωγών / επιβατηγών. Στις Κανάριες Νήσους το ναυπηγείο Astican εξυπηρετεί αλιευτικά πλοία του στόλου της Νότιας Κορέας, του Μαρόκου, της Ρωσίας, της Ιαπωνίας και της Ισπανίας.

Στην Ιταλία, η οπού απο ελεί ίσως τη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη της ΕΕ στη Μεσόγειο, η εικόνα είναι η εξής: Με 11 μεγάλα ναυπηγεία, μεταξύ των οποίων ο κολοσσός Fincantieri, η χώρα αυτή παρουσιάζει εξαιρετικά σημαντική δραστηριότητα στα κρουαζιερόπλοια, επιβατηγά, αλλά και σε « tankers, bulk carriers, LPG carriers ». Το μέγεθος των πλοίων που κατασκευάζεται, παρουσιάζει πολύ μεγάλο εύρος. Αποτελεί βασικό προμηθευτή πλοίων των Ιταλών πλοιοκτητών. Τα τελευταία χρόνια υπήρξε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων των μονάδων της χώρας, ενώ συγχρόνως με τις ιδιωτικοποιήσεις πολλά άλλα ναυπηγεία άλλαξαν ιδιοκτήτες. Το ναυπηγείο CNOMV Fincantieri της Βενετίας, που μετονομάζεται σε Arsenale Venezia. Πραγματοποιεί εργασίες μετατροπής των car ferries και των κρουαζιεροπλοίων. Στη Νάπολη, το ναυπηγείο SEBM. Από την άλλη μεριά υπάρχουν δύο άλλα ιδιωτικά ναυπηγεία που είναι πολύ ενεργητικά στον τομέα των σημαντικών επισκευών και μετατροπών, δηλαδή το ναυπηγείο του Giorgio del Porto και αυτό του T.Mariotti. Στη Σπέντζια τα ναυπηγεία INMA και ORAM παραμένουν επισκευαστικά, τα πιο ενεργητικά στην Ιταλία. Πραγματοποιούν σημαντικές επισκευές και μετατροπές που προσαρμόζονται στους καινούργιους κανόνες ευστάθειας του IMO για τα « car ferries ».

Στην Κροατία το ναυπηγείο Victor Lenac of Rijeka, μετά την ιδιωτικοποίησή του, παρουσιάζει έντονη επισκευαστική δραστηριότητα.

Στη Μάλτα υπάρχουν δύο κρατικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Η Malta Shipbuilding Company Limited, η οποία είναι πολυμετοχική και ασχολείται τόσο με τη ναυπήγηση όσο και με την επισκευή. Η Malta Dry-docks, με 7 δεξαμενές ικανότητας ναυπήγησης πλοίων μέχρι 300.000 dwt. Είναι ένα ναυπηγείο που μπορεί να δεξαμενίσει τα μεγαλύτερα πλοία που κινούνται στη Μεσόγειο. Έχουν μεγάλες δυνατότητες

κατασκευής αλλά και επισκευών ή μετασκευών (οποιασδήποτε μορφής) εμπορικών πλοίων .

Στο Μαρόκο, το οποίο διαθέτει τρεις μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες, υπάρχουν οι εξής μονάδες: α) Η Ateliers et Chantiers d' Agadir et du Souss-ACAS, β) η Chantiers et Ateliers du Maroc και γ) η Soc Nouvelle des Chantiers Navals Marocairis SA, η οποία μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέχρι 10.000 dwt.

Στην Ουκρανία υπάρχουν επισκευαστικές μονάδες στο Kerch, Kherson και Nikolayev, τα οποία έχουν παραγγελίες και για κατασκευές.

Στην Πορτογαλία, τα τελευταία χρόνια οι δραστηριότητες των επισκευών επικεντρώθηκαν στο Lisnave. Χαρακτηριστικό της μονάδας είναι ότι παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική στον τομέα των γενικών επισκευών και των μετασκευών των κρουαζιεροπλοίων. Τέλος, στη Λισαβόνα το ναυπηγείο Rocha, το οποίο δέχεται μικρά πλοία, όπως επίσης και το Estaleiros Navais de Viano do Castelo. Η μεγάλη αυτή αλλαγή στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας πραγματοποιήθηκε εν μέρει εξαιτίας της απώλειας της αγοράς των επισκευών « tankers » τα οποία τώρα προτιμούν τη Μέση Ανατολή ή την Άπω Ανατολή.

Στη Ρουμανία και τη Βουλγαρία, χώρες οι οποίες αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην προσπάθειά τους να προσαρμοστούν στον διεθνή ανταγωνισμό, παρατηρούμε ότι οι ιδιωτικοποιήσεις των ναυπηγείων, αν και έχουν προγραμματιστεί, δεν προχωρούν με τους επιθυμητούς ρυθμούς, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει και το εμπόδιο των υπέρογκων συσσωρευμένων χρεών. Παρ' όλα αυτά, τουρκικά σε συνεργασία με ελληνικά κεφάλαια επενδύονται σε διάφορες επισκευαστικές μονάδες.

Στην Τουρκία τα ναυπηγεία έχουν αλλάξει προσανατολισμό και ειδικεύονται πλέον σχεδόν αποκλειστικά στις επισκευές. Η χώρα αυτή έχει μεγάλο αριθμό ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων. Ορισμένες από αυτές ανήκουν στον κρατικό φορέα. Η Turkish Shipbuilding Industry Inc είναι μία holding company υπεύθυνη για όλες τις ναυπηγοεπισκευές του κρατικού φορέα. Ο Νο 1 ένα ανταγωνιστής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος είναι η Τουρκία και συγκεκριμένα η ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Τούζλα, η οποία βρίσκεται μία ώρα έξω από την Κωνσταντινούπολη. Το τουρκικό πολεμικό ναυτικό έχει δύο δικές του εγκαταστάσεις για ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων, το Golcuk Tersanesi και το Taskizak Tersanesi, στις οποίες έχουν ναυπηγηθεί κατά καιρούς μεγάλες μονάδες (π.χ. φρεγάτες, μεγάλα αποβατικά, υποβρύχια κ.λπ.). Από τις ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις υπάρχουν ορισμένες που ασχολούνται μόνο με επισκευές πλοίων.

Στην Τυνησία υπάρχει μία κρατική εταιρεία που ασχολείται με ναυπηγοεπισκευές, η Soc Tunissienne de Construction et Reparation Mecanique et Navale - SOCOMENA.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

### 2.1 Εισαγωγή

Η Τουρκία για πρώτη φορά συμπεριελήφθη στη λίστα των δέκα πρώτων σε ναυπηγήσεις χωρών, σύμφωνα με το Lloyd's Register Fairplay. Και αυτό βεβαίως είναι και το μεγάλο πλήγμα για τη χώρα μας, που ενώ διαθέτει τη μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου, δεν είναι ικανή να δημιουργήσει και μία ανάλογη ναυπηγική βιομηχανία. Το τελευταίο διάστημα έχουμε γίνει μάρτυρες ενός πρωτοφανούς κύματος φυγής πλοίων για επισκευές στη γειτονική Τουρκία και όχι μόνο. Τα τελευταία χρόνια, οι ανατολικές χώρες λειτουργούν σαν μαγνήτης για όλο και περισσότερα πλοία. Αυτές οι χώρες έχουν χαμηλό κόστος εργασιών, δεν υπάρχουν συνδικαλιστικά κινήματα αλλά παρέχουν αναπτυσσόμενους και σύγχρονους χώρους επισκευής. Το δυνατό χαρτί της χώρας μας είναι η τεχνογνωσία. Είμαστε μια χώρα που η ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την ιστορία και την παράδοση μας. Για τις ναυτιλιακές εταιρείες ο χρόνος είναι πολύ σημαντικός, διότι δεν τους συμφέρει να ακυρώνονται συμφωνίες, που κατεπέκταση σημαίνει και χάσιμο χρημάτων. Η ναυπηγική στην Τουρκία έχει εξελιχθεί από μια παλαιά παραδοσιακή δραστηριότητα στην Ανατολία σε μια διεθνώς αναγνωρισμένη βιομηχανία, ειδικά από την αρχή της δεκαετίας του '90. Η βιομηχανία έχει σύγχρονα ναυπηγεία που μπορούν να ναυπηγήσουν σκάφη, όπως γιοτ, μέγα-γιοτ, και αλλά, καθώς επίσης εκτελώντας τις εκτενείς εργασίες επισκευής και μετατροπής. Τα ναυπηγεία της Τουρκίας βρίσκονται κυρίως στη περιοχή του Μαρμαρά, δηλαδή Tuzla, Yalova, και İzmit, τα οποία έχουν αναπτυχθεί σε δυναμικά κέντρα ναυπηγικής. Επίσης, τα τελευταία χρόνια υπάρχει η ανάδυση ναυπηγείων στην Μαύρη Θάλασσα, έχουν προσελκύσει όλο και περισσότερο τις επενδύσεις ναυπηγείων. Μετά από το 1983, τα ναυπηγεία άρχισαν να κινούνται από Ηαλίς(χρυσό κέρατο) Κωνσταντινούπολη προς την περιοχή ναυπηγείων της Tuzla. Στην τελευταία δεκαετία, παράλληλα με τις εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά, η τουρκική ναυπηγική δοκίμασε μια πολλαπλή αύξηση στην ικανότητά ναυπηγικής εξαγωγής, συμπεριλαμβανομένης μιας σημαντικής διαφοροποίησης προϊόντων. Σύμφωνα με τα βιβλία παραγγελιών, αυτό οδήγησε την Τουρκία να τοποθετείται στις κορυφαίες δέκα χώρες βάσει της παραγωγής, και στις κορυφαίες πέντε χώρες με τον αριθμό σκαφών.

Παρατηρείτε τα τελευταία χρόνια, το φαινόμενο, παρά τον μεγάλο αριθμό παραγγελιών πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές, να μην γίνονται όχι μόνο κατασκευές αλλά ούτε και επισκευές πλοίων στη χώρα μας και οι εφοπλιστές να προτιμούν γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία και στις χώρες της Νότιας Ασίας.

Σύμφωνα με τους περισσότερους επιχειρηματίες, που αναπτύσσουν δραστηριότητα στις επισκευές και μετασκευές πλοίων εδώ και πολλά χρόνια, ο Νο 1 ένα ανταγωνιστής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος είναι η Τουρκία και συγκεκριμένα η ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Τούζλα, η οποία βρίσκεται μία ώρα έξω από την Κωνσταντινούπολη.

Δεν μιλάμε πλέον για μια καταστροφή που είναι καθ' οδόν. Η καταστροφή έχει ήδη καταφθάσει στο Πέραμα εδώ και πολύ καιρό. Αυτοί που νομίζουν ότι η κατάσταση είναι με κάποιον τρόπο ελεγχόμενη κάνουν μεγάλο λάθος, έρχεται πλέον η καταστροφή. Η



NEZ έχει να δει δουλειά εδώ και περισσότερο από 18 μήνες και είναι πραγματικά οδυνηρό να βλέπεις τεράστιες μονάδες στο Πέραμα άδειες.

Το κόστος της εργατοώρας στην Τούρκα δεν ξεπερνά τα 8 5 δολάρια για οκτάωρη εργασία. Το αντίστοιχο κόστος στην Ελλάδα κινείται σε υψηλότερα επίπεδα για εξάωρη εργασία παρόλες τις μειώσεις λόγω της οικονομικής κρίσης.

Σε επίπεδο τεχνογνωσίας, τώρα πια οι Τούρκοι όχι μόνο δεν έχουν τίποτε να ζηλέψουν από τους Έλληνες, αλλά έχουν πραγματοποιήσει και τέτοιες επενδύσεις σε εξοπλισμούς και μηχανήματα που οι Έλληνες ούτε μπορούν να φανταστούν. Οι Τούρκοι όχι μόνο επισκευάζουν και μετασκευάζουν πλοία, αλλά ναυπηγούν και πλοία εδώ και πολλά χρόνια.

Για να κατανοήσουμε τη διαφορά μεταξύ της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος με την Τούρκα, αρκεί να αναφέρουμε, ότι ένα πλοίο που παθαίνει βλάβη στα ελληνικά χωρικά ύδατα και έχει εκτεταμένα και σοβαρά προβλήματα, μπορεί αρχικά να μεταβεί στο Πέραμα αλλά ο διαχειριστής του, στο 90% των περιπτώσεων προτιμά να ναυλώσει ρυμουλκά και να ταξιδέψει μιάμιση ημέρα μακριά για να πάει το πλοίο στην Τουρκία, αντί να το επισκευάσει στην NEZ Πέραματος. Από αυτό και μόνο καταλαβαίνει κανείς πόσο ανταγωνιστική είναι η τιμή των Τούρκων επισκευαστών.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες που έχουν επισκευθεί τα ναυπηγεία στην Τουρκία, έχουν μείνει άναυδοι με αυτά που έχουν δει στην επισκευαστική ζώνη της Τούρκα αλλά και σε άλλα ναυπηγεία στην Τουρκία. Τους έχουν κάνει να τρομάζουν και να αναρωτηθούν αν είναι πλέον δυνατόν να επιβιώσει η NEZ Πέραματος από αυτή την πίεση που δέχεται από την Τουρκία. Είναι αμφίβολο πια αν θα τα καταφέρει.

## 2.2 Ανταγωνιστικά ναυπηγεία στην Τουρκία -Ρουμάνια

Αυτή την χρονική στιγμή χώρες όπως Τουρκία, Ρουμάνια, Κροατία με συντονισμένη πολιτική επενδύσεων αποσπών ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Η ναυπηγική βιομηχανία και επισκευής πλοίων, θεωρείται ένας από τους πιο ελπιδοφόρους βιομηχανικούς τομείς στην Τουρκία, και έχουν υπάρξει σημαντικές εξελίξεις τα τελευταία χρόνια. Αυτή τη στιγμή, υπάρχουν 70 ενεργά ναυπηγεία στην Τουρκία, ενώ άλλα 56 (τα περισσότερα των οποίων η δύναμη περιγράφεται ως μέσο μέγεθος) αναφέρονται ότι είναι στο στάδιο της οικοδόμησης.

Ενώ τα τουρκικά ναυπηγεία έχουν ειδικευτεί παραδοσιακά στα γιοτ και τα μικρότερα εμπορικά σκάφη, τα τελευταία χρόνια έχουν αυξήσει σημαντικά τις ικανότητες και την ανταγωνιστικότητά τους στην κατασκευή των μεγαλύτερων σκαφών. Κατά συνέπεια, υπάρχουν τώρα ναυπηγεία που είναι σε θέση να κατασκευάσουν εμπορικά σκάφη, όπως βυτιοφόρα πετρελαίου και προϊόντων, ακόμη και σκάφη εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον τα ναυπηγεία παράγουν και άλλα είδη σκαφών, όπως αλιευτικά σκάφη, ερευνητικά σκάφη, ρυμουλκά, μέγα γιοτ, και πλοία παράκτιας αλιείας.

Η αύξηση του τουρκικού τομέα της ναυπηγικής είναι εμφανής με την ταχεία ανάπτυξη του εργατικού δυναμικού της ναυπηγικής βιομηχανίας, που αυξήθηκε από 2.800 υπαλλήλους το 1998, στην περίοδο αιχμής το 2008 σε 33.500 υπαλλήλους. Εντούτοις, όπως αλλού στον κόσμο, η πρόσφατη οικονομική κρίση είχε σημαντικές επιπτώσεις στη

βιομηχανία στην Τουρκία, και το εργατικό δυναμικό υπολογίστηκε ότι ανέρχεται σε περίπου 21.000 άτομα, στα μέσα του 2010. Το 2002 οι εξαγωγές πλοίων που ναυπηγήθηκαν στην Τουρκία ήταν 500 εκατομμύρια δολάρια. Το 2008 οι εξαγωγές είχαν φτάσει τα 2,65 δις δολάρια για να μειωθούν στα 1 δις δολάρια το 2010.

Υπάρχουν πέντε ιδιωτικά ναυπηγεία που τους ανατέθηκαν οι ναυτικές πολεμικές συμβάσεις αλλά επίσης διαθέτουν εμπορικά τμήματα ναυπηγικής, μια πρακτική που υπάρχει και σε άλλες χώρες. Η τουρκική κυβέρνηση λαμβάνει υπόψη επίσης τη δυνατότητα της εσωτερικής παραγωγής των βασικών υλικών που χρησιμοποιούνται στο «κτίσιμο» σκαφών και γι' αυτό, προκειμένου να μειωθεί η εξάρτηση της, στα εισαγόμενα προϊόντα και να αυξηθούν η ευελιξία και η ικανότητα των εγχώριων βιομηχανιών υποστήριξης. Μια τέτοια σχέση, θα ενισχύσει βεβαίως τη δυνατότητα του τουρκικού τομέα της ναυπηγικής να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά στην ελεύθερη αγορά.

Τα τελευταία χρόνια, άρχισε στην πόλη Τούζλα, (40 χιλιόμετρα έξω από την Κωνσταντινούπολη), να δημιουργείται μία τεράστια ναυπηγική βιομηχανία, ικανή να κατασκευάζει 120 βαπόρια το χρόνο, από μικρά μέχρι μεσαίου μεγέθους, όλων των τύπων, χωρίς να υπολογίζουμε τα πολλά ξύλινα πλοία που ανεβοκατεβάζουν τουρίστες στην ανατολική ακτή του Αιγαίου. Η τοποθεσία είναι εξαιρετική, διότι βρίσκεται σε έναν από τους θαλάσσιους δρόμους (στενά του Βοσπόρου) και εξυπηρετούν πλοία τα οποία κινούνται σε αυτόν. Η Τουρκία για πρώτη φορά συμπεριελήφθη στη λίστα των δέκα πρώτων σε ναυπηγήσεις χωρών, σύμφωνα με το Lloyd's Register Fairplay.

Η βιωσιμότητα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα τίθεται πλέον υπό σοβαρή αμφισβήτηση καθώς το κόστος εργασίας στην Ελλάδα ανέρχεται στα 4 με 5 ευρώ ανά κιλό δουλεμένης λαμαρίνας σε σύγκριση με τις γειτονικές χώρες με κόστος μόλις 1,6 ευρώ. Η επισκευή πλοίων έχει γίνει ασύμφορη στον Πειραιά με αποτέλεσμα το 90% των εργασιών να έχει φύγει από τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Η ναυπηγική βιομηχανία της όμως, έχει επεκταθεί πρόσφατα πέρα από την παραδοσιακή ζώνη της, και έχει επεκταθεί σε νέες περιοχές σε όλη την Τουρκία, που περιλαμβάνουν την Yalova, İzmit, στη Μαύρη Θάλασσα και τις περιοχές της Μεσογείου. Μετά από την Tuzla, η δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή σε ναυπηγεία είναι η Yalova-Altinova, που ιδρύθηκε το 2004 από επιχειρηματίες, και κάτω από την ηγεσία, της Yalova Governorship, προκειμένου να αυξηθεί η ικανότητα των τουρκικών ναυπηγείων να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση για νέα σκάφη και στην Τουρκία, αλλά και διεθνώς. Η περιοχή θεωρείται πολύ καλή τοποθεσία, δεδομένου ότι είναι στο σταυροδρόμι ανάμεσα στην Κωνσταντινούπολη, το Bursa και την Izmit, καθώς επίσης και κοντά σε ένα μεγάλο αριθμό βιομηχανικών περιοχών. Όταν θα ολοκληρωθεί, το πρόγραμμα γεφυρών Hersek θα συνδεθεί το Gebze με την Altinova, που θα διευκολύνει την συνεργασία με τις βιομηχανικές εταιρίες στην περιοχή της Tuzla.

Παραθέτουμε στον πιο κάτω πίνακα τα κυριότερα ναυπηγεία που λειτουργούν στην Τουρκία.

**Πίνακας 1 - Λειτουργούντα ναυπηγεία τον Μαΐου 2011 στην Τουρκία.**

<b>Τοποθεσία</b>	<b>Αριθμός Ναυπηγείων</b>
Istanbul (Tuzla)	27
Yalova	19
Zonguldak	8
Izmit	6
Canakkale	2
Trabzon	2
Ordu	1
Samsun	1
Kastamonu	1
Sakarya	1
Hatay	1
Adana	1
<b>Σύνολο</b>	<b>70</b>

Πηγή: UMA, 2011.

Λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης τα τουρκικά ναυπηγεία που μπορούσαν να ναυπηγήσουν 250 πλοία το χρόνο είδαν τις παραγγελίες τους να κατακρημνίζονται. Σύμφωνα με στοιχεία του έτους 2010 η απασχόληση στα τουρκικά ναυπηγεία μειώθηκε κατά 80%, πιο ειδικά μόνο στην περιοχή της Τούζλα όπου βρίσκεται το 40% των ναυπηγείων της χώρας υπήρξαν 200 ακυρώσεις ναυπήγησης νέων πλοίων. Πάντως αν και η μείωση των παραγγελιών δοκιμάζει την τουρκική ναυπηγική βιομηχανία οι εξαγωγές πλοίων παραμένουν σε αξία υπολογίσιμες. Επί του παρόντος η βασική δραστηριότητα των εναπομεινάντων ναυπηγείων είναι η επισκευή πλοίων με τα ναυπηγεία να εργάζονται στο 20% των δυνατοτήτων τους γεγονός που οδήγησε σε χιλιάδες απολύσεις.

Πιο αναλυτικά από τους 35.000 εργαζόμενους στα ναυπηγεία της Τούζλα πριν από δύο χρόνια σήμερα απασχολούνται μόνο 8.000. Ένας ακόμα τομέας που στοιχειώνει τα ναυπηγεία της Τούζλα είναι ο μεγάλος αριθμός νεκρών από εργατικά ατυχήματα. Πιο



συγκεκριμένα την περίοδο 1992-2010 συνολικά 135 εργάτες σκοτώθηκαν μόνο στα ναυπηγεία της Τούζλα. Οι τριτοκοσμικές συνθήκες ασφάλειας σε εγκαταστάσεις κρατικές ή υπό κρατική επίβλεψη έχουν οδηγήσει το τελευταίο διάστημα σε καθόλου κολακευτικά πρωτοσέλιδα ,ενδεικτικά αναφέρουμε την έκρηξη σε ελλιμενισμένο υποβρύχιο στον ναύσταθμο Γκιολτσούκ κατά την διάρκεια επισκευών, έκρηξη στις υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις τις Roketsan , πληθώρα θανάτων στα ναυπηγεία της Τούζλα.

Η ανταγωνιστικότητα και η δύναμη της τουρκικής ναυπηγικής βιομηχανίας οφείλονται στη μεγαλύτερη συμμετοχή των τοπικών βιομηχανιών υποστήριξης, η οποία επιτρέπει όλο και περισσότερο τα τουρκικά ναυπηγεία να προμηθεύονται υλικά και εξοπλισμό από τις τοπικές αγορές , και όχι να στηρίζονται στις εισαγωγές. Αυτό θεωρείται μια σημαντική ανάπτυξη από την τουρκική κυβέρνηση, η οποία έχει στόχο την αξιοποίηση των ικανοτήτων των τοπικών βιομηχανιών κατασκευής, και την αύξηση του ποσοστού των εγχώριων προϊόντων που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή σκαφών.

Η Τουρκία είναι σημαντικός παγκόσμιος φορέας στην παραγωγή και την εξαγωγή χάλυβα και των προϊόντων του , και έχει καθιερώσει μια φήμη για την παραγωγή ποιοτικών προϊόντων για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της ναυπηγικής, όπου ο χάλυβας είναι σημαντικός παράγοντας.

Η ώθηση για την επένδυση στην παραγωγή χάλυβα προήλθε από τη φιλελευθεροποίηση της οικονομίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80, που ήταν μια κρίσιμη καμπή, όχι μόνο για την τουρκική οικονομία, αλλά για τη χαλυβουργία ειδικά. Η δεκαετία του '80 που εγκαινιάζεται μια περίοδος σημαντικής αύξησης για την τουρκική χαλυβουργία και σήμερα αριθμεί ως ο τρίτος μεγαλύτερος τομέας που συνεισφέρει στην τουρκική οικονομία. Σήμερα όλες οι επιχειρήσεις παραγωγής χάλυβα στην Τουρκία στηρίζονται στις ιδιωτικές κυρίως αγορές για να χρηματοδοτήσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις και να ενισχύσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της βιομηχανίας στην αγορά.

Η Τουρκία το 2010 είχε την ικανότητα τήξης περίπου 43.4 εκατομμύριων τόνων. Αυτή η ικανότητα αναμένεται για να αυξηθεί πέρα από 50 εκατομμύρια τόνους μέχρι το 2015, με την πλειοψηφία αυτής της αύξησης που έρχεται μέσω των νεότερων και αποδοτικότερων φούρνων ηλεκτρικών τόξων. Εντούτοις, ενώ η Τουρκία είναι εξαγωγέας των προϊόντων χάλυβα, όσον αφορά την παραγωγή των τελικών επίπεδων προϊόντων χάλυβα (που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή των σκαφών), είναι σε θέση να παραγάγει περίπου προϊόν για την κάλυψη των μισών από τις ανάγκες του, και το υπόλοιπο καλύπτεται μέσω των εισαγωγών . Στόχος είναι μέχρι το 2015 η Τουρκία να είναι εξαγωγέας αυτών των προϊόντων. Αυτή η επένδυση στη νέα, σύγχρονη τεχνολογία πρέπει επίσης να ενισχύσει τη δυνατότητα της τοπικής χαλυβουργίας να παραγάγει τον κατάλληλο χάλυβα για τα εμπορικά σκάφη νέας γενεάς.

Ενώ τα εμπορικά ναυπηγεία στην Τουρκία στηρίζονται ακόμα σε μεγάλο ποσοστό στα εισαγόμενα υλικά και συστατικά (αντικείμενα ιδιαίτερα περιπλοκότερα και υψηλής τεχνολογίας όπως οι βασικές μηχανές και ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας) η τουρκική βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού έχει αποδειχθεί ικανή σε ένα ευρύ φάσμα συστατικών, (όπως ο εξοπλισμός καταστρωμάτων, τα βαρούλκα, τα μηχανήματα πηδαλίων, ο ηλεκτρικός εξοπλισμός, οι υδραυλικές μονάδες, οι αλυσίδες πλοίων και αλλά.). Το εργατικό δυναμικό που απασχολείται από τον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, υπερβαίνει αρκετά αυτού της ίδιας της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Αναπόφευκτα, η οικονομική κρίση είχε επιπτώσεις στη βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, όπου η απασχόληση μειώθηκε από την αιχμή της το 2007 σε περίπου 64.400 μέχρι το τέλος του 2010, μια πτώση περίπου 36%. Το πλεονέκτημα στην Τουρκία ενός βιώσιμου και ανταγωνιστικού τομέα της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι κατ' αρχάς, ότι ο τομέας συμβάλλει άμεσα στην τουρκική οικονομία και την απασχόληση της εργασίας και την προσέλκυση επενδύσεων..

Ένας άλλος τομέας που αναπτύσσονται εντυπωσιακά είναι τα **Ναυπηγεία της Τουρκίας** αναδεικνύονται σε καθοριστικό οικονομικό παράγοντα ναυπήγησης και διάλυσης πλοίων. Μάλιστα, οι τιμές που προσφέρουν είναι εξαιρετικά ελκυστικές, αφού υπερβαίνουν πολλές φορές και τα 350 δολάρια τον τόνο, βγάζοντας και στον τομέα αυτό τη **Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος** εκτός ανταγωνισμού. Συνήθως η κατασκευή και η αποσυναρμολόγηση των σκαφών πραγματοποιούνται στις διαφορετικές χώρες. Εντούτοις, η Τουρκία είναι κάπως διαφορετική. Είναι ένας σημαντικός παραγωγός σκαφών, και επίσης ανακύκλωσης σκαφών (ο πέμπτος μεγαλύτερος παγκόσμιος), και ο μεγαλύτερος εκτός της Νότιας Ασίας και Κίνας. Τα περισσότερα από τα σκάφη που ανακυκλώνονται στην Τουρκία είναι ξένης σημαίας, πρώτιστος από τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ειδικά μικρότερα σκάφη που δεν είναι οικονομικά συμφέρων για να πλεύσουν για ανακύκλωση στα ναυπηγεία της Νότιας Ασία. Η Τουρκία επιλέγεται συχνά για την ανακύκλωση πλοίων επειδή συμμορφώνεται με τα πρότυπα ανακύκλωσης σκαφών, και τα ναυπηγεία ανακύκλωσής της συμμορφώνονται με τις διεθνείς πρακτικές.

Τα ναυπηγεία ανακύκλωσης της Τουρκίας αναγνωρίζονται διεθνώς, καθορίζοντας υψηλά πρότυπα στην ανακύκλωση των σκαφών. Οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης στην Τουρκία ωφελήθηκαν από την οικονομική κρίση του 2008, που οι Τούρκο ιδιοκτήτες (παράλληλα με στους ιδιοκτήτες σε όλο τον κόσμο) επιλέξουν να ανακυκλώσουν τα παλαιότερα σκάφη τους στην Τουρκία. Η σημαντική αύξηση στις δραστηριότητες ανακύκλωσης που πραγματοποιήθηκαν στην Τουρκία, όπου η ανακύκλωση ανήλθε από GT 0.14 εκατομμυρίων το 2008 σε GT 0.56 εκατομμυρίων το 2009.

Αυτές οι δραστηριότητες ανακύκλωσης βοηθούν ενεργά, την τουρκική χαλυβουργία, η οποία είναι ο πρώτος βαρύς χρήστης του ανακυκλωμένου χάλυβα ο οποίος λειώνει και επαναχρησιμοποιείται για κατασκευή και για άλλους σκοπούς (συμπεριλαμβανομένης της ναυπήγησης των νέων σκαφών). Υπολογίστηκε ότι το 2010, η Τουρκία κατανάλωσε περίπου 24.5 εκατομμύριο τόνους του ανακυκλωμένου σιδηρομεταλλεύματος, του οποίου 18 εκατομμύρια τόνοι εισήχθησαν, και 6.5 εκατομμύριο τόνοι παρήχθησαν από τα διαλυτήρια πλοίων. Οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης σκαφών της Τουρκίας αποτελούνται από 21 διαλυτήρια (τοποθετημένα κατά ένα μεγάλο μέρος στην περιοχή Aliaga, κοντά στο Ιζμίρ). Τέτοιες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εάν είναι σε συνεργασία με τοπικά ναυπηγεία για να παράγουν τα «πιο πράσινα» σκάφη, που σχεδιάζονται με μια προσέγγιση, και χρησιμοποίηση των υλικών αυτών που διευκολύνουν την ενδεχόμενη αποσυναρμολόγησή τους, και θα μείωνε το γενικό αντίκτυπό τους στο περιβάλλον και στην φύση γενικά.

Με ισχυρή τεχνογνωσία και ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές τα ναυπηγεία της γειτονικής χώρας κερδίζουν μερίδια αγοράς.

**Πίνακας 2 – Οι παραδόσεις πλοίων για τα έτη 2008-2009 στα βασικά ναυπηγεία στην Τουρκία**

NO	Επωνυμία Ναυπηγείου	(DWT/έτος )	Επωνυμία Ναυπηγείου	Παραδόσεις 2009 (DWT)	Επωνυμία Ναυπηγείου	Παραδόσεις 2008 (DWT)
1	SEDEF (KALKAVAN) SHIPYARD	650.000	SEDEF (KALKAVAN) SHIPYARD	131.250	SEDEF (KALKAVAN) SHIPYARD	88.500
2	UM SHIPYARD	180.000	ADIK ANADOLU SHIPYARD	59.200	DENİZ INDUSTRY CO. CİCEK SHIPYARD	76.350
3	ALTINTAŞ SHIPYARD	140.000	TUZLA SHIPBUILDING INDUSTRY S.A.	48.000	ADIK ANADOLU SHIPYARD	59.900
4	TUZLA SHIPBUILDING INDUSTRY S.A.	130.000	ÇİMTAŞ SHIPYARD	45.600	TUZLA SHIPBUILDING INDUSTRY S.A.	40.900
5	BEŞİKTAŞ SHIPYARD	120.000	DENİZ INDUSTRY CO. CİCEK SHIPYARD	42.000	TÜRKTER SHIPYARD (YARDIMCI CORPORATION)	30.389
6	DENİZ INDUSTRY CO. CİCEK SHIPYARD	90.000	USTAOĞLU SHIPYARD	40.600	GİSAN SHIPYARD	26.800
7	TERSAN-BOSPHORUS SHIPYARD	80.000	TVK SHIPYARD	30.400	USTAOĞLU SHIPYARD	25.900
8	ÇİMTAŞ SHIPYARD	75.000	RMK MARINE SHIPYARD	28.800	ÇİMTAŞ SHIPYARD	19.900
9	NACI SELİMOĞLU SHIPYARD	70.000	GİSAN SHIPYARD	25.800	UMO SHIPYARD	18.600
10	SELTAŞ SHIPYARD	70.000	UMO SHIPYARD	23.500	GELİBOLU SHIPYARD	14.100

Πηγή: UMA, 2011.

Πέρυσι περίπου 200 εμπορικά πλοία αλλά και δεξαμενόπλοια κατασκευάστηκαν στην Τουρκία. Η ναυπηγική βιομηχανία της Τουρκίας εμφανίζεται σήμερα ως αξιόπιστη λύση για τη ναυπήγηση νέων, κυρίως μικρών και εξειδικευμένων πλοίων στην Ευρώπη. Κατά την περασμένη χρονιά τα τουρκικά ναυπηγεία κατασκεύασαν, σύμφωνα με πρόχειρους υπολογισμούς, περίπου 200 εμπορικά πλοία μεσαίας και μικρής χωρητικότητας, ενώ η Τούζλα και η Σαμψούντα αναδεικνύονται σαν πρώτη επιλογή στο βιβλίο νέων παραγγελιών από την Ευρώπη, σε αυτές τις ειδικές κατηγορίες πλοίων.

Μεταξύ των Ευρωπαίων που επιλέγουν πλέον σταθερά την Τουρκία για τη ναυπήγηση τέτοιων πλοίων συμπεριλαμβάνονται και έλληνες πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων που κατέχουν σημαντικά μερίδια σε εξειδικευμένες μορφές θαλάσσιας μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο. Ορισμένοι διαχειριστές Ελληνικών πλοίων, αποφάσισαν να ναυπηγήσουν πλοία στην Τουρκία. Αναφορικά με την «περιπέτεια» στην Τουρκία ένας διαχειριστής, μιλώντας στην εφημερίδα «Βήμα» αναφέρει ότι οι Τούρκοι έχουν καταφέρει να αποκτήσουν μια ισχυρή τεχνογνωσία στην κατασκευή νέων ειδικών πλοίων μεσαίας και μικρής χωρητικότητας τα οποία παρέχουν σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές, μια προοπτική που δεν αφήνει ασυγκίνητο κανένα διαχειριστή.

*«Οι Τούρκοι ξέρουν τι κάνουν, το κάνουν σε πολύ ανταγωνιστική τιμή και στους χρόνους που υπόσχονται». Απαντώντας στην ερώτηση της εφημερίδος «το Βήμα» για το πώς δέχονται οι γείτονες τους έλληνες εφοπλιστές ο διαχειριστής επισημαίνει ότι «ανεξάρτητα από τους Έλληνες, το γεγονός πως οι Τούρκοι έχουν καταφέρει να μαζέψουν στα ναυπηγεία τους έναν κρίσιμο αριθμό νέων κατασκευών τούς αναδεικνύει σε μια περιφερειακή ναυπηγική δύναμη που επηρεάζει τις καταστάσεις».*

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες, μεγάλες και μικρές, εταιρείες που παρέχουν συμπληρωματικές υπηρεσίες προς τη ναυτιλία, στις νέες κατασκευές, έχουν αρχίσει και μεταφέρουν ένα μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων τους στην Τουρκία καθώς αντιλαμβάνονται ότι εκεί πλέον πρέπει να στρέψουν την προσοχή τους. Η Νορβηγία που κατέχει μια σημαντική θέση στην παγκόσμια ναυτιλία αγοράζει πλέον πλοία από την Τουρκία. Κατασκευάζουν τα νορβηγικά πλοία σε τουρκικά ναυπηγεία. Η Τουρκία παλαιότερα αγόραζε πλοία από τη σκανδιναβική χώρα. Τα τουρκικά ναυπηγεία έχουν καταστεί πλέον σήμα κατατεθέν στην κατασκευή ιδιωτικών πλοίων για τον παγκόσμιο θαλάσσιο στόλο, διότι τόσο τα ναυπηγεία της Tuzla όσο και τα ναυπηγεία της Altinova έχουν πια τη δύναμη να κατασκευάσουν μεγάλα πλοία περιλαμβανομένων και των πετρελαϊκών εξεδρών ανοικτής θάλασσας.

### **2.3. Τα ναυπηγεία της Τουρκίας**

#### **2.3.1 Erkal Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş**

Το «ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ TUZLA» έχει την μεγαλύτερη δυνατότητα επισκευής σκαφών στον κόλπο της Tuzla. Το ναυπηγείο, είναι ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στην Τουρκία και, σε όλη την ιστορία του, έχει προσδιοριστεί με την αξιοπρόσεκτη ναυπηγοεπισκευαστική εργασία του. Τοποθετημένο στο προάστιο Tuzla της Κωνσταντινούπολης, βόρειο-ανατολικά της θάλασσας του Μαρμαρά στην είσοδο του Βοσπόρου, παρέχει υπηρεσίες επισκευής και μετατροπής σε γρήγορους χρόνους, καθώς και ανακύκλωσης παλαιών πλοίων σε ανταγωνιστικές τιμές. Το ναυπηγείο Tuzla προσφέρει τις εγκαταστάσεις εργαστηρίων, συμπεριλαμβανομένου ενός σύγχρονου εργαστηρίου παραγωγής χάλυβα υψηλής ποιότητας. Το ναυπηγείο Tuzla παρέχει μια δεξαμενή καθαρισμού που είναι σε θέση να προσαρμόσει τα σκάφη μέχρι 350 μ στο μήκος, 65 μ στο πλάτος και περ. 109000 τόνων της ανύψωσης της ικανότητας. Το ναυπηγείο Tuzla κατέχει μια από τις μεγαλύτερες επιπλέουσες αποβάθρες στον κόσμο, που έχει τις λεπτομέρειες, (350mt. στο μήκος, 65mt. εσωτερικό πλάτος, 109.000 τόνοι της ανύψωσης της ικανότητας, κατασκευασμένος στην Ιταλία.).

#### **2.3.2 Besiktas Group**

Η Besiktas Group, είναι μια από της ηγέτιδες ναυτιλιακές και μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις ναυπηγικής στην Τουρκία. Οικοδόμησαν το ναυπηγείο Besiktas μεταξύ των ετών 2007 έως 2009. Στοχεύουν να είναι ένα από τα πιο αξιόπιστα ναυπηγεία σκαφών σε όλη την Ευρώπη. Ο στόχος του ναυπηγείου Besiktas είναι να παρέχει υπηρεσίες κορυφαίας ποιότητας και στις ανταγωνιστικότερες τιμές. Η Besiktas Group άρχισε να κατασκευάζει σκάφη σε συνεργασία με τα καθιερωμένα τουρκικά ναυπηγεία από το

2002. Στο ναυπηγείο Besiktas έχει γίνει ναυπήγηση των πιο υψηλών τεχνολογικά και περίπλοκων σκαφών. Έχοντας αυτήν την ισχυρή υποστήριξη της Besiktas Group επένδυσε στην κατασκευή του ναυπηγείου Besiktas. Έχει την δυνατότητα να ναυπηγεί 6 σκάφη μέχρι 30.000 DWT το χρόνο. Το ναυπηγείο Besiktas κατέχει μια αποβάθρα μεγέθους panamax 40 m ξηρά ( 235 m long και 40 m wide) για τις επισκευές και τις μετατροπές σκαφών. Το ναυπηγείο Besiktas στοχεύει να παρέχει ανταγωνιστικές υπηρεσίες για κατασκευή και επισκευή στα παράκτια σκάφη, σε πύργους γεωτρήσεις, καθώς και σε πλοία μεταφοράς αερίου.

### 2.3.3 Barka Shipyard

Το ναυπηγείο BARKA είναι μια από τις επιχειρήσεις της BEGÜM YACHTING. Το ναυπηγείο Barka βρίσκεται στο Bodrum γύρω από Icmeler Menkii, ακριβώς 30 λεπτά απόσταση από τον διεθνή αερολιμένα Bodrum. Το ναυπηγείο καθιερώθηκε το 2005 λόγω της απαίτησης για ευρωπαϊκά πρότυπα (ποιοτικό ναυπηγείο) τοποθετημένο στη χερσόνησο Bodrum. Υπάρχει υψηλή ζήτηση για επισκευή πλοίων παγκοσμίως. Η κατασκευή ξύλινων πλοίων, είναι μια παράδοση σε Bodrum και είναι τόσο παλαιά όσο η πόλη, επιστρέφοντας τουλάχιστον 2500 έτη πριν. Στο ναυπηγείο κατασκευάζουν τα παραδοσιακά ξύλινα πλοία, αλλά και συμβατικά πλοία, γιοτ χαλύβδινα η και ινών με τις υψηλότερες προδιαγραφές.

### 2.3.4 Celik Tekne Shipyard

Το ναυπηγείο CELIK TEKNE είναι θυγατρική της GALATASARAY HOLDING, η οποία είναι μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεων στην ΤΟΥΡΚΙΑ, που αναπτύσσει δραστηριότητες κυρίως στη ναυπηγική, τη διαχείριση σκαφών, αλλά και στις τουριστικές επιχειρήσεις. Το Ναυπηγείο καθιερώνεται «στο χρυσό κέρατο» στην ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ το 1972. Κατασκεύασε τα πρώτα πλοία της ακτοφυλακής. Το 1981, το ναυπηγείο μετακινήθηκε προς την παρούσα θέση του, στην περιοχή ναυπηγείων της Tuzla. Αντιπροσωπεύοντας ένα από τα μεγαλύτερα και αποδοτικότερα ιδιωτικά ναυπηγεία στην Τουρκία. Το ναυπηγείο έχει προβεί στην κατασκευή διάφορων σκαφών (εμπορευματοκιβωτίων, των αρκτικών αλιευτικών πλοιαρίων και των χημικών βυτιοφόρων). Το ναυπηγείο έχει διαδραματίσει πάντα έναν πρωτοπόρο και σημαντικό ρόλο στην τουρκική ναυπηγική βιομηχανία με περίπλοκα σκάφη τούρκων και ξένων ιδιοκτητών. Ένα από τα σημαντικά κύρια σημεία στην ιστορία του ναυπηγείου CELIK TEKNE είναι η επιτυχής παράδοση των 5.500 DWT M/T COSMO MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A στην Ιταλία τον Σεπτεμβρίου του 2003. Με αυτό το σκάφος κέρδισε τη διεθνή φήμη. Μερικά από τα επιτεύγματα κάνουν το ναυπηγείο πρωτοπόρο στην τουρκική ναυπηγική βιομηχανία έχοντας κατασκευάσει το μεγαλύτερο αριθμό και ικανότητας νεκρού βάρους κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Το ναυπηγείο CELIK TEKNE έχει την ικανότητα να παραδώσει όλους τους τύπους σύγχρονων εμπορικών και ειδικής χρήσης σκαφών μέχρι 30.000 DWT, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ιδιοκτήτη. Με την ικανότητα επεξεργασίας χάλυβα 20.000 τόνων το χρόνο, 82.500 τετρ.μέτρων περιοχής ναυπηγείων, τριών σχαρών καθελκύσεως, της αποβάθρας 150 μέτρων, των σύγχρονων υπαρχουσών εγκαταστάσεων, το ναυπηγείο CELIK TEKNE



μπορεί να καλύψει κάθε απαίτηση των δυτικών πλοιοκτητών, μέχρι 60.000 κατασκευές DWT το χρόνο.

### 2.3.5 Selah Shipyard

Το ναυπηγείο Selah καθιερώθηκε στο ναυπηγικό ιδιωτικού τομέα στη Tuzla στην Κωνσταντινούπολη το 1982 από Selah Industries Inc που ήταν ένα γνωστό γκρουπ που δραστηριοποιούνταν στους τομείς των αυτοκινήτων και μηχανημάτων από το 1954. Το ναυπηγείο Selah καλύπτει την περιοχή 45000 sqm και έχει δύο σχάρες καθελκύσεως, δύο πλήρως εξοπλισμένες αποβάθρες για τις επισκευές και τον εξοπλισμό σκαφών, (CAD/CAM) . Η ετήσια ικανότητα επεξεργασίας χάλυβά είναι 17.000 τόνοι. Το ναυπηγείο Selah κατέχει κυρίαρχη θέση στην κατασκευή καθώς και στην επισκευή σκαφών στην Τουρκία. Παραδίδουν τα σκάφη όχι μόνο για την εγχώρια αγορά (στην Τουρκία), αλλά και για εξαγωγές. Είναι το πρώτο και πιο πεπειραμένο ναυπηγείο στις εξαγωγές για χρόνια.

## 2.4 Ναυπηγείο στην Ρουμανία

### 2.4.1 Santierul Naval Constanta SA

Τοποθετημένο στην περιοχή Μαύρης Θάλασσας, το Santierul Naval Constanta SA ταξινομείται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυπηγείων νέοκτητων πλοίων και επισκευών σκαφών στην Ευρώπη, κατέχει την 3<sup>η</sup> θέση παγκόσμιος για τα μεσαίας ακτίνας πλοία & τα χημικά βυτιοφόρα. Προσιτό θαλασσίως μέσω των στενών του Βοσπόρου και από τον ποταμό Δούναβη στη Μαύρη Θάλασσα. Παρέχει στους παγκόσμιους πλοιοκτήτες την ιδανική θέση για την οικοδόμηση και την επισκευή των σκαφών τους , μέχρι 200.000 DWT. Ένα ευρωπαϊκό ναυπηγείο, που αναγνωρίζεται για τις αποδόσεις, τη ποιότητα και την αξιοπιστία των προϊόντων και των υπηρεσιών του .Από την 1η Οκτωβρίου 2002 έχει ιδιωτικοποιηθεί πλήρως.

## 2.5 Τα Ναυπηγεία της Νότιας Κορέας

Πρωταγωνιστές όμως στην παγκόσμια αγορά ναυπηγοεπισκευών αναδεικνύονται οι ασιατικές χώρες, όπως η Κίνα, η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία, οι οποίες με αθέμιτες κρατικές επιδοτήσεις και υπερμεγέθεις αναπτυξιακές επενδύσεις, εκμεταλλευόμενες την χαμηλή τιμή χάλυβα και το ακόμα πιο χαμηλό εργατικό κόστος επέφεραν δραματική μείωση των τιμών στις παρεχόμενες υπηρεσίες και προϊόντα καθώς και γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία και η Ρουμανία. Τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής έχουν ήδη εξασφαλίσει εργασίες για τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Η ναυπηγική βιομηχανία αντιμετωπίζει εδώ και αρκετό καιρό σοβαρά προβλήματα λόγω της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η επέκταση των ναυπηγείων στο παρελθόν, ιδίως στην Κορέα αλλά σήμερα όλο και περισσότερο και στην Κίνα, είχε ως αποτέλεσμα τη ραγδαία μείωση των τιμών. Η παγκόσμια οικονομική κατάσταση οδήγησε σε απότομη πτώση της ζήτησης.

Κατά τη δεκαετία του 1990 τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας τριπλασίασαν τη ναυπηγική δυναμικότητά τους, αγνοώντας παράλληλα τα επίπεδα της ζήτησης προκειμένου να

καταλάβουν ηγετική θέση στην αγορά, κάτι το οποίο πέτυχαν το 1999. Αυτό οδήγησε σε πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και καταστροφικές τιμές για την παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Ακόμη και η οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση που ξέσπασε το 1997 στη Νότια Κορέα δεν προκάλεσε αλλαγή της πορείας, μολονότι είχε χορηγηθεί σημαντική διεθνής οικονομική υποστήριξη στη χώρα υπό την προϋπόθεση ότι θα ενσωμάτωνε τις αρχές της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς. Τα ναυπηγεία που ήταν υπερχρεωμένα και είχαν κηρύξει πτώχευση δεν έκλεισαν, αλλά τα χρέη τους διαγράφηκαν από το κράτος χωρίς να τους επιβληθούν σε αντάλλαγμα περιορισμοί επί της παραγωγικής ικανότητας. Η υποτίμηση του νομίσματος της Νότιας Κορέας έδωσε στα ναυπηγεία ένα πρόσθετο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Το 1999 οι τιμές από τα κορεατικά ναυπηγεία μειώθηκαν σε 40 % κάτω του κόστους παραγωγής, σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Και καθώς η ΕΕ εφάρμοζε μια πολιτική μείωσης των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνταν στις ευρωπαϊκές ναυπηγικές εταιρείες, οι χαμηλότερες τιμές των ασιατικών εταιρειών σήμαιναν σημαντικά μερίδια αγοράς για τα κορεατικά ναυπηγεία. Χάρη στο ιστορικά υψηλό επίπεδο παραγγελιών το 2000, οι τιμές ανέκαμψαν έως ένα σημείο, αλλά η σημαντική μείωση των παραγγελιών το 2001 οδήγησε σε νέα μείωση των τιμών .

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που έρευνα τα θέματα της ναυτιλίας παγκοσμίως , προσπάθησε, μέχρι τον Μάιο του 2001, να πραγματοποιήσει συνομιλίες με τη Νότια Κορέα με στόχο τη σταθεροποίηση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς με τη χρήση μέσων της αγοράς. Η έρευνα για τις επιδοτήσεις, η οποία διενεργήθηκε στο πλαίσιο του κανονισμού για τους εμπορικούς φραγμούς (ΚΕΦ), κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στα κορεατικά ναυπηγεία χορηγήθηκαν σημαντικές επιδοτήσεις μέσω τόσο εξαγωγικών όσο και εγχώριων προγραμμάτων που είναι αντίθετα με τη συμφωνία του ΠΟΕ του 1994 για τις επιδοτήσεις. Οι προσπάθειες αυτές πραγματοποιήθηκαν σε διμερές επίπεδο και στον ΟΟΣΑ. Εντούτοις, δεν σημειώθηκε πρόοδος, δεδομένου ότι η κυβέρνηση της Κορέας ισχυρίστηκε ότι δεν μπορούσε να επηρεάσει τα ναυπηγεία ή τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που τα υποστηρίζουν, και επιπλέον δήλωσε ότι ήταν πεπεισμένη ότι οι επιχειρηματικές πρακτικές ακολουθούσαν τις αρχές της ελεύθερης αγοράς.

Μετά τις άκαρπες συνομιλίες μεταξύ της Κορέας και της ΕΕ, η Επιτροπή εκτόνησε μια έκθεση για τον ΚΕΦ τον Μάιο του 2001. Διαπίστωσε ότι οι κορεατικές κρατικές ενισχύσεις στα ναυπηγεία περιλάμβαναν, συγκεκριμένα, ενισχύσεις που ανέρχονταν συνολικά σε 2 600 εκατ. ευρώ στην Daewoo και 1 700 εκατ. ευρώ στη Sambo. Τον Οκτώβριο του 2000 η Επιτροπή των Ενώσεων Ναυπηγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (CESA) υπέβαλε καταγγελία στο πλαίσιο του κανονισμού για τους εμπορικούς φραγμούς, προκειμένου να εξαλειφθούν ορισμένες εμπορικές πρακτικές που προκαλούνται από την επιδότηση των εμπορικών ναυπηγείων στην Κορέα και οι οποίες πλήττουν τις κοινοτικές πωλήσεις εμπορικών σκαφών. Η έκθεση διαπίστωσε την ύπαρξη επιδοτήσεων υπό τη μορφή εγγυήσεων προκαταβολών και δανείων που χορηγούνται από την κρατική Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Κορέας (KEXIM) και αντιβαίνουν προς τους κανονισμούς του ΠΟΕ, άφεσης του χρέους και επιδοτήσεων επιτοκίου από τράπεζες που είτε ανήκουν στην κυβέρνηση είτε ελέγχονται από αυτήν, και ειδικών φορολογικών ελαφρύνσεων.

Τα κορεατικά ναυπηγεία συνεχίζουν να πωλούν τα πλοία σε τιμές που φαίνονται χαμηλότερες από την κανονική τιμή (πλήρες κόστος παραγωγής συν περιθώριο κέρδους 5%). Κατά κανόνα, οι τιμές φαίνεται ότι καθορίζονται σε επίπεδο που καλύπτει τα άμεσα

λειτουργικά κόστη, αλλά δεν περιλαμβάνει προβλέψεις για τον πληθωρικό και για όλα τα χρηματοπιστωτικά κόστη. Δεδομένου ότι οι τιμές των κορεατικών ναυπηγείων παρέμειναν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα κατά την περίοδο αναφοράς, ενώ τα κόστη παραγωγής αυξήθηκαν, το χάσμα μεταξύ της συμβατικής τιμής και της κανονικής τιμής διευρύνεται περαιτέρω.

Τα κορεατικά ναυπηγεία, με τις τεράστιες δυναμικότητες παραγωγής που διαθέτουν, επηρεάζονται ιδιαίτερος από οποιαδήποτε κάμψη της αγοράς, δεδομένου ότι έχουν ανάγκη να γεμίσουν τις μεγάλες κατασκευαστικές εγκαταστάσεις τους και να εξασφαλίσουν επαρκή χρηματική ροή για να μετακυλίσουν τα βραχυπρόθεσμα χρέη τους. Κατά συνέπεια, υπάρχουν ενδείξεις ότι τα κορεατικά ναυπηγεία προσπαθούν να εξασφαλίσουν σχεδόν οποιαδήποτε παραγγελία εμφανίζεται στην αγορά, ασχέτως του αν οι παραγγελίες αυτές θα είναι επικερδείς ή όχι, σύμφωνα με το κόστος στην Κορέα.

Ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των κορεατών πρέπει να θεωρηθεί το κύριο αίτιο για την ύφεση των τιμών των περισσότερων τύπων πλοίων. Μόνο τα ιαπωνικά και τα κινέζικα ναυπηγεία κατορθώνουν ακόμη σήμερα να αυξάνουν τις πωλήσεις μέσω της σταθερής εγχώριας ζήτησης και της ικανοποιητικής ανταγωνιστικότητας των τιμών, αντιστοίχως.

## 2.6 Τα Ναυπηγεία της Κίνας

Σημειώθηκε μια εντυπωσιακή αύξηση στο βιβλίο παραγγελιών των ναυπηγείων της Κίνας. Το γεγονός όμως αυτό, θα πρέπει να εκτιμηθεί συγκριτικά. Η Κίνα διαθέτει τεράστια ναυπηγική βιομηχανία (πιθανώς πάνω από 800 ναυπηγεία συνολικά, συμπεριλαμβανομένων και των επισκευαστικών ναυπηγείων) Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας θέλει ακόμη πολλά χρόνια μέχρι να εξελιχθεί στην παγκόσμια απειλή που πολλοί θεωρούν ότι αποτελεί. Κατά τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική επέκταση της ναυπηγικής ικανότητας τόσο μέσω της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων όσο και της αναβάθμισης των υφιστάμενων ναυπηγείων. Τα νέα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην προσέλκυση παραγγελιών, οι οποίες οφείλονται εν γένει στις δυσχερείς συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην αγορά και ειδικότερα στις πολύ χαμηλές τιμές. Ένα καλό παράδειγμα είναι οι νέες εγκαταστάσεις VLCC στο Dalian που μόλις πρόσφατα κατάφερε να κλείσει την πρώτη του παραγγελία VLCC, παρά τις πολύχρονες προσπάθειες που είχε καταβάλει για να διεισδύσει στην αγορά.

Οι επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες δεν έχουν επιφέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Πολλά ναυπηγεία έχουν εγκαταστήσει αυτόματες γραμμές πινάκων και νέα ναυπηγικά μηχανήματα. Το πρόβλημα όμως εντοπίζεται στο γεγονός ότι τα ναυπηγεία δεν έχουν φτάσει ακόμη σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο από πλευράς τεχνολογίας, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν τόσο εκλεπτυσμένα μηχανήματα. Τέτοιες προσπάθειες εξασφάλισης ενός τρόπου για την επίτευξη χαμηλότερου κόστους είναι καταδικασμένες να αποτύχουν, δεδομένου ότι ο εξοπλισμός δεν αποτελεί την απάντηση στο πλεονάζον προσωπικό και στην κακή διαχείριση που αποτελούν τα δυο γενεσιουργά αίτια της χαμηλής απόδοσης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα.

Ο τομέας της ναυπηγικής στην Κίνα χαρακτηρίζεται από έλλειψη εργασίας και δυσκολίες στην προσέλκυση νέων παραγγελιών. Αναφορικά με αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ναυπηγεία της Κίνας είναι θύματα της επιθετικής ναυπηγικής ικανότητας της Κορέας όπως και τα ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ιαπωνίας. Ωστόσο



ακόμη και χωρίς το στοιχείο της Κορέας είναι πολύ πιθανό τα ναυπηγεία της Κίνας να μην είχαν ικανό αριθμό παραγγελιών λόγω ανεπαρκούς απόδοσης.

Περίληπτικά, η ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σε αναταραχή και προτείνονται διάφορες ενέργειες για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η κινεζική κυβέρνηση ανήγγειλε πρόσφατα μια σειρά μέτρων με στόχο να διασφαλίσει τη ναυπήγηση των πλοίων που προορίζονται για εγχώρια χρήση σε εγχώρια ναυπηγεία, μαζί με την άρση των φόρων και των δασμών που παλαιότερα επιβάλλονταν στα πλοία και στα μηχανήματα, προκειμένου να υποστηρίξει τον τομέα. Ωστόσο, μέχρι να επιλυθούν τα θεμελιώδη προβλήματα της ανεπαρκούς απόδοσης, η εν λόγω βιομηχανία είναι απίθανο να αξιοποιήσει τις πραγματικές της δυνατότητες.

Η ενίσχυση για την κάλυψη των ζημιών αποτέλεσε την κύρια μορφή επιδότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα. Για την επίτευξη των στόχων της η κυβέρνηση αναγνώρισε την ανάγκη έγκρισης μηχανισμών καθαρά εμπορικών που εν μέρει συγκρούονται με την ιδεολογία, η οποία για παράδειγμα απαγορεύει τις περικοπές προσωπικού. Για παράδειγμα, σχετικά με την εκτέλεση συμβολαίων είναι συνήθης η πρακτική της υπεργολαβίας στο πλαίσιο της οποίας απασχολείται εργατικό δυναμικό χαμηλού κόστους, έστω και αν υποαπασχολείται, αντί για το μόνιμο εργατικό δυναμικό.

#### **Κόστος εργασίας, εργασιακές πρακτικές και απόδοση**

Η Κίνα για μεγάλο διάστημα θεωρείτο ως χώρα με χαμηλό κόστος παραγωγής, ειδικότερα σε σχέση με τα ημερομίσθια. Το εν λόγω πλεονέκτημα διαβρώθηκε κατά τα τελευταία έτη, λόγω της αύξησης των ημερομισθίων και της ανόδου του επιπέδου ζωής. Ο πληθωρισμός παραμένει άκαμπτος.

Ωστόσο οι επιπτώσεις του πληθωρισμού στα ημερομίσθια δεν είναι ομοιόμορφες. Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται ανάμεσα στις διάφορες περιφέρειες είναι πολύ έντονες. Έτσι το μέσο εισόδημα στην Shanghai είναι περίπου 90% υψηλότερο απ' ό,τι στην Liaoning. Οι επιχειρήσεις που φέρουν το στοιχείο της ξένης ιδιοκτησίας τείνουν να προσελκύουν τις υψηλότερες πριμοδοτήσεις πληρωμών.

Τα ναυπηγεία της Κίνας τείνουν να αποδειχθούν σημαντικοί εργοδότες. Ένα χαρακτηριστικό παραδοσιακό ναυπηγείο μπορεί να απασχολεί από 9.000 έως 12.000 άτομα. Όλοι αυτοί οι εργάτες δεν απασχολούνται άμεσα στη ναυπήγηση των πλοίων, δεδομένου ότι πολλά ναυπηγεία παρουσιάζουν διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους. Από την ανάλυση φαίνεται ότι τα κρατικά ναυπηγεία στη διάρκεια των τελευταίων ετών υπέφεραν από πλεονάζον προσωπικό που έφθανε το διπλό αριθμό εργατών από εκείνο που ήταν πραγματικά απαραίτητος. Το πλεονάζον προσωπικό επιδεινώνεται περισσότερο από τη συχνή χρήση χαμηλόμισθου εργατικού δυναμικού στο πλαίσιο υπεργολαβιών (συνήθως περίπου στο 60% του κόστους χρησιμοποίησης των εργατών της ίδιας της επιχείρησης), το οποίο αντικαθιστά τους εργάτες των ναυπηγείων που κοστίζουν περισσότερο, προκειμένου να μειωθεί το άμεσο κόστος έναντι των συμβολαίων. Αυτό συμβαίνει συχνά χωρίς να γίνονται περικοπές στο εργατικό δυναμικό που αντικαθίσταται.

#### **Κόστος υλικών**

Η Κίνα συγκαταλέγεται στις μεγάλες παραγωγικές χώρες χάλυβα και το μεγαλύτερο ποσοστό μαλακού και υψηλής αντοχής χάλυβα συλλέγεται από την εγχώρια παραγωγή. Ειδικοί τύποι χάλυβα εισάγονται από την Ιαπωνία ή τη Νότια Κορέα. Η τρέχουσα τιμή

για τον χάλυβα Α ποιότητας που χρησιμοποιείται στη ναυπηγική είναι κατά πάσα πιθανότητα υψηλότερη από εκείνη που πωλείται σε ένα εργοστάσιο της Κορέας. Τα ναυπηγεία δέχονται συχνά την εντολή να αγοράζουν από τοπικά εργοστάσια χάλυβα , άσχετα από το κατά πόσον τον χρειάζονται. Έτσι πολλά από τα παραδοσιακά ναυπηγεία του κρατικού τομέα πνίγονται από αποθέματα και συσσώρευση χάλυβα.

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αύξηση της ποσότητας των μηχανημάτων που παράγονται εγχώρια και χρησιμοποιούνται σε πλοία που κατασκευάζονται στην Κίνα έχουν μέχρι στιγμής αποβεί άκαρπες. Εξοπλισμοί που κατασκευάζονται στην Κίνα, ενώ είναι φθηνοί, δεν θεωρούνται ως επαρκώς αξιόπιστοι από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών (περιλαμβανομένων και αυτών της ίδιας της Κίνας) και η χρησιμοποίησή τους θεωρείται ότι διακυβεύει την αξία μεταπώλησης του πλοίου. Για τούτο τον λόγο η μεγάλη πλειοψηφία των μηχανημάτων είναι εισαγόμενη. Η εισαγωγή μηχανημάτων γίνεται κατά προτίμηση από την Ευρώπη ή την Ιαπωνία με λιγότερες εισαγωγές από τη Νότια Κορέα, εξαιρουμένων των κυρίων μηχανών. Η έρευνα σήμερα δείχνει ότι τα εγχώρια μηχανήματα είναι περίπου 30% φθηνότερα από τα εισαγόμενα, αλλά η χρήση τους είναι περιορισμένη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3–ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

### 3.1.Γενικά Στοιχεία

Επισκεφτήκαμε αυτοπροσώπως εταιρείες του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου , ναυτιλιακές εταιρείες , καθώς και εργαζόμενους , ακόμη μιλήσαμε τηλεφωνικά η επικοινωνήσαμε μέσω mail και συμπληρώσαμε μαζί τους τα τρία διαφορετικά ερωτηματολόγια (παράρτημα), ένα για κάθε κλάδο , με σκοπό να καταγράψουμε τις απόψεις τους.

Η διαδικασία αυτή έδειξε ότι σχεδόν όλες οι επιχειρήσεις και σίγουρα όλες οι ομοειδείς είχαν την ίδια ακριβώς άποψη για την επιχείρησή τους όσον αφορά τα κύρια στοιχεία μίας ποσοτικής ανάλυσης.

### 3.2 Ανάλυση Δεδομένων

**Μέθοδος : Ανάλυση Συχνότητας**

**Εισαγωγή δεδομένων**

Τα αποτελέσματα της έρευνας κωδικοποιούνται και εισάγονται στον υπολογιστή για επεξεργασία μέσω του προγράμματος EXCEL. Στην κάθε στήλη ορίζουμε μεταβλητές ( αριθμημένες ερωτήσεις ) και δίνουμε τις τιμές (απαντήσεις) της κάθε μεταβλητής.

**Ταξινόμηση**

Η ταξινόμηση της κάθε μεταβλητής πραγματοποιείται σε διαφορετικά worksheets για την επεξεργασία τους.

**Επεξεργασία**

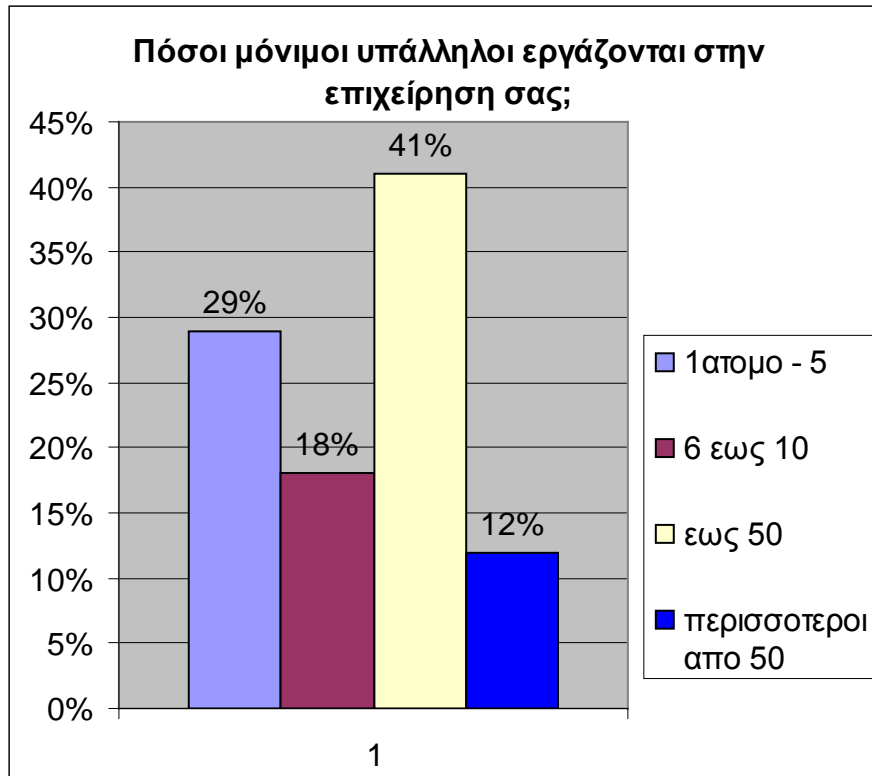
Μετά την ταξινόμηση των μεταβλητών γίνεται η επεξεργασία των δεδομένων.

**Παρουσίαση αποτελεσμάτων**

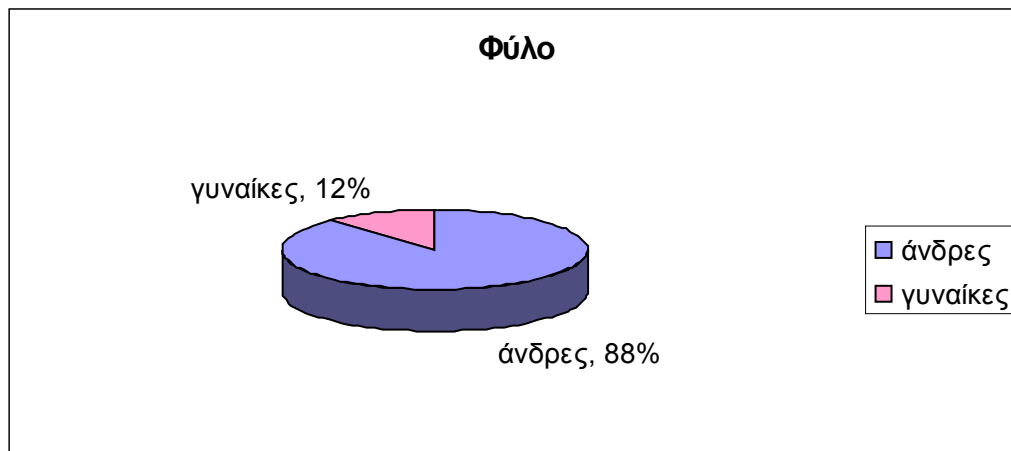
Απεικόνιση των αποτελεσμάτων με διαγράμματα.



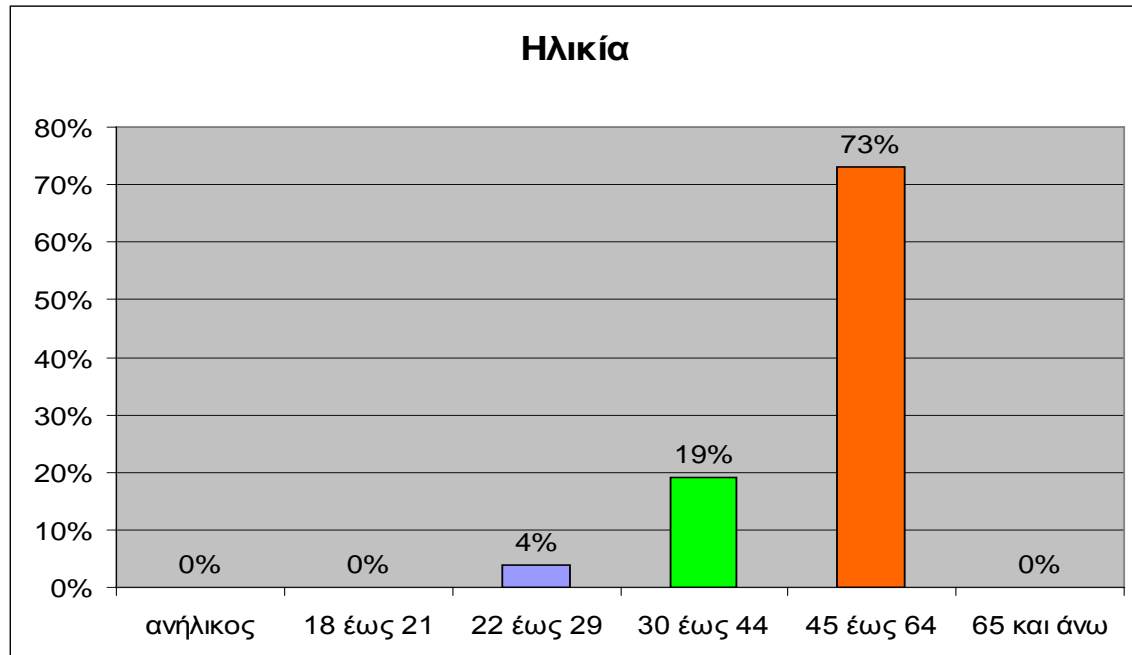
Αυτό που προσπάθησα ήταν να απαντηθούν τα ερωτηματολόγια από όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα. Περιλήφθησαν στο μεγαλύτερο μέρος ναυπηγεία , αλλά και υποστηρικτικές εταιρείες όπως μηχανουργία. Τέλος στο δείγμα περιελήφθησαν οι NEZ Σαλαμίνας και Περάματος τα μεγάλα ναυπηγεία έως το Νεώριο της Σύρου , τόσο από πλευράς ναυπηγοεπισκευαστικών , όσο και από πλευράς εργαζομένων στις πιο πάνω επιχειρήσεις.



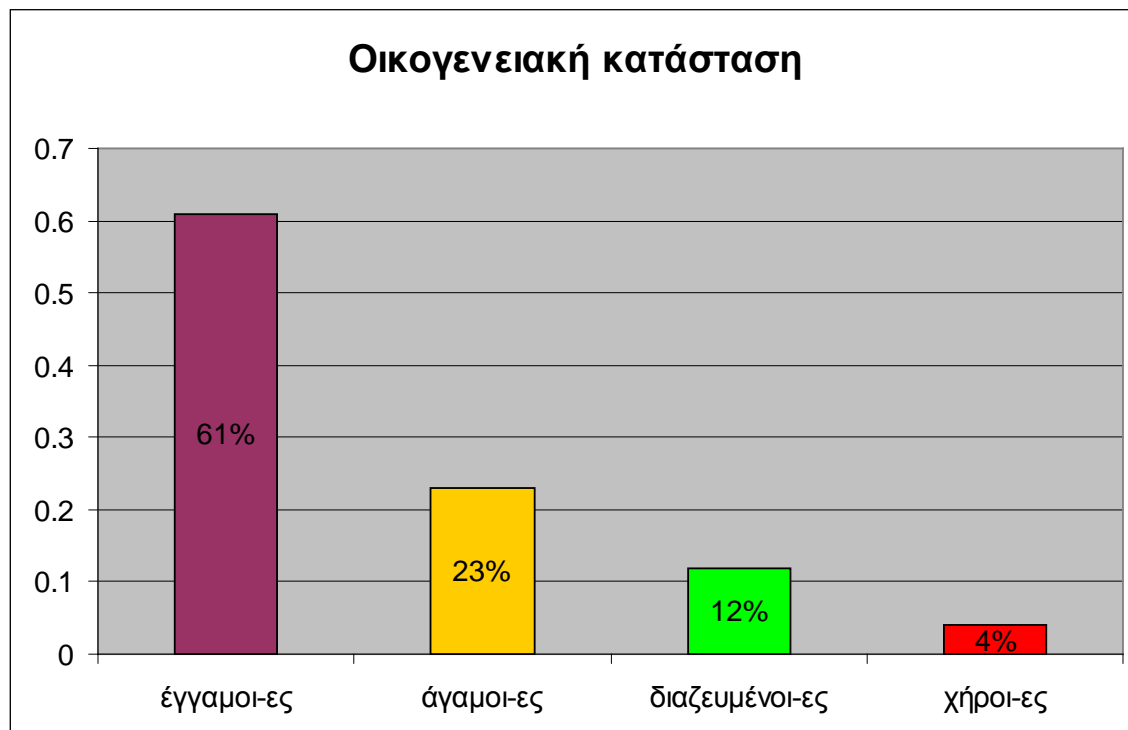
Οι ελληνικές ναυπηγικές επιχειρήσεις είναι πολύ μικρού μεγέθους (οικογενειακές επιχειρήσεις), και μεσαίου μεγέθους που το ιδιοκτησιακό καθεστώς του είναι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης ή ανώνυμες εταιρείες.



Στις ναυπηγοεπισκευές περίπου το 90% του εργατικού δυναμικού αποτελείται από άνδρες και μόνο τα 10% από γυναίκες, με τις γυναίκες να κατέχουν κυρίως θέσεις υπαλλήλου γραφείου ή στελεχών των εταιρειών.

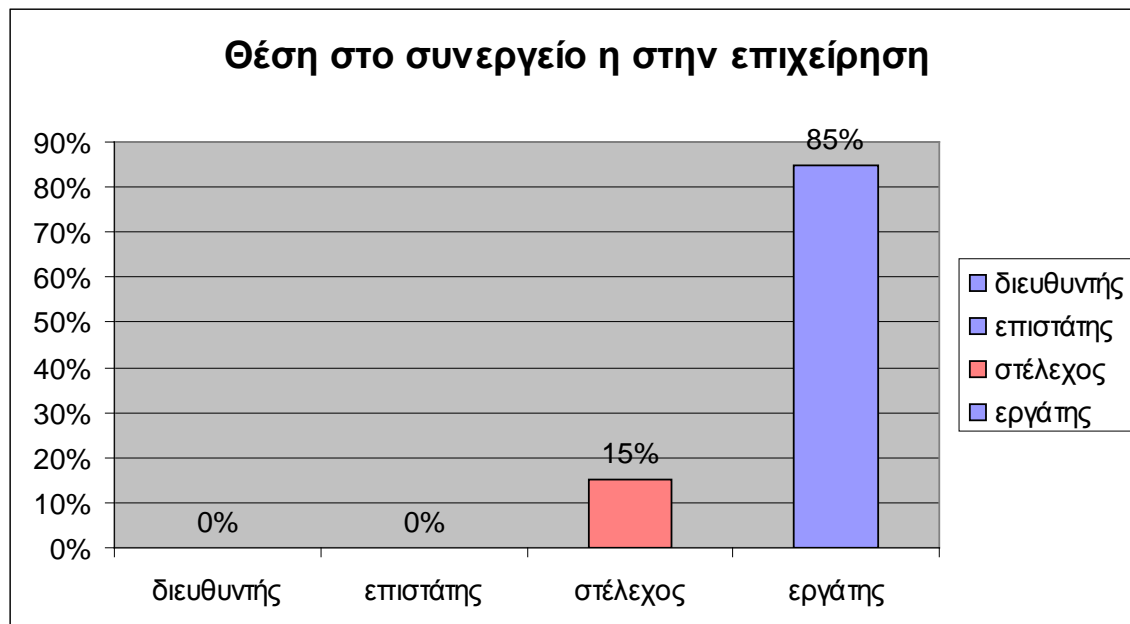


**Μεγάλης ηλικίας εργατικό δυναμικό.** Από την έρευνα διαπιστώσαμε ότι ηλικία των εργατών στα ναυπηγεία είναι από 30-64 ετών , με το ποσοστό των εργατών να εκτοξεύεται στο 73% στις ηλικίες 44-64. Αυτό δείχνει ότι το εργατικό δυναμικό είναι μεγάλης ηλικίας. Μικρή εισροή νέων στο ναυπηγοεπισκευαστικό επάγγελμα νέου βλέποντας τα ναυπηγεία να δυσκολεύονται να επιβιώσουν , από την μείωση των επισκευών πιστεύουν ότι το επάγγελμα δεν έχει προοπτική και έτσι όλο και λιγότεροι επιλέγουν σαν κύριο επάγγελμα , αυτό του εργάτη ναυπηγείου.

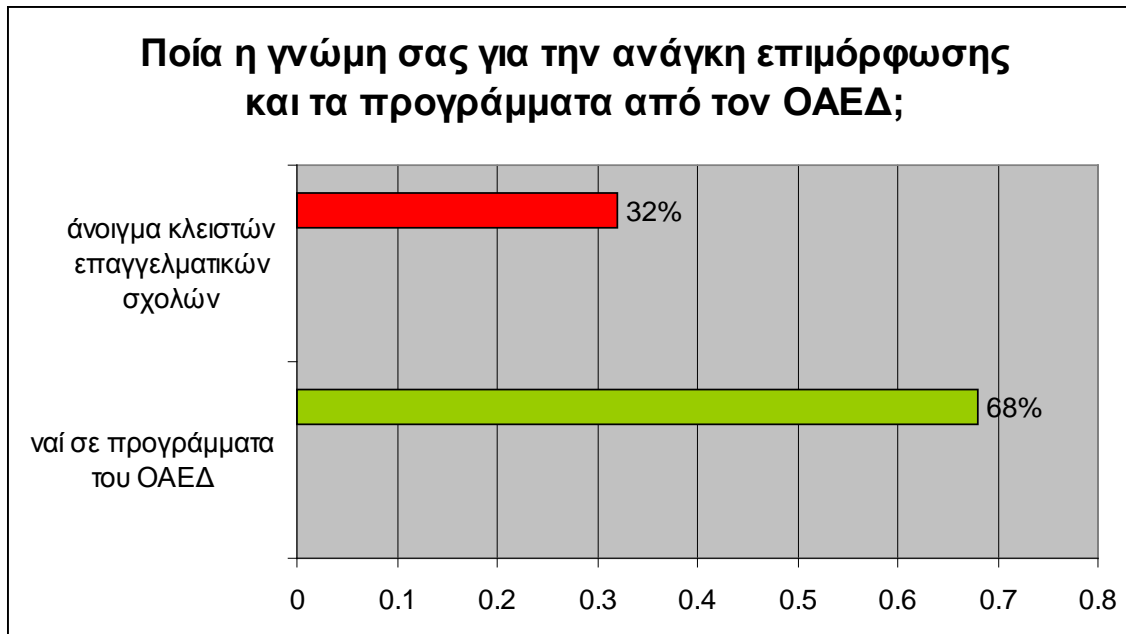


Το μεγαλύτερο ποσοστό είναι έγγαμοι υπάλληλοι –εργάτες , άρα άτομα με αυξημένες υποχρεώσεις.

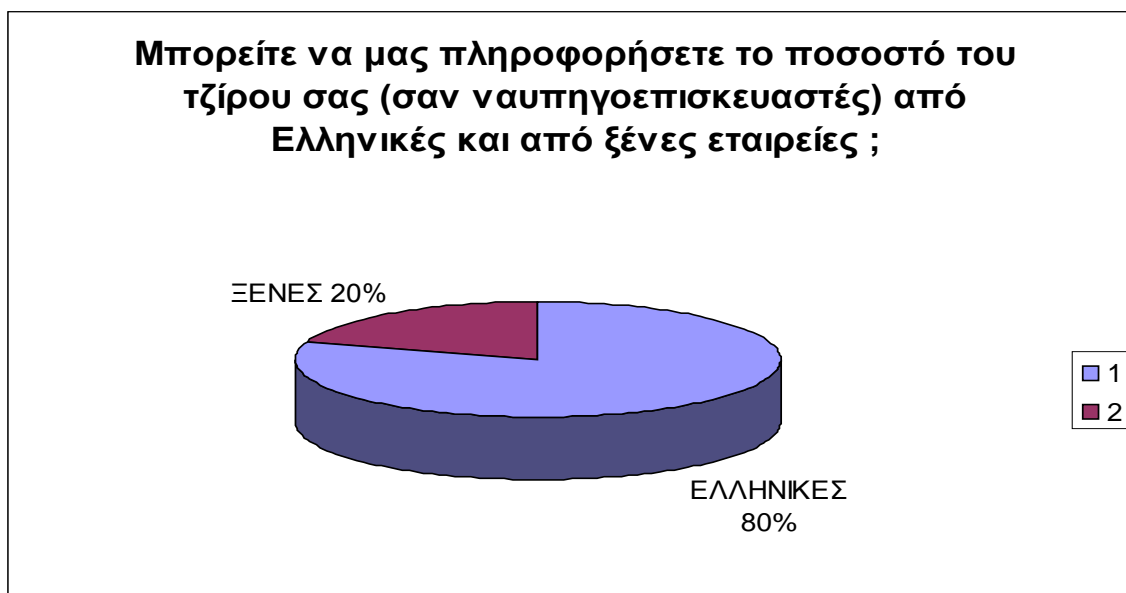
Το 61% των εργατών των ναυπηγείων διαθέτει υψηλού επίπεδου γνώσεις ,λόγω των σχολών τεχνιτών που διέθεταν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά και άλλα ναυπηγεία οι οποίες τώρα έχουν κλείσει.



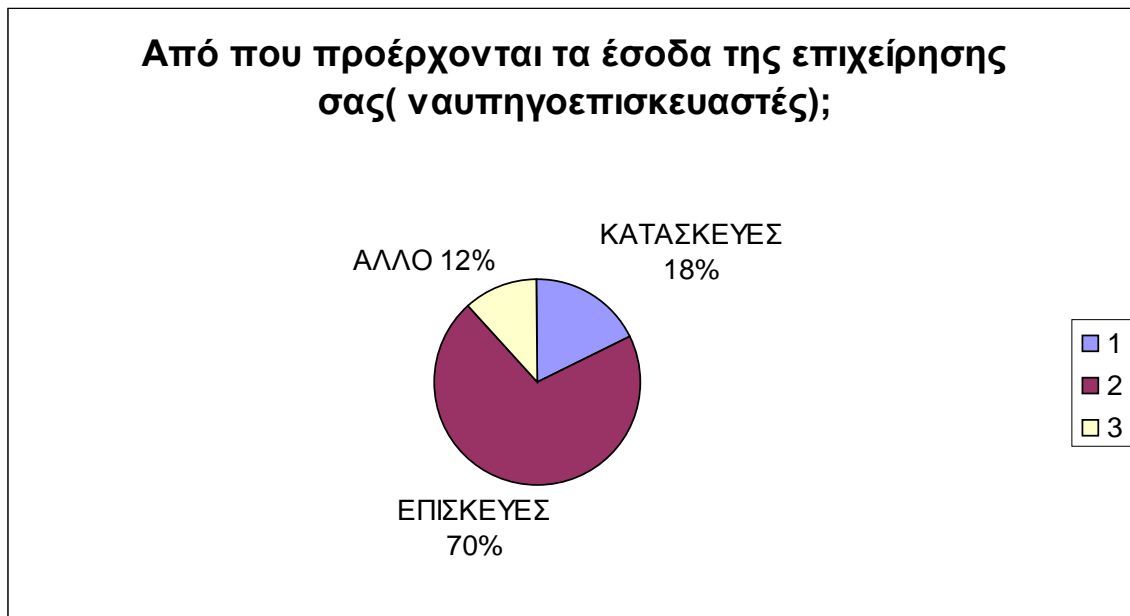
Το 85% των ερωτηθέντων που απάντησαν στα ερωτηματολόγια ανήκαν σε διάφορες ειδικότητες εργατών (όπως σωληνουργοί και άλλοι).



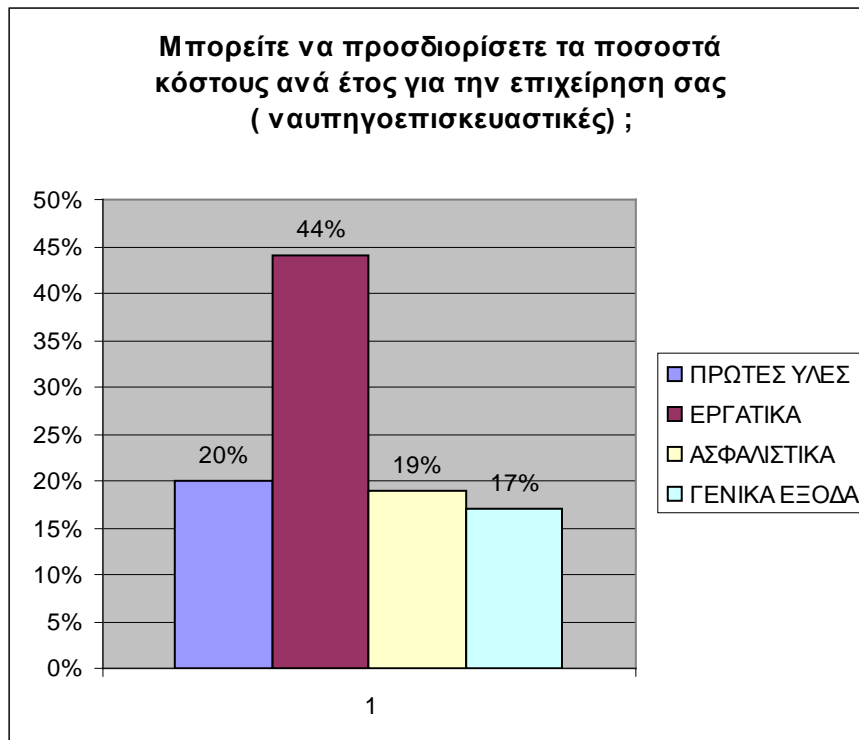
**Ανάγκη επιμόρφωσης του προσωπικού στις νέες τεχνολογίες .** Ο ΟΑΕΔ δεν διαθέτει προγράμματα επιμόρφωσης των ναυτοεπισκευαστών εργατών σε νέες τεχνολογίες . Ούτε δίνετε πιστοποίηση για τις ικανότητες των εργατών. **Κλείσιμο σχολών τεχνιτών .** Οι ερωτηθέντες μας ενημέρωσαν ότι το ναυπηγείο Σκαραμαγκά διέθετε σχολή τεχνικών η όποια έκλεισε στο πρόσφατο παρελθόν (περίπου τρία χρόνια ) . Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην διαθέτει η Ελλάδα σχολές για ναυπηγικά τεχνικά επαγγέλματα και το νέο προσωπικό να μην έχει λάβει την υψηλού επίπεδου κατάρτιση που διαθέτει το υπάρχων προσωπικό των ναυπηγείων.



Όπως φαίνεται, τα Ελληνικά ναυπηγεία στηρίζουν την δραστηριότητα τους στην επισκευή πλοίων ελληνικών συμφερόντων.



Στην Ελλάδα κατασκευάζονται μικρά αλιευτικά και ferryboat, μικρά ερασιτεχνικά σκάφη (πλαστικά) που καλύπτουν μόνο το 18% του ετήσιου τζίρου των ναυπηγοεπισκευαστικών, με αποτέλεσμα οι κατασκευές να έχουν κατακυλήσει στα χαμηλότερα επίπεδα της 10ετίας.



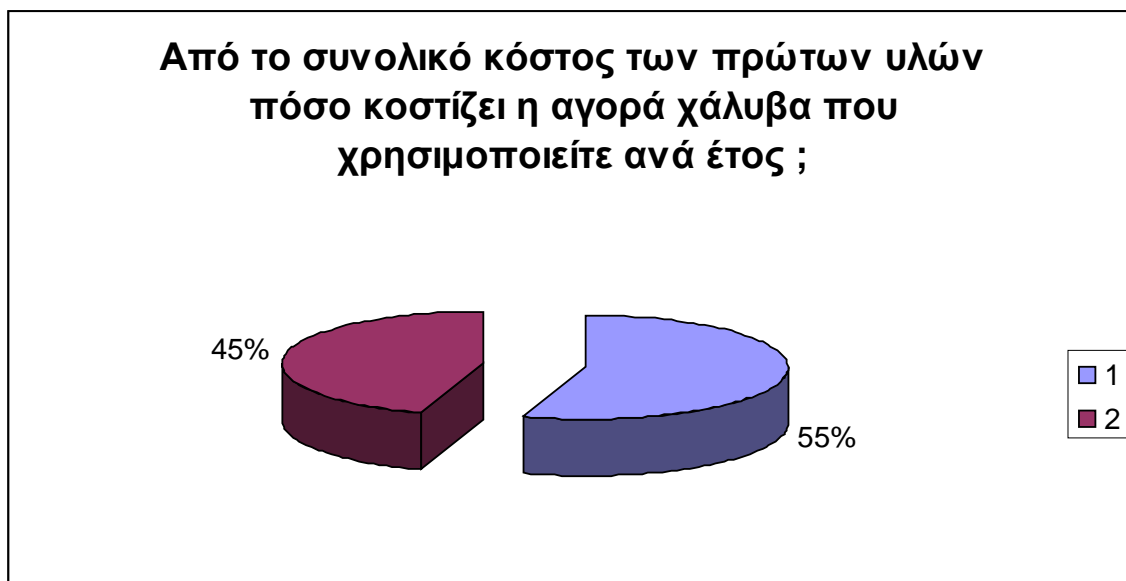
Το κόστος των εργατικών και των ασφαλιστικών εισφορών ανέρχεται στο 63% του συνολικού κόστους. Αυτό είναι δυσβάστακτο πλέον για τις επιχειρήσεις σε συνάφεια με



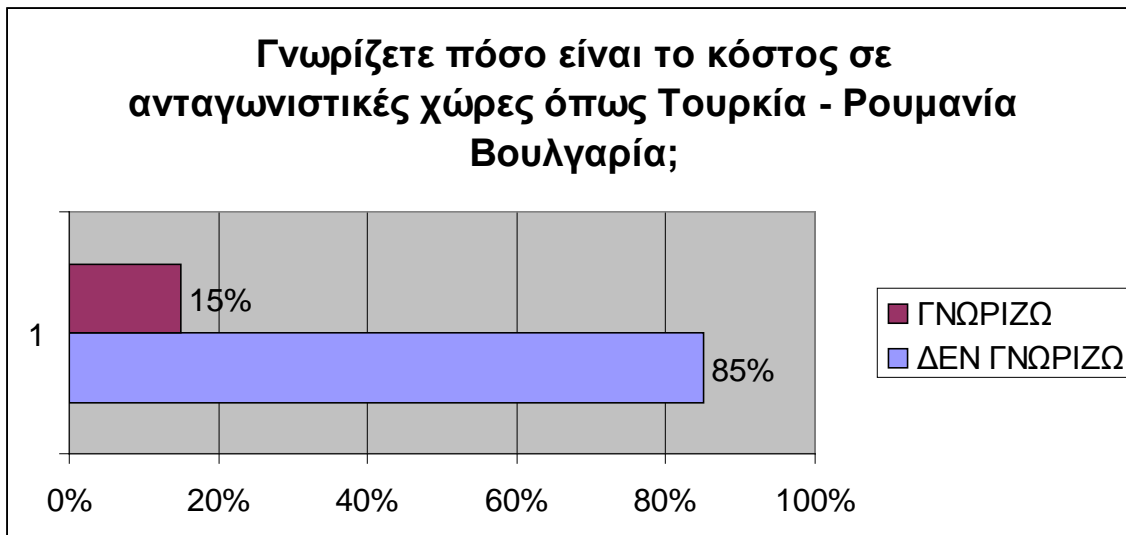
την τεράστια πτώση των επισκευών στον Ελλαδικό χώρο όπως είδαμε στον προηγούμενο πίνακα.



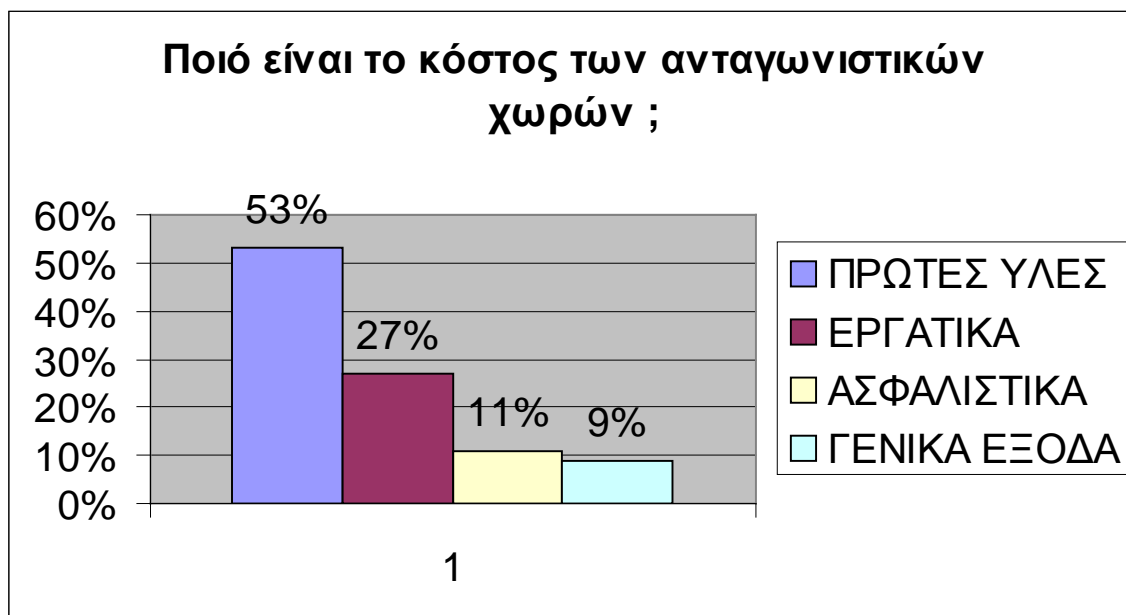
Το 60% περίπου των ναυπηγείων προσλαμβάνουν εργολάβους για τις εργασίες επισκευών, διότι το κόστος να συντηρούν μόνιμο ειδικευμένο προσωπικό μόνο για τους 2-3 μήνες που υπάρχουν επισκευές, είναι αποτρεπτικό, και έτσι τις εργασίες όπως (μετατροπές πλοίων) που χρησιμοποιείται ο χάλυβας τις διεκπεραιώνουν οι εργολάβοι. Το υπόλοιπο 40% περίπου που αγοράζει χάλυβα και κυρίως τα μεγάλα ναυπηγεία δεν μπορούν να επιτύχουν ανταγωνιστικές τιμές, λόγω του μικρού όγκου των παραγγελιών.



Περίπου στο μισό κόστος των ναυπηγείων ανέρχεται η αγορά χάλυβα. Όσα ναυπηγεία (το 40%) χρησιμοποιούν χάλυβα έχουν μειονέκτημα μπροστά στους ανταγωνιστές διότι, στην Ελλάδα κοστίζει την διπλάσια τιμή ο χάλυβας, και έτσι χρεώνουν τα ναυπηγεία περίπου 4-5 ευρώ ανά κιλό χάλυβα, όταν οι γείτονες χώρες χρεώνουν 2 δολάρια ανά κιλό.

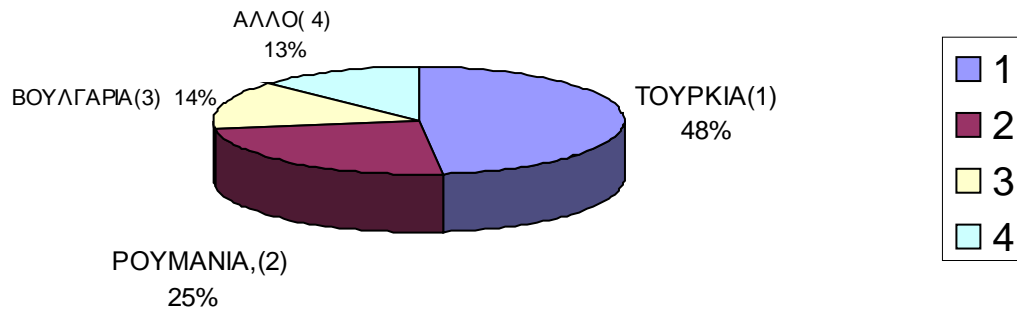


Φαίνεται ότι οι Ελληνικές επιχειρήσεις δεν έχουν φροντίσει να κάνουν έρευνα αγοράς για τις τιμές –κόστη των ανταγωνιστών τους, που θα τους έδινε το πλεονέκτημα να σχεδιάσουν την στρατηγική τους απέναντι στον ανταγωνισμό.



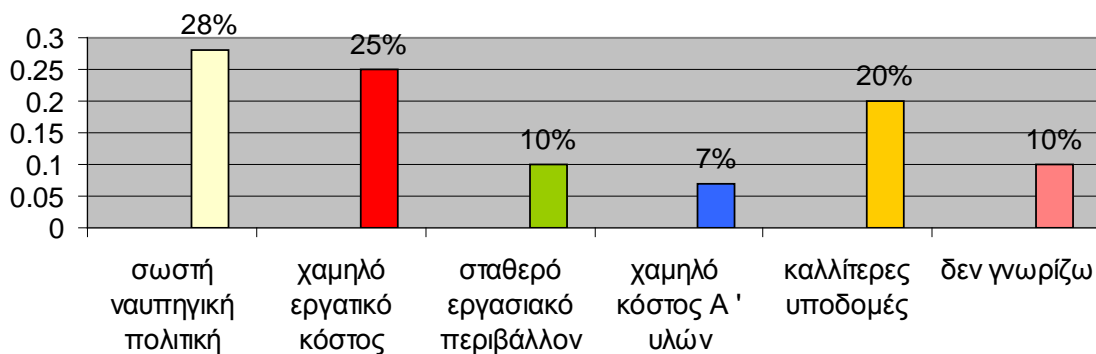
Ένα μικρό ποσοστό, το 15% Ελληνικών επιχειρήσεων γνώριζαν το κόστος στις ανταγωνιστικές χώρες. Βλέπουμε ότι το κόστος των εργατικών και των ασφαλιστικών εισφορών για τις γειτονικές χώρες ανέρχεται στο 38% περίπου του συνολικού κόστους έναντι του 63% που ανέρχεται το συνολικό κόστος στις Ελληνικές επιχειρήσεις. Αν λάβουμε υπόψη ότι το κόστος των Α υλών και οι μισθοί ανέρχονται στο 1/3 των Ελληνικών , το πραγματικό κόστος των ναυπηγείων υπολογίζεται στο 1/2 των Ελληνικών.

### Ποιοί είναι οι βασικοί ανταγωνιστές των Ελληνικών ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών;



**Ανταγωνισμός από Τουρκία και ναυπηγεία Μαύρης Θάλασσας.** Υπάρχει ένας αυξανόμενος ανταγωνισμός την τελευταία δεκαετία, διότι οι χώρες αυτές έχουν χαμηλότερο κόστος εργασίας και πρώτων υλών που τις καθιστά αυτόματα πιο ανταγωνιστικές και δεν υπάρχει σε αυτές τις χώρες ο κίνδυνος απεργιακών κινητοποιήσεων.

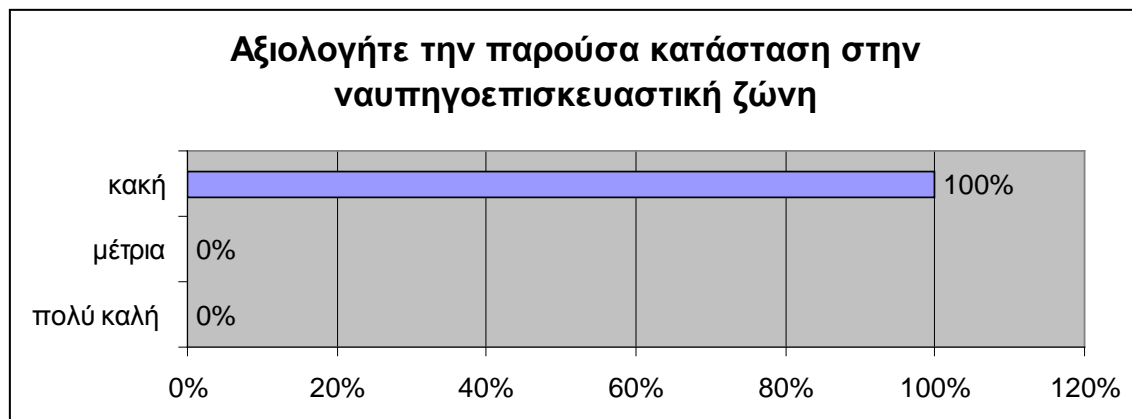
### Ποιά είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των ανταγωνιστών των Ελληνικών ναυπηγείων;



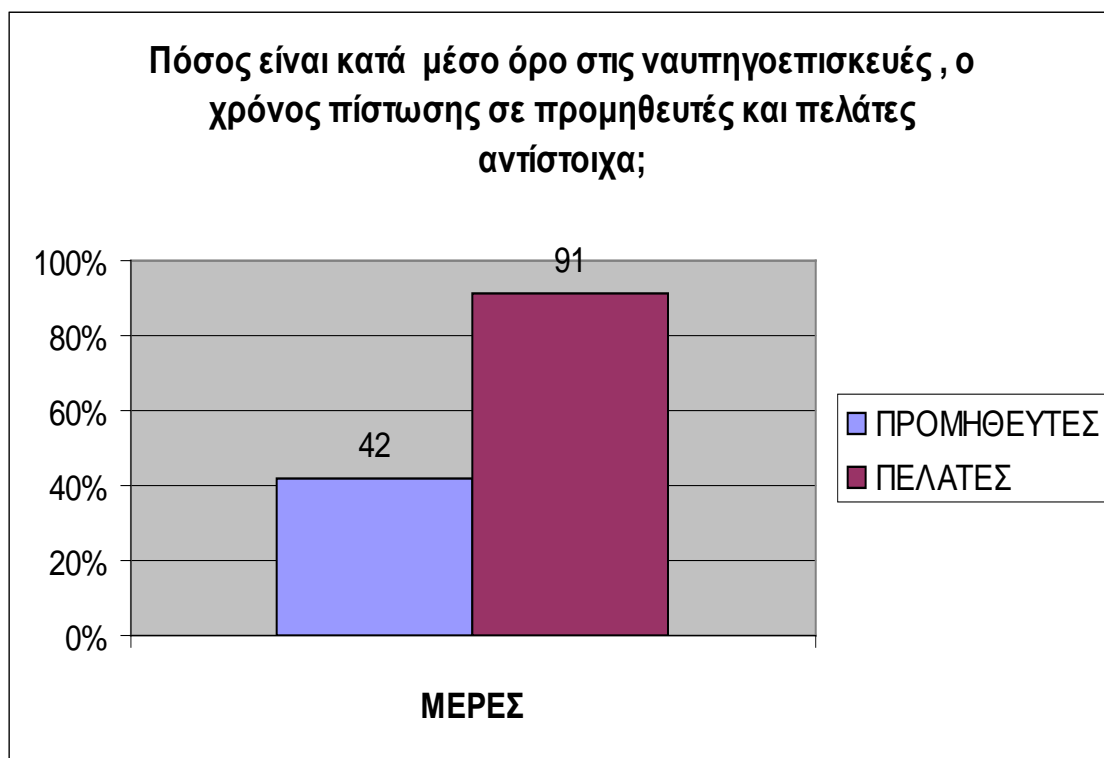
Οι ερωτώντες πιστεύουν ότι οι ανταγωνιστές έχουν σωστή ναυπηγική πολιτική, το χαμηλό εργατικό κόστος παίζει σημαντικό ρόλο, αλλά σχεδόν το ίδιο και οι προσφερόμενες υποδομές. Φαίνεται να είναι πιο σημαντικό από το κόστος των υλών και το σταθερό εργασιακό περιβάλλον. Τα τελευταία 15 χρόνια δεν έχουν γίνει έργα υποδομής στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά ούτε εκ μέρους του κράτους, αλλά ούτε εκ μέρους του ΟΛΠ και ας εισπράττουν τέλη. Υπάρχουν μεγάλες ελλείψεις στην υδροδότηση και ηλεκτροδότηση και σε πολλές άλλες παροχές που προσφέρονται

δωρεάν (χωρίς πληρωμή σε Τουρκία και στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, ενώ ο ΟΛΠ χρεώνει τους πλοιοκτήτες για τις παροχές με το που φτάνουν τα πλοία για επισκευή.

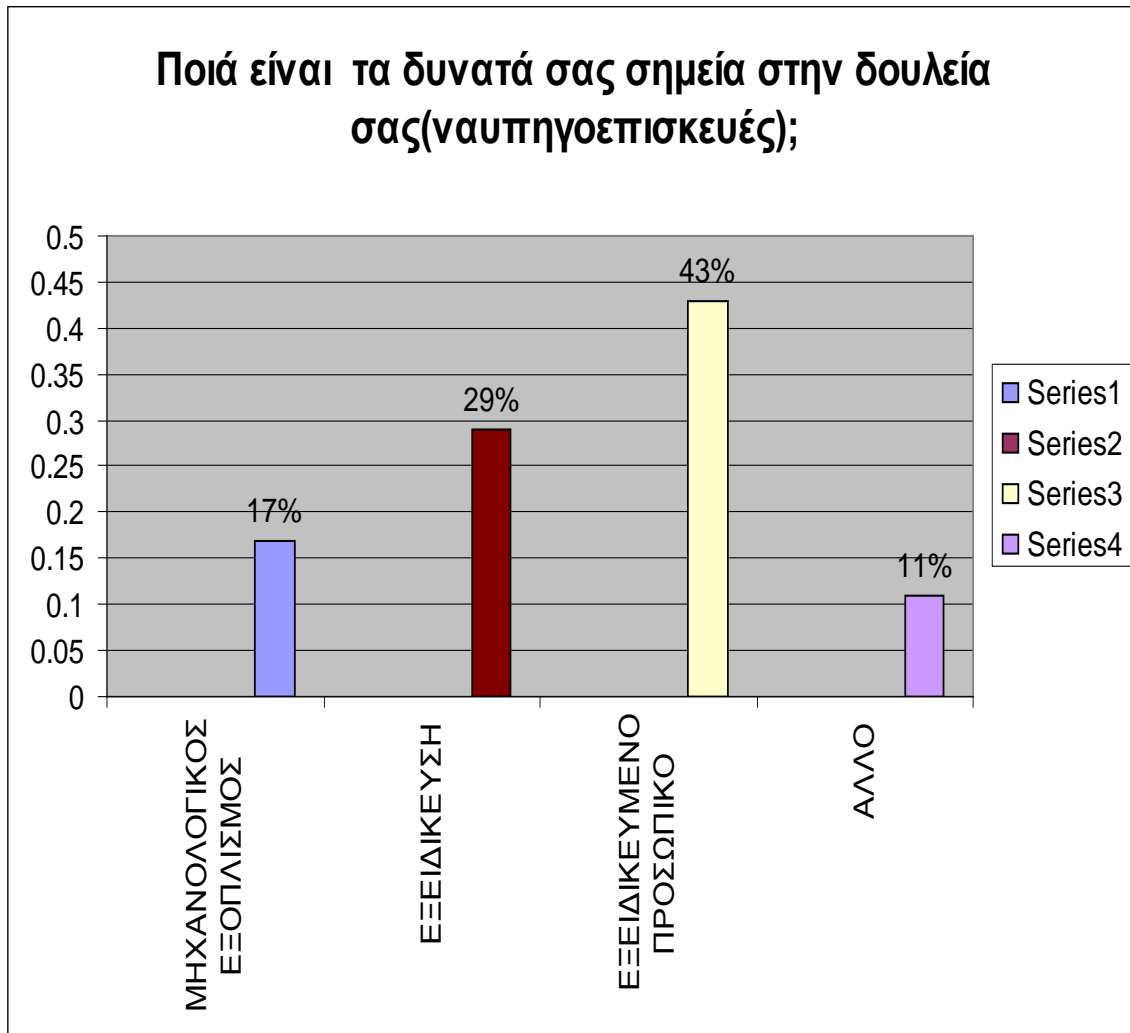
Θεωρούν οι ερωτώντες ότι τα Ρουμανικά ναυπηγεία είναι καλλίτερα( αν και μέτρια ) από τις Τουρκίας . Άλλο ( ναυπηγεία στην Νοτιοανατολική Ασία , Γερμανία )



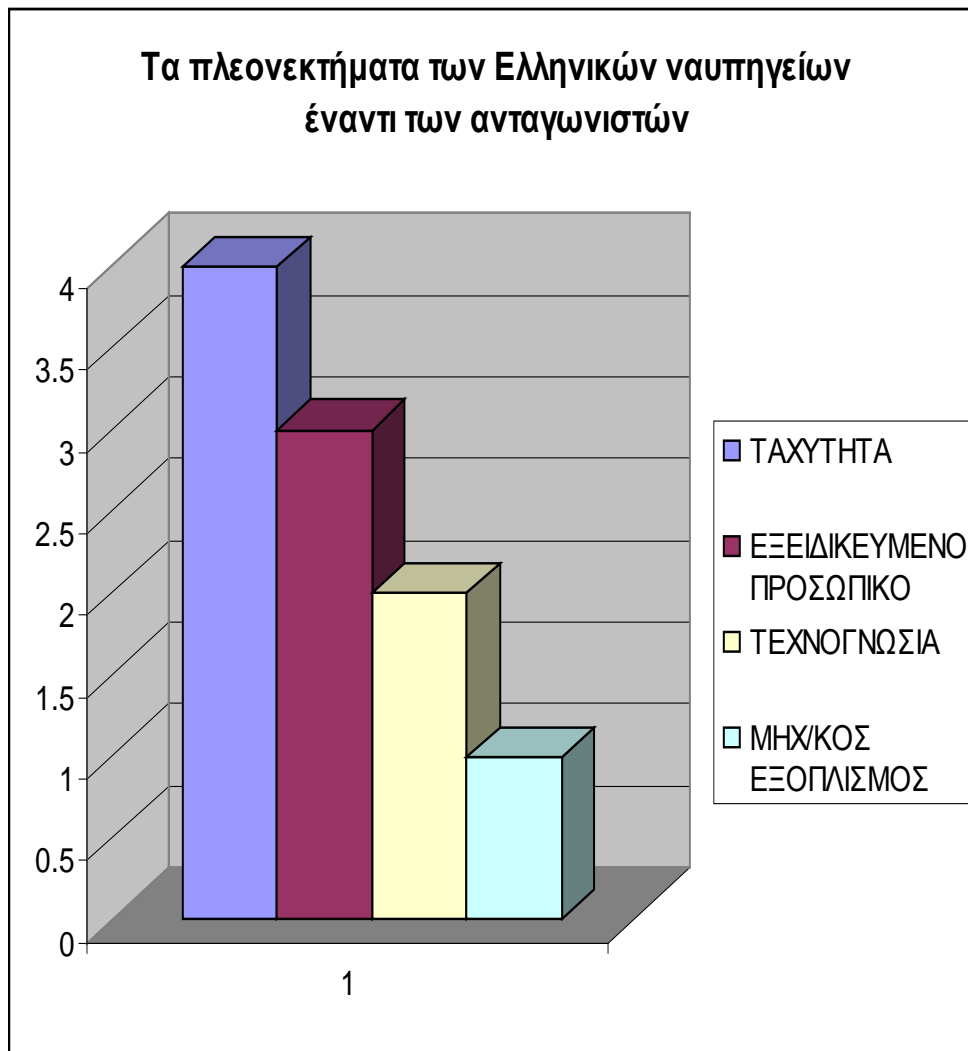
Με την συνεχή επιβολή φοροεισπρακτικών μέτρων από την μεριά του κράτους, έχει φέρει σε απόγνωση τον ήδη πολύπαθο κλάδο των ναυπηγοεπισκευαστικών. Αν δεν παρθούν μέτρα σύντομα η μόνη βαριά βιομηχανία της Ελλάδος θα κατάρρευση μετά από 5000 χρόνια αδιάλειπτης παρουσίας στην Ανατολική Μεσόγειο. **Πιθανό κλείσιμο των τριών μεγάλων Ελληνικών ναυπηγείων.** Το ναυπηγείο Σκαραμαγκά μετά από το πρόστιμο από την ΕΕ μπορεί να δουλέψει τα επόμενα 13 χρόνια μόνο σαν ναυπηγείο επισκευής και κατασκευής των Ελληνικών πολεμικών σκαφών. Το ναυπηγείο Ελευσίνας έχει μεγάλα οικονομικά προβλήματα που το οδήγησαν να κάνει αίτηση πτώχευσης και για ένα χρονικό διάστημα να διαγραφεί από τα μητρώα ναυπηγοεπισκευαστικών. Το Νεώριο Σύρου ανήκει στον ίδιο ιδιοκτήτη με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και είναι πια ορατός ο κίνδυνος κλεισίματός τους για οικονομικούς λόγους.



Όπως φαίνεται ο χρόνος πληρωμής των ναυπηγοεπισκευαστικών από τους πελάτες είναι διπλάσιος από τον χρόνο πληρωμής των προμηθευτών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις να έχουν έλλειψη ρευστότητας, άρα πρόβλημα στο να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, πόσο μάλλον να επενδύσουν σε νέα τεχνολογία, κλπ.

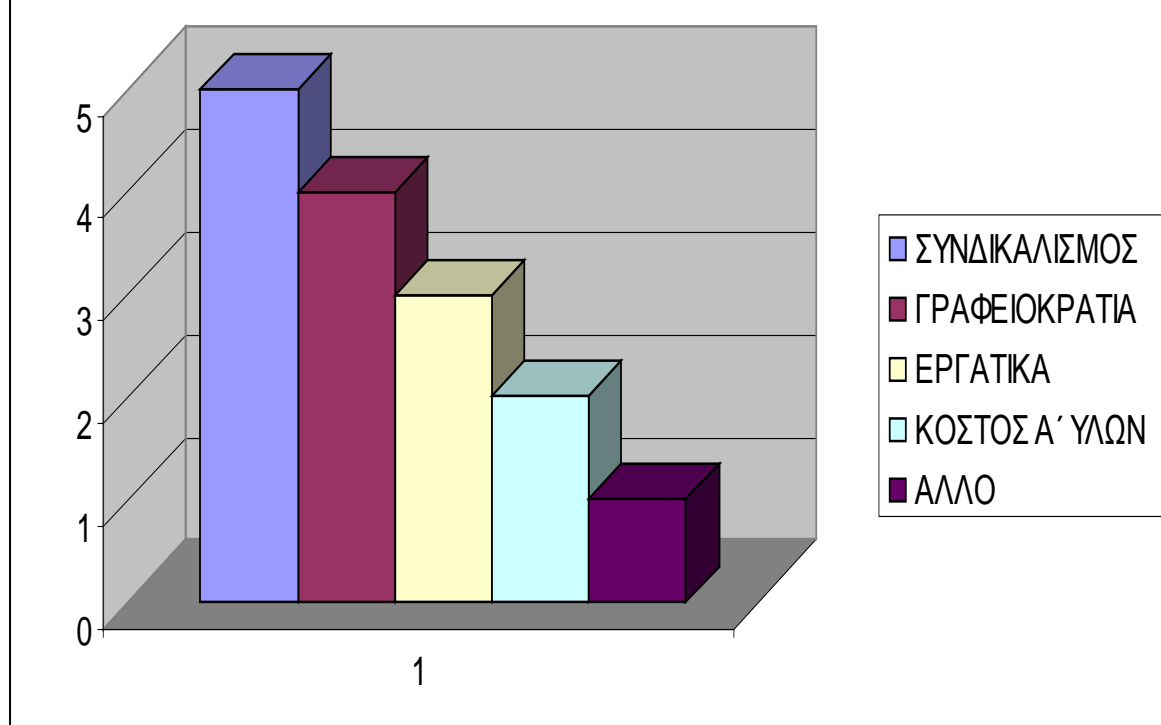


**Το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό** .Στον Ελλαδικό χώρο βρίσκεται ένας μεγάλος αριθμός εξειδικευμένων ναυτεργατών που διαθέτουν την πείρα και της γνώσεις για ποιοτική εργασία. **Ειδικευση -Ποιοτική εργασία** .Στην Ελλάδα διαθέτοντας 5000 χρόνια εμπειρία στην ναυπηγική (ξύλινα σκάφη - ιστιοφόρα) και πάνω από 200 χρόνια στην κατασκευή μοντέρνων σκαφών μπορούν να κατασκευάσουν και να επισκευάσουν πλοία με ποιότητα εργασιών που δεν διαθέτουν τα ναυπηγεία στην Νότια Ασία και στην Μαύρη Θάλασσα. **Μηγ/κος εξοπλισμός**. Στην Ελλάδα διαθέτουμε (στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά , την μεγαλύτερη δεξαμενή σε όλη την Μεσόγειο) . Αυτό μας δίνει το πλεονέκτημα κατασκευής πλοίων μεγάλου μεγέθους. Τα τρία μεγάλα ναυπηγεία της Ελλάδος αν συνεργαστούν με την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη έχουν την δυνατότητα να κατασκευάζουν και να επισκευάζουν πλοία, όλων των μεγεθών.



**Ακρίβεια στο καθορισμένο χρονοδιάγραμμα κατασκευής η επισκευής.** Οι Ελληνικές επιχειρήσεις διαθέτουν την ικανότητα και την αξιοπιστία για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος επισκευής η κατασκευής ενός πλοίου , ουτωςώστε να μπορεί να παραδοθεί στον εκπρόσωπο της ναυτιλιακής μέσα στον καθορισμένο χρόνο και να μην υπάρχει καμία απώλεια εσόδων από πιθανή καθυστέρηση.

## Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Ελληνικά ναυπηγεία



**Κακή φήμη- απεργίες** .Τα τελευταία είκοσι χρόνια ανθίζοντας ο συνδικαλισμός στα ναυπηγεία , άρχισαν μεγάλες απεργίες τα ναυτεργατικά σωματεία. Το αποτέλεσμα οι ξένες και οι Ελληνικές ναυτικές εταιρίες έχασαν μεγάλα ποσά από συμβόλαια που ακυρωθήκαν. Η κατάσταση χρόνο με το χρόνο χειροτέρευε και τώρα υπάρχει η φήμη ότι αν έρθει κάποιο πλοίο για επισκευή δεν θα παραδοθεί στην ώρα του , σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και ακόμη και οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν αν βρίσκονται εκτός Μεσόγειου τα Ναυπηγεία της Νότιας Ασίας.

**Γραφειοκρατία.** Μια μεγάλη γάγγραινα της Ελλάδος που αυξάνει τον χρόνο επισκευών και παράλληλα το κόστος δημιουργώντας αποτρεπτικό κλίμα για τους πλοιοκτήτες.

**Υψηλό κόστος εργασιών** κόστος κάθε εργατοώρας στην Ελλάδα λόγω των συλλογικών συμβάσεων και των πολύ υψηλών ασφαλιστικών εισφορών είναι σχεδόν διπλάσιο από αυτό των γειτονικών μας χωρών και πενταπλάσιο από τα ναυπηγεία της Νότιας Ασίας.

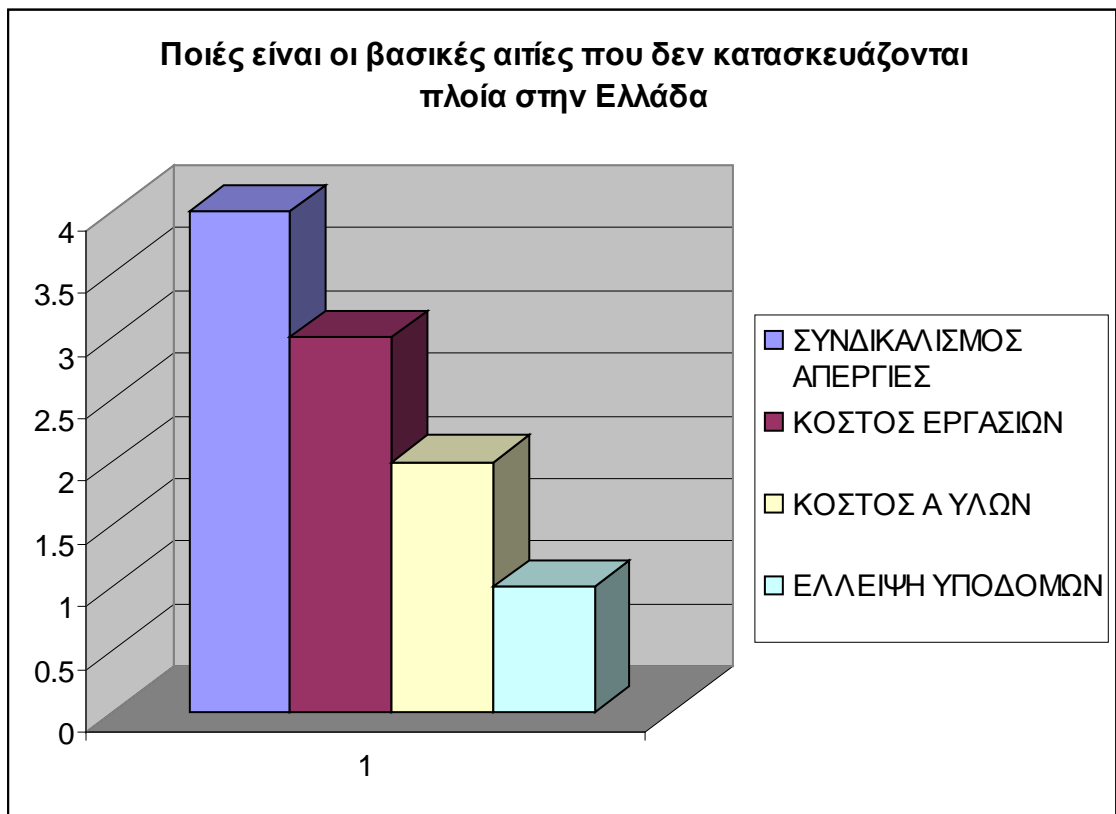
**Υψηλό κόστος πρώτων υλών** .Το κόστος των πρώτων υλών συναγωνίζεται στην Ελλάδα το κόστος εργασίας. Εισάγουμε το μεγαλύτερο μέρος του χάλυβα που χρησιμοποιούμε , ενώ η Τουρκία εισάγει μόνο τον μισό χάλυβα που χρησιμοποιεί και έχει κάνει επενδύσεις ουτοσώστε σε μια πενταετία να μπορεί όχι μόνο να καλύπτει τις δίκες της ανάγκες αλλά και να εξάγει.





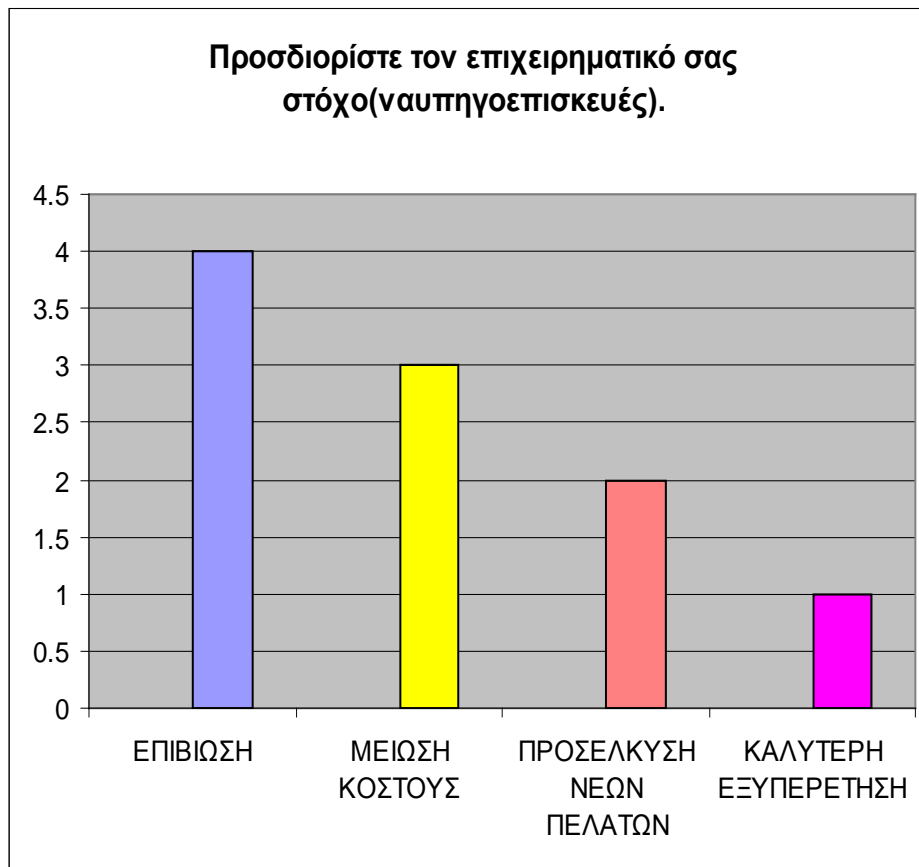
Ο ανθρωπίνος παράγοντας με ποσοστό 51 % είναι το κύριο πρόβλημα για τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

**Άλλο 32%** : ( ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ, Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ –ΟΛΠ ).



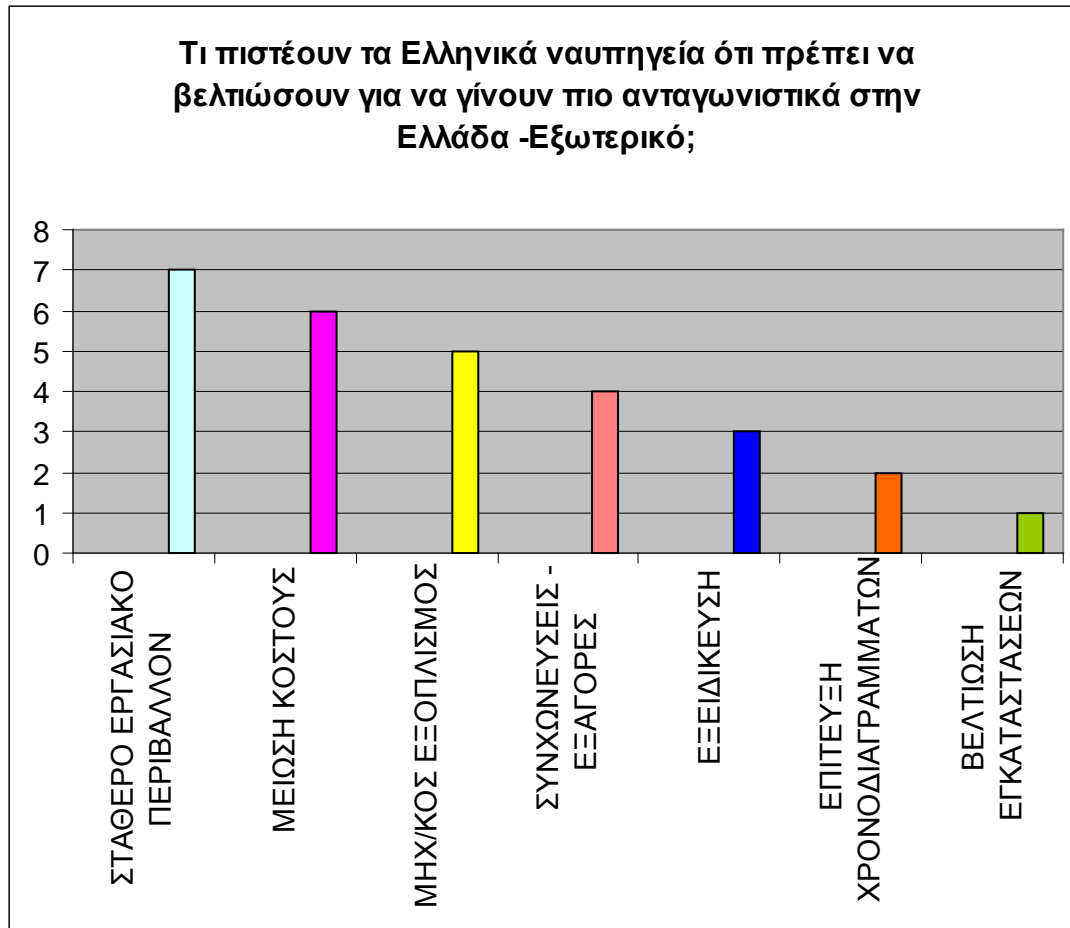
**Αξεπέραστες Αδυναμίες (συνδικάτα απεργίες ).**

Τα συνδικάτα τα τελευταία χρόνια έχουν επιβληθεί πλήρως και οι απεργίες που είναι συνεχής έχουν κάνει τα Ελληνικά ναυπηγεία να αποκτήσουν κακή φήμη όσον αφορά τις ημερομηνίες παράδοσης των πλοίων που επισκευάζονται.

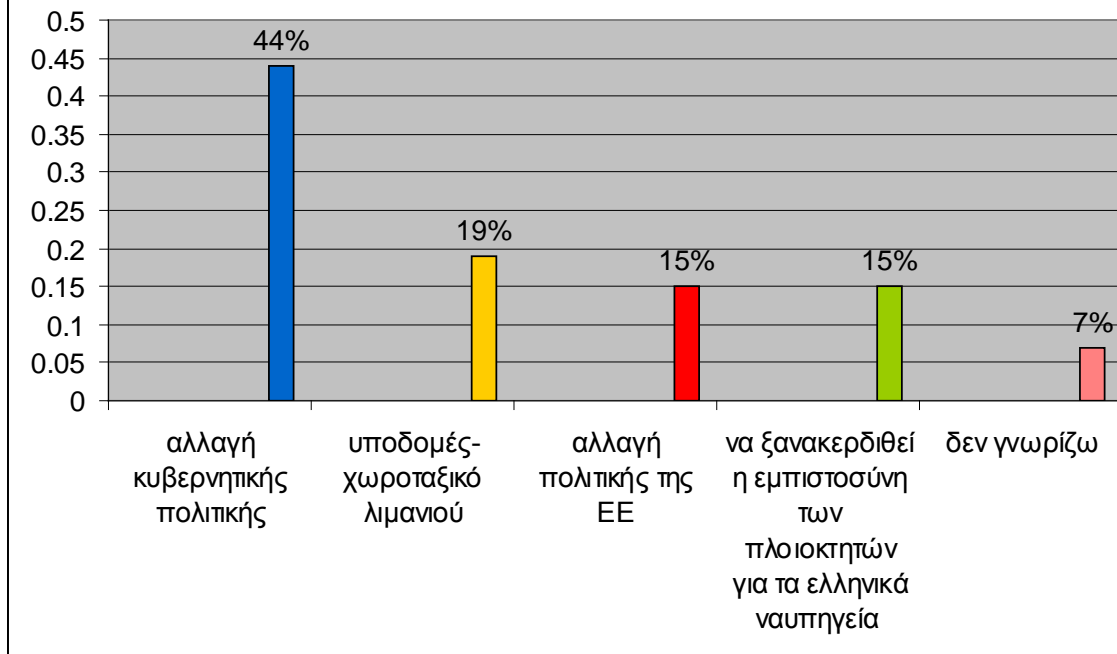


Εμμονή στήριξης παλαιών μορφών επιχειρήσεων( ατομικές –ομόρρυθμες εταιρείες ). Πολλές επιχειρήσεις στην ΝΕΖ είναι οικογένειες επιχειρήσεις(ατομικές –ομόρρυθμες εταιρείες ) . Τα παλαιότερα χρόνια αυτό βοήθησε στην ανάπτυξη τους καθώς και στην δημιουργία της καλής τους φήμης. Οι εποχές αλλάζουν και αν οι επιχειρήσεις δεν αλλάξουν δεν θα μπορούν να ανταγωνιστούν τους ομίλους που έχουν στο χαρτοφυλάκιο τους τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Τουρκίας και άλλων χωρών.

Οι Ελληνικές επιχειρήσεις έχουν επικεντρωθεί και έχουν σαν κύριο στόχο των δραστηριοτήτων τους στην ναυπηγοεπισκευή και μόνο ένα ελάχιστο ποσοστό παραμένουν και επιχειρούν σαν ναυπηγείο.



**Τι νομίζουν οι εργαζόμενοι στα ναυπηγεία ότι πρέπει να αλλάξει στην NEZ ώστε να επιβιώσει από τον ανταγωνισμό**



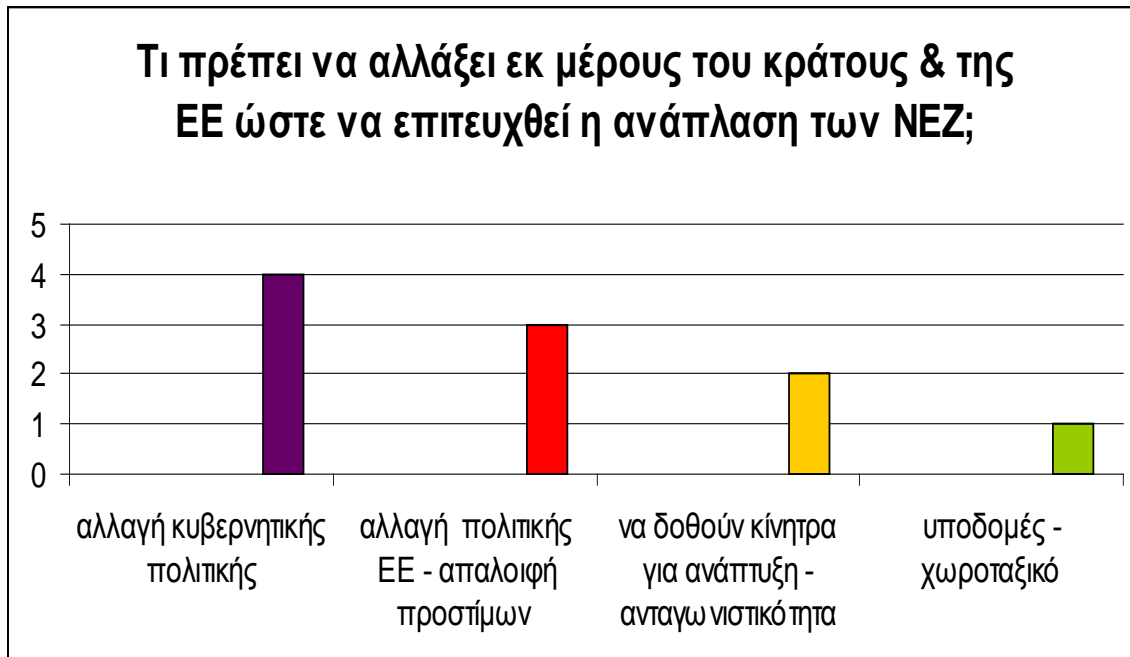
**Άλλο:** άνοιγμα τεχνικών σχολών, αλλαγή ωραρίων εργαζομένων, αλλαγή κυβερνητικής πολιτικής.

**Στους τρεις πιο πάνω πίνακες επιλέξαμε να αναλύσουμε ξεχωριστά τις απαντήσεις των πλοιοκτητών, των ναυπηγοεπισκευαστικών και των εργαζομένων, στην ερώτηση «τι πιστεύουν ότι πρέπει να αλλάξει για να γίνουν πιο ανταγωνιστικά τα ελληνικά ναυπηγεία».**

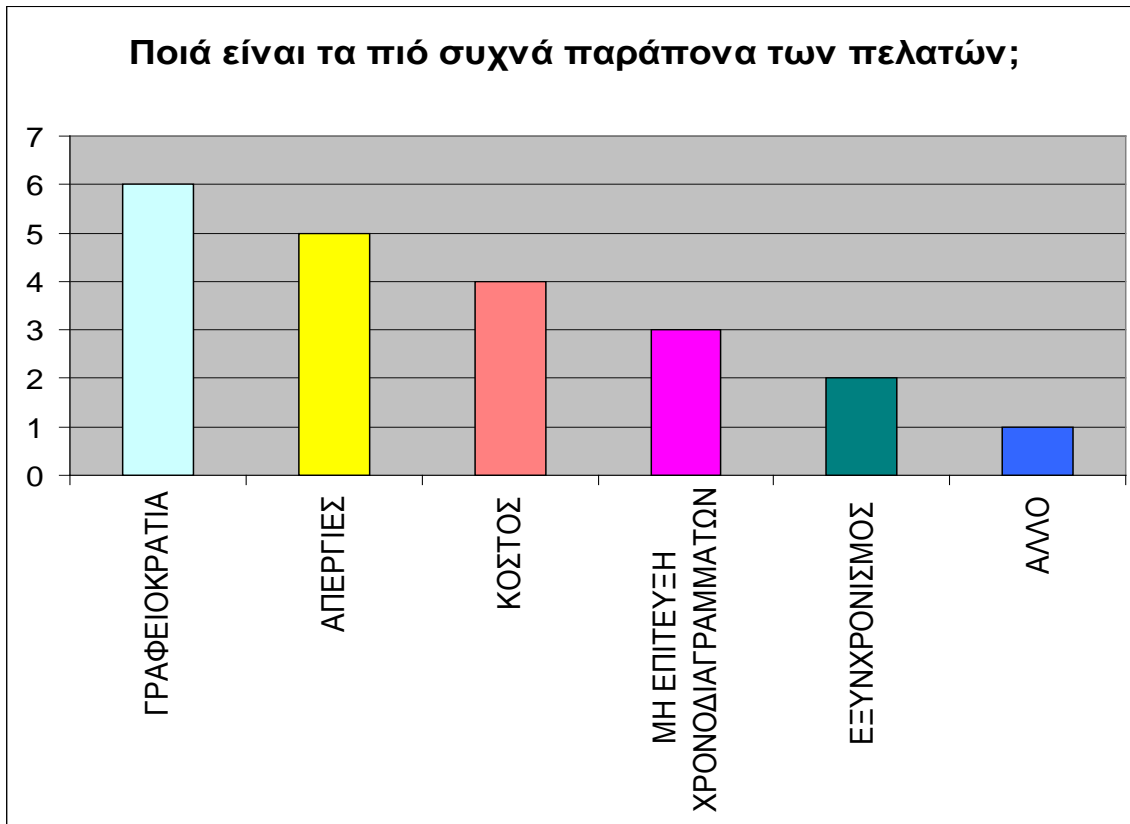
Οι πλοιοκτήτες και οι ναυπηγοεπισκευαστικές συμφωνήσαν ότι τα δυο πιο σημαντικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα είναι η μείωση του κόστους και το σταθερό εργασιακό περιβάλλον. Αντίθετα οι εργαζόμενοι πιστεύουν ότι το σημαντικό είναι να γίνει αλλαγή της κυβερνητικής καθώς και της ΕΕ πολιτικής, και να καλυτερέψουν οι υποδομές, παράγοντες που οι άλλοι δυο εμπλεκόμενοι τα θεωρούν πιο ασήμαντα- βοηθητικά.

Διαπιστώνουμε ότι οι εργαζόμενοι με την μη παραδοχή ότι τα μεγαλύτερα προβλήματα πηγάζουν από την συνεχή δημιουργία απεργιακών κινητοποιήσεων, και την ισχυρή παρέμβαση των σωματείων στα ναυπηγεία (όπως πόσους εργάτες θα πάρουν από τους εγγεγραμμένους στα σωματεία στην κάθε επισκευή, πόσες ώρες θα δουλεύουν, τι μεροκάματο θα περνούν).

Αν δεν βρεθεί λύση που να συμφωνούν και οι τρεις πλευρές, τότε σε λίγο καιρό δεν θα υπάρχει πια ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα.

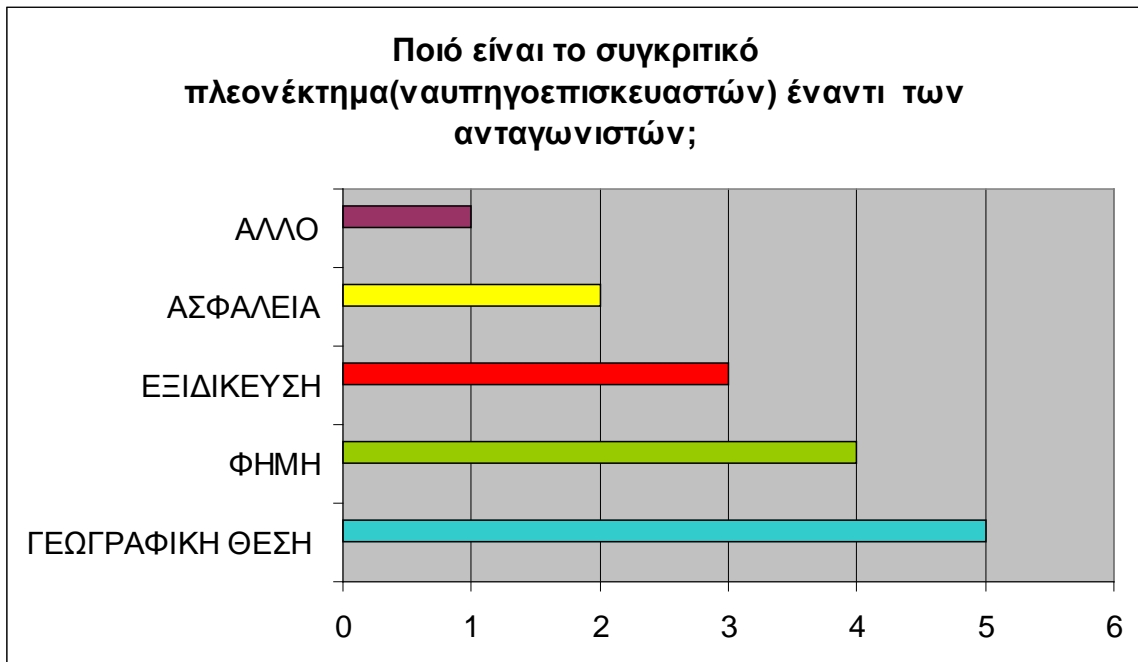


Η αλλαγή πολιτικής από την Ελλάδα αλλά και από την ΕΕ είναι τα δυο πιο σημαντικά που πιστεύουν οι ερωτώντες, όπου αν αλλάξουν και ειδικά αν καταφέρει η Ελληνική κυβέρνηση να απαλείψουν τα πρόστιμα ή να γίνουν πιο ελαστικοί στις ποινές κατά των Ελληνικών ναυπηγείων.





Γραφειοκρατία και απεργίες είναι τα μεγαλύτερα παράπονα των πελατών σε μια κλίμακα από 1-7



**Το πλεονέκτημα της ευνοϊκής γεωγραφικής θέσης .**Η Ελλάδα βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής). Είναι η πύλη εισόδου και εξόδου των διαφόρων προϊόντων προς την Νότια και την Κεντρική Ευρώπη, Ασία , Μεσόγειο Θάλασσα , ακόμη και στον Ατλαντικό Ωκεανό αφού βρίσκεται κοντά σε κεντρικές αρτηρίες θαλάσσιου εμπορίου.

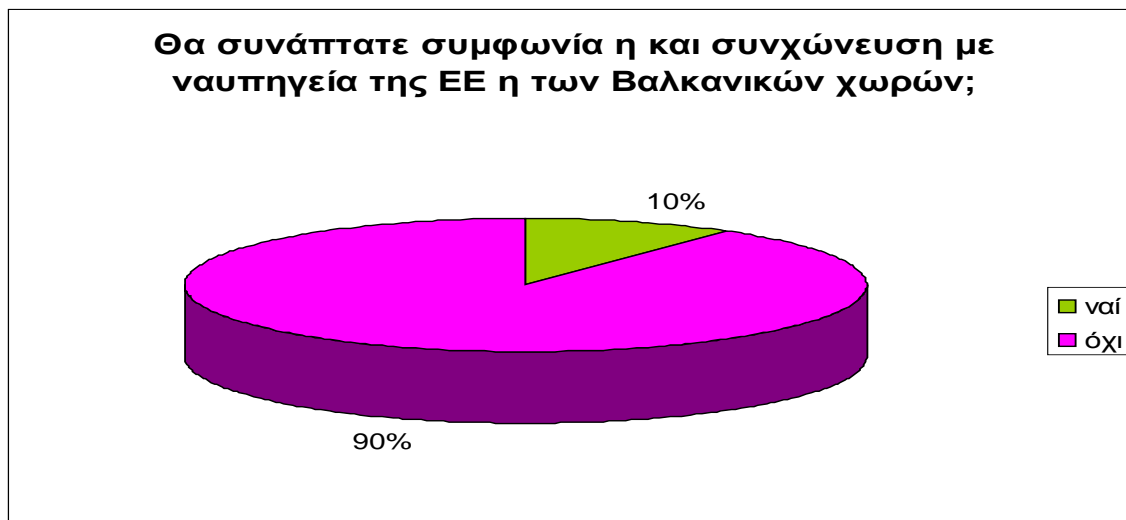
**Φήμη.** Τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν μεγάλη πείρα στην επισκευή πλοίων ,περισσότερη από τους γείτονες ανταγωνιστές.

**Το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό .**Στον Ελλαδικό χώρο βρίσκεται ένας μεγάλος αριθμός εξειδικευμένων ναυτεργατών που διαθέτουν την πείρα και της γνώσεις για πιατικά εργασία.

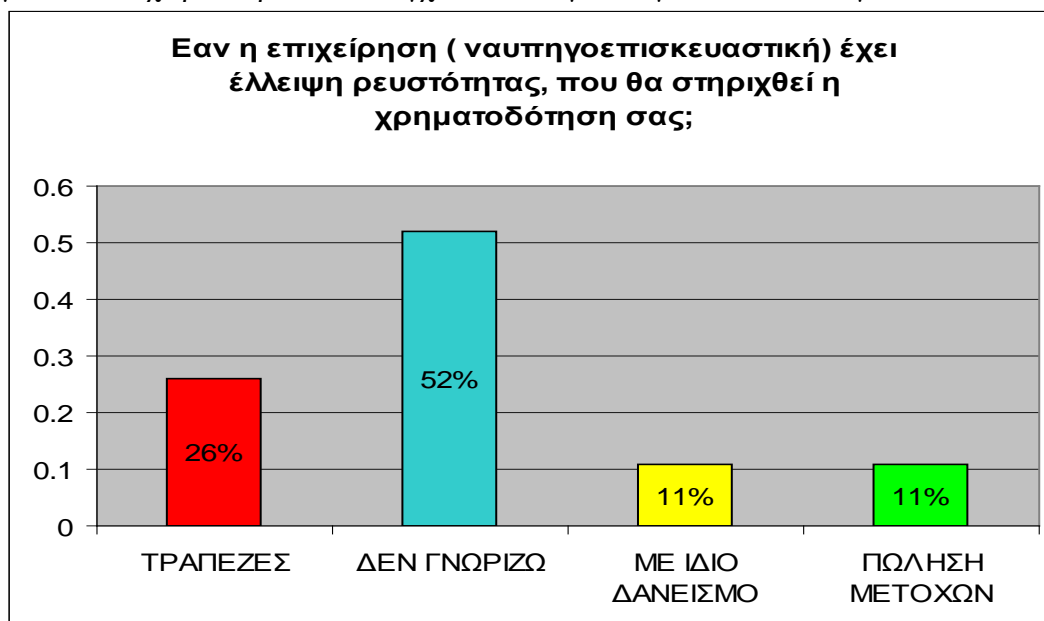
**(Άλλο)Το κλίμα .**Το εύκρατο κλίμα της Ελλάδος είναι το ιδανικό κλίμα τόσο για την ναυπήγηση , όσο και για την επισκευή πλοίων.



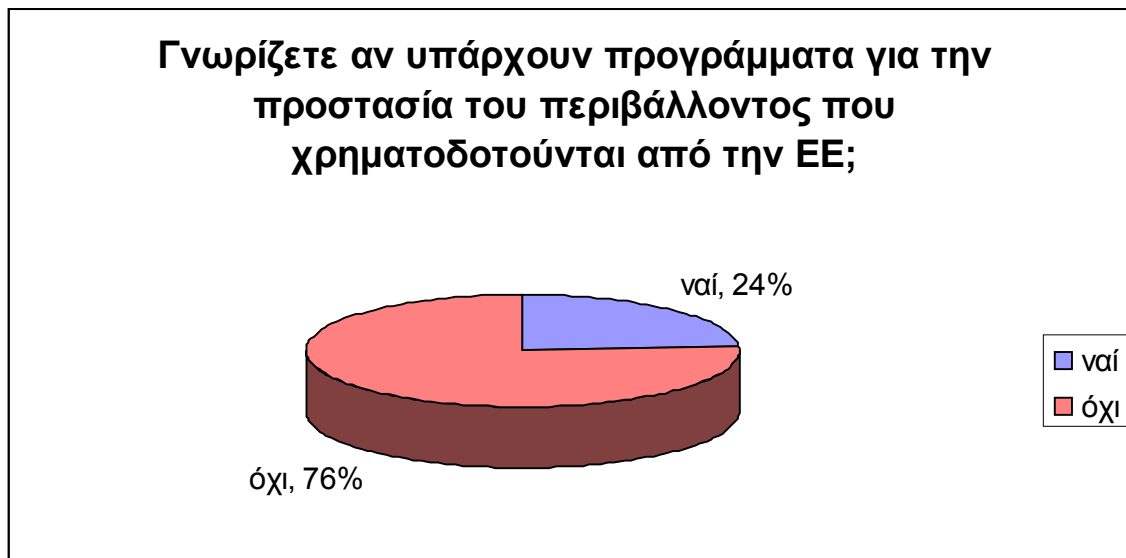
Η κρίση έχει περιορίσει στο ελάχιστο τις ευκαιρίες για ανάπτυξη. Το 90% των ερωτηθέντων απάντησε ότι δεν υπάρχουν ευκαιρίες που μπορούν να εκμεταλλευτούν για την ανάπτυξη ή την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.



Το 90 % των ερωτηθέντων δεν θέλουν , ούτε σκέφτονται την λύση των **εξαγορών – συγχωνεύσεων μικρότερων ναυπηγείων για καλλίτερη επιβίωση των ήδη υπάρχοντων στον Ελλαδικό χώρο**. Τα ελληνικά ναυπηγεία και οι επιχειρήσεις της NEZ μέχρι πριν λίγα χρόνια δεν είχαν σκεφτεί το ενδεχόμενο εξαγορών η συγχωνεύσεων. Μετά την οικονομική κρίση του 2008 έχουν αλλάξει στάση, αν και πολλοί από τους ιδιοκτήτες είναι ακόμη επιφυλακτικοί. Επιπλέον στην πραγματοποίηση μιας ναυπηγοεπισκευής λαμβάνουν μέρος εξωτερικοί υπεργολάβοι και προμηθευτές, με αποτέλεσμα η διαδικασία εκσυγχρονισμού των εργασιών τους με τις εργασίες που εκτελούνται από τους εργάτες του ναυπηγείου να έχει γίνει μια πολύ δύσκολη διαδικασία. Ελάχιστοι καταλαβαίνουν ότι για να ανταγωνιστούν τα μεγαθήρια των γειτονικών χώρων πρέπει να συγχωνευτούν για να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί.

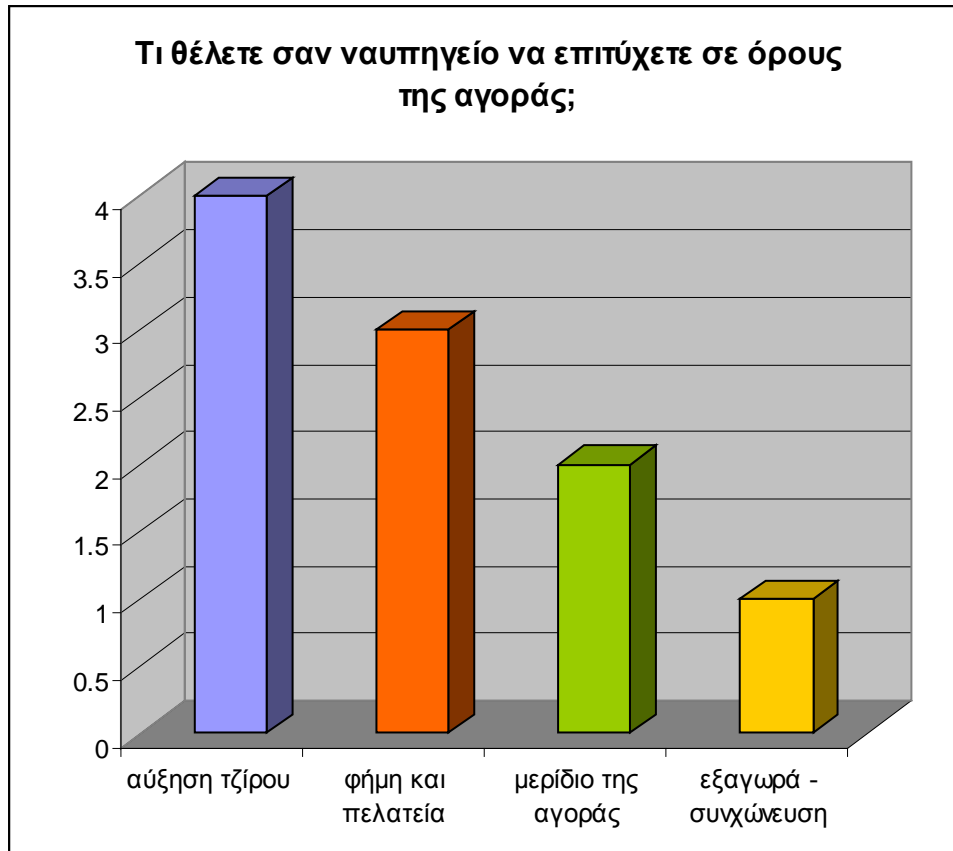


Δεν υπάρχει για τις περισσότερες επιχειρήσεις τρόπος να χρηματοδοτηθεί η δραστηριότητα τους . ειδικά στις μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις (ατομικές- ΟΕ) . Αντιθέτως οι ΕΠΕ και ΑΕ , παρόλη την οικονομική κρίση, έχουν μια μικρή δυνατότητα για ίδιο δανεισμό από τους μέτοχους τους ή από την πώληση των μετοχών τους.



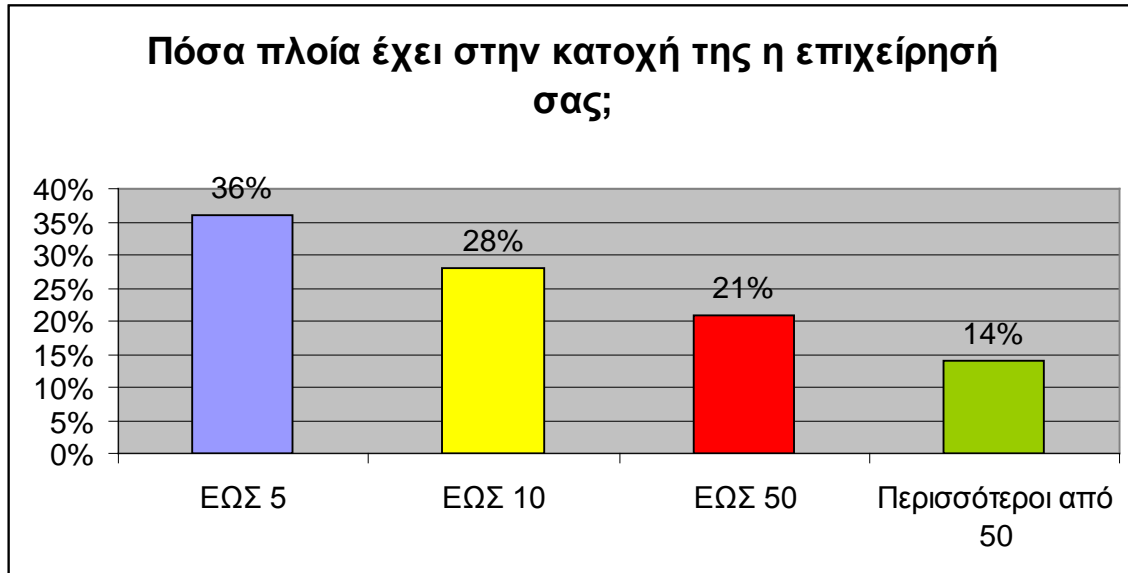
**Νέα ναυπηγεία και μετατροπή των παλιών σε οικολογικά ναυπηγεία.** Η ρύπανση από τα παλιά ναυπηγεία είναι μεγάλη. Αν μετατραπούν τα παλιά ναυπηγεία σε οικολογικά ίσως δοθεί μια ευκαιρεία να παραμείνουν στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και μετά το πέρας της διορίας που τους έχει δοθεί και έτσι να προσφέρουν δουλειά στους κατοίκους της περιοχής. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων ( ή κώδικας ISM - International Safety Management Code), είναι η πρώτη παγκόσμια νομοθεσία, η οποία ασχολείται με το θέμα της πρόληψης της μόλυνσης του περιβάλλοντος από μία ναυτιλιακή ή ναυπηγική βιομηχανία, αυτή της. Σκοπός του ISO 14001 είναι να αλλάξει τη νοοτροπία των επιχειρήσεων σχετικά με δραστηριότητες που βελτιώνουν το περιβάλλον.

Ο ISO 14001 είναι ένα συμπλήρωμα στον κώδικα ISM. Η Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Προστατευτικών Συστημάτων Αποχρωματισμού σε Πλοία (Σύμβαση AFS). Με την υιοθέτηση από την ΕΥΙΟ θα απαγορεύεται η χρήση επιβλαβών οργανοκασιτερικών ενώσεων σε προστατευτικά υφαλοχρώματα που χρησιμοποιούνται σε πλοία και θα καθιερώσει ένα μηχανισμό για την αποφυγή της πιθανής μελλοντικής χρήσης άλλων επιβλαβών ενώσεων στα προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού.

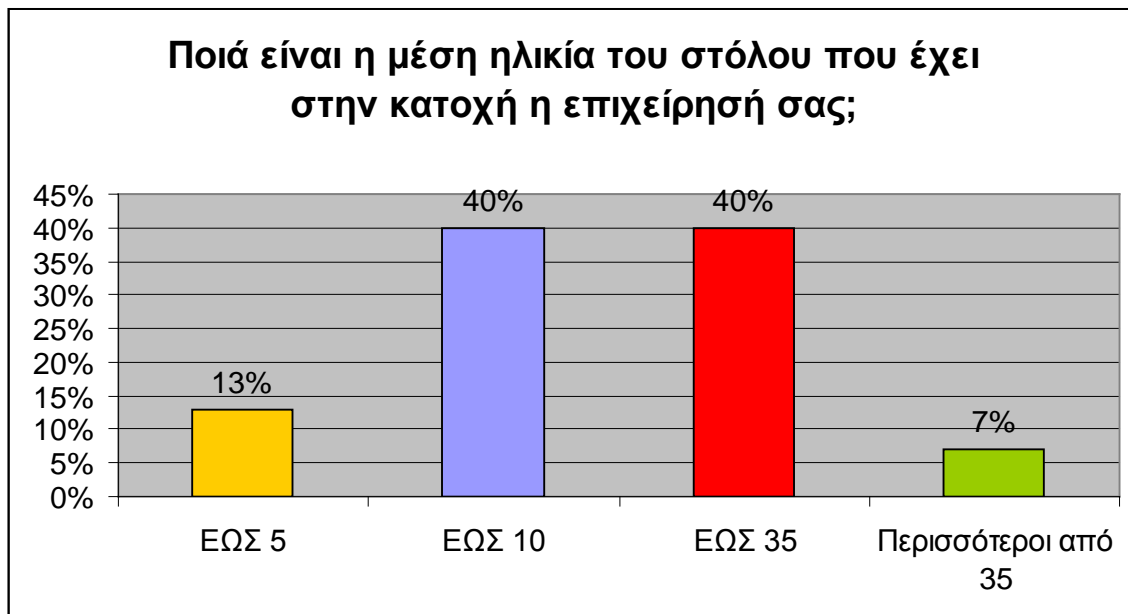


Αύξηση τζίρου είναι αυτό που έχουν σαν κυρία προτεραιότητα οι ναυπηγοεπισκευαστικές . Η φήμη και πελατεία είναι εξίσου σημαντικό για τις εταιρείες γιατί αν επιτευχτεί θα οδηγήσει σε αύξηση τζίρου που είναι ο νούμερο 1 στόχος τους.

Προσπαθήσαμε να συμπληρωθούν ερωτηματολόγια από όλων των ειδών τις ναυτικές εταιρείες ώστε οι απαντήσεις του δείγματος να είναι όσο πιο αντιπροσωπευτικές γίνεται. Ο Ελληνικός στόλος περιέχει όλων των ειδών τα πλοία αλιευτικά , κρουαζιερόπλοια, πετρελαιοφόρα, ρυμουλκά , διεθνών μεταφορών, εσωτερικών γραμμών και άλλα.



Θέλαμε να ξέρουμε την δυναμικότητα του στόλου των ερωτούνταν. Αυτό θα μας δώσει την δυνατότητα να αναλύσουμε καλλίτερα τις απαντήσεις τους για το πια ναυπηγεία και σε ποια χώρα χρησιμοποιούν για τις επισκευές τους.



Η μέση ηλικία των Ελληνικών πλοίων κυμαίνεται από 10-35 έτη . Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι χρειάζονται πιο συχνά επισκευές και συντήρηση από τα νεότεριστα πλοία.



Βλέπουμε ότι το 80% χρειάζονται επισκευή –συντήριση κατ' έτος και αν τα Ελληνικά ναυπηγεία εξασφάλιζαν το 50% των επισκευών θα υπάρξει δουλεία σε ετήσια βάση και θα αναστηθεί η NEZ.



Πάνω από το 55% των επισκευών πραγματοποιούνται εκτός Ελλάδος . Αν λάβουμε υπόψη ότι το 55% των ναυτικών εταιρειών έχουν στον στόλο τους πάνω από 10 πλοία , το ποσοστό επισκευών στο εξωτερικό αυξάνεται ακόμη περισσότερο . επισημαίνουμε ότι η Τουρκία φαίνεται να λαμβάνει μόνο το 9% των Ελληνικών επισκευών σύμφωνα με τους ερωτηθέντες.



Το 45% των πλοιοκτητών επισκευάζουν τα πλοία τους σε ναυπηγεία της νότιας Ασίας ή άλλου. Υπάρχει μεγάλη διάσπαση στα ναυπηγεία που χρησιμοποιούνται. Στον Ελλαδικό χώρο προτιμούν την NEZ Σαλαμίνας - Περάματος και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεώριο Σύρου .

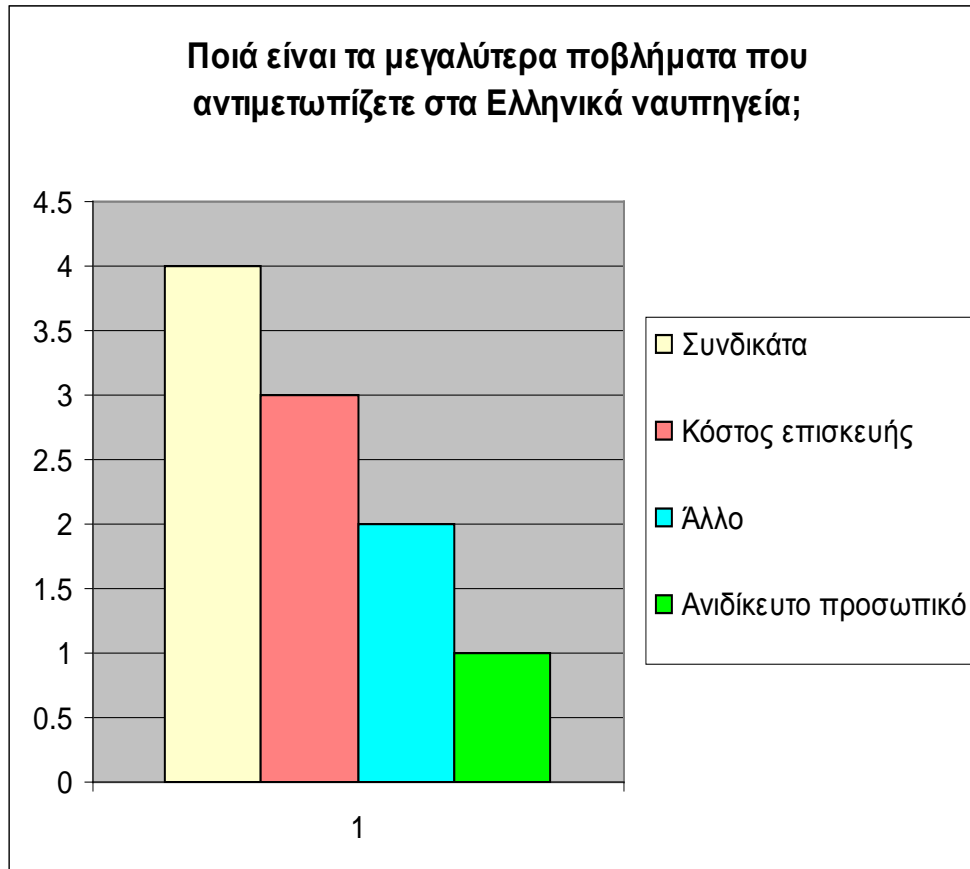


**Κριτήρια επιλογής ναυπηγείου για επισκευές.** Σύμφωνα με όλες τις πλευρές των ερωτηθέντων , τα κριτήρια με βάση τα οποία επιλέγει ο πλοιοκτήτης ένα ναυπηγείο για επισκευή του πλοίου του είναι τα εξής σύμφωνα με την μεγαλύτερη βαρύτητα στην απόφαση του πλοιοκτήτη στην επιλογή :

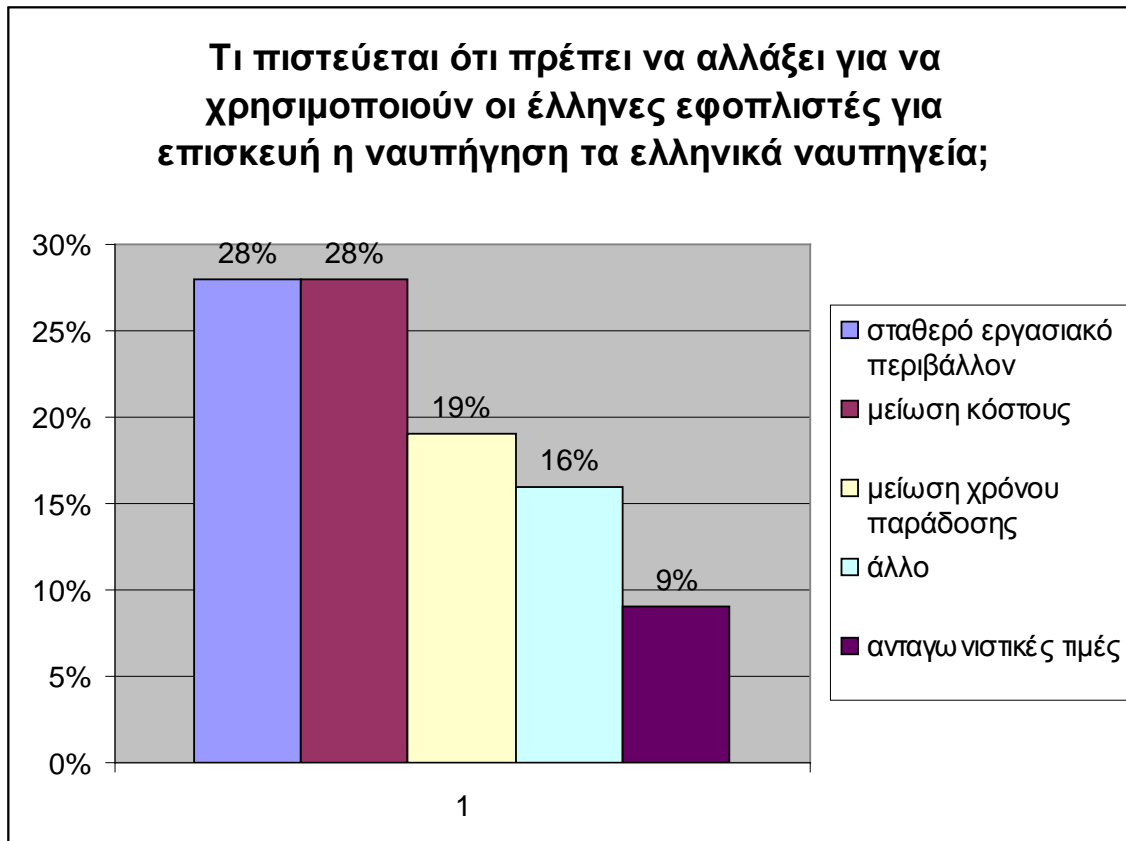
**1. Το κόστος των επισκευών,** που εξαρτάται αφενός από το κόστος των υλικών (χάλυβας) και αφετέρου από τις αμοιβές των εργαζομένων. **2.Το σταθερό εργασιακό περιβάλλον .** Πρέπει να μην υπάρχουν αναταραχές και απεργίες . Γιατί αν υπάρχουν , αποτρέπονται οι πλοιοκτήτες να επισκευάσουν τα πλοία σε επισκευαστικές ζώνες που γίνονται απεργιακές κοινητοποιήσεις. **3. Ο χρόνος επισκευής.** Είναι πολύ σημαντικός ο χρόνος παράδοσης του πλοίου, είναι σχεδόν ίδια σημαντικός διότι το πλοίο της περισσότερες φορές έχει συμβόλαια που αν δεν εκτέλεση στην καθορισμένη ημερομηνία έχει οικονομικές συνεπείς. **4. Η πείρα του συγκεκριμένου ναυπηγείου.** Η ποιότητα των

επισκευών, παράγοντας πολύ σημαντικός από τον οποίο εξαρτάται η ασφάλεια του πλοίου. Είναι ο παράγοντας που δίνει στο ναυπηγείο τη φήμη, όμως δεν είναι τόσο σημαντικός στην τελική επιλογή. **5 . Η πείρα των εργαζομένων στην NEZ .** Υπάρχει μεγάλη εξειδίκευση και εμπειρία στην κατασκευή και επισκευή πλοίων . **6.Άλλο ( Η γεωγραφική θέση του ναυπηγείου.** Είναι ένας σημαντικός παράγοντας λαμβάνοντας υπόψη ότι δύσκολα ένας πλοιοκτήτης θα απομακρυνθεί από την περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται το πλοίο του. Άρα, εδώ ευνοούνται τα ναυπηγεία που βρίσκονται κοντά σε θαλάσσιες οδούς. **Οι κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής του ναυπηγείου,** διότι οι εργασίες γίνονται κυρίως σε ανοικτούς χώρους. **Η υποδομή στα ναυπηγεία και στην NEZ και η ύπαρξη υποστηρικτικών επιχειρήσεων** σε μικρή απόσταση από το ναυπηγείο, ευνοούν τη ζήτηση για επισκευές).

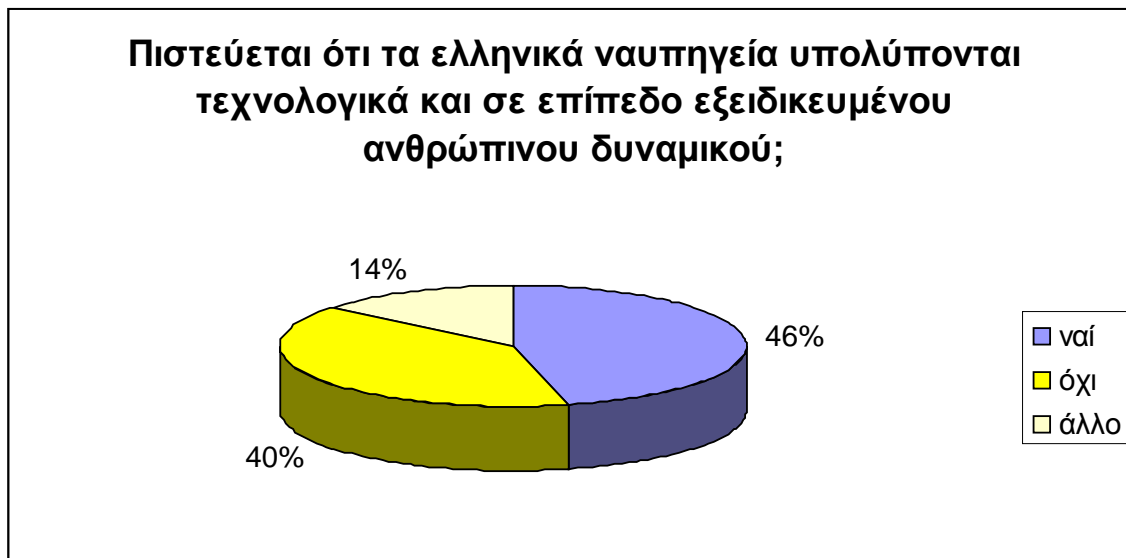
Γύρω στο 30% δεν χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία των Βαλκάνιων και της Μαύρης θάλασσας, άρα δεν γνωρίζουν. Για τους υπόλοιπους τα δυο πιο σημαντικά στοιχεία είναι πρώτα το χαμηλό κόστος 24% και κατά δεύτερο η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων κατά 19%.



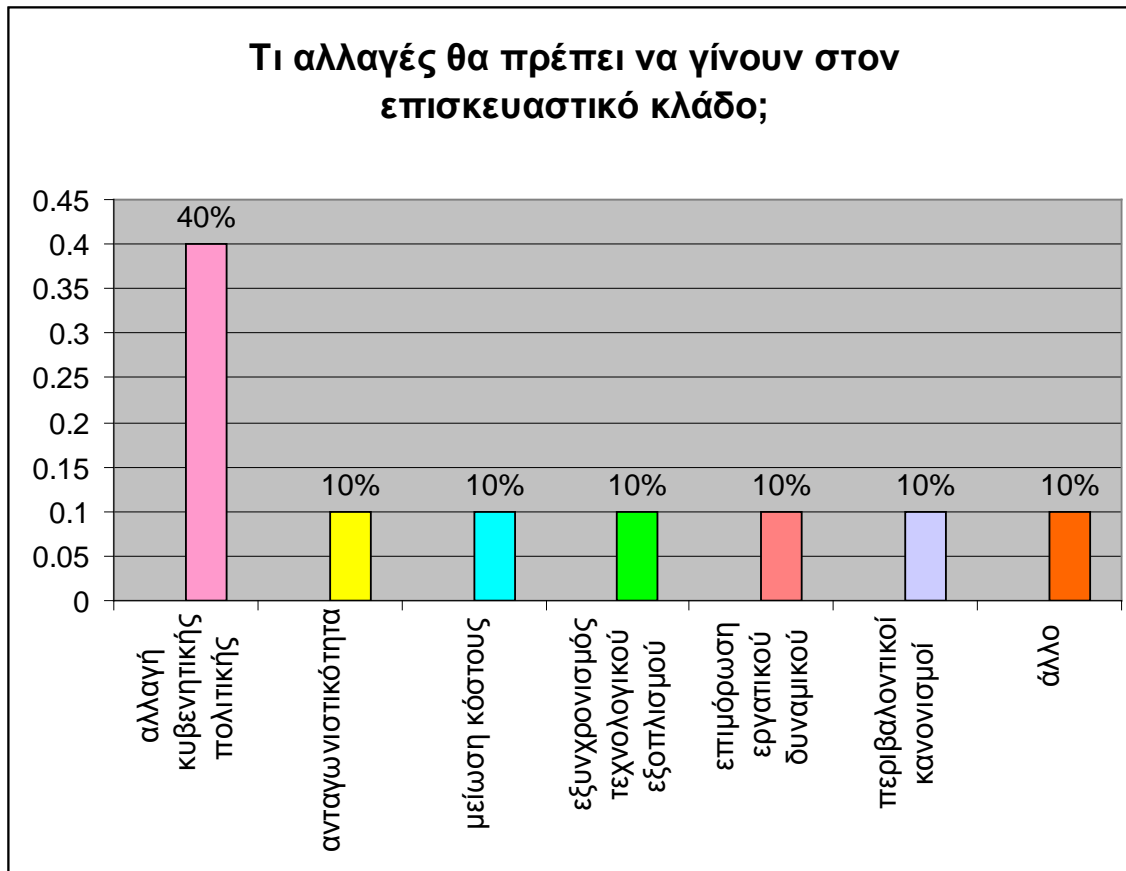
Βαθμολογώντας από 1-4 τα συνδικάτα έρχονται πρώτα, ακόμη και από το κόστος επισκευής, διότι οι πλοιοκτήτες θέλουν να τελειώσουν οι επισκευές την προκαθορισμένη ημερομηνία, διότι αν δεν γίνει αυτό πιθανόν θα πληρώσουν ρήτρες για τα ναύλα που θα καθυστερήσουν και αυτό είναι αποτρεπτικό (όταν υπάρχουν προβλήματα με τα συνδικάτα- απεργίες) για να επιλέξουν τα ελληνικά ναυπηγεία. Άλλο (υποδομές – κτίσιμο καινούργιων δεξαμενών).



Εδώ στους Έλληνες πλοιοκτήτες το σταθερό εργασιακό περιβάλλον και το μειωμένο κόστος έχουν την ίδια βαρύτητα άρα το ίδιο ποσοστό 28% . **άλλο** 16% ( παροχές δωρεάν αλλαγή νοοτροπίας , αλλαγή κυβερνητικής πολιτικής , μείωση γραφειοκρατίας )



Οι γνώμες των ερωτηθέντων είναι μοιρασμένες . Σχεδόν οι μισοί από τους ερωτηθέντες πιστεύουν ότι τα Ελληνικά ναυπηγεία υπολείπονται τεχνολογικά και σε εξειδικευμένο προσωπικό, ωστόσο υπάρχει ένα 40% που πιστεύει ότι έχουμε το καλλίτερο σε ειδικευση προσωπικό και τεχνολογικά είμαστε καλλίτεροι από πολλές ανταγωνιστικές χώρες.



Το 40% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι πρέπει να αλλάξει η κυβερνητική πολιτική ( άνοιγμα τεχνικών σχολών – μείωση φόρων –μείωση ασφαλιστικών εισφορών , στήριξη επαγγελματιών που είναι βοηθητικά ( κατασκευή ανταλλακτικών – μηχ/κα ηλε/κα κ.α.) Τα άλλα είναι ήσσονος σημασίας σύμφωνα με τις απαντήσεις.



**Δημιουργία free trade zone.** Από την μεριά των ναυπηγοεπισκευαστικών και των εργατών στα ναυπηγεία και στην NEZ ελάχιστοι γνώριζαν το καθεστώς ή τις ευκαιρίες



που δίνει η δημιουργία ελεύθερων ζωνών στην εκάστοτε χώρα. Αντιθέτως το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοιοκτητών όχι μόνο γνώριζαν το καθεστώς λόγω των δραστηριοτήτων τους παγκοσμίως ,αλλά και την βλέπουν σαν μια πολύ βιώσιμη λύση όσον αφορά τα ναυπηγεία της Ελλάδος.



Το 56% των ερωτηθέντων δεν γνωρίζει τις προοπτικές που υπάρχουν με την δημιουργία free trade zone . Το 28% γνώριζε πολύ καλά το καθεστώς ,ειδικά οι ναυτικές εταιρείες διότι έχοντας πλοία σε όλο τον κόσμο έχουν δει από πρώτο χέρι πως λειτουργούν οι «free trade zone» παγκοσμίως.



Το 70% περίπου των ερωτηθέντων βλέπουν με θετικό μάτι την δημιουργία θεσμικού πλαισίου. Το 30% περίπου , θα ήθελε να μάθει περισσότερα στοιχεία για το καθεστώς των free trade zone και του θεσμικού πλαισίου προτού αποφασίσει αν θα απαντήσει αρνητικά η θετικά σε μια τέτοια πρόταση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4- FREE TRADE ZONE ( FTZ )

### 4.1.1 Ορισμός

Η **Free-trade zone** αναφέρεται σε μια ελεύθερη οικονομική ζώνη ή σε έναν ελεύθερο λιμένα, μια περιοχή με πιο χαλαρωμένους τελωνειακούς κανόνες ,(όπως στην μετανάστευση, στην θεώρηση- visas , ή/και σε φορολογικές απαλλαγές με σεβασμό στην χώρα προορισμού).

Η **Free-trade zone**, καλείτε επίσης και **foreign-trade zone**. Είναι μια περιοχή μέσα στην οποία τα αγαθά μπορούν να τοποθετηθούν, να χειριστούν, να κατασκευαστούν ή να μετατραπούν, και να επανεξαχθούν χωρίς την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών. Μόνο όταν τα αγαθά εισαχθούν στην εγχώρια αγορά προς κατανάλωση ,τότε υπάγονται στους επικρατούντες τελωνειακούς δασμούς. Οι ζώνες ελεύθερου εμπορίου οργανώνονται γύρω από σημαντικούς θαλάσσιους λιμένες, τους διεθνείς αερολιμένες, και τις εθνικές συνοριακές περιοχές με πολλά γεωγραφικά πλεονεκτήματα για το εμπόριο. Τέτοια παραδείγματα περιλαμβάνουν το Χόνγκ Κόνγκ, Σιγκαπούρη, Colón (Παναμάς), την Κοπεγχάγη, τη Στοκχόλμη, Gdańsk (Πολωνία), το Λος Άντζελες, και την πόλη της Νέας Υόρκης.

### 4.1.2 Ιστορικό

Η σύγχρονη έννοια FTZ κέρδισε αρχικά έδαφος ,κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών. Το 1975 υπήρχαν 25 χώρες με FTZ σε ισχύ, ενώ εκείνος ο αριθμός είχε αυξηθεί σε 93 μέχρι το 1997. Ομοίως, υπολογίζεται ότι περίπου 800.000 άτομα απασχολήθηκαν μέσα σε FTZ μέχρι το 1975 και αυξηθήκαν περίπου σε 4,5 εκατομμύρια το 1997. Υπήρχαν περίπου 3000 ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών σε 116 χώρες το έτος 1999, όπου σχεδόν εργάζονται 43 εκατομμύριο άνθρωποι. Τα κύρια αγαθά –προϊόντα που παράγονται ή τροποποιούνται στις FTZ είναι από παπούτσια, ενδύματα, παιχνίδια, τρόφιμα, ηλεκτρονικά αγαθά μέχρι αυτοκίνητα και αεροπλάνα.

Μερικές από τις παλαιότερες ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών στον κόσμο βρίσκονται στη Νότια Αμερική. Οι κανονισμοί ελευθεροποίησης των συναλλαγών επικυρώθηκαν στην Ουρουγουάη και την Αργεντινή, από το 1920. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και της δεκαετίας του '70 υπήρχε μια αλματώδη ανάπτυξη στις FTZs σε όλο τον κόσμο.

Οι άλλοι σημαντικοί σκοποί τέτοιων εμπορικών ζωνών είναι η ανάπτυξη των προσανατολισμένων προς τις εξαγωγές μονάδων, της αύξησης στην εισροής συναλλάγματος, καθώς και των ευκαιριών απασχόλησης.

Το αυξανόμενο παγκόσμιο εμπόριο και οι γρήγορες εξελίξεις στην υποδομή , προέτρεψαν την αλλαγή και την προσαρμογή της έννοιας της FTZ. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών έχουν υπάρξει πολυάριθμοι διαφορετικοί όροι γι' αυτήν. Οι κοινοί όροι περιλαμβάνουν τη ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών, τη ζώνη επεξεργασίας εξαγωγής, την ελεύθερη ζώνη εξαγωγής και τη πρόσθετη οικονομική ζώνη. Ο αριθμός παγκόσμιος των ζωνών ελεύθερου εμπορίου πολλαπλασιάστηκε προς το τέλος του 20ού αιώνα. Στις ηνωμένες Πολιτείες οι ζώνες ελεύθερου εμπορίου

εγκρίθηκαν αρχικά το 1934. Κατά γενική ομολογία, **Foreign Trade Zone**, είναι ο όρος που χρησιμοποιείτε στις Ηνωμένες Πολιτείες. **Free Trade Zone** είναι ο όρος που χρησιμοποιείται σε άλλες αναπτυγμένες χώρες, όπως εκείνες που περιλαμβάνουν την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Έχει διαπιστωθεί ότι οι διαφορετικοί όροι με την πάροδο του χρόνου και το διάστημα απεικονίζουν συχνά τις συγκεκριμένες δραστηριότητες που πραγματοποιούνται μέσα σε μια ιδιαίτερη ζώνη. Γενικά, εντούτοις, οι κανονικοί εμπορικοί περιορισμοί όπως τα δασμολόγια και οι ποσοτώσεις εξαλείφονται σε FTZ καθώς οι γραφειοκρατικές διαδικασίες μειώνεται για να προσελκύσουν νέες επιχειρήσεις και ξένες επενδύσεις.

Στις εταιρίες που λειτουργούν μέσα σε μια FTZ μπορούν επίσης να χορηγηθούν πρόσθετα κίνητρα. Αυτές οι ζώνες βρίσκονται συχνά σε μια περιοχή χαμηλής ανάπτυξης στη χώρα υποδοχής, και οι ζώνες αναμένονται για να προωθήσουν τις οικονομικές δραστηριότητες και να μειώσουν έτσι την ένδεια και την ανεργία. Οι FTZ βρίσκονται συχνά κοντά σε έναν λιμένα εισόδου στην χώρα για να διευκολύνει την εισαγωγή και την εξαγωγή προϊόντων.

Ο αρχικός σκοπός μιας ζώνης ελεύθερου εμπορίου είναι να αφαιρέσει θαλάσσιο λιμένα, αερολιμένας, ή ακόμη και να οριοθετηθούν εκείνα τα εμπόδια στο εμπόριο που προκαλούνται από τα υψηλά δασμολόγια και τους σύνθετους τελωνειακούς κανονισμούς , από έναν θαλάσσιο λιμένα η αερολιμένα. Μεταξύ των πλεονεκτημάτων του συστήματος είναι η γρηγορότερη μεταφόρτωση των σκαφών και των αεροπλάνων μέσω της μείωσης των διατυπώσεων των τελωνειακών αρχών και επίσης η δυνατότητα να κατασκευαστούν, να τελειοποιηθούν και να αποθηκευτούν τα αγαθά ελεύθερα.

### 4.1.3 Χαρακτηριστικά των Free Trade Zones

**Ελευθεροποίηση των συναλλαγών:** Αυτό επιτυγχάνεται με την αγορά η παραχώρηση της γης για την δημιουργία της Free Trade Zone, καθώς και το υψηλό επίπεδο υποδομής , το μέγεθος των εγκαταστάσεων, των επιχειρησιακών υπηρεσιών και των λοιπών εγκαταστάσεων.

**Κανονισμοί:** η θέσπιση κανονισμών με σκοπό την βελτίωση της αποδοτικότητας, συμπεριλαμβανομένων των τελωνειακών υπηρεσιών, του κανονισμού εργασίας και των αδειών.

**Θέση:** Η περιοχή που θα δημιουργηθεί η Free Trade Zone, είναι μια τοποθεσία με υψηλή προσβασιμότητα, συχνά κοντά σε σημαντικές τερματικές εγκαταστάσεις , όπως ένας λιμένας ή ένας αερολιμένας. Η τοποθεσία βρίσκεται συχνά μακριά από την συμβατική βιομηχανία.

**Προσανατολισμός προς τις εξαγωγές :** Με δραστηριότητες που χρειάζονται για την δημιουργία των προϊόντων της ζώνης κυρίως ή αποκλειστικά για τις ξένες αγορές.

**Κίνητρα :** Η ποικιλία των κινήτρων, συμπεριλαμβανομένου του χαμηλού εδαφικού κόστους , των υποδομών, των απαλλαγών από φόρους και δασμούς ή και των διαφόρων επιχορηγήσεων.

### 4.1.4 Ποιοι είναι οι διαφορετικοί τύποι FTZ

Υπάρχουν δύο τύποι FTZ: Η FTZ είναι και για μακροπρόθεσμη και για περιστασιακή χρήση. Η FTZ διαιρείται σε (general-purpose zones) ζώνες γενικού σκοπού και ζώνες ειδικού σκοπού (subzones).

Το κράτος ή οι τοπικές κυβερνήσεις, οι λιμενικές αρχές, οι μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, ή οι αντιπροσωπεύει οικονομικής ανάπτυξης υποστηρίζουν τα χαρακτηριστικά τις γενικής χρήσης ζώνες. Οι γενικής χρήσεως ζώνες περιλαμβάνουν τις δημόσιες εγκαταστάσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από περισσότερες από μια εταιρίες, και βρίσκονται συνήθως σε λιμένες ή σε βιομηχανικά πάρκα που χρησιμοποιούνται από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις για την αποθήκευση/τη διανομή και κάποιες για επεξεργασία. Το Subzones, αφ' ενός, υποστηρίζεται από τις γενικής χρήσεως ζώνες, αλλά περιλαμβάνει την περιοχή μιας ενιαίας εταιρίας που χρησιμοποιείται για την πιο εκτενή κατασκευή/ επεξεργασία ή την αποθήκευση και τη διανομή που δεν μπορούν εύκολα να ολοκληρωθούν σε μια γενικής χρήσεως ζώνη.

#### **4.1.5 Πώς μπορούν οι επιχειρήσεις να ωφεληθούν από τη χρησιμοποίηση FTZ**

Η FTZ θεωρείται ξένο έδαφος μέσα στην χώρα που δραστηριοποιείτε. Επομένως, τα αγαθά που εισάγονται στη FTZ δεν υπόκεινται στα δασμολόγια έως ότου τα αγαθά αυτά από την ζώνη εισαχθούν τυπικά στην χώρα και σε τελωνειακό έδαφος. Τα εμπορεύματα που αποστέλλονται στις ξένες χώρες από FTZ απαλλάσσονται των τελωνειακών δασμών. Αυτή η παροχή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη στις εταιρίες που εισάγουν τα συστατικά προκειμένου να κατασκευαστούν τα ολοκληρωμένα προϊόντα μέσα στην FTZ και μετά απευθείας να επαναχθούν.

Δεν υπάρχει κανένα χρονικό όριο στα αγαθά που αποθηκεύονται μέσα σε μια FTZ και ορισμένα ξένα και τοπικά εμπορεύματα που αποθηκεύονται σε FTZs μπορούν να απαλλαγθούν από τους κρατικούς και τους τοπικούς φόρους. Αυτό επιτρέπει στις εταιρίες να ελαχιστοποιήσουν τις δαπάνες τους, για το χρονικό διάστημα που τα προϊόντα τους περιμένουν να αποσταλούν στο εξωτερικό. Επιπλέον, οι περιορισμοί ποσόστωσης παραμερίζονται σε μερικές περιπτώσεις για τα στοιχεία που εισάγονται σε μια FTZ εντούτοις, οι περιορισμοί θα ίσχυαν εάν τα στοιχεία ήταν να εισαχθούν στην εγχωρία αγορά.

Ποικίλες δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιηθούν σε μια ζώνη, συμπεριλαμβανομένης της συγκέντρωσης, της συσκευασίας, της καταστροφής, της αποθήκευσης, του καθαρισμού, της έκθεσης, της επανασυσκευασίας, της διανομής, της ταξινόμησης, της βαθμολόγησης, της δοκιμής, του μαρκαρίσματος, της επισκευής, του συνδυασμού με το ξένο ή τοπικό περιεχόμενο, ή της επεξεργασίας.

#### **4.1.6 Μπορούν οι ζώνες εξωτερικού εμπορίου να βλάψουν τους εσωτερικούς παραγωγούς;**

Οι δραστηριότητες των FTZ δεν πρέπει να έρθουν σε σύγκρουση με την εμπορική πολιτική η να βλάψουν τις εγχώριες βιομηχανίες ή με άλλες εγχώριες εγκαταστάσεις έξω από τις ζώνες. Οι FTZ κατασκευάζονται με σκοπό ένα σημαντικό δημόσιο όφελος και μια καθαρή θετική οικονομική επίδραση στην εκάστοτε χώρα. Επιπλέον, Η

τελωνειακή υπηρεσία εποπτεύει όλη τη δραστηριότητα της ζώνης και εξασφαλίζει ότι όλες οι τελωνειακές απαιτήσεις επιβλέπονται.

#### 4.1.7 Τα τυποποιημένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα

Οι FTZs μπορούν να σχεδιαστούν και να καθιερωθούν για διαφορετικούς λόγους και, κατά συνέπεια, τα χαρακτηριστικά που καθορίζουν την έννοια έχουν περιγραφεί με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Εντούτοις, φαίνεται ότι μερικά κοινά χαρακτηριστικά είναι τυποποιημένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των σύγχρονων FTZ. Αυτά τα χαρακτηριστικά είναι τα κατωτέρω.

**Προσανατολισμένος προς τις εξαγωγές – FTZ:** εξυπηρετεί συνήθως στις προσανατολισμένες προς τις εξαγωγές εταιρίες που παράγουν τα αγαθά που προορίζονται για τις ξένες δραστηριότητες έξω από τη χώρα υποδοχής.

**Κίνητρα:** Η εταιρική καθιέρωση μέσα σε μια FTZ συνδέεται συχνά με μια ελκυστική παροχή κινήτρων, η οποία να περιλαμβάνουν οπωσδήποτε τα εξής:

1. Απαλλαγή ή και αναστολή καταβολής των τελωνειακών δασμών
2. Επιχορηγήσεις για την ανάπτυξη και την απασχόληση του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού.
3. Απαλλαγή ή και αναστολή καταβολής των φόρων επί των πωλήσεων και άλλα φορολογικά κίνητρα (παραδείγματος χάριν, χαμηλότερος φόρος στο εταιρικό εισόδημα).

**Τα οικονομικά οφέλη που μπορούν να συνδεθούν με FTZ είναι :** Αποδοχές συναλλάγματος - το ποσοστό συναλλάγματος μπορεί να επηρεαστεί θετικά από τις αυξανόμενες εξαγωγές, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε εισαγωγές χαμηλότερου κόστους για τους τοπικούς αγοραστές ή, εναλλακτικά, μεγαλύτερες εισαγωγές με μια ιδιαίτερη συναλλαγματική ισοτιμία.

**Δημιουργία θέσεων απασχόλησης και εισοδηματική πολιτική :** Μια FTZ μπορεί να οδηγήσει στην αστικοποίηση και μια μετατόπιση από τις γεωργικές δραστηριότητες στην κατασκευή, η οποία αναμένεται να συνδεθεί με ένα χαμηλό κόστος ευκαιρίας για να επεκτείνει και να διαφοροποιήσει την οικονομία. Υπάρχει ένα αναμενόμενο καθαρό κέρδος στα παραδοσιακά αγαθά εξαγωγής σχετικά με την απώλεια γεωργικής παραγωγής. Έλξη της ξένης άμεσης επένδυσης - FTZ αναμένεται για να προσελκύσει την ξένη άμεση επένδυση (FDI), η οποία θα αυξήσει το μετοχικό κεφάλαιο της χώρας υποδοχής.

**Τεχνολογικές γνώσης και εμπειρία :** Στις FTZs αναμένονται αποτελέσματα τα οποία θα οδηγήσουν στην παραγωγή μη παραδοσιακών αγαθών από τις τοπικές επιχειρήσεις που θα ωφεληθούν από μια τέτοια παραγωγή ,αναγκαζόμενοι να κατασκευάσουν προϊόντα υψηλότερου επιπέδου με αυστηρότερα ποιοτικά πρότυπα και κριτήρια. Αυτό θα απαιτήσει την επαγγελματική κατάρτιση του εργατικού δυναμικού, του προσωπικού και της διαχείρισης.

Οι κανονισμοί κάθε ζώνης ελευθεροποίησης των συναλλαγών διαφέρουν από χώρα σε χώρα, πρέπει να ελέγχονται από την κυβέρνηση της χώρας καθώς και πού οι ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών βρίσκονται.



#### 4.1.8 Ο σκοπός των διεθνών ζωνών ελευθεροποίησης των συναλλαγών

Η κύρια ιδέα πίσω από τη δημιουργία των ζωνών ελευθεροποίησης των συναλλαγών είναι να διευκολυνθεί το διασυνοριακό εμπόριο με την αφαίρεση των εμποδίων που επιβάλλονται από τους τελωνειακούς κανονισμούς. Οι ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών εξασφαλίζουν γρηγορότερη μεταφόρτωση των αεροπλάνων και των σκαφών με την μείωση των τελωνειακών διατυπώσεων. Η FTZ αποδεικνύεται ευεργετική και για τους εισαγωγείς και για τους εξαγωγείς, γιατί αυτές οι ζώνες σχεδιάζονται για να μειώσουν το κόστος εργασίας και της σχετικές δαπάνες για φόρους. Οι ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών βοηθούν τους εμπόρους να χρησιμοποιήσουν τις διαθέσιμες επιχειρησιακές ευκαιρίες με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Η FTZ προωθεί τις προσανατολισμένες προς τις εξαγωγές βιομηχανίες. Αυτές οι ζώνες βοηθούν επίσης να αυξηθούν οι αποδοχές συναλλάγματος. Οι ευκαιρίες απασχόλησης που δημιουργούνται από τις ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών βοηθούν να περιοριστεί το πρόβλημα της ανεργίας.

Η καθιέρωση των ζωνών ελευθεροποίησης των συναλλαγών έχει επικριθεί πολύ. Λέγεται ότι οι διεφθαρμένες κυβερνήσεις ενθαρρύνουν, τις εμπορικές δραστηριότητες, των πολυεθνικών εταιριών με περισσότερη οικονομική ελευθερία. Διάφορες αναπτυσσόμενες χώρες έχουν επιτρέψει σε τοπικούς βιομήχανους να οργανώσουν τις μονάδες που βρίσκονται μέσα στις ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για να κερδίσουν τα κίνητρα που δίνουν οι κυβερνήσεις για τις εξαγωγές.

Οι κυβερνήσεις αυτών των χωρών παρέχουν χαλάρωση των κανόνων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και των δικαιωμάτων των εργαζομένων, καθώς και φορολογικών απαλλαγών για τα πρώτα πέντε έτη, Μερικές φορές παρέχεται ακόμη και το αρχικό ποσό για την ανέγερση της μονάδας παραγωγής η γίνεται δωρεάν παραχώρηση της έκτασης για να φτιαχτεί η FTZ.

#### 4.1.9 Η FTZ μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εντός της :

**Η ελαχιστοποίηση της πληρωμής δασμών και φόρων:** Αναβάλλονται οι πληρωμές των φόρων των εμπορευμάτων όταν βρίσκονται μέσα σε μια FTZ, άρα δίνεται η δυνατότητα να πληρώνετε ο φόρος μόνο όταν τα εμπορεύματα εισάγονται στο έδαφος της χώρας που βρίσκεται η FTZ, και έτσι οι συμβαλλόμενες εταιρείες μπορεί να διαχειρίζονται τα χρήματα των φόρων προς όφελος των επιχειρήσεων τους αυξάνοντας την ρευστότητα για το χρονικό διάστημα που τα προϊόντα βρίσκονται μέσα στην FTZ.

**Η μείωση του κόστους :** τα αγαθά μπορεί να καθαριστούν, να αποθηκευτούν, να ελέγχουν, να συγκεντρωθούν, να χειριστούν (υπό τον όρο των απαραίτητων εγκρίσεων), να επιδειχθούν ή να καταστραφούν μέσα στη ζώνη. Εάν συνδυάζετε τα τοπικά και ξένα αγαθά σε μια FTZ, ο δασμός πληρώνεται μόνο για το ξένο περιεχόμενο του ολοκληρωμένου προϊόντος που εισάγεται στην αγορά της εκάστοτε χώρας που φιλοξενεί την FTZ.

**Δημιουργώντας εξαγωγές χωρίς δασμούς και φόρους :** Τα προϊόντα που εισάγονται και αποθηκεύονται σε μια ζώνη εξωτερικού εμπορίου, μπορούν να επανεξαχθούν χωρίς

να υποστούν τους τελωνειακούς δασμούς, αποφεύγοντας έτσι τις χρονοβόρες διαδικασίες εξαγωγής.

**Η μείωση των φορολογικών τελών :** τα αγαθά που εισάγονται και αποθηκεύονται σε μια FTZ, και θεωρούνται προσωπική ιδιοκτησία, που παράχθηκε στην χώρα σε μια ζώνη και προορίζονται για εξαγωγή, δεν υπόκεινται στους κρατικούς και τους τοπικούς φόρους. Τα περισσότερα κράτη και οι οικονομικές εφορίες αυτών, απαλλάσσουν όλα αυτά τα εμπορεύματα μιας FTZ από τη φορολογία .

**Κάνοντας τη διακίνηση των αγαθών ευκολότερη και πιο κερδοφόρα**

**Βελτιωμένος ποιοτικός έλεγχος :** μια FTZ μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να επιθεωρήσει τα εισερχόμενα προϊόντα χωρίς να πληρωθούν οι δασμοί εκ των προτέρων. Τα προϊόντα που δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές μπορούν να επισκευαστούν, να επαναχθούν ή να απορριφθούν χωρίς πληρωμές τελών.

**Συμμόρφωση με τη χώρα προέλευσης στο marking/labeling :** ο σωστός χαρακτηρισμός μαρκαρίσματος ή/και το μαρκάρισμα , μπορεί να εφαρμοστεί στα εμπορεύματα μέσα σε μια FTZ. Αυτό μπορεί ουσιαστικά να μειώσει τις δαπάνες για τον λάθος χαρακτηρισμό στα αγαθά που εισάγονται στη χώρα .

**Μειώνει την παραγωγή - αυξάνει το κέρδος :** οι υπεραυξημένες διαδικασίες τελειοποίησης των προϊόντων μέσα σε μια FTZ μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική αποταμίευση. Με την εισαγωγή ολοκληρωμένων προϊόντων στο έδαφος της χώρας , εκτός FTZ, ο δασμός υπολογίζει και το κέρδος στην αξία του προϊόντος. Ενώ υπάρχει ουσιαστική αποταμίευση μετρητών από τους δασμούς , με την παραγωγή η και την ολοκλήρωση της τελειοποίησης του προϊόντος μέσα σε μια FTZ.

**Η διαχείριση των προϊόντων που υπόκεινται σε καθεστώς ποσοτώσεων(quotas) :** οι εισαγωγές που υπόκεινται σε περιορισμούς ποσόστωσης μπορούν να αποθηκευτούν σε μια FTZ έως ότου αλλάξουν οι ποσοτώσεις ή ακόμη και να αυξηθούν. Τα αγαθά που υπόκεινται σε περιορισμούς ποσόστωσης, μπορούν επίσης να υποβληθούν σε επεξεργασία σε μια ζώνη και να μετατραπούν σε προϊόντα μη υποκείμενα σε ποσόστωση.

**Οι χρηματοοικονομικές και οι συμβουλευτικές εταιρείες μπορούν να ωφεληθούν και ταυτόχρονα να αυξήσουν τα κέρδη των πελατών τους :** μπορούν να βοηθήσουν τους πελάτες τους στο να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους για να κερδίσουν με τη νέα επιχείρηση. Οι μεσίτες μπορούν να επιτύχουν πολλά πλεονεκτήματα για τους πελάτες τους με συμβουλές για να τις χρησιμοποιήσουν επιχειρηματικά στις ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών. Με τη χρησιμοποίηση μιας FTZ θα κερδίσουν χρόνο και χρήματα στους πελάτες τους . Μερικά από τα οφέλη που οι πελάτες θα απολαύσουν στις περισσότερες FTZ παγκοσμίως είναι :

**Κίνητρα ελεύθερης ζώνης**

- Ιδιοκτήτη επιχείρηση 100% της ξένης εταιρείας
- Επαναπατριsmός 100% του κεφαλαίου και των κερδών
- Απαλλαγές φόρου σε εταιρικό, ατομικού εισοδήματος 100%
- Απαλλαγή από όλους τους δασμούς εισαγωγών και εξαγωγών
- Άφθονη και ανέξοδη ενέργεια
- Χαμηλόμισθο εργατικό δυναμικό και εύκολες διαδικασίες στρατολόγησης
- Υπηρεσίες διοίκησης «ένας-στάση-καταστημάτων» one-step
- Επιτόπια επιθεώρηση πελατών



- Οι επιχειρήσεις στην ελεύθερη ζώνη μπορούν να λειτουργήσουν 24 ώρες το εικοσιτετράωρο χωρίς περιορισμούς
- Μια επιχείρηση ελεύθερης ζώνης δεν έχει την άδεια για να κάνει εμπόριο άμεσα με την αγορά Ε.Α.Ε. Η επιχείρηση ελεύθερης ζώνης μπορεί να επιχειρήσει στην τοπική αγορά μόνο μέσω των τοπικά διορισμένων διανομέων.

## 4.2 Περιπτώσεις FREE TRADE ZONE ανά τον κόσμο

### 4.2.1 FREE TRADE ZONE του Σικάγου

Η ζώνη εξωτερικού εμπορίου του Σικάγου(CFTZ) καταλαμβάνει μια ακτίνα 60 μιλίων από τα όρια της πόλης του Σικάγου. Ο δωρεοδόχος του είναι η διεθνής περιοχή λιμένων του Ιλλινόις. Το CFTZ έχει δύο ζώνες γενικής χρήσης. Η μια είναι στο λιμάνι, και η άλλη είναι κοντά στον αερολιμένα O'Hare. Η περιοχή στο λιμάνι έχει έκταση 400.000 τετραγωνικά πόδια για αποθήκες εμπορευμάτων και 20 στρέμματα αναπτύξιμου εδάφους για την αποθήκευση, το χειρισμό, την επεξεργασία, την κατασκευή ή/και τη συγκέντρωση των αλλοδαπών προϊόντων. Συχνά, τα αγαθά δεν επιτρέπονται ακόμη και για να πωληθούν στη χώρα όπου η ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών υπάρχει.

**Υποδομές:** **Οι οδικές μεταφορές:** Στο CFTZ έχουν πρόσβαση σε ένα καθιερωμένο σύστημα οδικών μεταφορών. Πέντε ομοσπονδιακές εθνικές οδοί περνούν μέσω του Σικάγου και, υπάρχουν και οι τοπικοί μεταφορείς που παρέχουν ποικίλες μεταφορές. **Οι θαλάσσιες μεταφορές :** Το CFTZ έχει πρόσβαση στο λιμάνι του Σικάγου. Ο λιμένας του Σικάγου χρησιμεύει ως ο συνδετικός κρίκος μεταξύ του εσωτερικού συστήματος ποταμών, των μεγάλων λιμνών και των εμπορικών δρόμων. **Οι σιδηροδρομικές μεταφορές :** έξι σημαντικοί σιδηρόδρομοι της Αμερικής περνούν μέσω του Σικάγου.

**Οι αεροπορικές μεταφορές :** Και οι δύο αερολιμένες χρησιμοποιούνται από την πόλη του Σικάγου και εκτελούνται και διεθνής πτήσης. . Ο αερολιμένας O'Hare του Σικάγου είναι χωρητικότητας φορτίου 1.690.742 και η έντασης επιβατών 76,182,025.24 .

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** οι βασικοί επιχειρησιακοί τομείς που λειτουργούν στο CFTZ είναι : **αυτοκινητοβιομηχανία, φαρμακευτικά είδη, πετρέλαιο και αέριο, χημικές ουσίες, κατασκευή αεροσκαφών και ηλεκτρονικών.**

**Η εργασία :** Στο Σικάγο και στην γύρω μητροπολιτική περιοχή του, υπάρχει η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά εργασίας στις ΗΠΑ περίπου 4,25 εκατομμύριων ανθρώπων. Το Northwestern University, το University of Illinois, το University of Chicago και άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, εξασφαλίζουν μια σταθερή εισροή των εργαζομένων στην ειδικευμένη εργασία από την τοπική οικονομία.

Τα στοιχεία που λάβαμε δεν δίνουν αξιόπιστες πληροφορίες για τη γεωγραφική προέλευση των ξένων επενδυτών που έχουν καθιερώσει μια παρουσία στο CFTZ.

### 4.2.2 FREE TRADE ZONE στην Βραζιλία -Manaus

Η ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών τουManaus (Manaus FTZ) αποτελείται από ένα πάρκο κατασκευής, ένα εμπορικό κέντρο και μια γεωργική περιοχή διεύθυνσης ενός αγροκτήματος. Όλα βρίσκονται στο Manaus, την κύρια πόλη του κράτους του Αμαζονίου στη βόρεια Βραζιλία. Το Manaus έχει κατ' εκτίμηση πληθυσμό 1,6 εκατομμυρίων και έχει το 4ο υψηλότερο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν στην Βραζιλία

Αυτήν την περίοδο, 400 επιχειρήσεις αναπτύσσουν δραστηριότητες στο βιομηχανικό τομέα του Manaus, και αυτές οι επιχειρήσεις παράγουν ένα μέσο ετήσιο εισόδημα παραπάνω από τις ΗΠΑ \$10 δισεκατομμύρια και απασχολούν 50.000 άτομα. Το Manaus FTZ καθιερώθηκε το 1967 και ρυθμίζεται προς το παρόν και προάγεται από τη ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών του Manaus Superintendence (Suframa), μια κυβερνητική αντιπροσωπεία κάτω από την επίβλεψη του Υπουργείου ανάπτυξης, της βιομηχανίας και του εξωτερικού εμπορίου. Το Suframa εξουσιοδοτείται για να εφαρμόσει το φορολογικό σχέδιο που συνδέεται με τα εταιρικά ιδρύματα στο Manaus FTZ, και έχει τη γενική ευθύνη για την οικονομική ανάπτυξη της δυτικής περιοχής του Αμαζονίου.

**Υποδομές: Οι οδικές μεταφορές:** το Manaus FTZ βρίσκεται κοντά στο BR 174 εθνική οδό, η οποία συνδέει το Manaus με την BOA VISTA στο Βορρά και συνδέει το Manaus με το PORTO VELHO στο νότο. Αυτή η εθνική οδός παρέχει τη πρόσβαση μέσω των οδικών μεταφορών στη Βενεζουέλα και στα άλλα γειτονικά κράτη.

**Οι Θαλάσσιες μεταφορές :** το Manaus FTZ είναι τοποθετημένο στον λιμένα του Manaus στον ποταμό Ρίο Νέγρο, ο οποίος συνδέει το Manaus με πολλές εσωτερικές περιοχές μέσω ενός εκτενούς δικτύου των πλεύσιμων υδάτινων οδών. Ο λιμένας του Manaus παρέχει πρόσβαση στον ειρηνικό και στον ατλαντικό ωκεανό.

**Σιδηροδρομικές μεταφορές:** δεν υπάρχει καμία σιδηροδρομική μεταφορά διαθέσιμη στο Manaus.

**Οι αεροπορικές μεταφορές :** Το Eduardo Gomes International Airport βρίσκεται στο Manaus και είναι ο 3ος μεγαλύτερος αερολιμένας της Βραζιλίας σε μεταφορά φορτίων. Ο αερολιμένας έχει δυο τερματικά επιβατών και τρία τερματικά φορτίου.

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** Ο εμπορικός τομέας, που περιλαμβάνει τα εισαγόμενα αγαθά, ήταν ο πρώτος επιχειρησιακός τομέας που καθιερώνεται στο Manaus FTZ στην έναρξή του το 1970. Το 1975 ο βιομηχανικός τομέας καθιερώθηκε ως κύριος επιχειρησιακός τομέας στο Manaus FTZ. Αυτήν την περίοδο, το Manaus FTZ έχει επίσης μια περιοχή γεωργίας και διεύθυνσης ενός αγροκτήματος που τροφοδοτεί .Την αποίκιση, τον οικοτουρισμό, την εξαγωγή προγραμμάτων για την προστασία του περιβάλλοντος .Τα βασικά προϊόντα που παράγονται από τις επιχειρήσεις μέσα στο Manaus FTZ, είναι τα ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά οχήματα δύο τροχών ,εξοπλισμοί οπτικών συσκευών , θερμοπλαστικά και μεταλλουργικά προϊόντα καθώς και παιχνίδια .

**Οι πρώτες ύλες:** Στο Manaus έχουν πρόσβαση στα άφθονα ορυκτά στοιχεία συμπεριλαμβανομένου, αλλά με περιορισμό, σε πετρέλαιο και αέριο, ασβεστόλιθος, salinity, εταιρίες Colin, clays tone, νιόβιου .

**Εργασία :** το Manaus FTZ έχει πρόσβαση σε ένα καταρτισμένο και αρκετά παραγωγικό εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, οι υπάλληλοι μέσα σε όλα τα επιχειρησιακά τμήματα έχουν την ευκαιρία να λάβουν συνεχή επιμορφωτικά σεμινάρια πάνω στο αντικείμενο της εργασίας τους .

Τα στοιχεία που λάβαμε δεν δίνουν αξιόπιστες πληροφορίες για τη γεωγραφική προέλευση των ξένων επενδυτών που έχουν καθιερώσει μια παρουσία στο Manaus FTZ.

#### 4.2.3 FREE TRADE ZONE της Ιρλανδίας -Shannon

Η ελεύθερη ζώνη Shannon (SFZ) βρίσκεται σε 600 στρέμματα δίπλα στον διεθνή αερολιμένα Shannon στη δυτική ακτή της Ιρλανδίας. Αυτήν την περίοδο, 110

επιχειρήσεις αναπτύσσουν δραστηριότητες στο SFZ, με ένα συνολικό επίπεδο απασχόλησης 7.200 και μια ετήσια εμπορική ένταση των 3.3 δισεκατομμυρίων. Το SFZ καθιερώθηκε το 1959 και ρυθμίζεται από την Shannon Development, μια ιρλανδική κυβερνητική εταιρία, που έχει εξουσιοδοτηθεί προς το παρόν για να επιτηρηθεί την οικονομική ανάπτυξη και την εξέλιξη της περιοχής Shannon. Η περιοχή Shannon εκτείνεται σε μια περιοχή 10.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Έχει πληθυσμό πάνω από 450.000.

**Υποδομές: Οι οδικές μεταφορές :** Το SFZ βρίσκεται σε N18 βασική εθνική διαδρομή, περίπου 129χιλιόμετρα από το Κορκ και 222 χιλιόμετρα από Δουβλίνο.

**Οι θαλάσσιες μεταφορές :** Το SFZ είναι τοποθετημένο σχετικά κοντά στις εγκαταστάσεις των θαλάσσιων λιμένων. Το κοντινότερο από τα λιμάνια βρίσκεται στο Κορκ και τέτοιες υπηρεσίες είναι επίσης διαθέσιμες από το Δουβλίνο. Η πιο κοντινή πρόσβαση εμπορευματοκιβωτίων είναι ο λιμένας Shannon Foynes, ο οποίος απέχει 56 χιλιόμετρα από το SFZ. Ο λιμένας γύρω από την εκβολή του ποταμού Shannon περιβάλλεται από τέσσερις ειδικούς λιμένες που τροφοδοτούν τις βιομηχανίες, καθώς επίσης και δύο λιμένες που εξυπηρετούν γενικά τις ανάγκες των κατοίκων και των εταιριών. Υπάρχει μια υπηρεσία σκαφών της γραμμής που εκτελεί την διαδρομή από το λιμένα Foynes στον λιμένα του Ρότερνταμ μεταφέροντας τα αγαθά σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη .

**Οι σιδηροδρομικές μεταφορές:** Παρέχει καθημερινές συνδέσεις με το Δουβλίνο .

**Οι αεροπορικές μεταφορές:** Ο διεθνής αερολιμένας Shannon έχει μια ετήσια ικανότητα εξυπηρέτησης 4,5 εκατομμυρίων σε εγχωρίους και διεθνής προορισμούς..

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** Αεροδιαστημική, ηλεκτρονικά, φαρμακευτικά είδη, είδη υγειονομικής περίθαλψης, μηχανολογικός εξοπλισμός, λογισμικά.

**Η εργασία :** Ο ιρλανδικός πληθυσμός είναι ο νεότερος στην Ευρώπη. Οι επιχειρήσεις που ιδρύονται στο SFTZ έχουν πρόσβαση σε ένα άρτια μορφωμένο εργατικό δυναμικό Το SFTZ βρίσκεται 25 χιλιόμετρα από το University of Limerick και το Limerick Institute of Technology. Άλλα όργανα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης όπως το NUI Galway και το University College βρίσκονται 88 χιλιόμετρα και 128 μακριά χιλιόμετρα μακριά από την SFTZ

Κατωτέρω εμφανίζετε η γεωγραφική προέλευση των ξένων επενδυτών που έχουν καθιερώσει μια παρουσία στο SFTZ.

Shannon Free Zone Foreign - επενδυτές	
Χώρες που επενδύουν	Ποσοστό %
U.S.	57
Continental Europe	27
U.K.	6
Canada	4
Japan	2
Άλλη	4

#### 4.2.4 FREE TRADE ZONE της Κίνας -Waigaoqiao

Η ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών Waigaoqiao (WFTZ) βρίσκεται στη Σαγκάη της Κίνας. Το WFTZ καθιερώθηκε με την έγκριση του κρατικού Συμβουλίου τον Ιούνιο του 1990 και βρίσκεται σε 10 τετραγωνικά χιλιόμετρα της οριζόμενης περιοχής. Αυτήν την περίοδο, είναι η παλαιότερη και η μεγαλύτερη από τις ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών της Κίνας.

**Υποδομές: Οι οδικές μεταφορές:** Το WFTZ έχει πρόσβαση στον δρόμο Yanggao, που συνδέει το WFTZ με το Puxi. Ο εξωτερικός κύκλος που τρέχει πέρα από τον ποταμό Huangpu στην περιοχή Zhang Huabang μέσω της ανατολικής πλευράς WFTZ φθάνει στην περιοχή του λιμένα Wu.

**Οι θαλάσσιες μεταφορές:** Το WFTZ έχει πρόσβαση σε στον λιμένα Waigaoqiao. Είναι μια από τις σημαντικότερες περιοχές του δέλτα του Yangtze και της σημαντικότερης περιοχής για τη διεθνή ναυπηγική βιομηχανία της Σαγκάης.

**Οι σιδηροδρομικές μεταφορές :** Στο WFTZ υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σύστημα μετρό.

**Οι αεροπορικές μεταφορές :** Στο WFTZ εξυπηρετούνται από τον διεθνή Hongqiao τον και το διεθνή αερολιμένα Pudong.

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** Υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες στο WFTZ που ανήκουν στις βιομηχανίες όπως τον ματισμό, τα ηλεκτρονικά και τις τηλεπικοινωνίες. Εντούτοις, η κύρια βιομηχανία που αναπτύσσει δραστηριότητες στο WFTZ είναι η δημιουργία ημιαγωγών. Οι βασικές δραστηριότητες που εκτελούνται στο WFTZ αφορούν τις εμπορικές συναλλαγές, την κατασκευή και την επεξεργασία, την αποθήκευση και τις διανομές.

**Η εργασία :** Το WFTZ έχει πρόσβαση σε μια σημαντική ομάδα ανθρώπινου δυναμικού περίπου 16 εκατομμύριων ανθρώπων. Το Shanghai Jiao Tong University εξασφαλίζει μια σταθερή εισροή της ειδικευμένης εργασίας στην τοπική οικονομία. Το Shanghai Jiao Tong University είναι ένα από τα παλαιότερα πανεπιστήμια στην Κίνα που εξυπηρετεί την ζήτηση της βιομηχανίας, και την υποστηρίζει με προηγμένη τεχνολογία.

Τα στοιχεία που λάβαμε δεν δίνουν αξιόπιστες πληροφορίες για τη γεωγραφική προέλευση των ξένων επενδυτών που έχουν καθιερώσει μια παρουσία στο WFTZ

#### 4.2.5 FREE TRADE ZONE της Ιαπωνίας -Okinawa

Η ειδική ζώνη ελευθεροποίησης των συναλλαγών (OSFTZ) βρίσκεται στην Ιαπωνία σε περίπου 122 εκτάρια εδάφους. Από τα 122 εκτάρια, περίπου 89,6 εκτάρια είναι διαθέσιμα για εταιρική χρήση. Το OSFTZ καθιερώθηκε τον Μάρτιο του 1999 για να προωθήσει τη βιομηχανία και το εμπόριο της Okinawa.

**Υποδομές: Οι οδικές μεταφορές :** Υπάρχουν τρεις βασικές διαδρομές (εθνική διαδρομή 329 στην ανατολική ακτή, η εθνική διαδρομή 58 στη δυτική ακτή και η Okinawa οδός ταχείας κυκλοφορίας) συνδέουν όλα τα μέρη του νησιού. Το OSFTZ είναι δίπλα σε έναν νομαρχιακό δρόμο και βρίσκεται περίπου τέσσερα χιλιόμετρα από τη διαδρομή 329, και εννέα χιλιόμετρα από την οδό ταχείας κυκλοφορίας καθώς και 27 χιλιόμετρα από το διεθνές αεροδρόμιο της Νάχα.

**Οι θαλάσσιες μεταφορές:** Ο λιμένας της Νάχα ,έχει αναλάβει τη λειτουργία διεθνούς θαλάσσιων μεταφορών λόγω της γεωγραφικής θέσης του, και τα 7,8 εκτάρια δίπλα στην

εσωτερική αποβάθρα φορτίου, καθώς και την πρόσβαση σε 17 εσωτερικές εμπορικές οδούς σε μεγάλες ιαπωνικές πόλεις, συμπεριλαμβανομένου και των Τόκιο, Νάγκουα, Οζάκα, και Χακάτα.

**Οι σιδηροδρομικές μεταφορές:** εξυπηρετούνται με τον σιδηρόδρομο OOkinawa που συνδέει τον αερολιμένα της Νάχα με Shuri.

**Οι αεροπορικές μεταφορές :**Ο διεθνής αερολιμένας της Νάχα έχει ένα δίκτυο αεροπορικών μεταφορών και έναν διάδρομο 3,000 μέτρων. Συνδέεται με 18 πόλεις στην Ιαπωνία και με την Ταϊπέι, τη Σεούλ, τη Σαγκάη και τη Μανίλα στο εξωτερικό.

Η επιχείρηση εισάγει τις πρώτες ύλες.

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** Από τον Οκτώβριο του 2007, υπήρξαν 22 επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες στο OSFTZ. Μεταξύ τους είναι επιχειρήσεις που παράγουν τους ανιχνευτές ακτινοβολίας, ημιαγωγών, τις συσκευές υγρών κρυστάλλων, τις εύκαμπτες συσκευές και jigs , παραγωγής κυκλωμάτων πινάκων τυποποιημένων υλών αλέσματος, τεχνολογία ακρίβειας για επιχειρήσεις και επιχειρήσεις κατασκευής τηλεπικοινωνίας.

**Η εργασία :**Η Okinawa έχει το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας στην Ιαπωνία 13,2 % και, επομένως, υπάρχουν πολλά άτομα ικανά να υποστηρίξουν τις θέσεις εργασίας. Επιπλέον, η Okinawa έχει τον υψηλότερο ρυθμό γεννήσεων 1,72% και αναμένεται ότι Okinawa θα συνεχίσει να έχει ένα ικανοποιητικό εργατικό δυναμικό στο μέλλον. Η Okinawa έχει επίσης τις χαμηλότερες αμοιβές περίπου 75% του εθνικού μισθού. Η OOkinawa έχει τις εθνικές και νομαρχιακές επαγγελματικές σχολές και άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένου του University of the Ryukyus του Okinawa National College of Technology που χρησιμεύουν να ικανοποιήσουν τα αιτήματα της βιομηχανίας και των τεχνολογικών εφαρμογών.

Τα στοιχεία που λάβαμε δεν δίνουν αξιόπιστες πληροφορίες για τη γεωγραφική προέλευση των ξένων επενδυτών που έχουν καθιερώσει μια παρουσία στο OSFTZ.

#### 4.2.6 FREE TRADE ZONE της Σιγκαπούρης

Η Σιγκαπούρη είναι ένα μικρό έθνος που αποτελείται από περίπου 707 τετραγωνικά χιλιόμετρα εδάφους, αλλά έχει πέντε FTZs μέσα στα όρια της επικρατείας της . Οι FTZs της Σιγκαπούρης διαιρούνται κατά ένα μεγάλο μέρος σε δύο κατηγορίες: τέσσερις από τις FTZ ειδικεύονται στο μεταφερόμενο διά θαλάσσης φορτίο και στεγάζονται μέσα ή δίπλα σε έναν λιμένα και η πέμπτη τροφοδοτεί το αερομεταφερόμενο φορτίο και βρίσκεται στον αερολιμένα Changi Σιγκαπούρης .

**Υποδομές: Οι οδικές μεταφορές :** Στο τέλος του 2006, στην Σιγκαπούρη υπήρχαν συνολικά 3.262 χιλιόμετρα δρόμων, τα οποία περιέλαβαν τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τους εθνικούς δρόμους και τους τοπικούς δρόμους.

**Οι θαλάσσιες μεταφορές:** Οι λιμενικές αρχές της Σιγκαπούρης έχουν ενεργά τέσσερα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων και δύο για πολλαπλές χρήσεις σε όλη την Σιγκαπούρη. Επιπλέον, οι προσφορές λιμένων Jurong για πολλές χρήσεις και ικανότητες εμπορευματοκιβωτίων στη βόρεια ακτή Singapore. όπως σημειώνεται ανωτέρω, τέσσερα από το FTZs σε Σιγκαπούρη βρίσκονται άμεσα σε ή δίπλα σε αυτούς τους λιμένες.

**Σιδηροδρομικές μεταφορές :**Κατά το 2007, υπήρξαν συνολικά περίπου 138 χιλιόμετρα του σιδηροδρόμου στην Σιγκαπούρη, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και της διέλευσης του μετρό.



**Οι αεροπορικές μεταφορές** αερολιμένας Changi της Σιγκαπούρης ,έχει κερδίσει πολλά βραβεία και θεωρείται μεταξύ των καλύτερων αερολιμένων στον κόσμο. Έχει τέσσερα τερματικά επιβατών, συμπεριλαμβανομένου ενός τερματικού προϋπολογισμών, με μια ετήσια ικανότητα παραπάνω από 70 εκατομμύριο επιβάτες,και έχει σύνδεση με περισσότερες από 180 πόλεις σε όλο τον κόσμο. Επιπλέον, ο αερολιμένας Changi έχει εννέα τερματικά αερομεταφερόμενου φορτίου με μια ετήσια ικανότητα φορτίου τρία εκατομμύριο τόνων.

**Προϊόντα FTZ -Οι επιχειρησιακοί τομείς:** Δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τις δραστηριότητες της ζώνης ελευθέρου εμπορίου στην Σιγκαπούρη.

**Εργασία:** Το εργατικό δυναμικό της Σιγκαπούρης ανερχόταν σε περίπου 2,59 εκατομμύρια άτομα το 2006, Μεταξύ αυτών των ατόμων το 23 % είχαν έναν πανεπιστημιακό τίτλο σπουδών, αλλά, αντιθέτως, παραπάνω από 500.000 ανθρώπους στο εργατικό αυτό δυναμικό δεν είχε απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Επιπλέον, περίπου 52% του εργατικού δυναμικού της Σιγκαπούρης ήταν ηλικίας 40 και άνω κατά τη διάρκεια του έτους 2006.

#### 4.2.7 FREE TRADE ZONE των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων

Μια από τις γρηγορότερες αυξανόμενες ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών βρίσκεται στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (E.A.E.). Το RAK FTZ τοποθετείται ως "πύλη στον κόσμο" λόγω της στρατηγικής θέσης της στη Μέση Ανατολή. Η ζώνη διαιρείται σε τέσσερα πάρκα -- επιχειρησιακό πάρκο, βιομηχανικό πάρκο, πάρκο τεχνολογίας και πάρκο και ακαδημαϊκή ζώνη -- και όλα συνδέονται με ένα ενοποιημένο δίκτυο τηλεπικοινωνιών, που επιτρέπει στις επιχειρήσεις σε πραγματικό χρόνο να επικοινωνούν ,ακόμη και με τηλεοπτική σύσκεψη.

Το RAK FTZ λέγεται ότι είναι ανταγωνιστικό με τις άλλες ζώνες ελευθεροποίησης των συναλλαγών στην περιοχή για να προσελκύσει τις επιχειρήσεις που εντοπίζει στη ζώνη. Προσφέρει κίνητρα,όπως απαλλαγή φόρων, και 100 τοις εκατό ιδιοκτησία, εκτός από την παροχή των πιο πρόσφατων τεχνολογιών στις τηλεπικοινωνίες που είναι διαθέσιμες στην αγορά.Έχει επίσης ένα γραφείο στο Αμπού Νταμί και τα διεθνή γραφεία του συνδέσμου βρίσκονται στην Κωνσταντινούπολη, στην Βομβάη στην Κολωνία και τις ΗΠΑ για να προσελκύσουν τις ξένες επιχειρήσεις που θέλουν να επενδύσουν στην Μέση Ανατολή.

Η ελεύθερη ζώνη αερολιμένων του Ντουμπάι καθιερώθηκε επίσημα από την κυβέρνηση του Ντουμπάι, το 1996. καθιερώνοντας την ελεύθερη ζώνη μέσα στα όρια του διεθνούς αερολιμένα του Ντουμπάι σύμφωνα με τη στρατηγική της κυβέρνησής ,η οποία προσπαθεί να προάγει το Ντουμπάι ως μέρος για την δημιουργία επιχειρήσεων, το εμπόριο και τις επενδύσεις. Οι διεθνείς επενδυτές μπορούν να απολαύσουν αύξηση των κερδών τους με την αύξηση των κινήτρων DAFZA συμπεριλαμβανομένης της φορολογικής απαλλαγής 100%, της ξένης ιδιοκτησίας 100% και κανενός νομισματικού περιορισμού. Τοποθετημένο στρατηγικά μέσα στα όρια του διεθνούς αερολιμένα του Ντουμπάι, DAFZA προσφέρει μια σειρά σύγχρονων εγκαταστάσεων και υποδομή.

**Υποδομές:** **Οι οδικές μεταφορές :** Περιλαμβάνουν τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τους εθνικούς δρόμους και τους τοπικούς δρόμους.

**Οι θαλάσσιες μεταφορές:** Οι τέσσερις FTZs του Ντουμπάι επικοινωνούν άμεσα σε ή έμμεσα με τον κεντρικό λιμένα.

**Οι αεροπορικές μεταφορές :** Η ελεύθερη ζώνη αερολιμένων του Ντουμπάι βρίσκεται στο εμιράτο του Ντουμπάι, το οποίο έχει ανέλθει γρήγορα στην επιχειρησιακή και η εμπορική ελίτ του Περσικού Κόλπου και της Μέσης Ανατολής.

**Προϊόντα FTZ -Οι Επιχειρησιακοί τομείς:** Δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τις δραστηριότητες της ζώνης ελεύθερου εμπορίου στο Ντουμπάι.

**Εργασία:** Το εργατικό δυναμικό του Ντουμπάι, περιλαμβάνει άτομα που το 25 % έχουν πανεπιστημιακό τίτλο σπουδών, αλλά, αντιθέτως, παραπάνω από 50% του εργατικού αυτού δυναμικού δεν είχε απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 –ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 5.1. Γενικές παρατηρήσεις –προοπτικές

Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία διέπεται από το άρθρο 157 της συνθήκης Ευρωπαϊκής Ένωσης ( ΕΚ) , που σχετίζεται με τη βιομηχανική πολιτική. Η Κορέα είναι η μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανία στον κόσμο, με δεύτερη την Κίνα. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο νορβηγικός όμιλος Aker Yards κατέχει την τέταρτη θέση παγκοσμίως , με περισσότερα από δέκα ναυπηγεία. Το 2004 η Ιαπωνία ήταν η χώρα με τη μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανία στον κόσμο, με δεύτερη την Κορέα. Η βιομηχανία στην Ευρώπη καλύπτει το τμήμα της τεχνολογίας αιχμής της παγκόσμιας αγοράς: προηγμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πορθμεία και πλοία ro-ro, σκάφη πολλαπλών χρήσεων και δεξαμενόπλοια κλειστής διαδρομής, πλωτές εξέδρες και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και φυσικού αερίου, υπερσύγχρονα αλιευτικά σκάφη και μικρά, εξειδικευμένα πλοία.

Οι σοβαρές δυσκολίες στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία εξακολουθούν, με μείωση της εισροής παραγγελιών στις κυριότερες ναυπηγικές περιφέρειες και τις τιμές κλειδωμένες σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Οι κύριοι λόγοι είναι η πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα, η υπερπροσφορά κατά το παρελθόν, η επιβράδυνση των οικονομιών σε όλο τον κόσμο και τα αποτελέσματα της 11 ης Σεπτεμβρίου. Το τελευταίο ζήτημα είχε σημαντικό αντίκτυπο στις βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προοπτικές τις βιομηχανίας κρουαζιέρας και, επομένως, στη ζήτηση για νέα κρουαζιερόπλοια.

Το αποτέλεσμα είναι ότι τα ναυπηγεία μένουν χωρίς εργασία και αφανίστηκαν ήδη ορισμένες χρεοκοπίες και απολύσεις προσωπικού, κυρίως στην Ευρώπη.

#### 5.1.1 Το πρόγραμμα Leadership 2015 της ευρωπαϊκής επιτροπής

Στο πλαίσιο της διεύρυνσης, η Επιτροπή πρότεινε ένα νέο πρόγραμμα, το Leadership 2015, για τον καθορισμό του μέλλοντος της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυπήγησης και επισκευής πλοίων. Το Leadership 2015, που επιδιώκει την προαγωγή της ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον ναυπήγησης μαζί με μια ευρωπαϊκή προσέγγιση στις ανάγκες της ναυπηγικής βιομηχανίας, είναι το αντίστοιχο του προγράμματος «G10 Medicines» για τη φαρμακευτική βιομηχανία και του «STAR 2 » για την αεροδιαστημική βιομηχανία. Η στρατηγική **Leadership 2015** σχεδιάστηκε και διαμορφώθηκε από τη ναυπηγική βιομηχανία τα έτη 2002-2003 εξαιτίας των αρνητικών προοπτικών που επικρατούσαν στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία χάρη στη μεγάλη αύξηση της παραγωγικής ικανότητας της Ασίας. Ως στόχο της έχει τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η πρωτοβουλία προσδιόρισε τα εξής οκτώ θέματα:

**1.** Βελτίωση της επένδυσης στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία. **2.** Ανάπτυξη προηγμένων σχεδίων χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας. **3.** Προαγωγή ασφαλέστερων και οικολογικών πλοίων. **4.** Μια ευρωπαϊκή προσέγγιση όσον αφορά τις ανάγκες ναυπήγησης πολεμικών πλοίων. **5.** Προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας (ΔΠΙ). **6.** Εξασφάλιση της πρόσβασης σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό. **7.** Οικοδόμηση

μιας βιώσιμης διάρθρωσης της βιομηχανίας. 8. Καθιέρωση πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών στην παγκόσμια ναυπηγική.

Κανένα αποτέλεσμα δεν μπορεί να φανεί στον τομέα της παγκόσμιας ναυπηγικής, παρά τις προσπάθειες όλων των ενδιαφερομένων μερών στον ΟΟΣΑ και άλλων φορέων. Εν τω μεταξύ, έχουν διακοπεί από το 2005, οι διαπραγματεύσεις του ΟΟΣΑ για μια ναυπηγική συμφωνία με την Νότια Κορέα, τόσο για το πρόβλημα των επιχορηγήσεων όσο και για τις μη βιώσιμες χαμηλές τιμές στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά, πριν συναφθεί μια εφαρμόσιμη συμφωνία. Δεν αναμένεται σύντομα καμία σημαντική πρόοδος για την επανέναρξη των ουσιαστικών διαπραγματεύσεων του ΟΟΣΑ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ανακοίνωση της στις 7/12/2011 άλλαξε τον κανονισμό ανταγωνιστικότητας όσον αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στην ναυπηγική βιομηχανία και από την 1/1/2012 τις επιτρέπει για 2 χρόνια. Συγκεκριμένα, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται και περιλαμβάνει επιχορηγήσεις για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών όπου αποσαφηνίζεται η χρήση τους για εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η Επιτροπή με την πρόσφατη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές στηρίζει την παραγωγή πλοίων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και χρηματοδοτεί ερευνητικά προγράμματα στα οποία συμμετέχουν ναυπηγεία και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευή με αξιοσημείωτο ποσοστό συμμετοχής μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Τα προγράμματα αυτά θέτουν τις βάσεις για την υλοποίηση καινοτόμων ιδεών και την παραγωγή τεχνογνωσίας για νέες πράσινες τεχνολογίες.

### **5.1.2 Η πραγματική κατάσταση στη NEZ Περάματος –Σαλαμίνας και στα Ελληνικά ναυπηγεία**

Μέσα σ' αυτό ζοφερό κλίμα παγκοσμίως θα αναπτύξουμε μια καινούργια πρόταση για να σωθεί έστω και την τελευταία στιγμή η ελληνική ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Η δε κυβέρνηση θα πρέπει να ενεργοποιηθεί ώστε να θεσπίσει το νομικό πλαίσιο, ώστε ο μοναδικός ίσως τομέας βαριάς βιομηχανίας της χώρας να διατηρηθεί εν ζωή. Είναι απολύτως μάταιο να ευελπιστούν ορισμένοι στην αναβίωση του κρατικοδίαιτου μοντέλου. Οι εποχές αυτές παρήλθαν ανεπιστρεπτί. Σε οποιαδήποτε φυσιολογική χώρα η επιβίωση των Ναυπηγείων και η απαλλαγή τους από τα βάρη του παρελθόντος, θα ήταν ζωτικό συμφέρον.

Παρά τα αποθαρρυντικά σημάδια του τελευταίου διαστήματος, η Ελλάδα, τη στιγμή που υπάρχουν 4.500 χιλιάδες ελληνόκτητα πλοία, δεν μπορεί να συζητά το πως θα αναστήσει τρία ναυπηγεία! Αυτή τη στιγμή, θα έπρεπε να συζητούμε πόσα καινούργια ναυπηγεία και που θα τα δημιουργήσουμε. Η εν λόγω βιομηχανία μπορεί να πρωτοστατήσει στην αντιστροφή της κατάστασης. Όραμα χρειάζεται και παραμερισμός των προσωπικών φιλοδοξιών ή αισθημάτων αυτοσυντήρησης και εστίαση στο κοινό, το εθνικό καλό.

Το 2000 στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος - Σαλαμίνας υπήρχαν 1.083 επιχειρήσεις που ανέπτυσαν άμεσα δραστηριότητα στις επισκευαστικές και μετασκευαστικές εργασίες. Γύρω από αυτές τις επιχειρήσεις υπήρχαν, σύμφωνα με συντηρητικούς υπολογισμούς, άλλες περίπου 1.200 μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις που τους παρείχαν κάθε είδους υπηρεσίες.

Το 2011, στο Μητρώο επιχειρήσεων της ζώνης ήταν εγγεγραμμένες περίπου 380 επιχειρήσεις. Σε αυτές τις επιχειρήσεις δυνητικά μπορούν να απασχοληθούν 5.000

εργαζόμενοι. Το ποσοστό της ανεργίας όμως την εβδομάδα αγγίζει το 90% και πλέον. Είναι ζήτημα αν από αυτούς τους 5.000 (εν δυνάμει) εργαζομένους απασχολούνταν την εβδομάδα σε διάφορες εργασίες περισσότεροι από 300 με 500 άτομα. Εδώ και σχεδόν 20 μήνες καμία μεγάλη δουλειά που θα έδινε μια, προσωρινή έστω, ανάσα στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη δεν έχει έρθει στο Πέραμα. Η εκδοχή της κρίσης που επηρεάζει, μεταξύ άλλων, και τη ΝΕΖ Περάματος, δεν ευσταθεί στην περίπτωση της, καθώς η ναυτιλία δεν αντιμετωπίζει τόσο σοβαρά προβλήματα παγκοσμίως.

Η διεθνής και η ελληνική οικονομική κρίση αλλά και άλλοι δυσμενείς παράγοντες έχουν πλήξει ιδιαίτερα τον Κλάδο της Ναυπηγοεπισκευής. Συνέπεια αυτού είναι οι επιχειρήσεις να δυσκολεύονται να διατηρήσουν το μόνιμο προσωπικό τους και να αδυνατούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους προς το Δημόσιο και τους προμηθευτές τους. Αυτή η ζοφερή κατάσταση δημιουργήθηκε από τη μη έλευση πλοίων για επισκευή στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά-Περάματος-Σαλαμίνας και στα ναυπηγεία της περιοχής.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, η ανάγκη για την στήριξη της ναυπηγοεπισκευής με ένα νέο αναπτυξιακό μοντέλο είναι περισσότερο από ποτέ επιτακτική. Οι πολιτικές που προωθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την μετατροπή της σημερινής συμβατικής παραγωγικής διαδικασίας σε μια διαδικασία που ενσωματώνει ένταση γνώσης, καινοτομία και υψηλή πράσινη τεχνολογία, παρουσιάζεται μια μοναδική ευκαιρία για την δημιουργία προϋποθέσεων για την επιβίωση και την σταδιακή ανάκαμψη του κλάδου. Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στη χώρα μας μπορεί να εξελιχθεί σε βασικό πυλώνα για μια σε έκταση και βάθος αναγέννηση της χώρας, μέσω μιας οικολογικής επανάστασης.

## 5.2 Παραδείγματα ανάπτυξης

### 5.2.1 Παραδείγματα ανάπτυξης πράσινης τεχνολογίας από Ναυπηγείο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ)

Σήμερα, το ναυπηγείο του Γκντάνσκ, στην Πολωνία μια από τις 27 χώρες της ΕΕ παραμένει επίκαιρο και βιώσιμο, προωθώντας αυτήν τη φορά μια διαφορετικού είδους επανάσταση: τη μεταστροφή στις πράσινες τεχνολογίες αιχμής. Συγκεκριμένα, το ναυπηγείο στο Γκντάνσκ, εκμεταλλευόμενο και τις διεθνείς συγκυρίες, όπως το κλείσιμο των πυρηνικών σταθμών ενέργειας στη Γερμανία μέχρι το 2022 και την Ευρωπαϊκή οδηγία για την αύξηση του ποσοστού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μέσω ανανεώσιμων πηγών στο 15% της συνολικής παραγωγής, επενδύει στην παραγωγή υπεράκτιων ανεμογεννητριών. Επιπλέον, το ναυπηγείο επενδύει και σε τομείς όπως ο βιολογικός καθαρισμός και τεχνολογίες που εμποδίζουν τη μόλυνση του νερού και του αέρα με χημικά απόβλητα. Ο Λεχ Βαλέσα είχε μιλήσει από το 2007 στους Νιού Γιρκ Τάιμς για την ανάγκη εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της παραγωγής του ναυπηγείου στο Γκντάνσκ προωθώντας την ιδέα ότι «δεν είναι απαραίτητο να κατασκευάζει πλοία» και ότι «θα μπορούσε να παράγει κάτι άλλο».

## 5.2.2. Το παράδειγμα του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού

Οι Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις έχουν προχωρήσει τα τελευταία χρόνια σε σημαντικές επενδύσεις σε επιστημονικό προσωπικό, σε μηχανολογικό εξοπλισμό, σε οργάνωση, σε καινοτομία. Ως παράδειγμα αναφέρουμε το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού, το οποίο βρίσκεται στα διοικητικά όρια του Δήμου Περάματος, όπου πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια επενδύσεις άνω των 150 εκατό. ευρώ. Στο ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού έχουν εγκατασταθεί 100 περίπου επιχειρήσεις διαφόρων ειδικοτήτων, όπως μηχανουργεία, σωληνουργεία, ηλεκτρολογεία, ελασματοουργεία, χυτήρια καθώς και πολλές των οποίων απασχολούνται και με τη ναυπηγοεπισκευή.

## 5.3 Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των Ναυπηγείων και της NEZ Περάματος – Σαλαμίνας.

### 5.3.1. Πλεονέκτημα

1. Η χώρα μας βρίσκεται σε μια γεωγραφικά στρατηγική θέση και το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου στόλου διέρχεται από αυτή . Η Ελλάδα βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής). Είναι η πύλη εισόδου και εξόδου των διαφόρων προϊόντων προς την Νότια και την Κεντρική Ευρώπη, αφού βρίσκεται κοντά σε κεντρικές αρτηρίες θαλάσσιου εμπορίου. Ακόμη ,περνούν από το Κρητικό Πέλαγος , τα πλοία που έρχονται από την Ανατολή( και λόγω του μεγέθους τους) , μπορούν να διασχίσουν τη διώρυγα του Σουέζ, με απώτερο σκοπό να φτάσουν στον προορισμό τους, που είναι κάποια χώρα της Μεσογείου η ακόμη και οι χώρες που βρίσκονται στον Ατλαντικό. Το πρώτο ευρωπαϊκό κράτος που συναντούν είναι η Ελλάδα. Έτσι τα ναυπηγεία μας έχουν αρκετές πιθανότητες να εξυπηρετήσουν πλοία που διέρχονται στη Μεσόγειο δια μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Και τέλος από την Μεσόγειο δια μέσου του Αιγαίου Πελάγους πέρνα ο θαλάσσιος δρόμος για την Μαύρη Θάλασσα . Η Ελλάδα βρίσκεται στην ίδια , αν όχι σε καλλίτερη γεωγραφική θέση από τα ναυπηγεία της Τουρκίας στην περιοχή Τούζλα στην Κωνσταντινούπολη.

2. Τα Ελληνικά ναυπηγεία και η NEZ, μπορούν να επισκευάσουν και να παραδώσουν πλοία σε σύντομο χρονικό διάστημα ,στις προγραμματισμένες εργασίες δεξαμενισμού που περιλαμβάνουν καθαρισμούς - αμμοβολές, ελασματοουργούς εργασίες, ηλεκτρολογικές, μηχανολογικές και άλλες , για τις οποίες για ένα πλοίο τύπου Panamax στην Ελλάδα ολοκληρώνονται με εγγυημένη ποιότητα μέσα σε 15-20 ημέρες, έναντι 30-40 ημερών σε ναυπηγεία ανταγωνιστικών χωρών!

3. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, μπορούν να αποδεχθούν μία λογική αύξηση του κόστους, εάν ολοκληρωθούν οι επισκευές στο χρονοδιάγραμμα που έχει συμφωνηθεί και αποπλεύσει το πλοίο στην προγραμματισμένη ώρα .

4. Μετά από 35 χρόνια αναμονής, η λειτουργίας του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού έγινε πραγματικότητα. Το παρόν και το μέλλον του πάρκου είναι αδιαμφισβήτητα λαμπρό. Το ΒΠΠΑΣ είναι μια πρωτότυπη και πρότυπη μονάδα. Εξελίσσεται και αναπτύσσεται συνεχώς . οι επιχειρήσεις του ΒΠΠΑΣ λειτουργούν και στοχεύουν στην περαιτέρω πρόοδο, στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας , στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας, στην προβολή τους στο εξωτερικό και στην συνεργασία μεταξύ τους. Μπορούν να βοηθήσουν επικουρικά έχοντας σαν αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου επισκευής στην NEZ.

**5. Οι κλιματολογικές συνθήκες είναι ένα μεγάλο πλεονέκτημα για τα Ελληνικά ναυπηγεία . Τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να λειτουργήσουν όλο το χρόνο , σε αντίθεση με τα ναυπηγεία της Βόρειας Ευρώπης που την χειμερινή περίοδο δεν λειτουργούν λόγω του ότι ο πάγος κάνει αδύνατη την λειτουργία των ναυπηγείων. Ακόμη υπάρχουν εργασίες που λόγω της σωστής υγρασίας , γίνονται πιο ποιοτικές εργασίες , όπως βαφή πλοίων , διότι δεν χρειάζονται συσκευές για να στεγνώσουν οι βαφές όπως στις χώρες της Νότιας Ασίας.**

### 5.3.2 Μειονεκτήματα

**1.Ο κύριος λόγος που δεν χρησιμοποιείται η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος-Σαλαμίνας και των Ναυπηγείων από τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι απεργιακές κινητοποιήσεις των εργατικών σωματείων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Αιτία οι απεργίες και ο αρνητικός αντίκτυπος που προκαλούν. Όλα αυτά τα χρόνια, οι συνεχείς απεργίες των εργαζομένων, πολλές φορές χωρίς σημαντική αιτία, δημιούργησαν μια άσχημη εικόνα για τη ναυπηγοεπισκευή βιομηχανία στην Ελλάδα , διότι καμία επιχείρηση δεν μπορούσε να δεσμευθεί για το χρόνο παράδοσης του έργου. Έτσι, με την πάροδο του χρόνου και με τις συνεχείς απεργιακές κινητοποιήσεις, δημιουργήθηκε μια έλλειψη εμπιστοσύνης .**

**2.Τα εργατικά συνδικάτα επέβαλαν διαχρονικά με κάθε θεμιτό ή και αθέμιτο τρόπο αφενός αυξημένες αποδοχές σε σχέση με αντίστοιχες ειδικότητες ανταγωνιστικών χωρών αφετέρου μείωση των ωρών της εβδομαδιαίας απασχόλησης. Το αυξημένο μισθολογικό κόστος επιφέρει και αύξηση των εισφορών στο ΙΚΑ και συνεπώς το συνολικό κόστος φαίνεται αυξημένο συγκρινόμενο με αντίστοιχο κόστος γειτονικών χωρών.**

**3. Είμαστε εξαιρετικά ακριβοί στις υπηρεσίες που παρέχουμε, αν και ιδιαίτερα ποιοτικοί. Στην Ελλάδα χρεώνουμε από 4 έως 5 ευρώ ανά κιλό τον χάλυβα (δηλαδή την λαμαρίνα), όταν οι γείτονες χώρες ( όπως Τουρκία ), χρεώνουν, μόλις με 2 δολάρια ανά κιλό.**

**4. Το ωράριο εργασίας. Έχει καθιερωθεί , οι εργαζόμενοι, όταν εργάζονται στο Πέραμα ή τη Δραπετσώνα , η την Σαλαμίνα , να αποχωρούν από το πλοίο 20 λεπτά πριν από το πέρας του 7ώρου. Όταν εργάζονται στην Κυνόσουρα, αποχωρούν 30 λεπτά πριν από το πέρας του 7ώρου. Για τα δε ναυπηγεία Σκαρμαγκακά και Ελευσίνας, αποχωρούν μία ώρα πριν από το πέρας του 7ώρου, οι εργοδότες πληρώνουν το άτομο πλήρως 7ωρο». Στη ζώνη εδώ και πολλές δεκαετίες έχει αναπτυχθεί ένα υβρίδιο μιας επιχειρηματικότητας , που εξελίσσεται με πολιτικούς όρους τους οποίους επιβάλλει το Συνδικάτο Μετάλλου.**

**5. Ο τρόπος των προσλήψεων, δημιουργεί ακόμα ένα πρόβλημα στις επιχειρήσεις, αφού το συνδικάτο επιβάλλει στις επιχειρήσεις εδώ και χρόνια να προσλαμβάνουν το 30% του προσωπικού, με εργαζομένους της επιλογής τους. Επιπλέον, μία ακόμη συμφωνία μεταξύ των εργοδοτών και του συνδικάτου προβλέπει να μην εργάζονται επί του πλοίου πάνω από 10 ώρες ημερησίως (7 ώρες κανονικό ημερομίσθιο και 3 ώρες υπερωρία, όταν και εφόσον είναι απαραίτητη). Όπως υποστηρίζει το συνδικάτο, η συμφωνία ήταν απαραίτητη, γιατί έτσι μειώνεται η ανεργία, ενώ και ο εργαζόμενος δεν μπορεί να αποδώσει μετά από 10 ώρες εργασίας. Η συμφωνία αυτή όμως "παραφράσθηκε" από το συνδικάτο και επιβλήθηκε προς τις επιχειρήσεις κατά τρόπο ώστε ακόμη, και για μια ώρα πρόσθετης εργασίας πέραν των 10 ωρών, να ζητείται η έγγραφη συγκατάθεση από το συνδικάτο, ανεξάρτητα εάν το πλοίο καθυστερήσει τον απόπλου ή όχι.**



**6. Η έλλειψη υποδομών** στη NEZ Περάματος, αφού, παρά τις συνεχείς υποσχέσεις που έχουν λάβει, από το Κράτος και τον ΟΛΠ, όπως τονίζουν οι ναυπηγοεπισκευαστές, ποτέ δεν εκπληρώθηκαν. Υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε κατάλληλες και σύγχρονες υποδομές στους χώρους επισκευής των πλοίων, κυρίως, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, όπως δεξαμενές, γερανοί, σκάλες, δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεπικοινωνιών, πυρόσβεσης και αλλά.

**7. Το θέμα του εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεων**, η έλλειψη του οποίου αποτελεί ένα ακόμα ανάχωμα για την ανάπτυξη του κλάδου, αφού οι επιχειρήσεις εξαιρούνται από τις επιδοτήσεις, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. Στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία η εφαρμογή της πληροφορικής τεχνολογίας βρίσκεται στα αρχικά της στάδια. Είναι δύσκολη η ολοκλήρωση και η επικοινωνία των υπαρχόντων συστημάτων λόγω του διαφορετικού τρόπου αποθήκευσης των δεδομένων και του διαφορετικού επιπέδου αυτοματισμού σε κάθε επιχείρηση.

**8. Το τραπεζικό σύστημα** όσον αφορά τους όρους χορήγησης δανείων. Σαν κλάδος δεν τυγχάνουν καλύτερης μεταχείρισης και ευνοϊκότερων όρων από το τραπεζικό σύστημα, αν και λόγω της ναυτιλίας θα έπρεπε να υπάρχουν ευνοϊκότερες συνθήκες.

**9. Η δυσάρεστη εξέλιξη με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας** (προσωρινή διακοπή εργασιών), και η βύθιση της μεγάλης δεξαμενής αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην έλευση πλοίων προς επισκευή.

**10. Η δυσάρεστη εξέλιξη με τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** (έχει ζητηθεί να δουλεύουν οι εργαζόμενοι μια μόνο ημέρα την εβδομάδα) ,και η μη λειτουργία του εμπορικού τμήματος λόγω προστίμου από την ΕΕ για τα επόμενα 13 χρόνια, το οποίο διαθέτει τις καλύτερες υποδομές και ειδικά, τις μεγαλύτερες δεξαμενές στη Μεσόγειο, αποτελεί τροχοπέδη για τις ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο να φέρουν τα πλοία για επισκευή στην Ελλάδα. Το μέγεθος των σύγχρονων πλοίων, κάνει αδύνατη την επισκευή τους από άλλα Ναυπηγεία της χώρας μας.

## 5.4 Προτάσεις

**1.** Το μόνο που χρειάζεται, είναι θέληση και το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο που θα επέτρεπε την μεταμόρφωση των ελληνικών ναυπηγείων σε ναυπηγεία παγκόσμιας αιχμής. Η ψήφιση ενός νομικού πλαισίου για την δημιουργία μιας «free trade zone», που θα ασχολείται με φορτώσεις- μεταφορτώσεις-αποθηκεύσεις εμπορευμάτων και άλλες δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έως το Θριάσιο πεδίο, καθώς και την κατασκευή και επισκευή πλοίων χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις που θα περιλαμβάνει τα δυο μεγάλα ναυπηγεία της Ελλάδος, (δηλαδή τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά και τα ναυπηγεία Ελευσίνας), και την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος - Σαλαμίνας. Μέσα στην ευρωπαϊκή ένωση (σε χώρα που είναι και στη ζώνη του ευρώ) και είναι η Ιρλανδία λειτουργεί «free trade zone» από την οποία μπορούμε να αντιγράψουμε το νομικό πλαίσιο για να είναι σύμφωνο με τις αρχές της ευρωπαϊκής ένωσης. Ακόμη λειτουργεί η «free trade zone» του Σικάγου, στην Βόρεια Αμερική, που στην ζώνη αυτή κατασκευάζονται αυτοκίνητα, ακόμη και αεροπλάνα. Θα μπορούσαμε να ζητήσουμε συνεργασία για να μπορούμε στην Ελλάδα να κατασκευάζουμε και επισκευάζουμε πλοία με το ίδιο νομικό καθεστώς προσαρμοσμένο στο Ελληνικό και Ευρωπαϊκό δίκαιο.

2.Λήψη όλων εκείνων των απαραίτητων μέτρων για χαρακτηρισμό της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος ως «πράσινης». Η στροφή των ναυπηγείων προς πράσινες και καινοτόμες κατασκευές (περιβαλλοντικά αποτελεσματικά πλοία, κατασκευή εξαρτημάτων - τμημάτων πράσινης τεχνολογίας για ΑΠΕ ) μπορεί να ενταχθεί σε ένα σχέδιο πράσινης μεταρρύθμισης και αναζωογόνησης κρίσιμων τομέων της οικονομίας των πόρων με στόχο να διασφαλιστεί ή να αυξηθεί η απασχόληση.Επενδύσεις για την μετατροπή της παραγωγής των ναυπηγείων και ιδιαίτερα για την παραγωγή περιβαλλοντικά αποδοτικών πλοίων δικαιούνται χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, σύμφωνα με τη νέα πολιτική δανεισμού μεταφορών. Στροφή των Επιχειρήσεων σε καινοτομικές-οικολογικές λύσεις. **Νέες δραστηριότητες των ναυπηγείων, συμπληρωματικά προϊόντα και υπηρεσίες πράσινης καινοτομίας και τεχνολογίας**, όπως κατασκευή και συντήρηση πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, συστημάτων αφαλάτωσης, κατασκευών συστημάτων παραγωγής νερού και ενέργειας. Κατασκευή ανεμογεννητριών για παράγωγη ηλεκτρικού ρεύματος (όχι μόνο για την Ελλάδα ,αλλά και για τις ευρωπαϊκές χώρες).

3. Αναβάθμιση και συμπλήρωση των υποδομών αλλά και αναδιοργάνωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος, Σαλαμίνας μέχρι την περιοχή του Θριασείου Πεδίου, αλλά και αναπροσαρμογή των τιμών του ΟΛΠ ώστε να γίνει ανταγωνιστικός προς τις άλλες ναυπηγοεπισκευαστικές περιοχές των γειτονικών χωρών.

4. Επαναλειτουργία του εμπορικού τμήματος των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, και διασφάλιση της λειτουργίας τους.

5. Διασφάλιση της λειτουργίας των Ναυπηγείων Ελευσίνας.

6. Λήψη μέτρων για τη μείωση της γραφειοκρατίας στις εμπλεκόμενες Δημόσιες Υπηρεσίες και ειδικά στην τελωνειακή και λιμενική Αρχή, δηλαδή με δημιουργία νομικού πλαισίου δημιουργία free trade zone από τον Πειραιά έως τον Θρειάσιο Πεδίο. Ριζική απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, χωρίς εκπτώσεις στην ασφάλεια.

7.Δημιουργία μόνιμων δομών προώθησης των δραστηριοτήτων των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων (δημιουργία τμήματος μάρκετινγκ και δημοσίων σχέσεων στην Ελλάδα αλλά και στο Λονδίνο , στην Βομβάη , στην Κολωνία και τις ΗΠΑ για να προσελκύσουν τις ξένες επιχειρήσεις που θέλουν να επενδύσουν στην Ελλάδα) .

8. Διαφύλαξη της εργασιακής ομαλότητας σε βάθος χρόνου. Η ανάγκη για εργασιακή ειρήνη στη NEZ, με την εξεύρεση μίας κοινής συνισταμένης μεταξύ εργαζομένων, εργοδοτών και εφοπλιστών, είναι πλέον απαιτητή για την προσέλκυση των Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών , ουτοσόστε να αποφασίσουν να διεξάγουν τις επισκευές των πλοίων τους, και φυσικά να τα παραλάβουν επισκευασμένα στον χρόνο που τους έχει οριστεί. Το κυριότερο όμως που έχει ανάγκη ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευαστικής



βιομηχανίας, είναι η ανάκτηση της αξιοπιστίας και της εμπιστοσύνης που τα τελευταία χρόνια έχει χαθεί, για το κοινό καλό όλων των επιχειρήσεων και της πλειοψηφίας των εργαζομένων.

**9.** Να επανιδρυθούν οι σχολές για εξειδίκευση τεχνιτών και να αναβαθμιστούν σε σχολές ΤΕΙ Τεχνιτών ναυπηγείων ,και έτσι να υπάρξει συνέχιση και εξελίξει των ειδικοτήτων που τείνουν να εκλείψουν, στα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας (Σκαραμαγκά-Ελευσίνα – νεώριο Σύρου). Ακόμη χρειάζεται να γίνει αναβάθμιση των επαγγελματικών δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, που απασχολείται στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, μέσω προγραμμάτων κατάρτισης από τον ΟΑΕΔ και ευρωπαϊκών προγραμμάτων .Ένα σημαντικό στοιχείο είναι η δημιουργία δόμων για την πιστοποίηση τους , που θα αναβαθμίσει και την προσφερόμενη εργασία αφού οι ναυτεργάτες θα έχουν τίτλους πιστοποιήσεις των δεξιοτήτων τους.

**10.**Το Μητρώο Επιχειρήσεων, θα μπορέσει να αποτελέσει μια αξιόπιστη λύση για νοικοκύρεμα στο χώρο. Το μητρώο των επιχειρήσεων είναι ένα σύστημα που εφαρμόζεται και θα συνεχίσει να εφαρμόζεται εφόσον επιθυμούμε να αναπτυχθούμε. Είναι το μεγάλο βήμα όσον αφορά το ξεκαθάρισμα των νομίμων και μη επιχειρήσεων και τον σωστό τρόπο λειτουργίας τους. Εφόσον λοιπόν λειτουργεί σωστά και αξιοκρατικά, είναι αξιόπιστο. Η σωστή και η αποτελεσματική λειτουργία του μητρώου επιχειρήσεων καθώς και η δημιουργία του μητρώου εργαζομένων για την διασφάλιση της τεχνογνωσίας, της εκμάθησης και της εξειδίκευσης των τεχνιτών.

**11.**Όσο αφορά το κράτος πρέπει να βοηθήσει στο θέμα της σταθεροποίησης της φορολογίας, στην πενταετή ανακωχή με τα συνδικαλιστικά κινήματα και τον ορθολογισμό των αμοιβών. Πρέπει άμεσα το κράτος να υλοποιήσει αναπτυξιακές πολιτικές, να βοηθήσει τις επιχειρήσεις του κλάδου για αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμό με προγράμματα που υλοποιούνται μέσω του ΕΣΠΑ και να δοθούν κίνητρα για συνενώσεις επιχειρήσεων που θα τις καταστήσουν ανταγωνιστικότερες, να διευκολυνθούν στην πρόσβασή τους στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, να στηριχθούν στη διεκδίκηση μεριδίου των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών στη Μεσόγειο.

**12.**Η ψυχорραγούσα Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία ποτέ δεν μπορούσε να κατασκευάσει τόσο σύνθετα τεχνολογικά πλοία για τη ναυπήγηση των οποίων απαιτείται ειδική τεχνογνωσία. Η απόκτηση τεχνογνωσίας , μπορεί να προέλθει μέσα και από τη συνεργασία με ελληνικά πανεπιστήμια αλλά και με άλλους ευρωπαϊκούς φορείς.Όμως θα μπορούσε ασφαλώς να είχε επενδύσει σε μια τέτοια προοπτική και να την είχε αποκτήσει όπως κάνουν αυτή τη στιγμή οι κινεζικές γιάρδες. Κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, θα έφερνε πολύτιμο συνάλλαγμα στην οικονομία και θα ανέσταινε ολόκληρη τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και τον Πειραιά. Θα ήταν, δε, συμβατή και με τη νέα εποχή για την ελληνική ενεργειακή αγορά που αναμένεται να χαρακτηριστεί από το άνοιγμα νέων κοιτασμάτων υδρογονανθράκων και κυρίως φυσικού αερίου.

**13.** Συγχωνεύσεως εξαγορές επιχειρήσεων. Πρέπει οι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις να ενωθούν με ιδίου μεγέθους η μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Θα υπάρξει μείωση κόστους ,

καλύτερη εξυπηρέτηση , ποικιλία εργασιών , ευελιξία, μείωση εργολαβιών (που αυξάνουν κατακόρυφα το κόστος των εργασιών) , και θα γίνουν πιο ανταγωνιστικές . Πρέπει να πάρουμε παράδειγμα από γειτονικές χώρες. Τα πιο ανταγωνιστικά ναυπηγεία τους , ανήκουν σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους. Πρέπει να γίνουν συγχωνεύσεως η συνεργασίες και με ναυπηγεία γειτονικών χωρών η ευρωπαϊκών χωρών η ακόμη και ανατολικών χωρών για να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί. Τα ελληνικά ναυπηγεία χρειάζονται κεφάλαια , τεχνογνωσία και σύγχρονο «πράσινο» εξοπλισμό.

Όμως η Ελλάδα φαίνεται πως έχει πάρει την αντίθετη διαδρομή. Αυτή του κλεισίματος μια βιομηχανίας που έχει παράδοση αιώνων στη χώρα. Είναι χαρακτηριστικό πως ο πόλεμος τιμών που λαμβάνει χώρα μεταξύ των μεγάλων ναυπηγικών δυνάμεων, δηλαδή της Κίνας, της Νοτίου Κορέας και της Ιαπωνίας, προκειμένου να προσελκύσουν δουλειές, έχει οδηγήσει τις τιμές για τα νεότευκτα πλοία στις χαμηλότερες τιμές των τελευταίων 10 ετών συμπαρασύροντας χαμηλότερα και τις τιμές για επισκευές και μετατροπές πλοίων , το βασικό δηλαδή πλέον αντικείμενο εργασίας των ελληνικών επιχειρήσεων του κλάδου.

Μόνο με την αλλαγή προσανατολισμού θα υπάρχει ελπίδα για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Η έρευνα έδειξε ότι η δημιουργία «free trade zone» μπορεί να δώσει στην ναυπηγική βιομηχανία τον προσανατολισμό που χρειάζεται για να ξαναγίνει ανταγωνιστική στην Ανατολική Μεσόγειο σε συνδιασμό με την αλλαγή των ναυπηγείων σε οικολογικά . Αν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς δεχθούν την ύπαρξη των προβλημάτων των ναυπηγείων και τους λόγους που τα έχουν καταστήσει σχεδόν ανυπέρβλητα ,τότε θα συνεργαστούν για να ξαναγίνουν βιώσιμα και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά τους στον χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ**  
**Ερωτηματολόγιο (ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ)****Στοιχεία επιχείρησης:****Επωνυμία Επιχείρησης**

e-mail

Όνομα και θέση του προσώπου που απάντησε το ερωτηματολόγιο

Το ονοματεπώνυμο του ερωτηθέντος χρειάζεται μόνο για έλεγχο των απαντήσεων.  
Στην επεξεργασία των στοιχείων θα τηρηθεί αυστηρά η ανωνυμία.

**1) Η τωρινή κατάσταση****1.1 Σε ποιον κλάδο δραστηριοποιείται η επιχείρησή σας;**

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	<input type="checkbox"/>
ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ	<input type="checkbox"/>
ΑΛΛΟ	<input type="checkbox"/>

**1.2 Πόσοι μόνιμοι υπάλληλοι εργάζονται στην επιχείρησή σας;**

1 – 5	<input type="checkbox"/>
6 – 10	<input type="checkbox"/>
10- 50	<input type="checkbox"/>
Περισσότεροι από 50	<input type="checkbox"/>

**1.3 Μπορείτε να μας πληροφορήσετε το ποσοστό του τζίρου σας από Ελληνικές εταιρείες και το ποσοστό από ξένες;**ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΞΕΝΕΣ **1.4 Από που προέρχονται τα έσοδα της επιχείρησής σας;**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΑΛΛΟ **1.5 Μπορείτε να προσδιορίσετε τα ποσοστά κόστους (περίπου) ανά έτος για**πρώτες ύλες εργατικά ασφαλιστικά γενικά έξοδα **1.6 Από το συνολικό κόστος των πρώτων υλών (περίπου) πόσο κοστίζει η αγορά χάλυβα που χρησιμοποιείτε ανά έτος;**ΧΑΛΥΒΑΣ % **1.7 Γνωρίζεται πόσο είναι το κόστος σε ανταγωνιστικές χώρες όπως Τουρκία – Ρουμάνια – Βουλγαρία σε ;**πρώτες ύλες εργατικά ασφαλιστικά γενικά έξοδα **1.8 Ποιοί είναι οι κύριοι ανταγωνιστές σας στα Βαλκάνια ;**1. 2.

3.

**1.9 Πόσος είναι κατά μέσο όρο ο χρόνος πίστωσης που έχετε από προμηθευτές και πόση δίνεται σε πελάτες;**

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

ΠΕΛΑΤΕΣ

**2.0 Ποια θεωρείτε ότι είναι τα δυνατά σας σημεία στην δουλειά σας;**

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞ/ΣΜΟΣ

ΕΞΙΔΙΚΕΥΣΗ

ΕΞΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΑΛΛΟ

**2.1 Τι πλεονεκτήματα θεωρείται ότι έχετε έναντι των ανταγωνιστών σας στην Ελλάδα αλλά και στα Βαλκάνια;**

1

2

3

4

5

**2.2 Ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζετε ;**

ΚΟΣΤΟΣ Α ΥΛΩΝ

ΕΡΓΑΤΙΚΑ

ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

ΑΛΛΟ

**2.3 Ποιες είναι οι βασικές αίτιες κατά την εμπειρία σας που δεν κατασκευάζουν η δεν επισκευάζουν τα πλοία οι Έλληνες πλοιοκτήτες στα ελληνικά ναυπηγεία ;**

1

2

3

4

5

## **2) ποιός είναι ο επιχειρηματικός στόχος της εταιρείας**

**3.1 Μπορείτε να προσδιορίσετε τον επιχειρηματικός σας στόχο με σαφήνεια ;**

**3.2 Βλέπετε την επιβίωση της επιχείρησης σας σαν ;**

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΣ

Η ΚΑΙ ΤΑ ΔΥΟ

## **3. Τρόποι να οδηγηθεί στο στόχο της**

### **ΤΡΟΠΟΙ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΠΟ ΙΔΙΟΥΣ**

**4.1 Τι πιστεύετε ότι μπορείτε να βελτιώσετε στην εταιρεία σας για να γίνει πιο ανταγωνιστική στον Ελλαδικό χώρο , αλλά και στα Βαλκάνια;**

1.

2.
3.
4.
5.

**4.2 Ποια είναι τα κυριότερα παράπονα των πελατών σας για την επιχείρησή σας και τους εργαζόμενους – συνδικάτα;**

1.
2.
3.
4.
5.

**4.3 Σκεφτείτε ποιο είναι το συγκριτικό σας πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών σας ( στην Ελλάδα η στα Βαλκάνια);**

1.
2.
3.
4.
5.

**4.4 Γνωρίζετε ποιές είναι οι ευκαιρίες στον κλάδο σας , που δεν έχετε καταφέρει να εκμεταλλευτείτε;**

1.
2.
3.
4.
5.

**4.5 Έχετε σκεφτεί την σύναψη συμφωνιών η ακόμη και συγχωνεύσεων με ναυπηγεία χώρων της ΕΕ (Ρουμάνια –Βουλγαρία ) η με την Τουρκία;**

4.6 Εάν η εταιρεία σας έχει έλλειψη ρευστότητας που θα στηριχθεί η χρηματοδότηση της; Από τις τράπεζες ή άλλο ;

### ΤΡΟΠΟΙ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

4.7 Γνωρίζετε αν υπάρχουν προγράμματα για την προστασία του περιβάλλοντος που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ και μπορούν να συμμετέχουν εταιρείες του κλάδου σας;

4.8 Τι γνωρίζετε για την δημιουργία free trade zone στα λιμάνια παγκόσμιος;

4.9 Πιστεύεται ότι η δημιουργία free trade zone στο λιμάνι του Πειραιά και στην ευρύτερη βιομηχανική περιοχή μέχρι το Θριάσιο Πεδίο θα βοηθήσει στην ανάκαμψη των ναυπηγείων στον Ελλαδικό χώρο;

4.10 Πιστεύετε ότι αν γίνει από την Ελληνική Κυβέρνηση μείωση φόρων στις εταιρείες και διακανονισμός παλαιότερων οφειλών στα διάφορα ταμεία , αυτό θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ; Αν ναι μπορείτε να αναφέρετε κάποιους τρόπους;

### **4) ΤΙ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΕΠΙΤΥΧΕΤΕ ΣΕ ΟΡΟΥΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

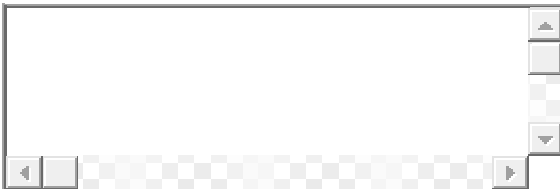
5.0 Προσδοκάτε σε μεγαλύτερο μερίδιο στην εγχώρια η στην διεθνή αγορά ;

5.1 Σε αύξηση τζίρου;

5.2 Φήμη και πελατεία;

5.3 Σε εξαγορά η συνχώνευση;

**Έχετε κάποια σχόλια που δεν αναφέρονται στο παραπάνω ερωτηματολόγιο;**



Ευχαριστούμε που απαντήσατε με ειλικρινά στις παραπάνω ερωτήσεις. Οι ειλικρινείς σας απαντήσεις, θα μας βοηθήσουν έτσι ώστε να ανακαλύψουμε τα πραγματικά προβλήματα της ζώνης και ίσως να δοθούν λύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη της.



## Ερωτηματολόγιο (ΠΕΛΑΤΕΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ)

**Στοιχεία επιχείρησης:**

**Επωνυμία Επιχείρησης**

**e-mail**

**Όνομα και θέση του προσώπου που απάντησε το ερωτηματολόγιο**

Το ονοματεπώνυμο του ερωτηθέντος χρειάζεται μόνο για έλεγχο των απαντήσεων.  
Στην επεξεργασία των στοιχείων θα τηρηθεί αυστηρά η ανωνυμία.

**1.1 Σε ποιον κλάδο δραστηριοποιείται η επιχείρησή σας;**

Αλιευτικά	<input type="checkbox"/>
Κρουαζιερόπλοια	<input type="checkbox"/>
Πετρελαιοφόρα	<input type="checkbox"/>
Ρυμουλκά	<input type="checkbox"/>
Διεθνών μεταφορών	<input type="checkbox"/>
Εσωτερικών γραμμών	<input type="checkbox"/>
Άλλο	<input type="checkbox"/>

**1.2 Πόσα πλοία έχει στην κατοχή της η επιχείρησή σας;**

1 - 5	<input type="checkbox"/>
6 - 10	<input type="checkbox"/>
10- 50	<input type="checkbox"/>
Περισσότεροι από 50	<input type="checkbox"/>

**1.3 Ποια είναι η μέση ηλικία του στόλου που έχει στην κατοχή της η επιχείρησή σας;**

1 - 5	<input type="checkbox"/>
6 - 10	<input type="checkbox"/>
10- 35	<input type="checkbox"/>
Περισσότεροι από 35	<input type="checkbox"/>

**1.4 Πόσα από τα πλοία σας χρειάζονται επισκευή κατά μέσο όρο κάθε έτος;**

**1.5 Που διεξάγουν τα πλοία σας τους τακτικούς ελέγχους και τις τακτικές επισκευές τους;**

**1.6 Μπορείτε να μας αναφέρεται το κύριο ναυπηγείο που χρησιμοποιείται για επισκευή , αν έχετε;**

**1.7 Μπορείτε να μας αναφέρεται τι καθορίζει την επιλογή του ναυπηγείου για την επισκευή;**

A) ο χρόνος επισκευής

B) το κόστος επισκευής

Γ) το σταθερό εργασιακό περιβάλλον (χωρίς απεργίες κλπ.)

Δ) η πείρα του συγκεκριμένου ναυπηγείου σε παρόμοιες εργασίες

ΣΤ) η πείρα των εργαζομένων στην ναυπηγοεπισκευαστική βάση

Z) ΑΛΛΟ

**1.8 Τι υπηρεσίες σας προσφέρονται σε ναυπηγεία στην Τουρκία –Ρουμάνια – Βουλγαρία που δεν προσφέρονται στα ελληνικά ναυπηγεία;**

1

2

3

4

5

**1.9 Τι θεωρείται ότι πρέπει να αλλάξει για να γίνουν τα Ελληνικά ναυπηγεία πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με τα ναυπηγεία των Βαλκάνιων;**

1

2

3

4

5

**2.0 Τι γνωρίζετε για την δημιουργία και λειτουργία των free trade zone στα λιμάνια παγκοσμίως ;**

1

2

3

4

5

**2.1 Η δημιουργία και λειτουργία των free trade zone στο λιμάνι και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έως το Θρασεΐα Πεδίο πιστεύετε ότι μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα στον Ελλαδικό χώρο ;**

1

2

3

4

5

**2.2 Ποια είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζετε στα Ελληνικά Ναυπηγεία;**

Κόστος επισκευής

Ανειδίκευτο προσωπικό

Συνδικάτα

Άλλο

**2.3 Τι πιστεύεται ότι πρέπει να αλλάξει για να χρησιμοποιούν οι έλληνες εφοπλιστές για επισκευές η ναυπήγηση τα ελληνικά ναυπηγεία ;**

1

2

3

4

5

**2.4 Πιστεύεται ότι τα ελληνικά ναυπηγεία υπολείπονται τεχνολογικά καθώς και σε επίπεδο εξειδικευμένου ανθρωπινού δυναμικού ;**

**2.5 Τι αλλαγές θα πρέπει να γίνουν στον επισκευαστικό κλάδο, (τεχνολογικές, κυβερνητικής πολιτικής, εργατικού δυναμικού, περιβαλλοντολογικοί κανονισμοί ) ουτόσωστε να ξεκινήσει η ανάπτυξη της ζώνης;**

**2.6 Θα στηρίζατε την δημιουργία ειδικού θεσμικού πλαισίου για την δημιουργία Free Trade Zone στην Ελλάδα ;**

**Έχετε κάποια σχόλια που δεν αναφέρονται στο παραπάνω  
ερωτηματολόγιο;**



Ευχαριστούμε που απαντήσατε με ειλικρινά στις παραπάνω ερωτήσεις. Οι ειλικρινείς σας απαντήσεις, θα μας βοηθήσουν έτσι ώστε να ανακαλύψουμε τα πραγματικά προβλήματα της ζώνης και ίσως να δοθούν λύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη της.

## Ερωτηματολόγιο (ΣΥΝΔΙΚΑΤΑ- ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ)

*Προφίλ εργαζομένων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη:*

**Όνοματεπώνυμο**

**e-mail**

**θέση του προσώπου που απάντησε το ερωτηματολόγιο**

Το ονοματεπώνυμο του ερωτούμενου χρειάζεται μόνο για έλεγχο των απαντήσεων.  
Στην επεξεργασία των στοιχείων θα τηρηθεί αυστηρά ανωνυμία.

Δημογραφικά στοιχεία ερωτούμενων

**1. Φύλλο:**

άνδρας	<input type="checkbox"/>
γυναίκα	<input type="checkbox"/>

**2. Ηλικία:**

ανήλικος	<input type="checkbox"/>
18-21	<input type="checkbox"/>
22-29	<input type="checkbox"/>
30-44	<input type="checkbox"/>
45-64	<input type="checkbox"/>
65 και άνω	<input type="checkbox"/>

**3.Οικογενειακή κατάσταση:**

έγγαμος/η	<input type="checkbox"/>
-----------	--------------------------

άγαμος/η	<input type="checkbox"/>
διαζευγμένος/η	<input type="checkbox"/>
χήρος /α	<input type="checkbox"/>

**4.Μορφωτικό επίπεδο :**

δημοτικό	<input type="checkbox"/>
γυμνάσιο	<input type="checkbox"/>
τεχνικό λύκειο / τεχνική σχολή	<input type="checkbox"/>
γενικό λύκειο	<input type="checkbox"/>
ΤΕΙ	<input type="checkbox"/>
ΑΕΙ	<input type="checkbox"/>
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ	<input type="checkbox"/>
ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ	<input type="checkbox"/>

**5. Θέση στο συνεργείο η στην επιχείρηση :**

διευθυντής	<input type="checkbox"/>
επιστάτης	<input type="checkbox"/>
στέλεχος	<input type="checkbox"/>
εργάτης	<input type="checkbox"/>

Ερωτήσεις για την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνης:

**6. Αξιολογήστε την παρούσα κατάσταση στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη**

Πολύ καλή	<input type="text"/>
μέτρια	<input type="text"/>
κακή	<input type="text"/>



**7. Ποιοι είναι οι βασικοί παράγοντες που ευθύνονται τα πρόβλημα στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη;**

Ανθρωπινός παράγοντας

Τεχνολογία

Συνθήκες εργασίας

Άλλο

**8. Ποιοι είναι οι βασικοί ανταγωνιστές των Ελληνικών ναυπηγείων & επισκευαστικών ζωνών ;**

Τουρκία

Ρουμάνια

Βουλγαρία

Άλλο

**9. Αξιολογήστε τους βασικούς ανταγωνιστές των Ελληνικών ναυπηγείων & επισκευαστικών ζωνών ;**

Τουρκία

Ρουμάνια

Βουλγαρία

Άλλο

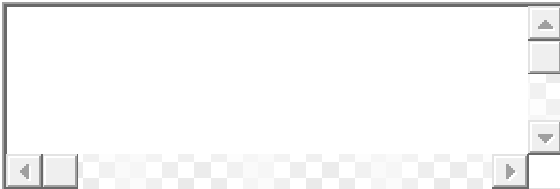
**10 . Ποια είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τα δικά μας ναυπηγεία & επισκευαστικές ζώνες ;****11. Τι γνωρίζετε για την δημιουργία free trade zone παγκοσμίως;****12. Πιστεύεται ότι η δημιουργία free trade zone θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης;**

**13. Τι νομίζετε ότι πρέπει να αλλάξει στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ώστε να επιβιώσει από τον ανταγωνισμό από την Τουρκία- Ρουμάνια - Βουλγαρία;**

**14. τι νομίζετε ότι πρέπει να αλλάξει εκ μέρους του κράτους και της ΕΕ απέναντι στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες για την ανάπλαση τους;**

**15. ποια η γνώμη σας για την ανάγκη επιμόρφωσης και εκπαίδευσης πάνω σε νέες τεχνολογίες με επιδοτούμενα προγράμματα από τον ΟΑΕΔ;**

**Έχετε κάποια σχόλια που δεν αναφέρονται στο παραπάνω ερωτηματολόγιο;**



---

Ευχαριστούμε που απαντήσατε με ειλικρινά στις παραπάνω ερωτήσεις. Οι ειλικρινείς σας απαντήσεις, θα μας βοηθήσουν έτσι ώστε να ανακαλύψουμε τα πραγματικά προβλήματα της ζώνης και ίσως να δοθούν λύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη της.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ****Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. **Αποστολόπουλος Β.**, *Ναυτιλιακή Βιομηχανική Περιοχή*, Εκδ. ΕΤΒΑ, Αθήνα 1983
2. **Βλάχος Γ.**, *Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας*, Εκδ. Σταμούλη, 1996
3. **Βλάχος Γ.**, *Η διακίνηση των αγαθών και η ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος*, Εκδ. Σταμούλη, Πειραιάς, 1995
4. **Βλάχος Γ.**, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000
5. **Βλάχος Γ.**, *Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον*, Εκδ. Σταμούλη Πειραιάς 1999
6. **Βλάχος Γ. - Σαμιώτης Γ.**, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και Η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 1997
7. **Βλάχος Γ.**, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδ. J & J Ελλάς, Πειραιάς 1997
8. **Βλάχος Γ. /Νικολαΐδης Ε.**, *Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 1999
9. **Βλάχος Γ.**, *Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική*, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 2002
10. **Γεωργαντόπουλος Ε.**, *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*, Εκδ. ΟΕΔΒ, Αθήνα 1983
11. **Θεοδωρόπουλος Σ.**, *Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 1998
12. **Θεοδωρόπουλος Σ.**, *Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία*, Εκδ. ΤΥΠΩΘΗΤΩ-ΔΑΡΔΑΝΟΣ, 2006
13. **Κολλιναΐτη Ι.**, *Ναυπηγία*, Εκδ. Ιδρύματος Ε. Ευγενίδου, 1986
14. **Μαυράκης Ι.**, *Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου*, Εκδ. Σταμούλης Α.Ε., 2002
15. **Προκίου Β.**, *Οργάνωση Ναυπηγιών και Ναυπηγικών Εγκαταστάσεων*, Εκδ. Ίων,
16. **Σαχινίδης, Φ.**, *Τα ελληνικά ναυπηγεία*, Εκδ. Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, 2004
17. **Σαμπράκος Ευ.**, *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2001

**Β. ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. **Branch, Alan E.**, *Economics of Shipping Practice and Management*, Editor Kluwer Academic Publishers Group, 1988
2. **Gubbins, Edmund J.**, *The Shipping Industry: The Technology and Economics of Specialization*, Editor Gordon and Breach, 1986
3. **Palmer D.**, *Organizing the Shipyards*, Editor Cornell University Press, 1998

**Γ. ΕΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά (1998) Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Δήμου Περάματος. Αθήνα (πολυγραφημένο).
2. ΤΕΕ (1995) Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία (Β μέρος – Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος ), Αθήνα (πολυγραφημένο).
3. Foreign trade zones –June 2000 by Ian Macleod.
4. International free trade zone – June 30 2010 by Economy Watch.
5. IMO: MARPOL Annex II - Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

6. IMO organization επίσημο κείμενο Annex IV: Prevention of pollution by sewage from ships
7. «Convention on the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution, and Protocols», Convention: 1976, επίσημο κείμενο από OPCW Organization
8. Σημειώσεις μαθήματος Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής, Π.Μ.Σ. Ναυτιλίας, **Βλάχος Γ.**, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2004 .
9. Οργάνωση και διοίκηση ναυπηγείου- Τμήμα Ναυπηγικής ΤΕΙ Αθηνάς , Ι. Α. Μαυράκης – Αθήνα 2009 (συμπληρωματικό υλικό του πιο πάνω βιβλίου).
10. Free trade zones: What are they and how can small businesses benefit, June 25 2010 by Jamie D.
11. Free trade zone gets wired up to boost customers January 27 2011 by Veronica Silva.
12. Μεσογείος –ναυπηγική βιομηχανία της Μεσόγειου , μελέτη που εκπόνησε η ερευνητική ομάδα του Εργαστηρίου με επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Κωνσταντίνο Γκιζιάκη και μέλη της επιστημονικής ομάδας του.
13. Η έκθεση σχετικά με τη ναυπηγική βιομηχανία στην Τουρκία, είναι μια από μια σειρά που μελετά την κάλυψη των διάφορων χωρών του ΟΟΣΑ και των μη OECD οικονομιών, και έχει προετοιμαστεί για να ενημερώσει την ομάδα εργασίας του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ για τη ναυπηγική (WP6) στη θέση και τις μελλοντικές προοπτικές εκείνης της βιομηχανίας.(2011).
14. Απόφαση του Τμήματος Χορήγησης Αδειών της Διεύθυνσης Ανάπτυξης της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής της Περιφέρειας Αττικής (αρ. Πρωτοκόλλου 729/Φ16-1)
15. Μελέτη για δυνατότητες και προώθηση του αναπροσανατολισμού και εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευής , Αύγουστος 2008, Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς.

#### **Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. [www.hermoupolis.gr](http://www.hermoupolis.gr)
2. [www.IMO.com](http://www.IMO.com)
3. [www.elinikiaktoploia.com](http://www.elinikiaktoploia.com)
4. [www.Europa.eu.int](http://www.Europa.eu.int)
5. [www.koutouzis.gr](http://www.koutouzis.gr)
6. [www.dimokratia.gr](http://www.dimokratia.gr)
7. [www.neorion-holdings.gr/elefsisgr](http://www.neorion-holdings.gr/elefsisgr)
8. [www.-neorion-holdings.gr/syrosgr](http://www.-neorion-holdings.gr/syrosgr)
9. [www.encyclopaediabritannica.com](http://www.encyclopaediabritannica.com)
10. [www.ventureline.com](http://www.ventureline.com)
11. [www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)
12. [www.hellenic-shipyards.gr](http://www.hellenic-shipyards.gr)
13. [www.defence-point.gr](http://www.defence-point.gr)
14. [http://et.diavgeia.gov.gr/f/perifereia\\_attikis](http://et.diavgeia.gov.gr/f/perifereia_attikis)
15. [en.wikipedia.org](http://en.wikipedia.org)
16. [www.nee.gr](http://www.nee.gr)
17. <http://foreign-trade-zone.com>
18. [www.rakftz.com](http://www.rakftz.com)
19. [www.wd-deo.gc.ca](http://www.wd-deo.gc.ca)

20. [www.nomarhiapeiraia.gr](http://www.nomarhiapeiraia.gr)
21. [www.defence-point.gr](http://www.defence-point.gr)
22. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)
23. [www.enkripto.com](http://www.enkripto.com)
24. [www.capital.gr](http://www.capital.gr)
25. [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)
26. [www.dimokratianews.gr](http://www.dimokratianews.gr)
27. [www.troktiko.eu](http://www.troktiko.eu)
28. [www.SaronicMagazine.gr](http://www.SaronicMagazine.gr)
29. [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)
30. [www.vipas.gr](http://www.vipas.gr)
31. [www.tktuzlashipyard.com](http://www.tktuzlashipyard.com)
32. [www.snc.ro.com](http://www.snc.ro.com)
33. [www.besiktasshipyard.com](http://www.besiktasshipyard.com)
34. [www.barkashipyard.com](http://www.barkashipyard.com)
35. [www.celiktekne.com.tr](http://www.celiktekne.com.tr)
36. [www.selahshipyard.com](http://www.selahshipyard.com)
37. [nka-naypigeiaskaramagka.blogspot.com](http://nka-naypigeiaskaramagka.blogspot.com)
38. [www.businessball.com](http://www.businessball.com)