

Χρειαζόμαστε ναυπηγική στρατηγική



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΓΛΥΣΤΡΑΣ

Την απόφασή τους για συνεργασία και βοήθεια σε κάθε προσπάθεια για ανασυγκρότηση και εκσυγχρονισμό της Ναυπηγικής Βιομηχανίας υπογράμμισαν οι Ναυπηγοί Μηχανικοί, ώστε -και με προϋπόθεση την ένταξή της σε ένα συγκεκριμένο στρατηγικό πλάνο- να ξεπεραστεί η κρίση στην οποία ο κλάδος εισήλθε από τη δεκαετία του 1980, χωρίς από τότε να καταφέρει να ανακάμψει, παρά τα αποσπασματικά ή «πυροσβεστικά» μέτρα που κατά καιρούς η πολιτεία ελάμβανε.

Οι δυνατότητες εξόδου του κλάδου της Ναυπηγικής Βιομηχανίας από τη σημερινή κρίση εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια της ημερίδας που διοργάνωσε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας και ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών, με θέμα «Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα - Παρούσα κατάσταση - Προοπτικές». Όπως χαρακτηριστικά είπε στο χαιρετισμό του ο πρόεδρος της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ Δημοσθένης Αγορής, εκπροσωπώντας τον Πρόεδρο του ΤΕΕ, «υπάρχει παράδοση, μακρόχρονη εμπειρία, γνώση και τεχνογνωσία, ικανό τεχνικό και εργατικό δυναμικό, αλλά και άλλων ειδικοτήτων, συνεργαζόμενοι με τους ναυπηγούς, μηχανικούς—όπως μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι, μεταλλουργοί και χημικοί μηχανικοί. Τα έχουμε όλα και όμως ο κλάδος έχει κρίση επί σειρά ετών».

Πέρα από διαμαρτυρίες, καταγγελίες και δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα, πρέπει να διαμορφωθεί ναυπηγική στρατηγική, μία προοπτική για σωστή μορφή οργάνωσης και λειτουργίας, για εκσυγχρονισμό, για σωστή χρηματοδότηση, για ύπαρξη κατευθύνσεων του κλάδου, τόνισε στη βασική εισήγησή του ο Πρόεδρος των Ναυπηγών Μηχανικών, **Κ. Σταματάκης**.

«Είναι ένα από τα παράδοξα που παρατηρείται» υπογράμμισε ο υφυπουργός Εθνικής Άμυνας **Β. Μιχαλολιάκος**, που κήρυξε την έναρξη των εργασιών της ημερίδας, «η μεγάλη αδυναμία της ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας, να επωφεληθεί από τη δυναμική πορεία της διεθνούς αλλά και της ελληνικής ναυτιλίας των τελευταίων ετών. Ενώ στην Ελλάδα παρατηρείται μεγάλη ύφεση στις ναυπηγικές δραστηριότητες, οι εφοπλιστές μας διαμαρτύρονται για την αδυναμία που δηλώνουν τα ναυπηγεία της Ανατολής, της Ευρώπης και της Αμερικής. Παρ' όλο τον μεγάλο αριθμό των νέων κατασκευών οι ναυπηγήσεις δε γίνονται στην Ελλάδα. Ακόμα και για ένα μεγάλο μέρος των επισκευαστικών και μετασκευαστικών εργασιών οι πλοιοκτήτες των 4.500 ελληνικών πλοίων χρησιμοποιούν μονάδες που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή των πρώην ανατολικών χωρών αλλά και της Τουρκίας ακόμα». Οι περισσότεροι ομιλητές συμφώνησαν ότι ο συγκυριακός παράγοντας της ανάπτυξης των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων των πρώην ανατολικών χωρών και της Τουρκίας, που προσφέρουν φθηνότερες λύσεις, δεν είναι ο μόνος λόγος της ελαχιστοποίησης των εργασιών των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος. Σημαντικό ρόλο παίζουν οι καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των εργασιών, η υστέρηση στην τεχνογνωσία που γεννά η απραξία των τελευταίων ετών και η συνακόλουθη παλαιότητα των υποδομών.

Από την πλευρά του, ο Γενικός Γραμματέας Βιομηχανίας του υπουργείου Ανάπτυξης **Σπ. Παπαδόπουλος** αναφέρθηκε στον νέο αναπτυξιακό νόμο «που θεσπίζει κίνητρα, στοιχεία και μέτρα για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων της χώρας. Για πρώτη φορά ίσως οι μεταβλητικές επιχειρήσεις ενισχύονται με ποσοστό μέχρι και 55% για τις επενδύσεις που γίνονται» ενώ θεώρησε ως ουσιαστικά μέτρα, τη φορολογική μεταρρύθμιση και την προσπάθεια άρσης της γραφειοκρατίας, που θα επιφέρει ο νόμος 3255 της 11ης Μαρτίου.

Εκπροσωπώντας το ΠΑΣΟΚ ο βουλευτής και πρώην υπουργός, **Χ. Πρωτόπαπας** αναφέρθηκε στο βιομηχανικό πάρκο του Σχιστού,

όπου μεταφέρονται μερικές από τις επιχειρήσεις που έως σήμερα είναι πρόχειρα εγκατεστημένες στο Πέραμα. Το έργο αυτό είπε ξεκίνησε το 1996 και υλοποιείται σήμερα. Η μόνιμη εγκατάσταση των μηχανουργείων, ελασματοουργείων και λοιπών επιχειρήσεων του Περάματος προβλήθηκε από τους επιχειρηματίες ως ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν καθώς η δανειοδότησή τους από τις τράπεζες, σκοντάφτει στη μη μόνιμη εγκατάστασή τους. Ο κ. Πρωτόπαπας αναφέρθηκε και σε ένα άλλο πρόβλημα των ναυπηγοεπισκευαστών, που είναι οι δυσκολίες κατάρτισης του Μητρώου τους. «Πρέπει να καθορίσουμε τους όρους του παιχνιδιού, να τους καθορίσουμε ανοικτά για να ξέρουμε ποιοι είναι ποιοι και πως δουλεύουν σωστά και με υγιή ανταγωνισμό σ' αυτούς τους τομείς», είπε. Αναφέρθηκε ακόμα και στην εργασιακή ειρήνη που «υπάρχει αυτό τον καιρό στο χώρο των οργανωμένων ναυπηγείων και υπάρχει κατανόηση από την πλευρά των εργαζομένων των υποχρεώσεων και των ευθυνών τους».

Πρέπει να αναφερθεί ότι από πλευράς εργοδοτών αλλά και εφοπλιστών έχει αποδοθεί ευθύνη στους εργαζομένους, οι οποίοι με κινητοποιήσεις και απεργίες στη δεκαετία του '80 κυρίως θεωρήθηκαν υπεύθυνοι για καθυστερήσεις των εργασιών, που έδωσαν το έναυσμα την εποχή εκείνη, για αναζήτηση λύσεων εκτός Ελλάδας από τους πλοιοκτήτες. Αντίθετη άποψη εξέφρασε ο **Θ. Μπουφούνος**, διευθυντικό στελεχος των Ελληνικών Ναυπηγείων, που είπε ότι χωρίς τις κινητοποιήσεις του προσωπικού τα ναυπηγεία δε θα υπήρχαν σήμερα.

Όπως τόνισε ο εκπρόσωπος της ΓΣΕΕ και μέλος της Εκτελεστικής της Γραμματείας **Μ. Κοντοπάνος**, σύμφωνα με τους αρμόδιους το 70% της απασχόλησης στα Ελληνικά Ναυπηγεία σχετίζεται με τα προγράμματα του Πολεμικού Ναυτικού, ποσοστό που στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά φθάνει το 50%. Από τα στοιχεία που παρέθεσε ο κ. Μπουφούνος φάνηκε ότι το υπόλοιπο 30% των εργασιών στο Σκαρामαγκά αφορούν βαγόνια και αυτοκινητάμαξες του

ΟΣΕ ή άλλου τροχαίου υλικού δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων.

Η διάρθρωση στην Ελλάδα

Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα, όπως και στο εξωτερικό, είναι ο τομέας της



βιομηχανίας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών κυρίως πλοίων, πλωτών μέσων,



καθώς και μεγάλων μεταλλικών κατασκευών ξηράς (δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων, μεταλλικών γεφυρών κλπ.).

Ενώ είναι η μόνη βαριά Βιομηχανία που απέμεινε στη χώρα μας, πλανάται η αίσθηση ότι δε βοηθείται από την πολιτεία, αφού με αδιαφανείς διαδικασίες, φωτογραφικές μεθόδους πολλές φορές αποκλείεται ακόμη και από διαγωνισμούς. Μπορεί να διακριθεί σε δύο κατηγορίες κατά τον **κ. Σταματάκη**.

Η μία κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία και μονάδες (Ελληνικά, Ελευσίνια, Νεώριο). Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την υπόλοιπη μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ασκούμενη από ιδιώτες, που αναπτύσσεται κυρίως στην περιοχή Πειραιά – Πέραμα – Σαλαμίνα – Κόλπος Ελευσίνιας.

Ο ρόλος του κλάδου της ναυπηγικής Βιομηχανίας στη χώρα μας είναι σημαντικός γιατί είναι συναλλαγματοφόρος, απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων, εξυπηρετεί την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία, συντελεί στη διατήρηση και ανάπτυξη μεγάλου αριθμού παράλληλων δραστηριοτήτων. Ακόμα τα μεγάλα ναυπηγεία έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν και απορροφήσουν σημαντικό know – how και να συντελέσουν στη μείωση της εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό (κυρίως με τις πολεμικές κατασκευές). Επίσης, μεταφέρουν τεχνογνωσία στην πατρίδα μας και είναι χώροι όπου μπορεί να αναπτυχθεί η εφαρμοσμένη έρευνα σε συνεργασία με φορείς όπως π.χ. το ΕΜΠ.

Οι βασικές αδυναμίες που εμπόδισαν την Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία να καταλάβει αξιόλογη παγκόσμια θέση είναι: Ιον. Χαμηλή παραγωγικότητα

Οι λόγοι διαφέρουν ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης. Στις μεγάλες μονάδες, οφείλεται στη μη εφαρμογή μεθόδων προγραμματισμού και ελέγχου της παραγωγής, στα ανεπαρκέστατα κατά καιρούς management, στον κομματισμό κλπ.

Ενώ στις μεσαίες και μικρές μονάδες υπάρχουν πιο σοβαρές ελλείψεις στην οργανωτική δομή, στην επάνδρωση με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό, στην εισα-

ΑΔΙΑΤΑΡΑΚΤΗ ΚΟΠΗ ΜΠΕΤΟΝ ΝΙΚΗΤΑΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
 ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
 ✓ χωρίς σκόνη - θόρυβο Σπάρτης 26, Καλλιθέα τηλ.: 2109577707-8, ΠΑΤΡΑ τηλ.: 2610330897 e-mail: info@texniki-prooptiki.gr
 GUNITE - ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ - ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑΤΑ - ΡΗΤΙΝΕΣ - ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΕΣΕΙΣ web-site: www.texniki-prooptiki.gr
 τηλ.: 6932464330

γωγή συγχρόνων μεθόδων προγραμματισμού της παραγωγής και στον τεχνολογικό εξοπλισμό.

2ον. Πεπαλαιωμένος μηχανολογικός εξοπλισμός

Ορισμένα τμήματα εξοπλισμού στα μεγάλα ναυπηγεία είναι πολύ παλαιά και χαμηλής απόδοσης ενώ η επισκευή και συντήρησή τους είναι συχνές, πολυέξοδες και εργατοβόρες. Χρειάζεται αντικατάσταση αλλά και δημιουργία υποδομών.

3ον. Ανεπαρκείς διοικήσεις (management)

Οι διοικήσεις των ναυπηγικών μονάδων κατά καιρούς αποτελούσαν ανασταλτικό παράγοντα, καθώς ήταν κατώτερες των περιστάσεων. Η στρατηγική τους ήταν μάλλον προσωπική επιβίωση και όχι βελτίωση της θέσης της επιχείρησης. Οι συχνές αλλαγές διοικήσεων επέφεραν αλλαγές στα οργανογράμματα, με συχνή συνέπεια την αποστελέωση.

4ον. Έλλειψη στρατηγικής πολιτικής για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα

Η Πολιτεία ουδέποτε προέβλεψε, ούτε συνεισέφερε στη δημιουργία και στον προγραμματισμό των ναυπηγικών μονάδων στη χώρα μας, παρά μόνο έδι-

δε ένα γενικό νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση των μεγάλων μονάδων. Όταν οι ναυπηγικές μονάδες πέρασαν στον κρατικό έλεγχο, κυρίως σε περιόδους κρίσεις, η Πο-

λιτεία αποδείχθηκε απροετοίμαστη. Το πέρας των ναυπηγικών μονάδων στον κρατικό έλεγχο έγινε χωρίς καμιά μελέτη ανασυ-



γκρότησής τους, ενώ και η επαναϊδρωτικοποίηση έγινε κυρίως χωρίς προγραμματισμό και σχέδιο.

Η Ναυπηγική



Βιομηχανία στην Ελλάδα, όπως και στο εξωτερικό, είναι ο τομέας της



βιομηχανίας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών κυρίως πλοίων, πλωτών μέσων, καθώς και μεγάλων μεταλλικών κατασκευών ξηράς (δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων, μεταλλικών γεφυρών κλπ.)

Ενώ η Ναυπηγική Βιομηχανία, είναι η μόνη βαριά Βιομηχανία που απέμεινε στη χώρα μας, πλανάται η αίσθηση ότι δεν βοηθιέται από την πολιτεία αφού με αδιαφανείς διαδικασίες, φωτογραφικές μεθόδους πολλές φορές αποκλείεται ακόμη και από διαγωνισμούς.

Σύμφωνα με τον **Γ. Αλεβίζο**, εκπρόσωπο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας, η «φούσκα του χρηματιστηρίου την προηγούμενη 5ετία εμποδίζει την άντληση κεφαλαίου για νέες ναυπηγήσεις και μαζί με τον υπερδανεισμό αποτρέπει τις τράπεζες να χορηγήσουν δάνεια γι' αυτό. Το μειωμένο όριο απόσυρσης των ακτοπλοϊκών από 35 στα 32 καθιστά επιτακτική την ανάγκη καινούριου στόλου για τις άγονες γραμμές, μέχρι το 2008. Όμως τα ξένα ναυπηγεία αδυνατούν να ξεκινήσουν παραγγελία πριν το 2010 το νωρίτερο. Επομένως θα πρέπει η Ελλάδα να αναθέσει τις άγονες γραμμές σε πλοία της Κύπρου, της Μάλτας ή της Τουρκίας. Στην εισήγησή του ο κ. **Τομάζος**, Μηχανολόγος Μηχανικός πρόεδρος της ΕΛΙΝΤ, τόνισε μεταξύ

άλλων ότι έως το 2010 65 επιβατηγά πλοία πρέπει να ανανεωθούν και πολλά από αυτά μπορούν να γίνουν εδώ «αυτό θα επιταχυνθεί λόγω νέων κανονισμών π.χ. Στοκχόλμη»

Προτάσεις - κατευθύνσεις στρατηγικών επιλογών

Σύμφωνα με τον κ. Σταματάκη πρόεδρο των ναυπηγών, χρειάζεται:

- Προσαρμογή και Οργάνωση των ναυπηγικών μονάδων για συντόμηση των χρόνων σχεδίασης – παραγγελιών – κατασκευών – δοκιμών και παραδόσεων.

- Ορθολογισμός των Διοικήσεων, στατιστικός έλεγχος και παρακολούθηση της παραγωγής, έμφαση στην αξιοπιστία των κατασκευών και στην εξασφάλιση ποιότητας με παράλληλη τυποποίηση επιμέρους κατασκευαστικών τμημάτων και εξοπλισμού των πλοίων.

- Δημιουργία κινήτρων και προσοχή στην πολιτική προσωπικού για την προσέλκυση και εκπαίδευση νέων εργαζομένων στη ναυπηγική

τέχνη.

- Εισαγωγή των αυτοματισμών και της ρομποτικής σε πολλές ναυπηγικές δραστηριότητες.

- Τοποθέτηση επιλεγμένου προσωπικού σε θέσεις που απαιτούν έλεγχο, παρακολούθηση, λήψη αποφάσεων, επιλογική διαδικασία, διασύνδεση αποφάσεων κλπ.

- Δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος, μέσα από γρήγορες αποφάσεις για την εξυγίανση των μονάδων και τη μείωση της γραφειοκρατίας.

- Υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων για τον εκσυγχρονισμό τους.

- Δημιουργία από το κράτος προϋποθέσε-

ων και παροχή κινήτρων, που δεν θα αντίκεινται στις ΚΟ της ΕΕ και την συμφωνία του ΟΟΣΑ.

- Δημιουργία εθνικών προγραμμάτων με τη συμμετοχή ναυπηγείων, εφοπλιστικών ενώσεων, επιμελητηρίων, παραναυπηγικών βιομηχανικών μονάδων κλπ. για την ανάπτυξη και κατασκευή προηγμένων και εξειδικευμένων τύπων πλοίων.

Από την πλευρά δύο μεγάλων ναυπηγείων ο **Ν. Ταβουλάρης** τόνισε ότι θα πρέπει το τραπεζικό σύστημα να πάψει να απέχει επιδεικτικά από τη στήριξη των ναυπηγείων λόγω των προβλημάτων που αντιμετώπισαν το '80-'90, ενώ χρηματοδοτούν ναυπηγήσεις στο εξωτερικό και όπως και ο κ. Αλεβίζος, ζήτησε να θεσπιστούν «θαλασσοδρόμοι» (κατά τους αυτοκινητόδρομους) για να ξεπεραστεί το εμπόδιο των χρηματοδοτήσεων. ■