

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου

Ημερίδα

**«Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα -
Παρούσα κατάσταση - Προοπτικές»**

Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος

30 Μαΐου 2005

**ΘΕΜΑ: «S. W. O. T ANALYSIS
Επισκευαστικής και Κατασκευαστικής
Ναυτιλιακής Βιομηχανίας στην Ελλάδα»**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: Β. Τομάζος, ΜΜ, Πρόεδρος ΕΛΙΝΤ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΜΑΪΟΣ 2005

S.W.O.T. ANALYSIS
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Strengths

Στην Ελλάδα υπάρχουν 1100 Ναυτιλιακές Εταιρίες, εκ των οποίων οι περισσότερες έχουν τα κεντρικά τους γραφεία στο λιμάνι του Πειραιά, στην Αθήνα και τα περίχωρα της. 729 από αυτές τις εταιρίες ασχολούνται με την διαχείριση πλοίων και 371 έχουν ως χώρο επιχειρήσεων τη μεσιτεία, τη ναύλωση και άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αυτές οι εταιρίες παρέχουν άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε περισσότερους από 11.000 ειδικευμένους εργαζόμενους. Ο συνολικό στόχος της Ελλάδας αριθμεί περί τα 4.050 πλοία, 1.578 από τα οποία φέρουν την Ελληνική σημαία

- Τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία και περίπου 25 μικρά.
Τα μεγάλα έχουν όλα το απαιτούμενο προσωπικό και εξοπλισμό και δεν υστερούν σε τίποτα από τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά.
Τα μικρά αποτελούν τη ραχοκοκαλιά με τους περισσότερους ιδιοκτήτες και προσωπικό που έχουν πείρα αιώνων, είναι ευέλικτα, αποδοτικά και χρησιμοποιώντας το Ελληνικό δαιμόνιο έχουν κάνει θαύματα στο παρελθόν και συνεχίζουν. Όπως γνωρίζουμε οι επισκευές που γίνονται στην Ελλάδα σε λίγα ή σε κανένα άλλο μέρος του κόσμου δεν μπορούν να γίνουν σε ποιότητα, ταχύτητα και ιδιομορφία κάποια ιδιομορφία ή καινοτομία.
- Στη περιοχή της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης του Περάματος, της Δραπετσώνας και της ευρύτερης γενικά περιοχής, υπάρχουν και δραστηριοποιούνται περίπου 350-400 συνεργεία όλων των ειδικοτήτων τα οποία παρέχουν τεχνογνωσία και λύσεις σε προβλήματα που αντιμετωπίζουν ακόμα και τα μεγάλα ναυπηγεία.

Μαζί με αυτά δραστηριοποιούνται δεκάδες προμηθευτικές και συναφείς με τις ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες.

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η επισκευαστική βάση του Περάματος με τους απλούς τεχνικούς της, έδωσε τις βάσεις για την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας.

- Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία της χώρας και ειδικότερα του Περάματος, παρά τις κυκλοφορούσες φήμες, κατά το διάστημα της τελευταίας 20ετίας έχει δώσει δείγματα παραγωγικής ικανότητας που βοήθησε το ακτοπλοϊκό πρόβλημα της χώρας αλλά και επισκευαστικά έχει να επιδείξει σπουδαία επιτεύγματα και κυρίως η μετασκευαστική της επίδοση διέπρεψε την τελευταία 10ετία.

- Η ποιότητα των κατασκευών είναι εφάμιλλη των ξένων και σε ορισμένες περιπτώσεις καλύτερη διότι η επικοινωνία ναυπηγείου – πλοιοκτητών και συμβούλων των πλοιοκτητών είναι ευκολότερη. Η ταύτιση τρόπου σκέψης και Ελληνικού δαιμόνιου, δίνουν τη δυνατότητα μεταβίβασης ευκολότερα των σκέψεων και ιδεών για βελτίωση της ποιότητας και λειτουργικότητας εγκαταστάσεων και εφαρμογών.
- Στον κατασκευαστικό και επισκευαστικό τομέα, τα ναυπηγεία μας ανταγωνίζονται τα ξένα και δεν ακολουθούν τον μέσο όρο όπως άλλα ελληνικά προϊόντα, που σε σύγκριση με ξένα είναι κατά κανόνα υποδεέστερα των Ευρωπαϊκών και Αμερικάνικων.
- Η μόρφωση και εμπειρία των στελεχών είναι σε υψηλά επίπεδα και μεταξύ των καλύτερων στην Ευρώπη και Αμερική.
- Ακαδημαϊκή υποστήριξη : Τα εκπαιδευτικά μας ιδρύματα ιδίως τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί πολύ και είναι εφάμιλλα των ξένων, ενώ υπερτερούν σε ορισμένους τομείς, παρέχουν δε πολύτιμη συνεργασία όταν και όπου τους ζητηθεί.
- Ναυπηγικά γραφεία : Πολλά μικρά αλλά με ευελιξία στην παροχή υπηρεσιών και με πολυετή εμπειρία στις μικρού και μεσαίου μεγέθους κατασκευές. Θα μπορούσαν ν'αποδώσουν ακόμη καλύτερα αν κάποια απ'αυτά συγχωνευθούν σε μεγαλύτερες μονάδες για να μπορούν να αναλάβουν μεγαλύτερα έργα.
- Γραφεία εξοπλισμού πλοίων τα οποία προμηθεύουν τις μηχανές προώσεως και όλα τα μηχανήματα, τα εξαρτήματα και μέρη του εξοπλισμού του πλοίου : Είναι από τα καλύτερα της αγοράς και μπορούν και επιτυγχάνουν την καλύτερη ποιότητα στις καλύτερες τιμές.
- Έλληνες Εφοπλιστές : Από τους καλύτερους στο χώρο της διαχείρισης πλοίων, γνωρίζουν καλά την Ναυτιλία με παράδοση αιώνων. Είναι πλαισιωμένοι με ικανούς τεχνικούς συμβούλους, που βοηθούν στην επιτυχή εφαρμογή των σχεδίων και στην επίσπευση των εργασιών με καλύτερη ή συντομότερη παράδοση του πλοίου.
- Χρόνος παράδοσης : Οι χρόνοι παράδοσης στα τέσσερα μεγάλα Ελληνικά ναυπηγεία είναι εφάμιλλοι των ναυπηγείων της λοιπής Ευρώπης, στα μικρά όμως είναι πολύ καλύτεροι.

- Παραγωγικότητα : Στα μεγάλα ναυπηγεία είναι περίπου ίδια με το μέσο όρο της Ευρώπης. Στα μικρά πολύ καλύτερη εάν συγκρίνουμε π.χ. μέτρα συγκολλήσεως ανά ώρα και τόνους υλικού που τοποθετείται ανά ημέρα.
- Καιρικές συνθήκες : Από τις καλύτερες στον κόσμο για επισκευές και ναυπηγήσεις, 300 ημέρες ηλιοφάνεια, καθόλου βροχές το καλοκαίρι.

Οι ημέρες εργασίας που χάνονται κατά τη διάρκεια του χρόνου λόγω των καιρικών συνθηκών, κάτι το οποίο δε συμβαίνει σε όλα τα άλλα ναυπηγεία του κόσμου και κυρίως της Β. Ευρώπης.

- Μειωμένα έξοδα επιβλέψεως επισκευών και ναυπηγήσεων από πλοιοκτήτες, λόγω διαμονής των επιβλεπόντων και συμβούλων εν Ελλάδι.

Weaknesses

- Μη ευέλικτο τραπεζικό σύστημα.
- Μειωμένο ενδιαφέρον του τραπεζικού συστήματος για κατασκευές στην Ελλάδα και ειδικά στα επιβατηγά.
- Αδιαφορία του κράτους – έλλειψη συντονισμού από τα διάφορα Υπουργεία και Κρατικές Υπηρεσίες. - Έλλειψη εχέγγυον εγγυήσεων του κράτους άμεσα προς τις δανειοδοτούσες τράπεζες ή έμμεσα απευθείας στους κατασκευαστές. – Έλλειψη και όραμα χρηματοδότησης με την μερική εγγύηση του κράτους.
- Νομοθετικό πλαίσιο απηρχαιωμένο, ειδικά σε ότι αφορά τους νόμους εργασίας στα πλαίσια π.χ. υπερωρίες, ειδικότητες κ.λ.π., πράγμα το οποίο είναι φρένο στην ανάπτυξη με τις σύγχρονες μεθόδους.
- Μεγάλη κρατική γραφειοκρατία που έχει ως αποτέλεσμα και να καθυστερεί τις εργασίες στο Πέραμα αλλά και να ανεβάζει το κόστος τους.
- Λανθασμένο σύστημα από κρατικούς φορείς όπως Λιμενικό, Τελωνεία και γενικά αρχές εμπλεκόμενες με άδειες και εγκρίσεις που πολλές φορές δημιουργούν δυσκολίες για να τύχουν κάποιου οφέλους.
- Παραπληροφόρηση της αγοράς, σχετικά με διάφορα θέματα όπως:
 1. Απεργίες. Πολλοί εφοπλιστές υποστηρίζουν ότι δεν φέρνουν τα πλοία τους προς επισκευή λόγω απεργιών, ενώ τα τέσσερα τελευταία χρόνια οι απεργίες ήταν μέσα σε λογικά πλαίσια.
 2. Κόστος ανά Kg για καινούργιες κατασκευές και επισκευές. Πολλοί εφοπλιστές θεωρούν ότι το κόστος στην Ελλάδα είναι πολύ μεγαλύτερο από ότι πραγματικά είναι, όπως π.χ. ένας εφοπλιστής πρόσφατα είπε σε μία δημόσια συζήτηση, ότι το κόστος κατασκευών στην Ελλάδα είναι 5πλάσιο από το κόστος κατασκευής στην Άπω Ανατολή, ενώ όπως γνωρίζουμε το ολικό κόστος επισκευής, ειδικά ενός μικρού μεγέθους πλοίου, δεν υπερβαίνει το 50%.
- Φτηνές δεξαμενές. Γειτονικές χώρες όπως π.χ. η Μάλτα είναι περισσότερο ανταγωνιστικές από εμάς, διότι ο κρατικός μηχανισμός τις υποστηρίζει, κάτι που δεν γίνεται στην Ελλάδα.

Opportunities

- Εκμετάλλευση της πληθώρας παραγγελιών που δίδονται από Έλληνες πλοιοκτήτες. Να κατασκευαστούν μερικά από αυτά τα πλοία και στην Ελλάδα (να δοθούν κίνητρα).
- Εκμετάλλευση της εμπειρίας των μη συνδικαλιστών τεχνιτών και της αποδοτικότητας των. Να περιοριστεί η επέμβαση των σωματείων και να μπορούν να εργάζονται και οι τεχνίτες που δεν ακολουθούν πιστά τις υποδείξεις των σωματείων όταν αυτές δεν είναι ορθές.
- Εκμετάλλευση της ανανέωσης του επιβατικού στόλου – 65 πλοία μέχρι το 2010. Αρκετά μπορούν να γίνουν εδώ. Αυτό θα επιταχυνθεί λόγω νέων κανονισμών π.χ. Στοκχόλμη.
- Εκμετάλλευση του σχετικά μικρού χρόνου παράδοσης ειδικά στις μετασκευές που μπορεί να γίνει μικρότερος όταν υπάρξουν παραγγελίες – κεφάλαια – προτάσεις - επενδύσεις σε μηχανήματα και μεθόδους που θ'αυξήσουν την παραγωγή και θα μειώσουν το κόστος.
- Εκμετάλλευση των νέων απαιτήσεων των διαφόρων κρατών, όπως των Η.Π.Α. και της Ευρώπης όπως τοποθετηθούν διπλά τοιχώματα στα πλοία μεταφοράς πετρελαίου και των παραγωγών του.
- Π.χ. τα Ναυπηγεία της Ασίας καθώς και της Ευρώπης έχουν αυξηθεί σημαντικά ο χρόνος παράδοσης των νέων κατασκευών. Αυτό μας δίνει ευκαιρίες που πρέπει να εκμεταλλευθούμε.

Threats

- Συνέχιση της απαιτητικής συνδικαλιστικής δραστηριότητας και της στείρας κυριαρχίας, π.χ. από ορισμένα πολιτικά κόμματα

Θα πρέπει να περιοριστεί η υπερβολική και ως σήμερα επιβλαβής συμπεριφορά και απαιτήσεις των συνδικάτων, τα οποία με τις απαιτήσεις τους, έχουν συμβάλλει τα μέγιστα μαζί με την κρατική αδιαφορία στο να καταρρεύσει η μεγαλύτερη Ελληνική βιομηχανία.

Στο Πέραμα κατά το έτος 1990 απασχολούνται περίπου 16,000 άτομα, ήτοι ήταν μία από τις μεγαλύτερες αν όχι η μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση του κόσμου, ενώ τώρα απασχολεί περίπου το ¼ των ατόμων.

- Περαιτέρω ανταγωνισμός από τις γειτονικές χώρες όπως Κροατία, Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουκρανία, που έχουν χαμηλότερο κόστος εργατοώρας.
- Συνέχισης του διαπλεκόμενου κρατικού μηχανισμού και των υπηρεσιών του, π.χ. Λιμεναρχεία, τελωνεία, Υπουργεία, κ.α.
- Μπλοκάρισμα των τραπεζών στην χρηματοδότηση, όπως συμβαίνει τώρα για την Ακτοπλοΐα. Μπορεί να αποφευχθεί αν οι τράπεζες επιλέξουν καλούς / σωστούς δανειολήπτες και πάρουν πρόσθετες έμμεσες ή άμεσες εγγυήσεις από το κράτος.
- Μη εναρμόνιση με την παγκοσμιοποίηση. Π.χ. στην παγκοσμιοποιημένη αγορά η εργασία είναι ανοιχτή χωρίς περιορισμούς π.χ. στην Ισπανία ένα Ελληνικό συνεργείο έκανε μεγάλη εργασία ανακαίνισης, πήρε 20 Έλληνες και 20 Πολωνούς. Το Ισπανικό Υπουργείο Εργασίας, το λιμενικό, τα τελωνεία, τα εργατικά σωματεία κ.λ.π. δεν έκαναν καμία ενόχληση (όπως αντιλαμβάνεται κανείς αν υπήρχαν οι ίδιες συνθήκες και εδώ η μετασκευή θα γινόταν στον Πειραιά). Ενώ εδώ αν συνεχίσουμε έτσι, με άδειες από το Λιμεναρχείο, Τελωνεία, απαγόρευση υπερωριών, κ.λ.π. σιγά-σιγά θα κλείσουμε τις επιχειρήσεις διότι όλα τα εμπόδια αυξάνουν το τελικό κόστος, δηλαδή δεν θα είμαστε ανταγωνιστικοί.
- “Wild Cut Strikes” απεργίες όπως τις λένε στην Αμερική, δηλαδή αποχώρηση χωρίς προειδοποίηση ή διαπραγμάτευση είναι το άκρον άωτον της αυτοκαταστροφικής προσέγγισης, ένας παλαιολιθικός τρόπος άσκησης του αναφαίρετου δικαιώματος της απεργίας που θα έπρεπε να αποφεύγεται από τους πραγματικούς συνδικαλιστές γιατί αποφέρει τεράστιες ζημιές στις επιχειρήσεις και φυσικά οι εργαζόμενοι μακροπρόθεσμα χάνουν τις δουλειές τους. Οι απεργίες πρέπει να είναι προγραμματισμένες και με συγκεκριμένους σκοπούς και πρέπει πάντα να ισχύει ο κανόνας ισορροπίας ότι εάν ο εργαζόμενος δεν έχει δικαίωμα να

απεργήσει και ο εργοδότης να απολύσει τότε δεν υπάρχει ισορροπία στο σύστημα ελεύθερης οικονομίας που πρέπει να εφαρμόσουμε, αυτοί που το χρησιμοποιούν είναι πιο ευέλικτοι και προσαρμοσμένοι στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς εργασίας και φυσικά παίρνουν και τις δουλειές.

- Πρέπει να γίνουν σεμινάρια στους εργαζόμενους και να μάθουν ότι οι αμοιβές που παίρνουν σήμερα με χαμηλή παραγωγικότητα κλείνουν την επιχείρηση και αύριο μένουν άνεργοι, υποδαυλίζοντας το μέλλον το δικό τους και των παιδιών τους. Το κύριο μέλημα πρέπει να είναι πρώτον η παραγωγικότητα και μετά αυτόματα έρχονται οι αυξήσεις μισθών και παροχών.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση τα παραπάνω θα πρέπει:

1. Με κρατική παρέμβαση (άμεση ή έμμεση, όπως σιωπηρά γίνεται σε άλλες χώρες) να δοθούν κίνητρα και διασφαλίσεις στις Τράπεζες ώστε το Τραπεζικό σύστημα να καταστεί χρήσιμο εργαλείο στην χρηματοδότηση της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητα με πρωτεύοντα ρόλο στις Τράπεζες ελεγχόμενες από το Δημόσιο.
2. Να αναληφθούν άμεσα ενέργειες προ της Ε.Ε. ώστε να γίνει δυνατή και στην Ελλάδα η επιδότηση της απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος υπό την προϋπόθεση όμως ότι θα υπάρξουν αναλόγου μεγέθους νέες κατασκευές πλοίων σε κοινοτικά ναυπηγεία.
3. Να διευκρινισθεί το καθεστώς απασχόλησης νομιμοποιημένων ξένων στη ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία
4. Να υπάρξει μείωση των ασφαλιστικών εισφορών στη Ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (η αντίστοιχη κρατική επιχορήγηση). Ν διευκολυνθεί η χρήση ξένων μεταναστών ή και από χώρες εκτός της κοινότητας π.χ. Πολωνία για εργασία στην Ναυπηγοεπισκευαστική βάση, αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων π.χ. όπως γίνεται στην Πορτογαλία.
5. Να ληφθούν διορθωτικά μέτρα για τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων ώστε να μειωθεί σημαντικά η υπάρχουσα σήμερα γραφειοκρατία στους τομείς της ναυπηγικής δραστηριότητας
6. Η σπουδαιότερη ενέργεια και συντονισμός που πρέπει να γίνει είναι να πεισθεί η Ε.Ε. και να εγκρίνει προγράμματα ναυπηγήσεως πλοίων για χρήση στα νησιά και ειδικά στις άγονες γραμμές, με το ίδιο νομοθετικό πλαίσιο και ύψος επιχορηγήσεως που δίνει για τους αυτοκινητοδρόμους. Σε αυτό θα μπορούν να ενταχθούν και τα περίπου 60 σκάφη της ακτοπλοΐας που χρειάζονται αντικατάσταση στα αμέσως επόμενα χρόνια.
7. Να εξετασθεί το ενδεχόμενο απασχόλησης σε βάση ωρομισθίου όπως συμβαίνει στις αγροτικές και αγροτοβιομηχανικές μονάδες με μειωμένη ασφαλιστική κάλυψη και απόλυτη ευελιξία στην απόλυση τους.Ακόμη σε άλλες περιπτώσεις να διερευνηθεί το καθεστώς της μερικής απασχόλησης με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου,καθώς επίσης και της κατάργησης του σημερινού καθεστώτος των υπερωριών.Δηλ.να δίδεται η δυνατότητα στον εργοδότη να απασχολεί τους εργαζομένους υπερωριακά σε περιπτώσεις που υπάρχει αυξημένη ζήτηση για εργασία χωρίς να καταβάλει επιπρόσθετη αμοιβή για τις υπερωρίες αυτές, και τις επιπλέον αυτές ώρες εργασίας να τις επιστρέφει στους εργαζομένους με τη μορφή πρόσθετης άδειας.

8. Όσον αφορά τις ασφαλιστικές διατάξεις, που μας κάνουν να είμαστε ακριβότεροι όχι μόνο κατά 12% αλλά και περισσότερο, ο λόγος είναι ότι, ενώ στα λοιπά εργατοβόρα επαγγέλματα πχ.οικοδομικοί εργάτες – εργατοτεχνίτες όπου το **ανώτατο** συμβατικό ημερομίσθιο για να υπολογισθούν τα ασφαλιστικά δικαιώματά τους είναι το ποσόν των € 34,05 ενώ για τους αντίστοιχους εργατοτεχνίτες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης το κόστος του ημερομισθίου είναι υπερδιπλάσιο.

Κατ' αυτόν τον τρόπο σε σύγκριση των ομοίων επαγγελμάτων της ενδοχώρας έχουμε:

ηλεκτροσυγκολλητής κατ' ανώτατο αμείβεται με € 34,05 ημερησίως ενώ ηλεκτροσυγκολλητής στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με € 68,44. Καταλαβαίνετε λοιπόν την επιβάρυνση που υπάρχει στο ημερομίσθιο και από την ασφαλιστική επίπτωση, όπου μαζί με τις κρατήσεις του ΙΚΑ και των άλλων ταμείων ανεβάζει το ύψος του ημερομισθίου του τεχνίτη της ζώνης στα € 89,12 περίπου.

9. Να συσταθεί ειδική ομάδα εργασίας από τα συναρμόδια Υπουργεία και τους φορείς με αντικείμενο (εντός τακτού και σύντομου χρόνου) την εξειδίκευση των μέτρων για τα οποία απαιτείται Νομοθετική ρύθμιση ή ενέργειες προς την Ε.Ε. Το σημερινό σεμινάριο να αποτελέσει την αρχή μίας νέας προσπάθειας (έχουν γίνει πολλές φορές στο παρελθόν) αλλά πιο συγκεκριμένη με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Να τεθούν στόχοι πραγματοποιήσιμοι.