

# Εκθέσεις 79

---

Ε. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ  
Α. ΚΟΥΤΡΟΥΛΗΣ

## ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ







# **ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**



# Εκθέσεις 79

---

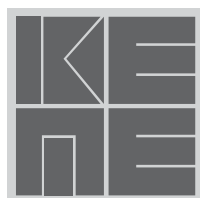
## **ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

**Έρσης Αθανασίου**

Ερευνήτριας ΚΕΠΕ

**Αριστοτέλη Κουτρούλη**

Ερευνητή ΚΕΠΕ



Αθήνα 2018

Copyright 2018  
του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών  
Αμερικής 11, 106 72 Αθήνα  
[www.kepe.gr](http://www.kepe.gr)

ISBN: 978-960-341-121-5  
ISSN: 1108-5797

Οι γνώμες και κρίσεις που περιέχει η εργασία αυτή  
είναι των συγγραφέων και δεν αντιπροσωπεύουν αναγκαία  
γνώμες ή κρίσεις του Κέντρου Προγραμματισμού  
και Οικονομικών Ερευνών.

## ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Το Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ) είναι το μεγαλύτερο ερευνητικό ίδρυμα για την οικονομική επιστήμη στη χώρα μας. Ιδρύθηκε το 1959 ως μία μικρή ερευνητική μονάδα με την επωνυμία «Κέντρον Οικονομικών Ερευνών», με βασικό σκοπό την επιστημονική μελέτη των οικονομικών προβλημάτων της Ελλάδος, την ενθάρρυνση των οικονομικών ερευνών και τη συνεργασία με άλλα επιστημονικά ιδρύματα.

Το 1964 το ΚΕΠΕ πήρε τη σημερινή του ονομασία. Τότε του ανατέθηκαν οι εξής πρόσθετες αρμοδιότητες: πρώτον, η κατάρτιση σχεδίων για βραχυχρόνια, μεσοχρόνια και μακροχρόνια προγράμματα ανάπτυξης, η εκπόνηση σχεδίων προγραμμάτων περιφερειακής και χωροταξικής ανάπτυξης, καθώς και προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Κυβέρνησης· δεύτερον, η παρακολούθηση και ανάλυση της βραχυπρόθεσμης και μεσοπρόθεσμης εξέλιξης της ελληνικής οικονομίας, καθώς και η διαμόρφωση προτάσεων για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων· και τρίτον, η επιμόρφωση νέων οικονομολόγων, ιδιαίτερα σε θέματα προγραμματισμού και οικονομικής ανάπτυξης.

Σήμερα το ΚΕΠΕ επικεντρώνεται στη διεξαγωγή εφαρμοσμένων οικονομικών ερευνών που ενδιαφέρουν την ελληνική οικονομία και, με την ιδιότητα του συμβουλευτικού οργάνου της Κυβέρνησης, παρέχει τεχνικές υπηρεσίες σε θέματα οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αυτών εντάσσεται και η δημοσίευση των σειρών: (α) Μελέτες, που είναι επιστημονικές μονογραφίες, (β) Εκθέσεις, που είναι κείμενα εφαρμοσμένης ανάλυσης με προτάσεις πολιτικής σε επίπεδο κλάδων, περιφερειών και άλλων οικονομικών θεμάτων, (γ) Εργασίες για Συζήτηση, που είναι σχέδια εργασιών σε προχωρημένο στάδιο προσκεκλημένων επιστημόνων ή μελών του ερευνητικού προσωπικού του Ιδρύματος. Οι εκδόσεις του ΚΕΠΕ από την ίδρυσή του έως σήμερα υπερβαίνουν τις 650. Το ΚΕΠΕ εκδίδει επίσης την τετραμηνιαία περιοδική έκδοση Οικονομικές Εξελίξεις, με σκοπό να συμβάλλει



*στη συστηματική παρακολούθηση και ανάλυση της ελληνικής οικονομικής συγκυρίας, καθώς και στο πεδίο διαμόρφωσης της οικονομικής πολιτικής, αναλύοντας τις συνέπειες εναλλακτικών προσεγγίσεων σε επίκαιρα θέματα.*

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

*Η ανά χείρας έκθεση για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία είναι αναθεωρημένη έκδοση σχετικής μελέτης που ανατέθηκε στο ΚΕΠΕ από την τότε Υφυπουργό Βιομηχανίας του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κα Θεοδώρα Τζάκρη το 2015. Δεδομένου του ενδιαφέροντος της μελέτης για το ευρύτερο κοινό, το ΚΕΠΕ ζήτησε από την υφυπουργό να επιτρέψει τη δημοσίευσή της στη Σειρά Εκθέσεων του ΚΕΠΕ. Η υφυπουργός πράγματι, με επιστολή της τον Οκτώβριο του 2016, ανταποκρίθηκε θετικά, ενθαρρύνοντας την πρωτοβουλία του ΚΕΠΕ και έδωσε την έγκρισή της να δημοσιευθεί. Η αρχική μελέτη επικαιροποιήθηκε και πέρασε μέσω της Επιτροπής Μελετών από ανώνυμους εσωτερικούς κριτές, όπως ορίζουν οι διαδικασίες του οργανισμού, για να καταλήξει στην τελική της μορφή.*

*Η έκθεση των ερευνητών του ΚΕΠΕ κ.κ. Έρσης Αθανασίου και Αριστοτέλη Κουτρούλη διερευνά συστηματικά την πρόσφατη πορεία και τις προοπτικές της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Ειδικότερα, το ενδιαφέρον της έκθεσης επικεντρώνεται στα τρία μεγάλα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου, τα οποία αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Παρά την πλούσια ιστορία των τριών ναυπηγείων, τη μακρά παράδοση και το υψηλό επίπεδο του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού της, η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στην Ελλάδα έχει εισέλθει εδώ και πολλά χρόνια σε μία διαδικασία συρρίκνωσης, με αποτέλεσμα τα μεγέθη της να είναι σήμερα εξόχως δυσανάλογα σε σχέση με τη δραστηριότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας.*

*Δεδομένης της ανάγκης που έχει σήμερα η ελληνική οικονομία για τόνωση της παραγωγής, ιδιαίτερα δε της βιομηχανίας, η αναγέννηση ενός κλάδου με τα χαρακτηριστικά της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας αποτελεί φιλόδοξο αλλά εφικτό στόχο, λόγω της ήδη υπάρχουσας υποδομής αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού στον συγκεκριμένο τομέα. Η παρούσα εργασία εντοπίζει συγκεκριμένα ζητήματα τα οποία χρήζουν*

αντιμετώπισης προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά και τα βασικά πλεονεκτήματα που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης για επενδύσεις στον συγκεκριμένο τομέα.

ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ  
Πρόεδρος του Δ.Σ. και  
Επιστημονικός Διευθυντής

ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ  
Φεβρουάριος 2018

Η παρούσα έκθεση αποτελεί αναθεωρημένη έκδοση της ομώνυμης μελέτης που εκπονήθηκε από το ΚΕΠΕ, κατόπιν ανάθεσης από την τότε Υφυπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κα Θεοδώρα Τζάκρη τον Νοέμβριο του 2015. Η εργασία στοχεύει στην αποτίμηση της πορείας και των προοπτικών της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας, μέσα από την ανάλυση του διεθνούς και ευρωπαϊκού πλαισίου της συγκεκριμένης αγοράς, και την ανάδειξη των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και προβλημάτων που χαρακτηρίζουν τα μεγάλα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου. Η έκθεση αναδεικνύει τα ζητήματα που χρήζουν αντιμετώπισης προκειμένου ο ελληνικός ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας να διαδραματίσει τον ρόλο που του αναλογεί βάσει του δυναμικού του αλλά και της μεγάλης παράδοσης της Ελλάδας στον χώρο της ναυτιλίας.

Θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες τόσο προς την κα Θ. Τζάκρη όσο και προς τον Πρόεδρο και Επιστημονικό Διευθυντή του ΚΕΠΕ Καθ. Ν. Θεοχαράκη για την εμπιστοσύνη που μας έδειξαν αναθέτοντάς μας τη συγκεκριμένη μελέτη. Πολλές ευχαριστίες οφείλουμε επίσης στους κ.κ. Ν. Στραβελάκη και Κ. Σταματάκη οι οποίοι μας διαφώτισαν σχετικά με σημαντικές πτυχές της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Τέλος, είμαστε υπόχρεοι σε δύο ανώνυμους κριτές για τα εποικοδομητικά τους σχόλια, στη συνάδελφο Ερευνήτρια του ΚΕΠΕ κα Α. Κώτση για την υποστήριξή της, στους βιβλιοθηκονόμους του ΚΕΠΕ κα Σ. Δαφνιά, κ. Χ. Ελευθεριάδη και κα Ε. Τουλίτση για τις υπηρεσίες τους, στην κα Ε. Σουλτανάκη για τη σχολαστική γλωσσική και τυπογραφική επιμέλεια και στη γραφίστρια κα Χ. Λουλούδα για την πολύ καλή της δουλειά.

Την ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις έχουν αποκλειστικά οι συγγραφείς.

ΕΡΣΗ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ  
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΚΟΥΤΡΟΥΛΗΣ

Φεβρουάριος 2018



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|                         |        |
|-------------------------|--------|
|                         | Σελίδα |
| ΣΥΝΟΨΗ .....            | 19     |
| EXECUTIVE SUMMARY ..... | 25     |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....          | 31     |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

|  |    |
|--|----|
| 1.1. Εισαγωγή .....  | 33 |
| 1.2. Ορισμοί και ταξινόμηση – Οικονομοτεχνικά χαρακτηριστικά των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων.....                | 33 |
| 1.3. Φυσιογνωμία και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αγορών για ναυπήγηση, μετατροπή χρήσης και επισκευή πλοίων ..... | 35 |
| 1.4. Οι οικονομικοί κύκλοι της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας .....   | 42 |
| 1.5. Ο παγκόσμιος γεωγραφικός καταμερισμός της ναυπηγικής βιομηχανίας.....   | 46 |
| 1.6. Οι εξελίξεις της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ευρώπη .....  | 49 |
| 1.7. Τάσεις και προοπτικές της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας .....   | 56 |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

#### Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

|  |    |
|--|----|
| 2.1. Εισαγωγή .....  | 61 |
| 2.2. Διάρθρωση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.....                            | 61 |
| 2.3. Πρόσφατες εξελίξεις σε βασικά μεγέθη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας..... | 63 |
| 2.4. Η σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την ελληνική οικονομία..... | 73 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΥΡΟΥ

|      |  |    |
|------|--|----|
| 3.1. | Εισαγωγή .....                             | 78 |
| 3.2. | Ιδιοκτησιακό καθεστώς των ναυπηγείων ..... | 79 |
| 3.3. | Βασικά πλεονεκτήματα των ναυπηγείων .....  | 79 |
| 3.4. | Προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων.....     | 88 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4  
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

|      |  |     |
|------|--|-----|
| 4.1. | Η φυσιογνωμία της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς.....           | 106 |
| 4.2. | Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα .....                      | 107 |
| 4.3. | Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου .....                          | 109 |
| 4.4. | Ανάλυση SWOT για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία<br>στην Ελλάδα ..... | 111 |
| 4.5. | Διαπιστώσεις.....  | 115 |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά..... 117

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Ελευσίνας .....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου .....

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....

## ΠΙΝΑΚΕΣ

|   |     |
|---|-----|
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1: Οι κύκλοι της παγκόσμιας ναυπηγικής οικονομίας, 1901-σήμερα .....  | 45  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: Επιλεγμένα βασικά μεγέθη του κλάδου της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα.....  | 64  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2: Επιλεγμένα βασικά μεγέθη του κλάδου της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα.....   | 65  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3: Κύκλος εργασιών στον κλάδο της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (εκατ. €) .....                                | 69  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4: Κύκλος εργασιών στον κλάδο της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (εκατ. €) .....                                 | 70  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5: Επιλεγμένα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα ναυπηγεία και στο σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας (εκατ. €).....                                  | 72  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6: Παραγωγικότητα της εργασίας στους κλάδους της Ναυπήγησης και της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (χιλ. €)..... | 73  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της ΕΝΑΕ (εκατ. ευρώ).....                           | 91  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της ΝΒΕΕ (εκατ. ευρώ).....                           | 94  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3: Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της ΝΒΕΣ (εκατ. ευρώ).....                           | 97  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: Ανάλυση SWOT για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα... ..  | 112 |



## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

|   |    |
|---|----|
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1: Γεωγραφικά μερίδια αγοράς της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, 1960-2016 (%).....  | 47 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2: Ναυπήγηση εμπορικών πλοίων – Ε.Ε.-28 & Νορβηγία (χιλ. τόνοι αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας (CGT)).....  | 49 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3: Ναυπήγηση εμπορικών πλοίων – Ε.Ε.-28 & Νορβηγία (αριθμός σκαφών).....  | 50 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.4: Μερίδια αγοράς επί της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας – ΕΕ28 & Νορβηγία (% σε όρους αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας (CGT)).....   | 51 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.5: Μερίδια αγοράς επί της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας – Ε.Ε.-28 & Νορβηγία (% σε όρους πλοίων).....   | 51 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.6: Γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ε.Ε.-27 + Νορβηγία + Τουρκία (σε όρους νέων παραγγελιών για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.).....                                      | 53 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.7: Ποσοστό της αξίας της παραγωγής από τις επισκευές στη συνολική αξία της παραγωγής (επισκευές, μετατροπές και χτίσιμο πλοίων), 2014 (%).....  | 53 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.8: Συμμετοχή της προστιθέμενης αξίας της ναυπηγικής δραστηριότητας (χτίσιμο & επισκευές πλοίων) στο σύνολο της προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης (Μέσο ποσοστό περιόδου 2008-2014)..... | 55 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.9: Παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία: Ολοκληρώσεις παραγγελιών (σε όρους αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας (CGT)).....   | 57 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1: Ολοκληρώσεις ναυπηγήσεων πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. στα ναυπηγεία της Ελλάδας (αριθμός και όγκος σε χιλ. κ.ο.χ.).....   | 67 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2: Δείκτης Ξηρού Φορτίου της Βαλτικής (Baltic Dry Index, μηνιαία στοιχεία).....   | 67 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.3: Άθροισμα μεριδίων των κλάδων Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών και Επισκευής πλοίων στο σύνολο της μεταποίησης στην Ελλάδα (%).....   | 75 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.4: Εξαγωγές, εισαγωγές και ισοζύγιο πλοίων (πωλήσεις) στην Ελλάδα (εκατ. ευρώ).....   | 76 |

|   |     |
|---|-----|
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1: Μεριδία του συνολικού εργατικού κόστους στην αξία του παραγόμενου προϊόντος στον κλάδο Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2013 (%) ..... | 100 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2: Μεριδία του συνολικού εργατικού κόστους στην αξία του παραγόμενου προϊόντος στον κλάδο Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2014 (%).....   | 100 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3: Κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο σε ετήσια βάση στον τομέα Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2013 (χιλ. ευρώ).....                     | 101 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4: Κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο σε ετήσια βάση στον τομέα Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2014 (χιλ. ευρώ).....                      | 101 |

#### ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

|         |  |
|---------|--|
| E.E.    | Ευρωπαϊκή Ένωση  |
| ΕΝΑΕ    | Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε   |
| κ.ο.χ.  | Κόροι Ολικής Χωρητικότητας   |
| ΝΕΩΡΙΟΝ | Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών  |
| ΝΒΕΕ    | Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε   |
| ΝΒΕΣ    | Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε   |
| ΟΛΠ     | Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς  |
| Π.Ν.    | Πολεμικό Ναυτικό   |
| SWOT    | Δυνατά σημεία, αδύνατα σημεία, ευκαιρίες, απειλές<br>(strengths, weaknesses, opportunities, threats) |

## ΣΥΝΟΨΗ

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί τομέα στον οποίο η Ελλάδα έχει χαράξει αξιόλογη διαδρομή στο παρελθόν, διαθέτοντας παράλληλα κρίσιμες προϋποθέσεις για σημαντική και βιώσιμη ανάπτυξη στο μέλλον. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στην Ελλάδα έχει συρρικνωθεί δραματικά ως προς τον όγκο αλλά και το εύρος των εκτελούμενων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, ενώ τα μεγάλα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου αντιμετωπίζουν σοβαρότατα προβλήματα με σημαντικές επιπτώσεις για το σύνολο της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί πολλά και σημαντικά ερωτήματα τα οποία αφορούν, μεταξύ άλλων, τους εγχώριους και διεθνείς οικονομικούς παράγοντες που οδήγησαν την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία σε αυτό το σημείο, και τα περιθώρια και τις προϋποθέσεις επαναδραστηριοποίησης των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας.

Τα συγκεκριμένα ζητήματα διερευνώνται για πρώτη φορά συστηματικά στην παρούσα έκθεση, η οποία στοχεύει σε μία πολύπλευρη αποτίμηση της πορείας και των προοπτικών της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας. Η προσέγγιση που ακολουθείται στην έκθεση περιλαμβάνει την ανάλυση του διεθνούς και ευρωπαϊκού πλαισίου της συγκεκριμένης αγοράς, την αποτύπωση των βασικών εξελίξεων και χαρακτηριστικών της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, και την ανάδειξη των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και προβλημάτων της, με έμφαση στα μεγάλα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου.

### **Διεθνές περιβάλλον**

Η ναυπηγική δραστηριότητα αποτελεί μια πολύπλοκη και υψηλής προστιθέμενης αξίας παραγωγική διαδικασία με ιδιαίτερα μεγάλες απαιτήσεις σε υποδομές, εγκαταστάσεις, κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, εξειδικευμένη εργασία και τεχνολογία. Επιπλέον, οι ναυπηγικές επιχειρήσεις, ανάλογα με το μέγεθός τους και το εύρος των δραστηριοτήτων τους,

δεν συμμετέχουν σε μία αλλά σε τρεις διαφορετικές και αλληλένδετες μεταξύ τους αγορές, δηλαδή στην αγορά συντήρησης και επισκευής, την αγορά μετατροπής χρήσης και την αγορά νεότευκτων πλοίων. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, στις τρεις αυτές αγορές κυριαρχούν τα στοιχεία της παγκοσμιοποίησης και του έντονου ανταγωνισμού.

Οι ναυπηγικές αγορές, και ιδιαίτερα η αγορά των νεότευκτων πλοίων, χαρακτηρίζονται από έντονη κυκλικότητα, καθώς η ζήτηση συνδέεται άμεσα με μία πληθώρα προσδιοριστικών παραγόντων, όπως οι αντίστοιχοι κύκλοι της εμπορικής ναυτιλίας και γενικότερα οι εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο. Γενικά, οι περίοδοι ομαλότητας στη ναυπηγική δραστηριότητα αποτελούν την εξαίρεση στον κανόνα, και η πορεία της ζήτησης είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ακόμα και από τους πιο εξειδικευμένους αναλυτές.

Όσον αφορά την προσφορά, σε όρους ολικής χωρητικότητας πάνω από το 90% των νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως προέρχεται από τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας, της Ν. Κορέας και της Κίνας. Η συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια προσφορά νεότευκτων πλοίων έχει περιοριστεί γύρω στο 5%, αλλά τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία (με πρωτοπόρα εκείνα της Γερμανίας) έχουν αποκτήσει ειδικότητα στη ναυπήγηση πλοίων τελευταίας τεχνολογίας, τα οποία είναι ταυτόχρονα υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Η άνιση γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας οφείλεται εν μέρει στον διεθνικό χαρακτήρα της ναυτιλιακής οικονομίας και στις μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ Ευρώπης και Ασίας ως προς το κόστος παραγωγής. Παράλληλα όμως, σημαντικό ρόλο έχουν παίξει οι κατά καιρούς κρατικές παρεμβάσεις υπέρ των ναυπηγείων στις τρεις ασιατικές χώρες, οι οποίες έχουν επιδοτήσει γενναία και εξακολουθούν να επιδοτούν με κρατικούς πόρους τις ναυπηγικές βιομηχανίες τους. Επιπλέον τα τραπεζικά συστήματα των χωρών αυτών παρέχουν δάνεια με ελκυστικούς όρους σε ξένους εφοπλιστές για τη χρηματοδότηση παραγγελιών στα ναυπηγεία τους. Αντίθετα, η πολιτική της Ε.Ε. έναντι των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων διέπεται από τη λογική του *laissez faire*, και οι όποιες ενισχύσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας στις χώρες της Ε.Ε. αφορούν αποκλειστικά επιδοτήσεις καινοτόμων δραστηριοτήτων και παροχή εξαγωγικών πιστώσεων.

Στην τρέχουσα συγκυρία, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σε ύφεση και, με βάση το ιστορικό των οικονομικών κύκλων που έχουν καταγραφεί στο παρελθόν, οποιαδήποτε πρόβλεψη σχετικά με τη διάρκεια της ύφεσης αυτής είναι παρακινδυνευμένη. Ωστόσο, ευνοϊκούς παράγοντες για τη διεθνή ναυπηγική δραστηριότητα αναμένεται να αποτελέσουν η σταδιακή επιτάχυνση του ρυθμού μεγέθυνσης του διεθνούς εμπορίου, η αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης στην Κίνα, η εντατικότερη χρήση των διεθνών αλυσίδων παραγωγής στη μεταποίηση, η εφαρμογή αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών και οι πιέσεις για αποδοτικότερη χρήση καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και οι αλλαγές και ανακατατάξεις στους κόλπους της παγκόσμιας ναυτιλίας προς την κατεύθυνση της μείωσης του μέσου κόστους παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών. Επιπλέον, σημαντική διεθνή εξέλιξη με δυνητικά θετικές επιδράσεις για τα ναυπηγεία της Μεσογείου και συνεπώς και της Ελλάδας αποτελεί η διεύρυνση της Διώρυγας του Σουέζ.

### ***Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα***

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα διακρίνεται σε δύο βασικές κατηγορίες παραγωγικών μονάδων: τις μεγάλες σε μέγεθος μονάδες, δηλαδή τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, Νεωρίου Σύρου και Χαλκίδας, και τις πολυάριθμες μικρομεσαίου μεγέθους ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που συγκεντρώνονται κυρίως στην περιοχή Πειραιά, Περάματος, Σαλαμίνας και Ελευσίνας, και ιδιαίτερα στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος. Η δραστηριότητα στις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα χρήσης των υποδομών των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας, καθώς και από τον όγκο των εργασιών που αναλαμβάνουν τα μεγάλα ναυπηγεία. Επιπλέον, διακριτός είναι και ο ρόλος των υποδομών του ΟΛΠ για τις μικρομεσαίες μονάδες της ναυπηγοεπισκευαστικής.

Τα οικονομικά στοιχεία των τελευταίων ετών για τους κλάδους της Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων και σκαφών αποτυπώνουν ευκρινώς τη βαθιά κρίση που έπληξε τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας τα τελευταία χρόνια, η οποία, απ' ό,τι φαίνεται, εκδηλώθηκε

σφοδρότερα στον κλάδο της Ναυπήγησης. Τα αίτια της κρίσης αυτής φαίνεται να σχετίζονται με τις δυσμενείς εξελίξεις στη διεθνή αγορά της ποντοπόρου ναυτιλίας, με τη γενικότερη βαθιά κρίση στην ελληνική οικονομία, καθώς και με τα ιδιαίτερα προβλήματα του συγκεκριμένου τομέα, και ειδικότερα των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου.

Παρά τη μεγάλη επιδείνωση των μεγεθών της, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό και πολυδιάστατο ρόλο για τη χώρα ως προς τα μερίδιά της στην παραγωγή και την απασχόληση, τη διασύνδεσή της με τις δραστηριότητες άλλων κλάδων, τη σημασία της για τα μεγέθη του εξωτερικού ισοζυγίου αγαθών της χώρας, την ανάπτυξη και διάχυση της τεχνολογίας, τις επιδράσεις σε τοπικό επίπεδο, αλλά και την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και την άμυνα σε εθνικό επίπεδο.

### ***Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου***

Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου αποτελούν τον πυρήνα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ελλάδας και εμφανίζουν ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως πλεονεκτική γεωγραφική θέση, σημαντικές βασικές υποδομές και έμπειρο προσωπικό με τεχνογνωσία σε αρκετούς τομείς. Ωστόσο, τα τρία αυτά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν σήμερα σοβαρά, πολλαπλά και αλληλένδετα προβλήματα, η αντιμετώπιση των οποίων λαμβάνει επείγοντα χαρακτήρα προκειμένου να διασωθεί το μέλλον τους. Στα κυριότερα προβλήματα συγκαταλέγονται η μεγάλη οικονομική τους δυσχέρεια, η εκκρεμότητα ανάκτησης παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η εμπλοκή στη λειτουργία και η δικαστική διαμάχη ιδιοκτησίας και Δημοσίου στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, η εκκρεμότητα καταβολής μεγάλου μέρους του τιμήματος για την εξαγορά των Ναυπηγείων Ελευσίνας, η φθορά των υποδομών των ναυπηγείων και οι ελλείψεις σε σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, το υψηλό κόστος παραγωγής σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες, οι δυσκολίες χρηματοδότησης λόγω της κρίσης και της οικονομικής κατάστασης των ναυπηγείων, η έλλειψη διαθεσιμότητας μέσων χρηματοδοτικής στήριξης συμβατών με την κοινοτική νομοθεσία, τα προβλήματα στην τήρηση των χρόνων παράδοσης, η συρρίκνωση

του παραγωγικού έργου των ναυπηγείων και η εξάρτηση Σκαραμαγκά και Ελευσίνας από τις παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού, η σταδιακή φθορά του ανθρώπινου δυναμικού και η ένταση του διεθνούς ανταγωνισμού.

Τα πλεονεκτήματα και τα βασικά προβλήματα που εντοπίζονται στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου, ταυτίζονται σε γενικές γραμμές με τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες του συνόλου της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας.

### ***Ευκαιρίες και προοπτικές της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα***

Οι ευκαιρίες που ανοίγονται για την ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα στο μέλλον είναι ιδιαίτερα σημαντικές και απορρέουν τόσο από τις ευνοϊκές διεθνείς τάσεις που δύναται να αξιοποιηθούν και από τις εγχώριες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, όσο και τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και τις ειδικότερες εξελίξεις που αφορούν άμεσα την εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, όπως η προοπτική αύξησης των διελεύσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Πειραιά, η ενδεχόμενη μελλοντική αύξηση των διελεύσεων εμπορικών πλοίων από τη νέα διώρυγα του Σουέζ, οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεσμών με την ελληνόκτητη ναυτιλία, και η προοπτική συγκρότησης μίας ναυπηγοεπισκευαστικής-ναυτιλιακής συστάδας επιχειρήσεων με επίκεντρο την περιοχή του Πειραιά.

Βασική προϋπόθεση για την αξιοποίηση των σημαντικών πλεονεκτημάτων και ευκαιριών της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί η εξεύρεση ολοκληρωμένης λύσης για τα προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων, η οποία θα διασφαλίζει την άρση του οικονομικού αδιεξόδου στο οποίο έχουν περιέλθει, την υλοποίηση μεγάλων νέων επενδύσεων για τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους, και τη γενικότερη αναβάθμιση της λειτουργίας και της ανταγωνιστικότητάς τους στα πρότυπα των ναυπηγείων άλλων προηγμένων χωρών του εξωτερικού. Είναι σαφές ότι τα υψηλά κεφάλαια αλλά και η τεχνογνωσία που απαιτούνται προς μία τέτοια κατεύθυνση παραπέμπουν στην ανάγκη ενθάρρυνσης μίας διαδικασίας αναζήτησης στρατηγικού επενδυτή. Σε σχέση με τα δυνητικά αποτελέσματα από την άρση του αδιεξόδου



στα ναυπηγεία και την ανάπτυξή τους με νέα κεφάλαια και τεχνογνωσία, αναμένεται να προκύψουν σημαντικά οφέλη για την απασχόληση, τις εξαγωγές, την οικονομική δραστηριότητα στον γενικότερο τομέα της ναυπηγοεπισκευής, τη διάχυση νέων τεχνολογιών, και τη διατήρηση της δυνατότητας της χώρας για αυτονομία ως προς την επισκευή και κατασκευή πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού.

## EXECUTIVE SUMMARY

### **Developments and Prospects of the Shipbuilding Industry in Greece**

Shipbuilding is an industry in which Greece has recorded a notable performance in the past, while also possessing crucial conditions for substantial and sustainable growth in the future. However, in recent years, shipbuilding activity in Greece has declined dramatically in terms of both volume and range of shipbuilding projects, while the large shipyards of Skaramagas, Elefsis and Syros have been facing serious problems with a significant impact on the country's entire shipbuilding industry. This situation raises many important questions concerning, among other things, the domestic and international factors that led Greece's shipbuilding industry to this point and the prospects and conditions for the revival of the country's large shipyards.

The above issues are investigated systematically for the first time in the present report, which aims at a multifaceted assessment of the course and prospects of the domestic shipbuilding industry. The approach adopted in the report includes the analysis of the international and European framework of the relevant market, the investigation of the main developments and characteristics of the domestic shipbuilding and repair industry and the identification of its particular advantages and problems, with an emphasis on the large shipyards of Skaramagas, Elefsina and Syros.

#### ***International environment***

Shipbuilding represents a complex and high value-added productive activity, with particularly high demands in terms of infrastructure, facilities, capital equipment, skilled labour and technology. In addition, depending on their size and range of activities, shipbuilding firms do not participate in one but in three different and interconnected markets, namely the maintenance and repair market, the conversion market and the newly

built vessels market. With few exceptions, these three markets are dominated by the features of globalization and intense competition.

The shipbuilding markets, and especially the newly built vessels market, are characterized by a high degree of cyclicity, as demand is directly linked to a variety of determinants, such as the corresponding shipping market cycles and, more generally, developments in international trade. Overall, periods of normality in shipbuilding are the exception to the rule, and demand trends are difficult to forecast even for most specialized analysts.

With regard to supply, in terms of gross tonnage, over 90% of newly built ships worldwide come from the shipyards of Japan, South Korea and China. Europe's participation in the global supply of new vessels is limited to around 5%, but European shipyards (with German shipyards being the pioneers) have gained expertise in the construction of high value-added, state-of-the-art vessels.

The uneven geographical distribution of world shipbuilding activity is partly related to the transnational nature of the shipping economy and to the great differences between Europe and Asia in terms of production costs. However this distribution is also a result of policy intervention in South Korea, China and Japan, where shipbuilding industries have been generously subsidized and continue to be supported by the state, and banking systems provide loans to foreign ship-owners on attractive terms to finance orders in their shipyards. In contrast, EU policy with respect to shipbuilding activities is governed by the *laissez faire* rationale, and any aid to shipbuilding in EU countries is limited to grants for innovative activities and to the provision of export credits.

In the current conjuncture, the world shipbuilding industry is in a state of recession, and based on the past record of economic cycles, any projections about future developments are risky. Nevertheless, favourable effects on international shipbuilding activity are expected to emerge from the gradual acceleration of the growth rate of international trade, the rise of private consumption in China, the more intensive use of international production chains in manufacturing, the tightening of environmental regulations and the pressures for more efficient fuel use in maritime transport, and the changes and shifts in global shipping towards the reduction in the average cost of shipping services. In addition, an important inter-

national development with potential positive effects on the shipyards of the Mediterranean, and therefore also of Greece, is the expansion of the Suez Canal.

### ***The shipbuilding and repair industry in Greece***

The shipbuilding and repair industry in Greece consists of the large shipyards of Skaramagas, Elefsis, Neorion Syros, and Chalkis, and the numerous small and medium-sized shipbuilding and repair units located mainly in the Piraeus, Perama, and Salamis area, and especially at the Perama dry docks. The activities of small and medium-sized units depend to a significant degree upon their ability to use the facilities of the Skaramagas and Elefsis shipyards, as well as upon the volume of projects undertaken by the large shipyards. Also, the facilities of the Piraeus Port Authority are important for small and medium-sized units.

In recent years, Greece's shipbuilding and repair industry has suffered a deep crisis, as clearly reflected in the economic figures of the sectors of *Building of Ships and Boats* and *Repair and Maintenance of Ships and Boats*. The causes of this crisis, which was more pronounced in the case of the *Building of Ships and Boats* sector, appear to have been related to the adverse developments in the international shipping market, to the overall deep crisis in the Greek economy, as well as to the particular weaknesses of the country's shipbuilding industry, most notably the problems burdening the large shipyards of Skaramagas, Elefsis and Neorion Syros.

Despite its severe decline, the shipbuilding and repair industry continues to play an important and multidimensional role for the Greek economy in terms of production and employment shares, linkages to the activities of other sectors, importance for the country's external balance, growth and diffusion of technology, local community effects, maritime transport safety and national defence.

### ***Skaramagas, Elefsis and Syros Shipyards***

The Skaramagas, Elefsis and Syros shipyards form the core of Greece's shipbuilding industry and possess certain important advantages with respect to their geographical position, their basic infrastructure and the ex-

tensive experience and know-how of their personnel. Nevertheless, the three shipyards face serious, multiple and interrelated problems, which must be urgently addressed in order to secure their future. The most serious of these problems include their severe financial condition, the pending recovery of unlawful state aid, the operational problems and the lawsuits between the ownership and the Hellenic State concerning the Skaramagas shipyard, the pending payment of a large part of the price for the acquisition of the Elefsis shipyard, the deterioration of infrastructure and the deficiencies in modern equipment, the high production costs compared to competing countries, the financing difficulties due to the crisis and the financial situation of shipyards, the lack of availability of financial support instruments compatible with Community law, the problems in meeting delivery times, the decline in productive activity and the dependence of Skaramagas and Elefsis shipyards from Navy orders, the gradual deterioration of human resources and the intensity of international competition.

The advantages and main problems identified in the cases of the Skaramagas, Elefsis and Syros shipyards broadly match the strengths and weaknesses of Greece's entire shipbuilding industry.

### ***Opportunities and prospects of the shipbuilding and repair industry in Greece***

Opportunities for growth of the shipbuilding and repair industry in the future are particularly substantial for Greece, and arise both from the favourable international trends, and from the particular advantages and prospects related directly to domestic shipbuilding and repair activity, such as the expected increase in the traffic of container and cruise ships in the Port of Piraeus, the possible future increase of Suez Canal traffic, the opportunities stemming from the special ties to the Greek-owned merchant fleet, and the potential formation of a shipping-shipbuilding and repair cluster in the wider Piraeus area.

A key requirement for making use of the advantages and opportunities available to Greece's shipbuilding industry is the identification of a comprehensive solution to the problems of the large shipyards. Such a solution should incorporate the resolution of the financial deadlock faced

by the shipyards, the implementation of major new investments for the maintenance and upgrade of their installations, and the overall enhancement of their operation and competitiveness in line with the standards employed by shipyards in other advanced countries. It is clear that the major funds and extensive know-how required to proceed in this direction point to the need for encouraging a process of identification of a strategic investor. With respect to the potential results from the lifting of the deadlock in the large shipyards and their revival and growth by use of new capital and know-how, significant benefits are expected to arise in terms of employment, exports, economic activity in the shipbuilding and repair sector as a whole, technology diffusion, and preservation of the country's ability to cover its needs with respect to the building and repair of Navy vessels.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί θεμέλιο λίθο και αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας των εθνικών και διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, και δεδομένης της ισχυρής παρουσίας του ελληνικού στοιχείου στις θαλάσσιες μεταφορές, θα ανέμενε κανείς και μια ανάλογη συμμετοχή της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα.

Ωστόσο, διαπιστώνεται σήμερα μια μεγάλη διάσταση μεταξύ αυτού που θα ανέμενε κανείς με βάση τη λογική και αυτού που ισχύει στην πραγματικότητα. Δεν είναι απλώς ότι το παραγωγικό έργο των ελληνικών ναυπηγείων είναι δυσανάλογα μικρότερο του μεγέθους που χαρακτηρίζει την ελληνική εμπορική ναυτιλία και ακτοπλοΐα. Η κατάσταση είναι ακόμα πιο κρίσιμη, και τα προβλήματα που παρουσιάζουν σήμερα τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου είναι τόσο σοβαρά, ώστε να δημιουργούν κίνδυνο οριστικής απαξίωσης της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι πολλά και σημαντικά: Πώς έφτασε η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία σε αυτό το σημείο; Ποιος είναι ο ρόλος των εγχώριων και διεθνών οικονομικών παραγόντων; Ποια είναι τα περιθώρια επαναδραστηριοποίησης των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας και κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορεί να επιτευχθεί αυτό;

Τα συγκεκριμένα ζητήματα διερευνώνται στην παρούσα έκθεση, η οποία στηρίζεται σε σχετική μελέτη που εκπονήθηκε από το ΚΕΠΕ κατ' ανάθεση του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Αθανασίου και Κουτρούλης, 2016). Η έκθεση στοχεύει σε μία συνοπτική αλλά πολύπλευρη αποτίμηση της πορείας και των προοπτικών της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας, μέσα από την ανάλυση του διεθνούς και ευρωπαϊκού πλαισίου της συγκεκριμένης αγοράς, και την ανάδειξη των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και προβλημάτων που χαρακτηρίζουν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου.

Ειδικότερα, στο Κεφάλαιο 1 της έκθεσης καταγράφεται ο πολυσχιδής και ταυτόχρονα έντονα διεθνικός χαρακτήρας της ναυπηγικής δραστη-



ριότητας. Το Κεφάλαιο έχει ως αφετηρία την περιγραφή των βασικών οικονομοτεχνικών χαρακτηριστικών της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάλυση των αγορών για επισκευή, μετατροπή χρήσης, και ναυπήγηση πλοίων. Ακολουθούν οι περιγραφές των οικονομικών κύκλων και της γεωγραφικής κατανομής που χαρακτηρίζουν τον κλάδο. Στη συνέχεια αποτυπώνονται οι εξελίξεις της ναυπηγικής δραστηριότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Κεφάλαιο κλείνει με την καταγραφή των τάσεων στο σύνολο της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας.

Στο Κεφάλαιο 2 της εργασίας εξετάζεται η διάρθρωση, οι κύριες οικονομικές εξελίξεις και η οικονομική σημασία του συνόλου της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας.

Εν συνεχεία, στο Κεφάλαιο 3 εξετάζονται λεπτομερέστερα τα θετικά και αρνητικά χαρακτηριστικά, η οικονομική κατάσταση και οι ιδιαίτερες συνθήκες που αφορούν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου. Μέσα από την ανάλυση αυτή αναδεικνύονται οι παράγοντες που πρέπει να αξιοποιηθούν και τα κύρια ζητήματα που είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν προκειμένου να διαμορφωθεί μία θετική προοπτική για τα τρία αυτά ναυπηγεία στο μέλλον.

Στο Κεφάλαιο 4 της έκθεσης συνοψίζονται τα κύρια συμπεράσματα της ανάλυσης και ενσωματώνεται μία ανάλυση των δυνατών σημείων, των αδυναμιών, των προοπτικών και των απειλών (SWOT) για το σύνολο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας.

Τέλος, στα Παραρτήματα της έκθεσης παρατίθεται ένα σύντομο ιστορικό καθενός από τα τρία ναυπηγεία, με αναφορά σε ορισμένους βασικούς σταθμούς στη διαδρομή και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Οι πληροφορίες που περιέχονται στα Παραρτήματα αυτά χρησιμεύουν για την καλύτερη κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης των ναυπηγείων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

### 1.1. Εισαγωγή

Η κατανόηση των ειδικών θεμάτων που άπτονται της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας προϋποθέτει ορισμένες βασικές γνώσεις για τους μηχανισμούς και τη λογική που διέπουν τη ναυπηγική δραστηριότητα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο. Υπό αυτό το πρίσμα, στόχος του παρόντος Κεφαλαίου είναι να καταγράψει συνοπτικά τον πολυσχιδή και ταυτόχρονα έντονα διεθνικό χαρακτήρα της ναυπηγικής δραστηριότητας.

Το Κεφάλαιο έχει ως αφετηρία την περιγραφή των βασικών οικονομοτεχνικών χαρακτηριστικών της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάλυση των αγορών για επισκευή, μετατροπή χρήσης και ναυπήγηση πλοίων. Ακολουθούν οι περιγραφές των οικονομικών κύκλων και της γεωγραφικής κατανομής που χαρακτηρίζουν τον κλάδο. Στη συνέχεια αποτυπώνονται οι εξελίξεις της ναυπηγικής δραστηριότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Κεφάλαιο κλείνει με την καταγραφή των τάσεων στο σύνολο της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας.

### 1.2. Ορισμοί και ταξινόμηση – Οικονομοτεχνικά χαρακτηριστικά των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων

Ο βασικός ρόλος της ναυπηγικής βιομηχανίας συνίσταται στη ναυπήγηση, την επισκευή ή τη μετατροπή χρήσης πλοίων<sup>1</sup>. Ως εκ τούτου, η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί θεμέλιο λίθο και αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας εθνικών και διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

---

<sup>1</sup> Παρόλο που και στις τρεις αυτές παραγωγικές διαδικασίες παρεμβάλλεται με τη συμμετοχή της η βιομηχανία εξοπλισμού πλοίων, η διεθνής βιβλιογραφία μελετά τη ναυπηγική βιομηχανία και τη βιομηχανία εξοπλισμού πλοίων ως δύο αυτόνομους κλάδους. Η ανάλυση που ακολουθεί αφορά αποκλειστικά τη ναυπηγική βιομηχανία.

Πέρα από τον σημαντικό της ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, αυτό που διαφοροποιεί τη ναυπηγική βιομηχανία από τους υπόλοιπους κλάδους της μεταποίησης είναι η τάξη μεγέθους που αφορά τα οικονομοτεχνικά χαρακτηριστικά των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. Για παράδειγμα, ο όγκος και η αξία του παραγόμενου προϊόντος ή ο χρόνος που απαιτείται για το χτίσιμο ενός πλοίου, μόνο με τα αντίστοιχα μεγέθη της αεροναυπηγικής βιομηχανίας θα μπορούσαν να συγκριθούν. Ανάλογα μεγάλες είναι και οι απαιτήσεις σε:

- (α) υποδομές δημόσιου χαρακτήρα,
- (β) ιδιότητες εγκαταστάσεις,
- (γ) κεφαλαιουχικό εξοπλισμό,
- (δ) τεχνολογία και
- (ε) ανειδίκευτο, ειδικευμένο και υψηλής εξειδίκευσης εργατικό δυναμικό.

Τέλος, η φύση του προϊόντος που παράγει η ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί ειδική χωροταξική διευθέτηση του χώρου εγκατάστασης των ναυπηγείων (π.χ. γεωγραφική εγγύτητα με λιμάνια και χαλυβουργικές μονάδες).

Οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες διαφέρουν μεταξύ τους ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο των πλοίων που δύναται να χτίσουν, την αρτιότητα του τεχνολογικού τους εξοπλισμού, και την εξειδίκευσή τους στην παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών. Η γενική πρακτική της διεθνούς βιβλιογραφίας είναι η ταξινόμηση των ναυπηγείων ανάλογα με το μέγεθός τους. Στα πλαίσια αυτής της ταξινόμησης τα ναυπηγεία διακρίνονται σε μικρά, μεσαία και μεγάλα.

- Στα μικρά ναυπηγεία συγκαταλέγονται εκείνα των οποίων οι παραγωγικές δυνατότητες περιορίζονται σε πλοία κάτω των 10.000 τόνων νεκρού βάρους. Το προσωπικό τους κυμαίνεται μεταξύ 100 και 1.000 ατόμων.
- Τα μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία απασχολούν προσωπικό μεταξύ 500 και 1.500 ατόμων και μπορούν να χτίσουν πλοία μέχρι 40.000 τόνων νεκρού βάρους.

- Τέλος, μεγάλα ναυπηγεία θεωρούνται εκείνα τα οποία δεν υπόκεινται σε περιορισμούς ως προς το μέγεθος των πλοίων που μπορούν να χτίσουν και απασχολούν από 1.000 έως 10.000 εργαζόμενους (Stopfard, 2009).

Τα περισσότερα σύγχρονα ναυπηγεία μπορούν να αναλάβουν και να διεκπεραιώσουν κάθε τύπου επισκευή, μετατροπή και ναυπήγηση πλοίου. Αυτό όμως δεν ισχύει για όλα τα ναυπηγεία. Ναυπηγεία με χαμηλής στάθμης τεχνολογικό εξοπλισμό και με πρόσβαση σε φθινό ανειδίκευτο εργατικό προσωπικό τείνουν να προσφέρουν κυρίως υπηρεσίες συντήρησης και γενικών επισκευών. Αντίθετα, τα καλά εξοπλισμένα ναυπηγεία που διαθέτουν υψηλής εξειδίκευσης προσωπικό τείνουν να επικεντρώνουν το έργο τους σε μετατροπές χρήσης ή ναυπήγηση νέων πλοίων.

### **1.3. Φυσιογνωμία και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αγορών για ναυπήγηση, μετατροπή χρήσης και επισκευή πλοίων**

Σε γενικές γραμμές, η ναυπήγηση, η μετατροπή χρήσης και οι επισκευές πλοίων αποτελούν συναφείς παραγωγικές δραστηριότητες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι οι τρεις αυτές δραστηριότητες μπορούν να αναλυθούν στα πλαίσια μιας ενιαίας αγοράς. Η μετατροπή χρήσης, η ναυπήγηση νέων και η επισκευή παλαιών πλοίων, εκτός από ομοιότητες, παρουσιάζουν και σημαντικές διαφορές ως προς τον απαιτούμενο χρόνο διεκπεραίωσης των αντίστοιχων έργων, τις τεχνολογικές απαιτήσεις, το ύψος των δαπανών, την πολυπλοκότητα των συναλλαγών ή τα κίνητρα των αντισυμβαλλόμενων. Επιπλέον, παράγοντες όπως το ύψος των ναύλων ή οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων φαίνεται να έχουν διαφορετικό βαθμό επίδρασης στη ζήτηση και προσφορά για ναυπήγηση, μετατροπή και επισκευή πλοίων. Από οικονομική άποψη, επομένως, οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες συμμετέχουν ως παραγωγοί σε τρεις αλληλένδετες αλλά διαφορετικές αγορές: την αγορά που έχει να κάνει με τη

συντήρηση και τις επισκευές, την αγορά μετατροπής χρήσης, και την αγορά νεότευκτων πλοίων<sup>2</sup>.

### **Η αγορά για συντήρηση και επισκευές πλοίων**

Η φυσική φθορά που υφίστανται τα πλοία από τη δραστηριοποίησή τους στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί τη βασική πηγή ζήτησης για υπηρεσίες συντήρησης και επισκευών. Προφανώς, όσο μεγαλύτερος είναι ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών και όσο μεγαλύτερη είναι η παλαιότητα των εν ενεργεία πλοίων, τόσο συχνότεροι είναι και οι δεξαμενισμοί για συντήρηση και επισκευές. Ωστόσο, οι νόμοι της φυσικής δεν έχουν την αποκλειστικότητα στη διαμόρφωση της ζήτησης για επισκευές πλοίων. Η εκτέλεση έργων συντήρησης και επισκευής είναι το αποτέλεσμα της συνεχούς προσπάθειας που καταβάλλουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για προσαρμογή στον διεθνή ανταγωνισμό και της ανάγκης συμμόρφωσης με:

- (α) τις προδιαγραφές του νηογνώμονα<sup>3</sup>,
- (β) τους διεθνείς κανονισμούς σχετικά με τη ναυσιπλοΐα και την προστασία του περιβάλλοντος,
- (γ) τις απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών, και
- (δ) τις αξιώσεις των ναυλωτών για ταχεία και ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων τους.

Σε ό,τι αφορά την προσφορά, η δυνατότητα παροχής επισκευαστικού έργου από την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία εξαρτάται από τις

---

<sup>2</sup> Εκτός από τις τρεις αναφερόμενες αγορές, υπάρχει και η αγορά της διάλυσης παλαιών πλοίων. Σε αυτή την αγορά οι ναυτιλιακές εταιρείες πωλούν συνήθως τα πλοία που έχουν συμπληρώσει τον οικονομικό χρόνο ζωής τους σε επιχειρήσεις διάλυσης και ανακύκλωσης πλοίων. Οι τελευταίες εντοπίζονται γεωγραφικά στην Άπω Ανατολή και την Ινδία και δεν παράγουν ναυπηγοεπισκευαστικό έργο. Οι εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην αγορά διάλυσης και ανακύκλωσης πλοίων έχουν πολύ περιορισμένη έως μηδαμινή επίδραση στις υπόλοιπες τρεις αγορές.

<sup>3</sup> Νηογνώμονας ονομάζεται ο εκάστοτε ειδικός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας για τη ναυπήγηση των πλοίων και τον εξοπλισμό τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάσεις (classification). Ο νηογνώμονας διαθέτει ειδικούς επιθεωρητές και παρακολουθεί τα πλοία καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι νηογνώμονες για ένα πλοίο είναι απαραίτητα για τη ναύλωση, ασφάλιση και πώλησή του.

τεχνολογικές εξελίξεις, την ύπαρξη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, και τον αριθμό και τον τύπο (μέγεθος) των διαθέσιμων δεξαμενών. Τα τελευταία χρόνια, η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και τεχνικών έχει επισπεύσει τις διαδικασίες συντήρησης και επισκευών και έχει διευκολύνει την αντιμετώπιση ιδιαίτερα περίπλοκων περιπτώσεων επισκευής. Παρ' όλα αυτά, η επισκευαστική διαδικασία εξακολουθεί να αποτελεί δραστηριότητα εντάσεως εργασίας<sup>4</sup>. Αυτό συνεπάγεται ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε χώρες χαμηλού εργατικού κόστους και, αντίστοιχα, ένα μειονέκτημα για τις μονάδες που διατηρούν την έδρα τους στις προηγμένες οικονομίες. Οι τελευταίες ειδικεύονται στην προσφορά υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και στην αντιμετώπιση ειδικών περιπτώσεων επισκευής με υψηλές απαιτήσεις σε τεχνολογικό εξοπλισμό και τεχνογνωσία.

Αναμφίβολα, ο πλέον καθοριστικός παράγοντας στην προσφορά επισκευαστικών υπηρεσιών είναι το μέγεθος των εγκαταστάσεων των ναυπηγείων και, ειδικότερα, ο αριθμός και το μέγεθος των διαθέσιμων δεξαμενών. Εξαιτίας του χρόνου που απαιτεί και του κόστους που συνεπάγεται η κατασκευή μιας δεξαμενής, η διαθεσιμότητα δεξαμενών για τη συντήρηση και επισκευή πλοίων στη βραχυχρόνια περίοδο θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Υπάρχουν βέβαια δύο εξαιρέσεις. Ο αριθμός των δεξαμενών μπορεί να μειωθεί είτε λόγω τεχνικών δυσλειτουργιών είτε λόγω της απόσυρσης από την αγορά κάποιων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. Από την άλλη, αύξηση του αριθμού των δεξαμενών μπορεί να προκύψει όταν στην επισκευαστική αγορά εισέρχονται μεγάλες ναυπηγικές μονάδες οι οποίες εξειδικεύονται στη ναυπήγηση πλοίων. Αυτό συμβαίνει σε περιόδους καθίζησης της αγοράς νεότευκτων πλοίων, κατά τη διάρκεια των οποίων τα μεγάλα ναυπηγεία προσπαθούν να αντισταθμίσουν τις οικονομικές τους απώλειες από την έλλειψη νέων παραγγελιών με έσοδα από τις επισκευές πλοίων.

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων ο δεξαμενισμός των πλοίων για συντήρηση και επισκευή έχει τακτικό χαρακτήρα και υπόκειται σε προ-

---

<sup>4</sup> Υπολογίζεται ότι η συμμετοχή του κόστους εργασίας στην επισκευή πλοίων κυμαίνεται μεταξύ 50% και 70% (OECD, 2008).

γραμματισμό. Η δυνατότητα προγραμματισμού προσφέρει αρκετούς βαθμούς ελευθερίας στις ναυτιλιακές εταιρείες ως προς την επιλογή της ναυπηγικής μονάδας. Με αυτή την έννοια, οι επισκευές πλοίων δεν επηρεάζονται σημαντικά από τη γεωγραφική θέση των ναυπηγείων και η αγορά των επισκευών είναι έντονα ανταγωνιστική προς όφελος των ναυτιλιακών εταιρειών. Στον αντίποδα των τακτικών επισκευών έχουμε τις επισκευές με επείγοντα χαρακτήρα. Αυτές μπορούν να προκύψουν εξαιτίας κάποιου ατυχήματος ή εξαιτίας της απρόβλεπτης επιθεώρησης από τον νηογνώμονα ο οποίος κρίνει για την άμεση διενέργεια επισκευών ή λόγω των εξελίξεων στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων<sup>5</sup>. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις οι επιλογές του πλοιοκτήτη περιορίζονται στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που βρίσκονται εγγύτερα του πλοίου.

### **Η αγορά για μετατροπή χρήσης πλοίων**

Η διάθεση των ναυτιλιακών εταιρειών για μετατροπή χρήσης των πλοίων τους συνδέεται με την πορεία των επιμέρους αγορών των θαλάσσιων μεταφορών, τις εξελίξεις στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και τις τιμές που επικρατούν στην αγορά νεότευκτων πλοίων. Για παράδειγμα, εκ διαμέτρου αντίθετες μεταβολές μακράς διάρκειας στην πορεία των επιμέρους αγορών των θαλάσσιων μεταφορών συχνά οδηγούν στην αναδιάρθρωση του στόλου των ναυτιλιακών εταιρειών υπέρ των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά με ευνοϊκές προοπτικές. Άμεσο επακόλουθο της αναδιάρθρωσης αυτής είναι η αύξηση (μείωση) της τιμής των μεταχειρισμένων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ανοδική (φθίνουσα) αγορά. Το ίδιο ισχύει και για τα νεότευκτα πλοία. Δεδομένων των υψηλών τιμών των μεταχειρισμένων και νεότευκτων πλοίων και της μεγάλης χρονικής διάρκειας που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας και

---

<sup>5</sup> Για παράδειγμα, μια ναυτιλιακή εταιρεία με κερδοσκοπικές διαθέσεις ενδέχεται να θέλει να εκμεταλλευτεί την (συγκυριακή) εκτόξευση των τιμών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων πουλώντας ένα ή περισσότερα πλοία που βρίσκονται στην κατοχή της. Δεδομένου ότι ένα συμβόλαιο αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικά πρόσφατης συντήρησης και γενικής επισκευής, εάν αυτά δεν υπάρχουν, θα πρέπει να αποκτηθούν το ταχύτερο δυνατό με τον άμεσο δεξαμενισμό του πλοίου.

της παράδοσης ενός νεότευκτου πλοίου, οι ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται στη μετατροπή χρήσης πλοίων των οποίων η αξία έχει μειωθεί<sup>6</sup>.

Η μετατροπή χρήσης πλοίων αφορά μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις στην εσωτερική διαμόρφωση των αποθηκευτικών χώρων και των δομικών στοιχείων των πλοίων. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα πολύπλοκη παραγωγική διαδικασία η οποία μπορεί να επηρεάσει τη σταθερότητα, την αντοχή και γενικά τη δομική ακεραιότητα ενός πλοίου. Για αυτούς τους λόγους, μικρές επισκευαστικές μονάδες οι οποίες εξειδικεύονται στην παροχή έργων συντήρησης και γενικών επισκευών αδυνατούν να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις ενός τέτοιου εγχειρήματος. Απομένει, επομένως, στις μεγάλες και καλά εξοπλισμένες ναυπηγικές μονάδες να προσφέρουν υπηρεσίες μετατροπής χρήσης των πλοίων. Το γεγονός αυτό μειώνει τον αριθμό των ναυπηγικών μονάδων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά χωρίς, ωστόσο, να αλλοιώνεται ο ανταγωνιστικός της χαρακτήρας. Ειδικότερα, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση πλοίων προς μετατροπή χρήσης είναι ιδιαίτερα έντονος, καθώς η αγορά δεν είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη σε θέματα που έχουν να κάνουν με την τοποθεσία των ναυπηγείων.

### **Η αγορά νεότευκτων πλοίων**

Χωρίς υπερβολή, η αγορά νεότευκτων πλοίων είναι μια από τις πιο ανοικτές και ανταγωνιστικές αγορές του κόσμου<sup>7</sup>. Ταυτόχρονα είναι και από τις πλέον πολυσύνθετες. Ο πολυσύνθετος χαρακτήρας της αγοράς νεότευκτων πλοίων δεν οφείλεται μόνο στην ιδιαίτερα δαπανηρή και

---

<sup>6</sup> Ενίοτε, καταλυτικό ρόλο στη ζήτηση για μετατροπή χρήσης των πλοίων παίζουν παράγοντες οι οποίοι δρουν εκτός αγοράς. Ως κλασικό παράδειγμα εδώ μπορεί να αναφερθεί η αυστηροποίηση των διεθνών κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος έπειτα από την οικολογική καταστροφή που προκάλεσε το δεξαμενόπλοιο 'Erika' τον Δεκέμβριο του 1999. Όπως είναι γνωστό στους ναυτιλιακούς κύκλους, ο κανονισμός περί διπλών τοιχωμάτων των δεξαμενόπλοιων οδήγησε στη μετατροπή χρήσης πολλών δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος σε πλοία χύδην φορτίου.

<sup>7</sup> Υπέρ αυτής της άποψης συνηγορούν οι εναλλαγές των χωρών στην ηγετική θέση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας και ο διεθνικός χαρακτήρας των ναυτιλιακών μεταφορών (Mickeviciene, 2011). Επιπλέον, το ίδιο το προϊόν, το νεότευκτο πλοίο, αποτελεί μεταφορικό μέσο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί παραγωγικά από τον ιδιοκτήτη ευθύς αμέσως μετά την καθέλκυσή του. Αυτό σημαίνει ότι ο ανταγωνισμός των ναυπηγείων δεν έχει στενά γεωγραφικά όρια αλλά παγκόσμιες διαστάσεις.



χρονοβόρα επένδυση που συνεπάγεται η ναυπήγηση ενός πλοίου, αλλά συνδέεται κυρίως με την πληθώρα των παραγόντων που διαμορφώνουν τη ζήτηση στην αγορά. Παράγοντες, οι οποίοι άλλοτε αλληλοσυμπληρώνονται και άλλοτε αλληλοαναιρούνται ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν.

Για αναλυτικούς σκοπούς, οι παράγοντες με τη σημαντικότερη επίδραση στη ζήτηση νεότευκτων πλοίων μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες.

- Στην πρώτη ανήκουν οι πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα σε παγκόσμια κλίμακα, όπως ο βαθμός πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας, ο ρυθμός επέκτασης του διεθνούς εμπορίου, το ποσοστό των διεθνών εμπορευμάτων που διακινείται μέσω θαλασσιών οδών, και η διεθνής τιμή του πετρελαίου.
- Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις διακυμάνσεις βασικών μεταβλητών των επιμέρους αγορών της ναυτιλιακής οικονομίας όπως το ύψος των ναύλων, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και οι αυξομειώσεις στο μέγεθος του στόλου για κάθε τύπο πλοίου λόγω μετατροπών χρήσης ή απόσυρσης (διάλυσης).
- Η τρίτη κατηγορία σχετίζεται με στοιχεία χρηματοδότησης. Δεδομένου του ύψους της δαπάνης που απαιτείται για την απόκτηση ενός πλοίου, η διαθέσιμη ρευστότητα του αγοραστή σπάνια επαρκεί για να καλύψει εξολοκλήρου το τίμημα της αγοράς. Επομένως, η ανάθεση και η εκτέλεση παραγγελιών για νέα σκάφη είναι συνάρτηση της διαθεσιμότητας και της παροχής πιστώσεων από το διεθνές τραπεζικό σύστημα. Σημαντικό ρόλο εδώ διαδραματίζει και η δυνατότητα παροχής εξαγωγικών πιστώσεων από το εθνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα των χωρών στις οποίες είναι εγκατεστημένα τα ναυπηγεία.
- Η τέταρτη και τελευταία κατηγορία αφορά τις προσδοκίες των υποψήφιων αγοραστών σχετικά με τη μελλοντική πορεία όλων των προαναφερθεισών οικονομικών μεταβλητών. Οι προσδοκίες αποτελούν από μόνες τους μια κατηγορία διότι, σε τελική ανάλυση, ένα πλοίο που παραγγέλλεται και αρχίζει να χτίζεται σήμερα, θα είναι οικονομικά αξιοποιήσιμο έπειτα από δύο με τρία χρόνια. Επομένως, αυτό που επηρεάζει περισσότερο τη ζήτηση για νεότευκτα πλοία δεν εί-

ναι τόσο η παρούσα οικονομική συγκυρία όσο οι προσδοκίες για τις μελλοντικές εξελίξεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο τρόπος με τον οποίο αξιολογούνται οι διαθέσιμες πληροφορίες και η βαρύτητα αυτών στην ανάληψη αποφάσεων σχετικά με την αγορά νεότευκτων σκαφών εξαρτώνται από τον τρόπο διοίκησης και τα κίνητρα της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας. Στις εταιρείες που λειτουργούν ως 'ένος ανδρός αρχή', οι αποφάσεις παραγγελιών στηρίζονται περισσότερο στο ένστικτο του ιδιοκτήτη παρά στην οικονομοτεχνική ανάλυση της οικονομικής συγκυρίας. Στις μεγάλες πολυμετοχικές εταιρείες, αντίθετα, οι όποιες αποφάσεις στηρίζονται στις προτάσεις των οικονομοτεχνικών μελετών που γίνονται στους κόλπους των εταιρειών από εξειδικευμένα στελέχη<sup>8</sup>. Από την άλλη, διαφορετικά κίνητρα οδηγούν και σε διαφορετικές συμπεριφορές. Για παράδειγμα, μια εταιρεία με καθαρά κερδοσκοπική διάθεση ενδέχεται να προχωρήσει σε νέες παραγγελίες ακόμα και όταν οι οικονομικές συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές, με σκοπό να μεταπωλήσει τα νεότευκτα πλοία σε υψηλότερες τιμές όταν η αγορά θα ανακάμψει.

Από την πλευρά των ναυπηγικών επιχειρήσεων, το χτίσιμο ενός νέου πλοίου αποτελεί την κορωνίδα των δραστηριοτήτων τους, καθώς με αυτό τον τρόπο αυξάνονται τα έσοδά τους, εξασφαλίζεται η απασχόληση των παραγωγικών τους συντελεστών για μεγάλο χρονικό διάστημα, και ενισχύεται η φήμη τους. Υπό αυτό το πρίσμα, οι ναυπηγικές επιχειρήσεις έχουν κάθε λόγο να προσελκύουν νέες παραγγελίες. Άλλο πράγμα όμως είναι οι επιδιώξεις των ναυπηγικών επιχειρήσεων και άλλο οι δυνατότητές τους να ανταποκριθούν στη ζήτηση για νεότευκτα πλοία. Γενικά, η προσφορά νεότευκτων πλοίων από την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία εξαρτάται από τον αριθμό και το είδος των διαθέσιμων ναυπηγικών κλινών των εν ενεργεία ναυπηγείων, την αποτελεσματικότητα και τις αμοιβές των παραγωγικών συντελεστών, το κόστος των πρώτων υλών και το μέγεθος του βιβλίου παραγγελιών. Σε περιόδους καθίζησης της αγοράς, και επομένως χαμηλών τιμών των νεότευκτων σκαφών, η προσφορά είναι περιορισμένη και προέρχεται από εκείνες τις μονάδες των οποίων η υψηλή παραγωγικότητα ή/και το χαμηλό κόστος παραγωγ-

---

<sup>8</sup> Βλ. Stopford (2009), κεφ. 2, σελ. 85.

γής καθιστά οικονομικά βιώσιμη τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Υπό καθεστώς οικονομικής άνθισης το μέγεθος του βιβλίου παραγγελιών των πιο αποδοτικών ναυπηγείων μεγαλώνει και δεν επιτρέπει τη σύναψη επιπλέον συμβολαίων. Στην περίπτωση αυτή οι τιμές των νεότευκτων πλοίων αυξάνουν και η ναυπήγηση σκαφών καθίσταται οικονομικά βιώσιμη για ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό ναυπηγείων, με αποτέλεσμα την αύξηση της προσφοράς.

#### **1.4. Οι οικονομικοί κύκλοι της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας**

Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία είναι μια έντονα κυκλική οικονομική δραστηριότητα. Το εύρος και η ένταση των διακυμάνσεων περιγράφεται με γλαφυρό και περιεκτικό τρόπο από τον Volk (1994) ο οποίος υποστηρίζει ότι *«Η ναυπηγική δραστηριότητα στη βραχυχρόνια περίοδο χαρακτηρίζεται από μια ευμετάβλητη ζήτηση και ταυτόχρονα μια αδρανή προσφορά. Το αποτέλεσμα είναι σύντομες περίοδοι ευημερίας και μακρόχρονες περίοδοι οικονομικής δυσπραγίας»*. Σε ίδιου μήκους κύματος συμπέρασμα καταλήγει και ο Stopford (2009), χαρακτηρίζοντας τις περιόδους ομαλότητας στη ναυπηγική δραστηριότητα ως την εξαίρεση στον κανόνα.

##### **Οι τέσσερις φάσεις του οικονομικού κύκλου**

Όπως συμβαίνει και στην περίπτωση των επιχειρηματικών κύκλων στο πλαίσιο της μακροοικονομικής ανάλυσης, οι κύκλοι στη ναυπηγική δραστηριότητα διέρχονται από τέσσερις φάσεις: (α) τη φάση στην οποία η ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται στο κατώτατο σημείο του κύκλου (ναδίρ της αγοράς), (β) τη φάση της ανάκαμψης, (γ) τη φάση της κορύφωσης της δραστηριότητας (ζενίθ της αγοράς) και (δ) τη φάση της ύφεσης (Stopford, 2009, Solesvik, 2011).

- **Κατώτατο σημείο του κύκλου.** Στη φάση αυτή η προσφορά για θαλάσσιες μεταφορές υπερκαλύπτει τη ζήτηση, γεγονός που οδηγεί στη μείωση των ναύλων. Τα πλοία με υψηλό λειτουργικό κόστος παροπλίζονται, πωλούνται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή

αποσύρονται οριστικά και πωλούνται στα διαλυτήρια πλοίων. Ένας περιορισμένος μόνο αριθμός πλοιοκτητών κινείται αντικυκλικά και προχωρά σε παραγγελίες νέων σκαφών προκειμένου να εκμεταλλευτεί τις πολύ χαμηλές τιμές που προσφέρουν τα ναυπηγεία χαμηλού κόστους. Τα λιγότερα αποδοτικά ναυπηγεία, των οποίων οι παραγωγικοί συντελεστές υποαπασχολούνται, ανταγωνίζονται για τη σύναψη συμβολαίων συντήρησης και γενικών επισκευών. Τα ναυπηγεία υψηλού κόστους, αλλά με μακρόχρονη παράδοση στην έρευνα και την καινοτομία, προσπαθούν να προσελκύσουν αγοραστές προσφέροντας καινοτόμα σκάφη υψηλής τεχνολογίας.

- **Ανάκαμψη.** Η διάλυση πλοίων κατά την προηγούμενη φάση του κύκλου έχει οδηγήσει στη μείωση του στόλου. Εάν αυτή η μείωση συνδυαστεί με την αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, οι ναύλοι θα αυξηθούν συμπαρασύροντας και τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Σιγά σιγά και όσο οι πιέσεις στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται, οι πλοιοκτήτες στρέφονται στην αγορά νεότευκτων πλοίων και το βιβλίο παραγγελιών των ναυπηγείων αρχίζει να γεμίζει. Η φάση της ανάκαμψης είναι η περίοδος που επιλέγεται από νέες ναυπηγικές επιχειρήσεις για την είσοδο στον κλάδο.
- **Ανώτατο σημείο του κύκλου.** Πρόκειται για τη φάση κατά την οποία η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές υπερβαίνει την προσφορά με συνέπεια την αύξηση των ναύλων. Οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκές εξελίξεις προχωρώντας σε νέες παραγγελίες πλοίων. Τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων γεμίζουν και η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία αγγίζει τα όρια εξάντλησης των παραγωγικών της δυνατοτήτων.
- **Ύφεση.** Εάν οι προσδοκίες των πλοιοκτητών για σταθερή επέκταση του διεθνούς εμπορίου δεν ευδοκιμήσουν, οι εκτελέσεις των παραγγελιών της προηγούμενης φάσης του κύκλου θα προικοδοτήσουν την παγκόσμια ναυτιλία με έναν υπεράριθμο στόλο, ο οποίος θα ξεπερνά τις ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας για θαλάσσιες μεταφορές. Η υπερβάλλουσα προσφορά θα θέσει σε κίνηση μια αλυσιδωτή σειρά αρνητικών αντιδράσεων, η οποία θα ξεκινά από τους μειωμένους ναύλους και θα καταλήγει στη μείωση της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας.

## **Οι αιτίες που προκαλούν τους οικονομικούς κύκλους στη ναυπηγική δραστηριότητα**

Η περιγραφή των φάσεων των κύκλων που χαρακτηρίζουν τη ναυπηγική βιομηχανία μάς προϊδεάζουν σχετικά με τις αιτίες που προκαλούν τους κύκλους αυτούς. Πράγματι, είναι προφανές ότι οι μεγάλες διακυμάνσεις στη ναυπηγική δραστηριότητα είναι το επακόλουθο των κύκλων της υπερπόντιας ναυτιλίας οι οποίοι, με τη σειρά τους, καθορίζονται από τους κύκλους του διεθνούς εμπορίου (βλ. Πλαίσιο 1.1).

Παράλληλα με τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο, στη διαμόρφωση των κύκλων της ναυπηγικής βιομηχανίας συνδράμει και η μεγάλη χρονική διάρκεια που μεσολαβεί μεταξύ της ανάθεσης μιας παραγγελίας και της παράδοσης του πλοίου. Ένας μεγάλος αριθμός παραγγελιών, όταν η

### ΠΛΑΙΣΙΟ 1.1

#### Διεθνές εμπόριο και ναυπηγική δραστηριότητα - Το παράδειγμα του Stopford (2009)

Έστω ότι η αγορά θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων βρίσκεται σε ισορροπία και ότι η χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι ίση με 1.000 εκατ. τόνους νεκρού βάρους. Ας υποθέσουμε τώρα ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων αυξάνει κατά 5%. Για την κάλυψη της επιπλέον ζήτησης θα χρειαστούν επιπλέον πλοία συνολικής χωρητικότητας 50 εκατ. τόνων νεκρού βάρους. Εάν εν τω μεταξύ υποθέσουμε ότι αποσύρονται για ανακύκλωση πλοία συνολικής χωρητικότητας 20 εκατ. τόνων νεκρού βάρους, τότε η συνολική ζήτηση για νεότευκτα πλοία θα φτάσει τους 70 εκατ. τόνους νεκρού βάρους. Φυσικά, εάν δεν είχε αυξηθεί η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, τότε η ζήτηση για νεότευκτα πλοία θα έπεφτε στους 20 εκατ. τόνους νεκρού βάρους. Παρατηρούμε, επομένως, ότι μια αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές κατά 5% –μεταβολές αυτής της τάξης μεγέθους είναι πολύ συνηθισμένες στις θαλάσσιες μεταφορές– προκαλεί αύξηση της ζήτησης για νεότευκτα πλοία κατά 70%.

Πηγή: Stopford (2009).

αγορά βρίσκεται στο ζενίθ, πολύ συχνά οδηγεί σε έναν αντίστοιχα μεγάλο αριθμό παραδόσεων νεότευκτων πλοίων, όταν η ναυτιλιακή οικονομία έχει πλέον εισέλθει σε φάση ύφεσης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική και απότομη μείωση των νέων παραγγελιών και, επομένως, τη μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας των ναυπηγείων. Τέλος, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η είσοδος νέων ναυπηγικών επιχειρήσεων, συνήθως χαμηλού κόστους, κατά τη διάρκεια των περιόδων ανάκαμψης. Καθώς οι νέες επιχειρήσεις αυξάνουν τη συνολική παραγωγική ικανότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας, η κορυφή κάθε νέου οικονομικού κύκλου μετατοπίζεται σε ολοένα μεγαλύτερα επίπεδα παραγωγής.

### **Οι οικονομικοί κύκλοι από τις αρχές του 20ού αιώνα μέχρι σήμερα**

Από τις αρχές του 20ού αιώνα μέχρι σήμερα η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία έχει συνολικά καταγράψει δώδεκα οικονομικούς κύκλους. Οι

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1

Οι κύκλοι της παγκόσμιας ναυπηγικής οικονομίας, 1901-σήμερα

| Έτος | Ύψος παραγωγής στο ζενίθ του κύκλου (χιλ. κ.ο.χ) | Μείωση της παραγωγής από τη μετάβαση από το ανώτατο στο κατώτατο σημείο του κύκλου (%) | Χρονική διάρκεια κύκλου (έτη) |
|------|--|--|-------------------------------|
| 1901 | 2.617  | -24%   | 5                             |
| 1906 | 2.919  | -45%   | 7                             |
| 1913 | 3.332  | -59%   | 6                             |
| 1919 | 7.144  | -77%   | 5                             |
| 1924 | 2.247  | -26%   | 6                             |
| 1930 | 2.889  | -83%   | 8                             |
| 1938 | 3.033  | -42%   | 6                             |
| 1944 | 20.300   | -90%   | 14                            |
| 1958 | 9.269  | -14%   | 17                            |
| 1975 | 35.897   | -67%   | 7                             |
| 1982 | 17.289   | -43%   | 29                            |
| 2011 | 109.000  |  |                               |

Πηγή: Stopford (2009, 2012).

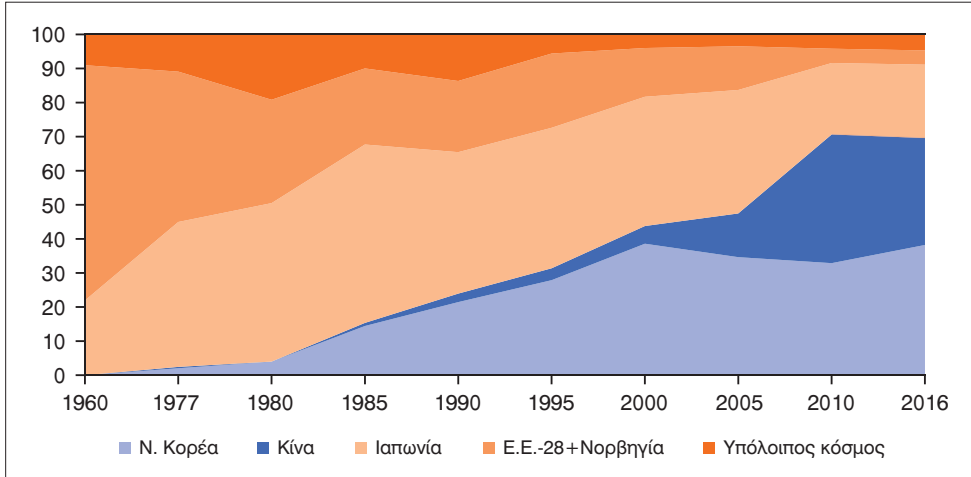
κύκλοι αυτοί εμφανίζουν μια μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τη χρονική τους διάρκεια και τις μεταβολές της παραγωγής από το ζενίθ στο ναδίρ της αγοράς και αντίστροφα. Συγκεκριμένα, η χρονική διάρκεια των κύκλων κυμαίνεται μεταξύ 5 και 29 ετών και έχει μέσο όρο τα 11 έτη. Αντίστοιχα υψηλή διακύμανση παρουσιάζουν οι μειώσεις της συνολικής παραγωγής, έτσι όπως αυτές καταμετρούνται από τη μετάβαση της ναυπηγικής βιομηχανίας από το ανώτατο στο κατώτατο σημείο του εκάστοτε κύκλου (βλ. Πίνακα 1.1 πιο πάνω).

### **1.5. Ο παγκόσμιος γεωγραφικός καταμερισμός της ναυπηγικής βιομηχανίας**

Οι χώρες με σχετικά έντονη ναυπηγική δραστηριότητα δεν ξεπερνούν τις τριάντα. Πρόκειται για έναν εντυπωσιακά μικρό αριθμό χωρών, ειδικά εάν αναλογιστεί κανείς το μεγάλο ποσοστό των χωρών που βρέχονται από θάλασσα και, κυρίως, τον τεράστιο όγκο χρηματικών κεφαλαίων που διαχειρίζεται η ναυπηγική βιομηχανία. Ακόμα πιο εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι πάνω από το 90% των νεότευκτων εμπορικών πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. –σε όρους παγκόσμιας συνολικής χωρητικότητας– παράγεται σήμερα σε τρεις μόνο χώρες: την Ιαπωνία, τη Ν. Κορέα και την Κίνα (βλ. Διάγραμμα 1.1). Φυσικά, οι τρεις αυτές χώρες δεν είχαν ανέκαθεν την πρωτοκαθεδρία στη ναυπήγηση νέων πλοίων. Ο γεωγραφικός καταμερισμός της ναυπηγικής βιομηχανίας έχει υποστεί σημαντικές ανακατατάξεις.

Ειδικότερα, όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 1.1, για το μεγαλύτερο μέρος του περασμένου αιώνα, και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960, η Ευρώπη, με βασικούς εκπροσώπους το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία και τις σκανδιναβικές χώρες, κατείχε τη δεσποζουσα θέση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Όπως φαίνεται, η θέση αυτή απειλήθηκε και τελικά κατακτήθηκε από την Ιαπωνία τη δεκαετία του 1970, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, μια άλλη ασιατική χώρα, η Ν. Κορέα, έμελλε να εισέλθει δυναμικά στον χώρο και να αποσπάσει σημαντικά μερίδια από την παγκόσμια αγορά. Η τελευταία και σημαντικότερη αλλαγή στη γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1**  
Γεωγραφικά μερίδια αγοράς της παγκόσμιας  
ναυπηγικής βιομηχανίας, 1960-2016 (%)



Πηγή: IHS (Former Lloyd's Register), "World Fleet Statistics".

Σημειώσεις: Τα στοιχεία αφορούν νεότευκτα πλοία άνω των 100 κ.ο.χ<sup>9</sup>. Τα στοιχεία για το έτος 2016 αναφέρονται στο Α' εξάμηνο.

δραστηριότητας προέκυψε από την είσοδο της Κίνας τη δεκαετία του 1990. Αν και είναι η τελευταία χώρα που εισήλθε στη (σύγχρονη) ναυπηγική βιομηχανία, η Κίνα κατάφερε πολύ γρήγορα να αποκτήσει ηγετικό ρόλο.

Πού οφείλονται οι έντονες ανακατατάξεις στη γεωγραφική κατανομή της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας; Πώς εξηγείται η παράδοση της σκυτάλης από την Ευρώπη στους τρεις μεγάλους κατασκευαστές της Ασίας; Η αναζήτηση απαντήσεων σε αυτά τα ερωτήματα, αναπόφευκτα, οδηγεί στον ρόλο της παγκοσμιοποίησης και τον ρόλο των εθνικών οικονομικών πολιτικών της Ιαπωνίας, της Ν. Κορέας και της Κίνας.

<sup>9</sup> Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.



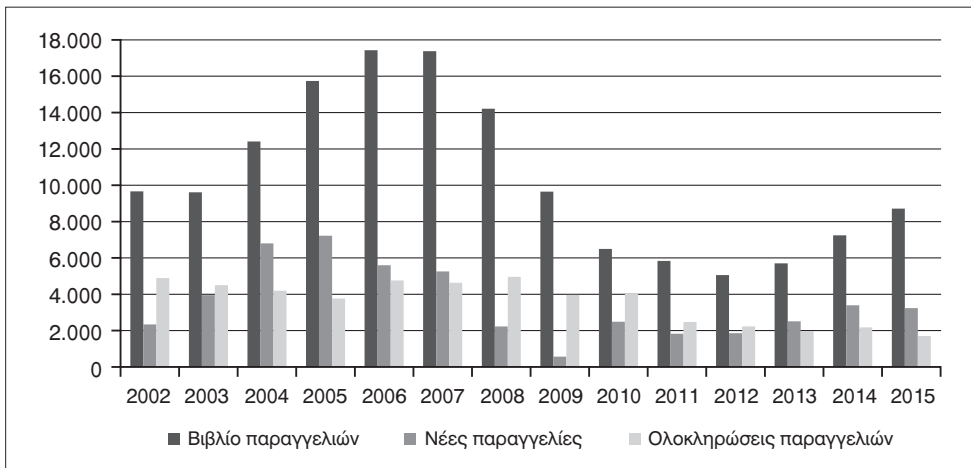
Με την οικονομική παγκοσμιοποίηση να κερδίζει διαρκώς έδαφος και τη συνεχή μετάβαση των πλοίων σε μη ευρωπαϊκά νηολόγια, οι άλλοτε ισχυροί δεσμοί μεταξύ Ευρωπαϊών εφοπλιστών και ευρωπαϊκών ναυπηγείων άρχισαν να χαλαρώνουν. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, και ειδικότερα αυτά των σκανδιναβικών χωρών, προσπάθησαν να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις των εφοπλιστών προσφέροντας υψηλής ποιότητας έργο. Αυτό όμως δεν ήταν αρκετό για να αντισταθμίσει τα μεγάλα κόστη που συνεπάγεται η ναυπήγηση πλοίου σε ευρωπαϊκό έδαφος. Οι εφοπλιστές έπρεπε να στραφούν σε άλλες αγορές. Μια καλή επιλογή ήταν η ιαπωνική αγορά. Πράγματι, στα πλαίσια των εθνικών της επιδιώξεων για την ανάπτυξη του δικού της εμπορικού στόλου και μέσω έντονης κρατικής παρέμβασης, η Ιαπωνία είχε ήδη φροντίσει από τα μέσα του περασμένου αιώνα να αναπτύξει τη δική της ναυπηγική βιομηχανία. Τη δεκαετία του 1960, τα ιαπωνικά ναυπηγεία ήταν πλέον ώριμα ώστε να παράγουν έργο ισάξιας ποιότητας με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και με χαμηλότερο κόστος.

Λίγες δεκαετίες αργότερα ήταν η σειρά της κυβέρνησης της Ν. Κορέας να συνειδητοποιήσει τη στρατηγική σημασία του ναυπηγικού κλάδου. Σε αντιδιαστολή ωστόσο με την Ιαπωνία, η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στη Ν. Κορέα είχε εξαρχής εξαγωγικό προσανατολισμό. Μέσω, λοιπόν, ενός πολύ καλού σχεδιασμού προγραμμάτων επενδύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία και επιλεκτικών επιδοτήσεων, η Ν. Κορέα κατάφερε να εκμεταλλευτεί το συγκριτικά χαμηλότερο εργατικό της κόστος και να αυξήσει σημαντικά τα μερίδιά της στην παγκόσμια αγορά. Πιθανότατα, η Ν. Κορέα θα εξελισσόταν σε ηγέτιδα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, εάν δεν την προλάβαινε μια άλλη ασιατική χώρα. Πρόκειται φυσικά για την Κίνα, η οποία, ως ναυπηγοεπισκευαστική χώρα, έχει δύο βασικά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών της. Το πρώτο έχει να κάνει με την ασύγκριτα μεγάλη δεξαμενή φθηνού εργατικού δυναμικού που έχει στη διάθεσή της. Το δεύτερο, σχετίζεται με το γεγονός ότι, ως αναδυόμενη οικονομία και ταυτόχρονα ως παγκόσμια υπερδύναμη, η Κίνα έχει περισσότερους βαθμούς ελευθερίας στην άσκηση βιομηχανικής πολιτικής.

## 1.6. Οι εξελίξεις της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ευρώπη<sup>10</sup>

Όπως προκύπτει και από τα Διαγράμματα 1.2 και 1.3, η παγκόσμια κρίση του 2008 έχει επηρεάσει σημαντικά τη ναυπηγική βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28 κρατών-μελών (Ε.Ε. των 28). Τα σημάδια της κρίσης είναι ιδιαίτερα έντονα στο βιβλίο των παραγγελιών των ευρωπαϊκών ναυπηγικών μονάδων τόσο σε όρους αντισταθμισμένης ολικής

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2  
Ναυπήγηση εμπορικών πλοίων – Ε.Ε.-28 & Νορβηγία  
(χιλ. τόνοι αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας<sup>11</sup> (CGT))

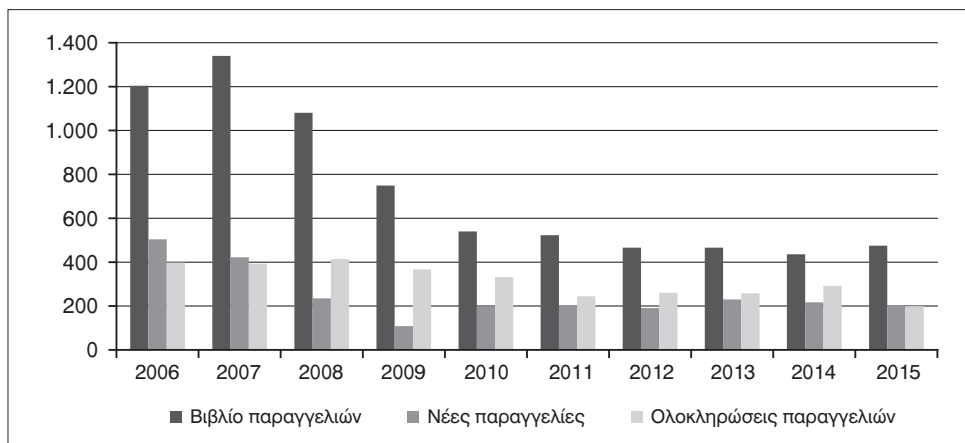


Πηγή: IHS Fairplay.

<sup>10</sup> Η παρούσα ενότητα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε πρόσφατες δημοσιευμένες εκθέσεις των Ενώσεων Ναυπηγικών Επιχειρήσεων της Ευρώπης και της Ιαπωνίας.

<sup>11</sup> Η αντισταθμισμένη ολική χωρητικότητα είναι μια μονάδα μέτρησης η οποία επινοήθηκε προκειμένου να είναι εφικτή η ποσοτικοποίηση του παραγόμενου προϊόντος των ναυπηγείων. Υπολογίζεται με τη χρήση ενός συντελεστή επί του συνολικού εσωτερικού όγκου όλων των μόνιμων σκεπαστών και κλειστών χώρων ενός πλοίου. Ο συντελεστής που χρησιμοποιείται αντανακλά την ποσότητα εργασίας που χρειάστηκε προκειμένου να χτιστεί το πλοίο.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3**  
**Ναυπήγηση εμπορικών πλοίων – Ε.Ε.-28 & Νορβηγία**  
**(αριθμός σκαφών)**

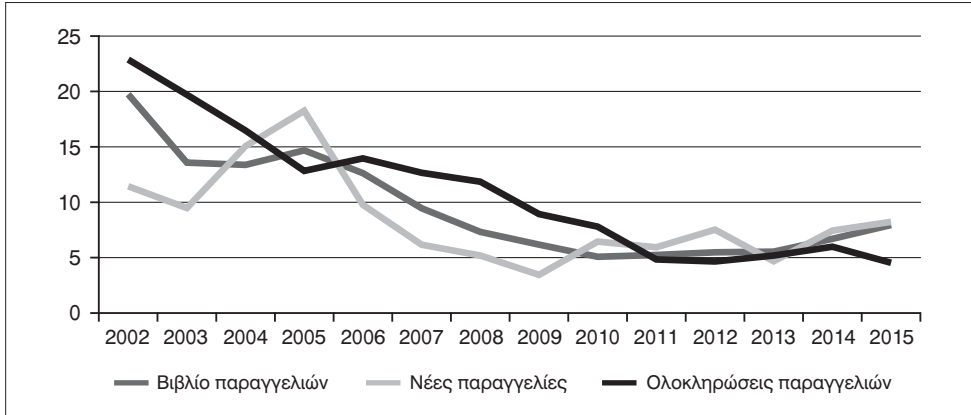


Πηγή: IHS Fairplay.

χωρητικότητα, όσο και σε όρους αριθμού σκαφών. Ωστόσο, το τελευταίο διάστημα η κατάσταση δείχνει να έχει ομαλοποιηθεί. Σε ό,τι αφορά τις νέες παραγγελίες και τις ολοκληρώσεις παραγγελιών φαίνεται να υπάρχει μια τάση σταθεροποίησης σε επίπεδα αρκετά χαμηλότερα από αυτά που ίσχυαν πριν την κρίση του 2008.

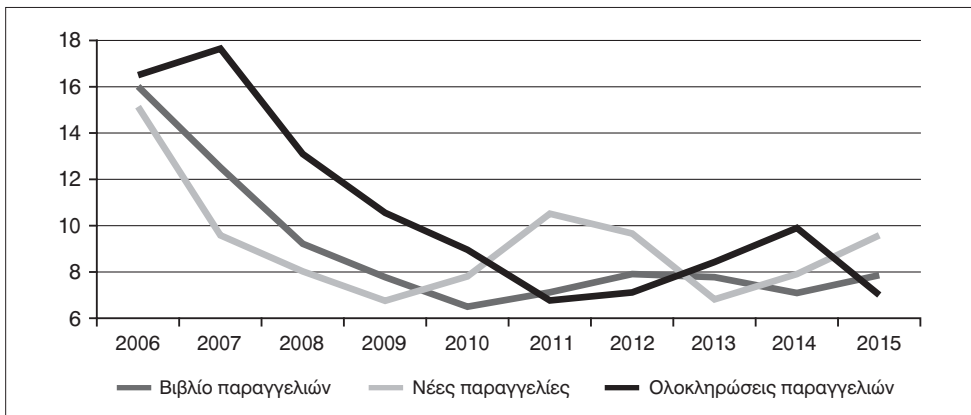
Τα μερίδια αγοράς της Ε.Ε. των 28 επί της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας είχαν αρχίσει να μειώνονται πριν από την εκδήλωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης (βλ. Διαγράμματα 1.4 και 1.5). Έκτοτε, εξακολουθούν να παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα. Το γεγονός της έντονης διακύμανσης των μεριδίων, σε αντιδιαστολή με τη σχετική σταθεροποίηση των αντίστοιχων απόλυτων μεγεθών, οφείλεται κατά ένα μέρος στις μεταβολές της παραγωγικής δραστηριότητας στις τρεις ηγέτιδες χώρες της Ασίας.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.4**  
 Μερίδια αγοράς επί της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας –  
 Ε.Ε.-28 & Νορβηγία (% σε όρους αντισταθμισμένης ολικής  
 χωρητικότητας (CGT))



Πηγή: IHS Fairplay.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.5**  
 Μερίδια αγοράς επί της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας –  
 Ε.Ε.-28 & Νορβηγία (% σε όρους πλοίων)



Πηγή: IHS Fairplay.

## **Η εξειδίκευση σε πλοία υψηλής προστιθέμενης αξίας**

Τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας σχετικά με τους τύπους πλοίων που κατασκευάζονται στην Ε.Ε. των 28 καλύπτουν την περίοδο μέχρι και το έτος 2015 και αφορούν τις νέες παραγγελίες. Παρ' όλα αυτά, τα στοιχεία είναι αποκαλυπτικά ως προς τις τάσεις εξειδίκευσης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Ειδικότερα, το 65% (σε όρους αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας) των νέων παραγγελιών αφορά επιβατηγά πλοία (κρουαζιερόπλοια και πλοία διαπύρθμευσης)<sup>12</sup>. Τα πλοία αυτά είναι υψηλής προστιθέμενης αξίας, ενσωματώνουν υψηλότερη τεχνολογία και γενικότερα αποτελούν αρκετά πιο πολύπλοκες κατασκευές από τα εμπορικά πλοία.

## **Η γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ε.Ε. των 28, τη Νορβηγία και την Τουρκία**

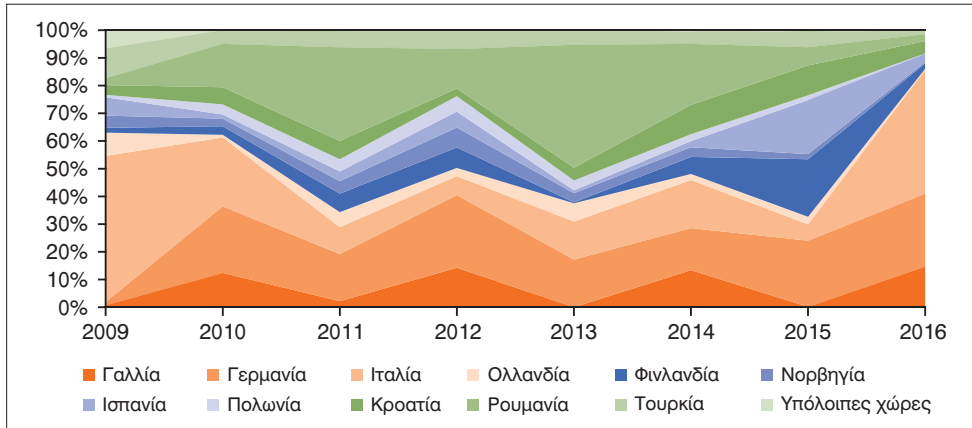
Σύμφωνα με το Διάγραμμα 1.6 η γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας (σε όρους νέων παραγγελιών) στην Ευρώπη έχει άνισο χαρακτήρα. Με βάση τα στοιχεία της περιόδου από το 2009 και ύστερα, τα μεγαλύτερα μερίδια κατά τα περισσότερα έτη εμφανίζονται να διατηρούν η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία και η Κροατία, ενώ σημαντικούς παίκτες στη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν επίσης η Τουρκία, η Φινλανδία, η Ρουμανία, η Πολωνία, η Νορβηγία και η Ισπανία. Είναι δε αξιοσημείωτο ότι, στις περισσότερες χώρες, οι νέες εγγραφές στο βιβλίο παραγγελιών παρουσιάζουν σημαντική διακύμανση από έτος σε έτος με χαρακτηριστική την περίπτωση της Γαλλίας.

Σε σχέση με τη συμμετοχή της επισκευαστικής δραστηριότητας στο σύνολο των δραστηριοτήτων της ναυπηγικής βιομηχανίας ανά χώρα, όπως προκύπτει από το Διάγραμμα 1.7 ορισμένες χώρες όπως η Κροατία, η Πολωνία, η Ελλάδα και η Πορτογαλία δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στις επισκευές. Το αντίθετο συμβαίνει σε τρεις χώρες του ευρωπαϊκού Βορρά (Νορβηγία, Φινλανδία και Γερμανία) και δύο μεσογειακές χώρες (Ιταλία και Γαλλία).

---

<sup>12</sup> Βλ. SEA Europe (2016).

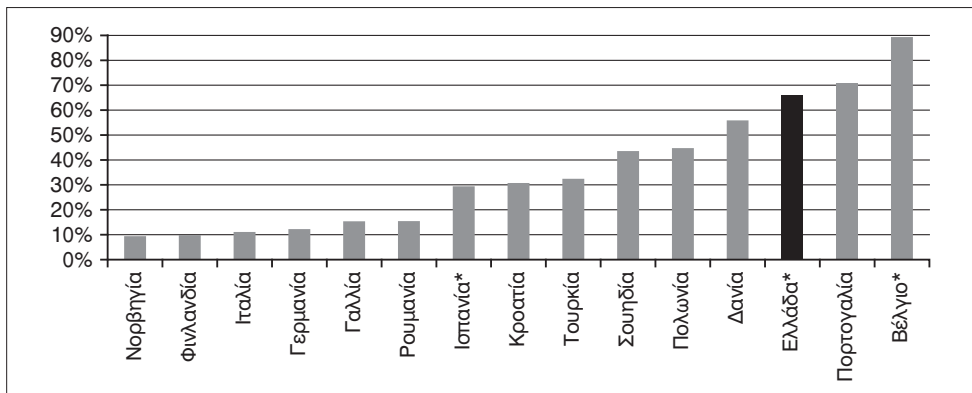
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.6**  
 Γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας  
 στην Ε.Ε.-27 + Νορβηγία + Τουρκία (σε όρους νέων  
 παραγγελιών για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)



Πηγή: IHS (Former Lloyd's Register), "World Fleet Statistics".

Σημείωση: Τα στοιχεία για το έτος 2016 αναφέρονται στο Α' εξάμηνο.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.7**  
 Ποσοστό της αξίας της παραγωγής από τις επισκευές  
 στη συνολική αξία της παραγωγής  
 (επισκευές, μετατροπές και χτίσιμο πλοίων), 2014 (%)



Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: Τα στοιχεία των χωρών με αστερίσκο αναφέρονται στο 2013.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εικόνα της 'εξειδίκευσης' των χωρών στην επισκευή ή το χτίσιμο των πλοίων είναι δύσκολο να συσχετιστεί αποκλειστικά με το ύψος του εργατικού κόστους ή της γεωγραφικής θέσης των χωρών. Για παράδειγμα, από τη μια πλευρά έχουμε χώρες με σχετικά υψηλό εργατικό κόστος όπως η Δανία, η Σουηδία και το Βέλγιο, οι οποίες εμφανίζουν σχετικά μεγάλη δραστηριότητα στον τομέα των επισκευών. Από την άλλη, χώρες από τις οποίες θα ανέμενε κανείς μεγαλύτερη επισκευαστική δραστηριότητα λόγω του χαμηλού κόστους της εργασίας εμφανίζουν μικρά ποσοστά στον τομέα αυτό σε σχέση με το σύνολο της ναυπηγικής δραστηριότητας (π.χ. Ρουμανία).

Οι διαφοροποιήσεις αυτές οφείλονται σε έναν συνδυασμό παραγόντων που έχουν να κάνουν τόσο με τη γεωγραφική θέση των ναυπηγείων όσο και με την εξειδίκευση αυτών σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Στην περίπτωση της Σουηδίας και της Δανίας τα μεγάλα ποσοστά των επισκευών σχετίζονται με την εξειδίκευση των χωρών αυτών σε πολυτελή κρουαζιερόπλοια για τα οποία υπάρχουν μεγάλες απαιτήσεις για συνεχείς και δαπανηρές ανακαινίσεις και για επισκευές υψηλών τεχνικών προδιαγραφών. Σε ό,τι αφορά το Βέλγιο, τα χωρικά του ύδατα σχεδόν ταυτίζονται με τη θαλάσσια οδό που συνδέει όλα τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης με τον υπόλοιπο κόσμο. Αντίθετα, τα ναυπηγεία της Ρουμανίας είναι αρκετά απομακρυσμένα από τις βασικές θαλάσσιες οδούς της Μεσογείου. Ως εκ τούτου, η προσφορά επισκευαστικών υπηρεσιών των ρουμανικών ναυπηγείων αφορά κυρίως πλοία τα οποία εισέρχονται προς ή εξέρχονται από τον Εύξεινο Πόντο.

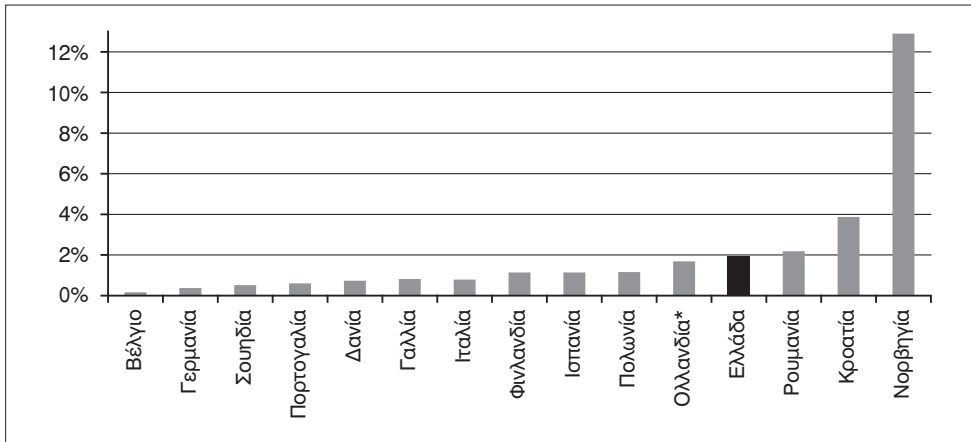
### **Η πολιτική της Ε.Ε. έναντι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων**

Η πολιτική της Ε.Ε. έναντι των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων είναι ενταγμένη στα πλαίσια της γενικότερης βιομηχανικής πολιτικής, η οποία διέπεται από τη λογική του *laissez faire*. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τη βασική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία διαμέσου του κειμένου LeaderSHIP 2020 που εκδόθηκε το 2013. Στο κείμενο αυτό αναγνωρίζονται τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πλειονότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων (υπερβάλλον παραγωγικό δυναμικό, ανεπαρκής χρηματοδότηση από τις αγορές χρήματος και κεφαλαίου, περιορισμένες εξαγωγικές

πιστώσεις και υψηλός ανταγωνισμός από χώρες χαμηλού κόστους). Παρ' όλα αυτά, οι προτεινόμενες δράσεις στρέφονται γύρω από τους γνωστούς τέσσερις πυλώνες που δεσπόζουν σε κάθε κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το οποίο σχετίζεται με βιομηχανική πολιτική. Συγκεκριμένα, γίνονται κάποιες γενικές παρατηρήσεις που αφορούν: (α) την εξασφάλιση της κινητικότητας της εργασίας και την απόκτηση τεχνικών δεξιοτήτων από το εργατικό δυναμικό, (β) τη βελτίωση της πρόσβασης των επιχειρήσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική αγορά μέσω της εξασφάλισης δίκαιων κανόνων για όλους, (γ) τη βελτίωση του ευρωπαϊκού χρηματοπιστωτικού περιβάλλοντος και (δ) την ενίσχυση των δραστηριοτήτων έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας στους κόλπους των ναυπηγικών επιχειρήσεων<sup>13</sup>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.8

Συμμετοχή της προστιθέμενης αξίας της ναυπηγικής δραστηριότητας (χτίσιμο & επισκευές πλοίων) στο σύνολο της προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης (Μέσο ποσοστό περιόδου 2008-2014)



Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: Τα στοιχεία της χώρας με αστερίσκο αναφέρονται στο 2013.

<sup>13</sup> Βλ. European Commission (2013), κεφ. 3, σελ. 7-14.



Από τις προτεινόμενες δράσεις, οι οποίες ουσιαστικές ενισχύσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας αφορούν σχεδόν αποκλειστικά επιδοτήσεις καινοτόμων δραστηριοτήτων και την παροχή εξαγωγικών πιστώσεων. Όπως είναι γνωστό, η πολιτική αυτή ευνοεί τις χώρες με υψηλές επιδόσεις στην καινοτομία, χώρες οι οποίες τυγχάνει να έχουν και τη μεγαλύτερη επιρροή σε θέματα οικονομικής πολιτικής στους κόλπους της Ε.Ε. Επιπλέον, για τα περισσότερα κράτη-μέλη της Ε.Ε., η αξία της παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί ένα μικρό μόνο ποσοστό της αξίας που παράγεται από το σύνολο της μεταποίησης. Αυτό ισχύει ειδικά στις μεγάλες βιομηχανικές δυνάμεις της Ευρώπης –Γερμανία, Γαλλία και Ιταλία– όπου το μερίδιο της προστιθέμενης αξίας από τη ναυπηγική δραστηριότητα στο σύνολο της μεταποίησης δεν ξεπερνά το 1% (βλ. Διάγραμμα 1.8 πιο πάνω). Φυσικά, ελάχιστο έως ανύπαρκτο είναι το ενδιαφέρον για τη ναυπηγική βιομηχανία σε κράτη-μέλη της Ε.Ε. τα οποία δεν βρέχονται από θάλασσα (Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία και Αυστρία)<sup>14</sup>. Όλα αυτά συνεπάγονται έλλειψη πιέσεων προς τους ιθύνοντες της ΕΕ και διατήρηση της σημερινής πολιτικής.

## 1.7. Τάσεις και προοπτικές της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας

Με βάση τα μεγέθη των ολοκληρώσεων παραγγελιών (βλ. Διάγραμμα 1.9), διαπιστώνεται ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία εξακολουθεί να βρίσκεται στην υφεσιακή φάση του οικονομικού της κύκλου. Εάν δεχθούμε ότι η πορεία από το ζενίθ στο ναδίρ της αγοράς έχει μια μέση διάρκεια κοντά στα τρία έτη, τότε η ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας ενδεχομένως να μην είναι μακριά<sup>15</sup>. Παρ' όλα αυτά, για λόγους που

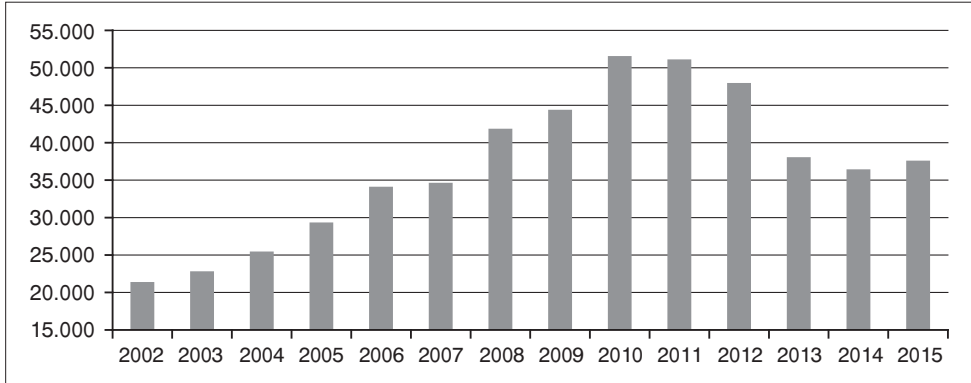
---

<sup>14</sup> Σε αυτές τις χώρες η ναυπηγική δραστηριότητα αφορά την κατασκευή και επισκευή μικρών πλοιαρίων κατάλληλων για πλεύση σε πλωτούς ποταμούς.

<sup>15</sup> Σύμφωνα με τους αναλυτές της Lloyd's List Intelligence, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία θα φτάσει, ως προς το βιβλίο παραγγελιών, το κατώτατο σημείο του οικονομικού κύκλου το 2018 (βλ. <<https://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article538973.ece/binary/SBR-online.pdf>>). Άλλοι αναλυτές της αγοράς τοποθετούν χρονικά την ανάκαμψη των παραγγελιών μέσα στο 2017 (βλ. <<https://www.miraeassetdaewoo.com/bbs/download/213777.pdf?attachmentId=213777>>).

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.9

Παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία: Ολοκληρώσεις παραγγελιών (σε όρους αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας (CGT))



Πηγή: IHS Fairplay.

εξηγήθηκαν στις προηγούμενες ενότητες του κεφαλαίου, οποιαδήποτε πρόβλεψη σχετικά με τη διάρκεια της ύφεσης είναι παρακινδυνευμένη. Αντί προβλέψεων λοιπόν, είναι καλύτερα να περιοριστεί κανείς στην καταγραφή ορισμένων παραγόντων με σημαντική επίδραση στην πορεία της ναυπηγικής βιομηχανίας. Δεδομένου ότι η πορεία της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας είναι άμεσα συνυφασμένη με την ποντοπόρο ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο, οι παράγοντες αυτοί σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις εξελίξεις στον όγκο του διεθνούς εμπορίου και τις τιμές των διεθνών εμπορευμάτων.

#### A. Παράγοντες με θετική επίδραση

- **Επιτάχυνση του ρυθμού επέκτασης του διεθνούς εμπορίου.** Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF, 2016) ο ρυθμός επέκτασης του διεθνούς εμπορίου για το 2017 αναμένεται να φτάσει στο 3,8%. Το 2018 ο ρυθμός αυτός αναμένεται να επιταχυνθεί και να φτάσει το 4,0%.
- **Αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης στην Κίνα.** Η σταδιακή μετάβαση της Κίνας σε μια οικονομία η οποία θα βασίζεται περισσότερο

στην κατανάλωση (IMF, 2016) αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση των εισαγωγών της χώρας σε καταναλωτικά προϊόντα και άρα σε αύξηση της ζήτησης θαλασσίων μεταφορών.

- **Χαμηλές τιμές χάλυβα.** Οι τιμές χάλυβα βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Στον βαθμό που βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα δεν θα υπάρξουν θεαματικές αλλαγές στις διεθνείς αγορές χάλυβα και δεδομένου ότι ο χάλυβας αποτελεί τη βασική πρώτη ύλη της ναυπηγικής βιομηχανίας, το κόστος παραγωγής της τελευταίας θα συγκρατηθεί σημαντικά.
- **Θέσπιση και εφαρμογή αυστηρότερων περιβαλλοντολογικών κανονισμών στις θαλάσσιες μεταφορές.** Η αυξημένη ανησυχία για την παγκόσμια κλιματική αλλαγή και η επακόλουθη θέσπιση αυστηρότερων κανόνων που διέπουν την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των πλοίων ως προς τους θαλάσσιους και ατμοσφαιρικούς ρύπους που αυτά εκπέμπουν αναμένεται να οδηγήσει σε μετασκευές ή παραγγελίες νεότευκτων πλοίων που θα πληρούν τους αυστηρότερους κανόνες (Ecorys, 2012).
- **Αύξηση του ποσοστού της παγκόσμιας μεταποιητικής παραγωγής που επιτελείται μέσω των διεθνών αλυσίδων παραγωγής.** Η εντατικότερη χρήση των διεθνών αλυσίδων παραγωγής στη μεταποίηση αναμένεται να επιφέρει αύξηση της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά των ενδιάμεσων προϊόντων της μεταποίησης.
- **Πιέσεις για αποδοτικότερη χρήση καυσίμων.** Οι πιέσεις που υφίστανται οι ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή φθηνότερων, ταχύτερων και 'καθαρότερων' θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να τις ωθήσουν στον σταδιακό εκσυγχρονισμό των στόλων με πλοία αυξημένης αποδοτικότητας ως προς την κατανάλωση καυσίμων. Αυτό σημαίνει αύξηση της ζήτησης για πλοία που θα συνδυάζουν αρτιότερη αρχιτεκτονική με νέες και βελτιωμένες μηχανές.
- **Αλλαγές και ανακατατάξεις στους κόλπους των ναυτιλιακών εταιρειών.** Οι μεταβαλλόμενες ανάγκες σχετικά με το είδος της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, σε συνδυασμό με την ανάγκη περιορισμού του λειτουργικού κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αναμένεται να εντείνει τις ανακατατάξεις στους κόλπους της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η διαγραφόμενη μέχρι σήμερα τάση θέλει λιγότε-

ρες εταιρείες, οι οποίες όμως θα διαθέτουν μεγαλύτερους στόλους και πλοία μεγαλύτερης μέσης χωρητικότητας (Τσέκερης, 2016). Σε όρους ναυπηγικής δραστηριότητας η τάση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε νέες παραγγελίες πλοίων τα οποία θα ανταποκρίνονται στην ανάγκη μείωσης του μέσου κόστους παροχής θαλάσσιων μεταφορών.

#### *B. Παράγοντες με ουδέτερη επίδραση*

- **Προσδοκίες για σχετικά περιορισμένες αυξήσεις στις διεθνείς τιμές του πετρελαίου.** Οι περισσότεροι διεθνείς οργανισμοί (ECB, 2016, IMF, 2016 και European Commission, 2016) εκτιμούσαν ότι οι διεθνείς τιμές πετρελαίου θα αυξηθούν το 2017. Σε σχέση ωστόσο με την εμπειρία του πρόσφατου παρελθόντος, τα επίπεδα των τιμών που θα επικρατούσαν κρίνονται φυσιολογικά. Ως εκ τούτου δεν αναμενόταν σημαντική επιβάρυνση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων.
- **Οριακές μεταβολές στην κερδοφορία των εταιρειών υπεράκτιας εξόρυξης πετρελαίου.** Η αύξηση της κερδοφορίας των εταιρειών υπεράκτιας εξόρυξης πετρελαίου λόγω αύξησης των διεθνών τιμών του πετρελαίου αναμένονται οριακές. Με βάση αυτή την εκτίμηση δεν αναμένονται αξιόλογες μεταβολές στη ζήτηση πλοίων υπεράκτιας δραστηριότητας.

#### *Γ. Παράγοντες με αρνητική επίδραση*

- **Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.** Οι μεγάλες επενδύσεις των τελευταίων ετών στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, σε συνδυασμό με την περιορισμένη ζήτηση για χτίσιμο νέων πλοίων και επισκευές, έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πλεονάζουσας προσφοράς
- **Υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και χυδην φορτίου σε καθεστώς παροπλισμού<sup>16</sup>.** Τα υψηλά ποσοστά πλοίων που παραμένουν παροπλισμένα υπονοούν ότι, ακόμα και αν η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές αυξηθεί πέρα των τρεχουσών

---

<sup>16</sup> Βλ. The shipbuilders' Association of Japan (2016).

προσδοκιών, ένα τμήμα της αυξημένης ζήτησης θα μπορεί να καλυφθεί με την επαναδραστηριοποίηση των παροπλισμένων πλοίων.

- **Ενδεχόμενη αύξηση του προστατευτισμού έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού στις διεθνείς και εγχώριες αγορές προϊόντων.** Οι πρόσφατες πολιτικές εξελίξεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες, σε συνδυασμό με τη γενικότερη άνοδο ενός παγκόσμιου πολιτικού ρεύματος που επιθυμεί την προστασία των εθνικών προϊόντων ανά τον κόσμο, ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση των περιορισμών στους οποίους υπόκειται το διεθνές εμπόριο και, άρα, σε μείωση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών.
- **Ενδεχόμενη αύξηση του ποσοστού παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.** Πιθανή μείωση της εξάρτησης της παγκόσμιας οικονομίας από τους υδρογονάνθρακες, με ρυθμούς ταχύτερους από τους προβλεπόμενους, μπορεί να επιφέρει σημαντική μείωση της αντίστοιχης ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά υδρογονανθράκων και, επομένως, ανάλογη μείωση στις παραγγελίες δεξαμενόπλοιοι και πλοίων συνδυασμένων μεταφορών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 2.1. Εισαγωγή

Στο παρόν Κεφάλαιο εξετάζεται η διάρθρωση, οι κύριες οικονομικές εξελίξεις και η οικονομική σημασία του συνόλου ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας. Η παρουσίαση έχει σκοπό να αποτελέσει υπόβαθρο για τη λεπτομερέστερη ανάλυση της κατάστασης των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου, η οποία ακολουθεί στο επόμενο Κεφάλαιο και αποτελεί το κύριο αντικείμενο της παρούσας εργασίας σε ό,τι αφορά την Ελλάδα.

#### 2.2. Δίαρθρωση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα διακρίνεται σε δύο βασικές κατηγορίες παραγωγικών μονάδων.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις μεγάλες σε μέγεθος μονάδες, δηλαδή τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, Νεωρίου Σύρου και Χαλκίδας. Οι μονάδες αυτές διαθέτουν εκτεταμένες εγκαταστάσεις (δεξαμενές, ναυπηγικές κλίνες κ.ά.), σημαντικό εξοπλισμό (γερανούς/εξέδρες ανύψωσης, κ.ά.), προβλήτες μεγάλου μήκους, και μόνιμο εξειδικευμένο προσωπικό (βλέπε Κεφάλαιο 3).

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις πολυάριθμες μικρομεσαίου μεγέθους ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που συγκεντρώνονται κυρίως στην περιοχή Πειραιά, Περάματος, Σαλαμίνας και Ελευσίνας, και ιδιαίτερα στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος. Οι μονάδες αυτές διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους ως προς διάφορα χαρακτηριστικά όπως το μέγεθος, την εξειδίκευση, τις υποδομές/εξοπλισμό και τη σχέση τους με τον πελάτη. Από πλευράς υποδομών, κάποιες από αυτές τις μονάδες διαθέτουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα και

δραστηριοποιούνται σε επισκευές, μετασκευές αλλά και στη ναυπήγηση σκαφών, ενώ άλλες είναι εγκατεστημένες σε απόσταση από τη θάλασσα και χρησιμοποιούν για τις δραστηριότητές τους τις δεξαμενές και λοιπές εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) ή των μεγάλων ναυπηγείων. Από πλευράς σχέσης με τον πελάτη, οι μονάδες αυτές μπορεί να ασκούν τις δραστηριότητές τους επί του πλοίου, ή να μην δραστηριοποιούνται απευθείας στο πλοίο αλλά να ασχολούνται με κατασκευές, επισκευές και προϊόντα που διαθέτουν σε άλλες εταιρείες του κλάδου. Επίσης, οι συγκεκριμένες μονάδες μπορεί να συμβάλλονται απευθείας με το πλοίο-πελάτη ή να λειτουργούν ως υπεργολάβοι των μεγάλων ναυπηγείων ή άλλων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. Όσον αφορά το προσωπικό, οι μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες απασχολούν σε μεγάλο βαθμό έκτακτους ειδικευμένους τεχνίτες, με αποτέλεσμα η απασχόληση σε αυτές να παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η δραστηριότητα στις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό τόσο από τη δυνατότητα χρήσης των υποδομών των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας, όσο και από τον όγκο των εργασιών που αναλαμβάνουν τα μεγάλα ναυπηγεία, για τις οποίες χρησιμοποιούν μικρομεσαίες μονάδες σαν υπεργολάβους. Επιπλέον, από τα παραπάνω καθίσταται διακριτός ο ρόλος των υποδομών του ΟΛΠ για τις μονάδες της ναυπηγοεπισκευαστικής. Οι υποδομές του ΟΛΠ περιλαμβάνουν επί του παρόντος δύο μόνιμες δεξαμενές στην Δραπετσώνα –μία για σκάφη μήκους έως 79 μέτρα και μία για σκάφη έως 130 μέτρα– καθώς και δύο πλωτές δεξαμενές –μία για πλοία έως 15.000 τόνους και μία για πλοία έως 4.000 τόνους. Ωστόσο, στο άμεσο μέλλον οι υποδομές ναυπηγοεπισκευής, αλλά και η γενικότερη δραστηριοποίησή του ΟΛΠ στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, αναμένεται να αναπτυχθούν σημαντικά, στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος που έχει εξαγγείλει η παραχωρησιούχος COSCO. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει την εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής 300.000 τόνων, η οποία θα μπορεί να εξυπηρετεί μεγάλα πλοία, αναβαθμίζοντας έτσι καίρια τη δυναμικότητα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.

### 2.3. Πρόσφατες εξελίξεις σε βασικά μεγέθη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας

Τα βασικά οικονομικά μεγέθη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα και οι πρόσφατες εξελίξεις σε αυτά αντνακλώνται στα στοιχεία που παρέχουν οι Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων της Eurostat για τους κλάδους της *Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών* και *Επισκευής πλοίων και σκαφών* (κωδικοί 30.1 και 33.15, αντίστοιχα, με βάση την ταξινόμηση NACE rev. 2). Στον Πίνακα 2.1 παρατίθενται οι εξελίξεις σε επιλεγμένα μεγέθη του κλάδου της *Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών* για το διάστημα από το 2008 (το πρώτο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία κατά NACE rev. 2) έως το 2015 (το πλέον πρόσφατο έτος με διαθέσιμα στοιχεία για ορισμένα μεγέθη). Αντίστοιχα στον Πίνακα 2.2 παρουσιάζονται οι εξελίξεις στα σχετικά μεγέθη του κλάδου της *Επισκευής πλοίων και σκαφών*, για τον οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία και για το έτος 2014.

Όπως διαφαίνεται από τον Πίνακα 2.1, στον κλάδο της *Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών* σημειώθηκε μεταξύ των ετών 2008 και 2013 μεγάλη καθίζηση σε όλα τα εξεταζόμενα οικονομικά μεγέθη. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των επιχειρήσεων στον κλάδο περιορίστηκε μόλις στις 175 το 2013 από 415 το 2008 (κάμψη κατά -57,7%), ενώ ο αριθμός των απασχολούμενων μειώθηκε κατά 2.852 άτομα (κάμψη -63,2%). Επιπλέον, δραματική καθίζηση παρουσίασαν κατά την ίδια περίοδο ο κύκλος εργασιών (-76,6%) και η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του κλάδου (-80,2%), ενώ σημαντική υποχώρηση παρουσίασε και η παραγωγικότητα της εργασίας (-46,3%), καθώς η μείωση της απασχόλησης ήταν ηπιότερη σε σχέση με την κάμψη της παραγωγής στον κλάδο. Οι ιδιαίτερα δυσμενείς αυτές τάσεις φαίνεται πάντως να ανακόπηκαν σε κάποιο βαθμό κατά την πιο πρόσφατη περίοδο, καθώς για το έτος 2015 τα διαθέσιμα στοιχεία για τον κλάδο καταδεικνύουν σταθεροποίηση του αριθμού των επιχειρήσεων και μικρή άνοδο της απασχόλησης (3,5%) σε σχέση με το έτος 2013, παρά την περαιτέρω κάμψη του κύκλου εργασιών.

Αναφορικά με τον κλάδο της *Επισκευής πλοίων και σκαφών*, όπως προκύπτει με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 2.2, οι απώλειες κατά την εξεταζόμενη περίοδο ήταν επίσης μεγάλες, αν και αισθητά ηπιότερες σε σχέση με τις δραστηριότητες Ναυπήγησης. Συγκεκριμένα, μεταξύ των ετών 2008 και



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1  
Επιλεγμένα βασικά μεγέθη του κλάδου της Ναυπήγησης πλοίων  
και σκαφών στην Ελλάδα

|   | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014 | 2015  | Μεταβολή<br>2013/2008<br>(%) | Μεταβολή<br>2015/2013<br>(%) |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------------------------------|------------------------------|
| Αριθμός επιχειρήσεων                      | 414   | 400   | 377   | 346   | 233   | 175   | -    | 175   | -57,7                        | 0,0                          |
| Κύκλος εργασιών<br>(εκατ. €)              | 403,6 | 436,1 | 196,7 | 93,5  | 76,3  | 94,5  | -    | 70    | -76,6                        | -25,5                        |
| Ακαθάριστη προστιθέμενη<br>αξία (εκατ. €) | 241,0 | 276,8 | 102,8 | 69,8  | 50,7  | 47,6  | -    | -     | -80,2                        | -                            |
| Αριθμός απασχολούμενων                    | 4.515 | 4.310 | 3.847 | 2.513 | 2.404 | 1.663 | -    | 1.721 | -63,2                        | 3,5                          |
| Παραγωγικότητα<br>(χλ. €) *               | 53,4  | 64,2  | 26,7  | 27,8  | 21,1  | 28,7  | -    | -     | -46,3                        | -                            |
| Μισθοί και ημερομίσθια<br>(εκατ. €)       | 120,8 | 108,2 | 103,7 | 54,6  | 57,3  | 35,1  | -    | 39    | -70,9                        | 11,1                         |

Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: \* Διαφανιζόμενη παραγωγικότητα, ήτοι προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2  
Επιλεγμένα βασικά μεγέθη του κλάδου της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα

|  | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | Μεταβολή<br>2013/2008<br>(%) | Μεταβολή<br>2014/2013<br>(%) |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|------------------------------|
| Αριθμός επιχειρήσεων                         | 816     | 764     | 740     | 733     | 720     | 806     | 891     | -1,2                         | 10,5                         |
| Κύκλος εργασιών<br>(εκατ. €)                 | 328,8   | 235,2   | 259,6   | 234,2   | 216,2   | 191,9   | 170,2   | -41,6                        | -11,3                        |
| Ακαθάριστη<br>προστιθέμενη αξία<br>(εκατ. €) | 163,8   | 153,2   | 153,2   | 158,3   | 143,3   | 119,4   | 117,8   | -27,1                        | -1,3                         |
| Αριθμός απασχολούμενων                       | 5.909,0 | 4.846,0 | 4.927,0 | 3.701,0 | 4.005,0 | 3.774,0 | 3.864,0 | -36,1                        | 2,4                          |
| Παραγωγικότητα<br>(χλ. €) *                  | 27,7    | 31,6    | 31,1    | 42,8    | 35,8    | 31,6    | 30,5    | 14,1                         | -3,5                         |
| Μισθοί και ημερομίσθια<br>(εκατ. €)          | 81,6    | 65,2    | 73,9    | 71,1    | 66      | 63,5    | 63,2    | -22,2                        | -0,5                         |

Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: \*Διαφανόμενη παραγωγικότητα, ήτοι προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο.

2013 παρατηρήθηκε υποχώρηση του κύκλου εργασιών και της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κατά -41,6% και -27,1%, αντίστοιχα, και μείωση του αριθμού απασχολούμενων κατά 2.135 άτομα (-36,1%). Εντούτοις, κατά τη συγκεκριμένη περίοδο διατηρήθηκε περίπου στα ίδια επίπεδα ο αριθμός των επιχειρήσεων στον κλάδο, ενώ καταγράφηκε αύξηση της παραγωγικότητας κατά 14,1%, καθώς η μείωση της απασχόλησης ήταν εντονότερη σε σχέση με την κάμψη της παραγωγής. Επιπλέον, κατά το έτος 2014 φαίνεται να σημειώθηκε σημαντική αύξηση του αριθμού επιχειρήσεων (10,5%), καθώς και μικρή αύξηση της απασχόλησης (2%), αν και ο κύκλος εργασιών και η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία εξακολούθησαν να κινούνται πτωτικά.

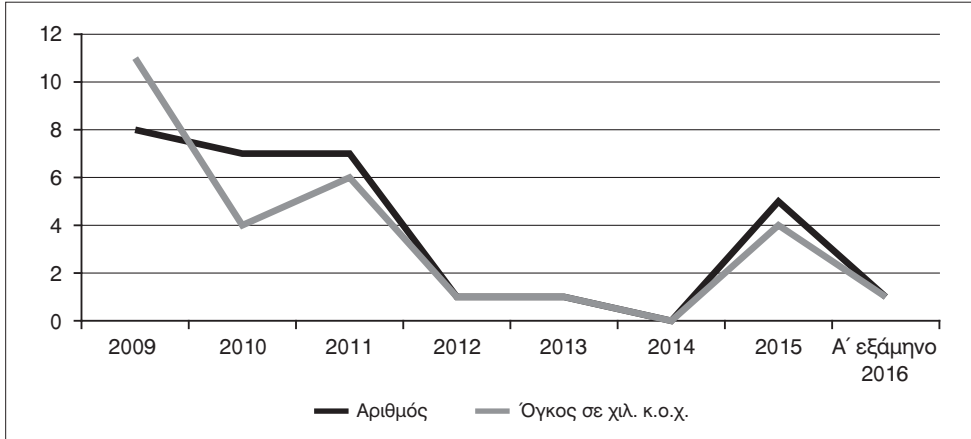
Τα παραπάνω δεδομένα αποτυπώνουν ευκρινώς τη βαθιά κρίση που έπληξε τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας τα τελευταία χρόνια, και η οποία απ' ό,τι φαίνεται εκδηλώθηκε σφοδρότερα στον κλάδο της Ναυπήγησης. Ενδεικτικά της κρίσης αυτής, αλλά και της διαφαινόμενης ανακοπής των δυσμενών τάσεων κατά τα πιο πρόσφατα έτη, είναι και τα ετήσια στοιχεία που αφορούν τον αριθμό και τον όγκο των ναυπηγηθέντων πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. στα ναυπηγεία της Ελλάδας. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 2.1, τα στοιχεία αυτά αντανakλούν καθίζηση των ολοκληρώσεων κατά την περίοδο 2012-2014 και εμφανή ανάκαμψή τους κατά το έτος 2015.

Τα αίτια της κρίσης στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Ελλάδας φαίνεται να σχετίζονται κυρίως με τρεις βασικούς παράγοντες, οι οποίοι συνδέονται αφενός με τις διεθνείς εξελίξεις και αφετέρου με εγχώρια προβλήματα.

Συγκεκριμένα, έναν πρώτο παράγοντα για την κρίση στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Ελλάδας αποτέλεσε η πορεία της διεθνούς αγοράς ποντοπόρου ναυτιλίας, η οποία προσδιορίζει σε μεγάλο βαθμό τη διεθνή ζήτηση για ναυπήγηση και επισκευή πλοίων. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 2.2, το οποίο απεικονίζει την πορεία του βασικού δείκτη ναύλων Ξηρού Φορτίου της Βαλτικής (Baltic Dry Index), οι συνθήκες στη συγκεκριμένη αγορά επιδεινώθηκαν ραγδαία στην περίοδο μετά το ξέσπασμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης (από τα μέσα του 2008 έως και το 2009), και παραμένουν σχετικά υποτονικές τα τελευταία χρόνια, καθώς τα προβλήματα της ευρωπαϊκής οικονομίας και οι διεθνείς γεωπολιτικές εντάσεις κρατούν τους ρυθμούς ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου αγαθών σε χαμηλά επίπεδα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1

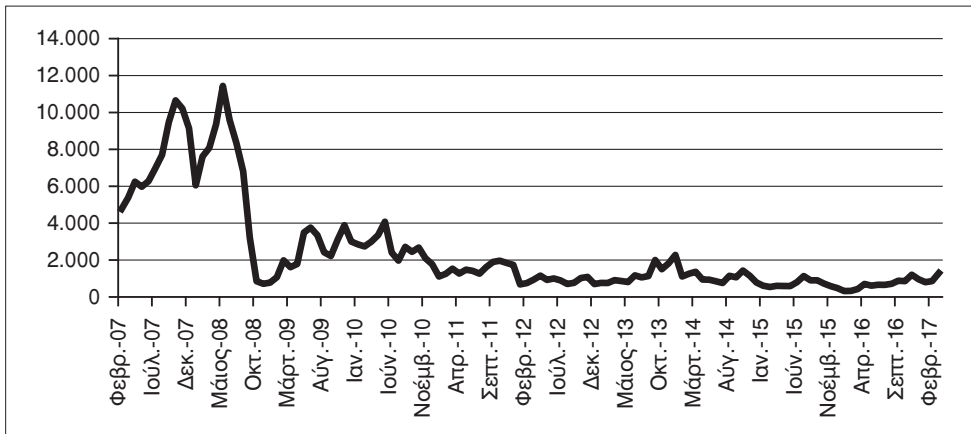
Ολοκληρώσεις ναυπηγήσεων πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. στα ναυπηγεία της Ελλάδας (αριθμός και όγκος σε χιλ. κ.ο.χ.)



Πηγή: IHS (Former Lloyd's Register), "World Fleet Statistics".

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2

Δείκτης Ξηρού Φορτίου της Βαλτικής (Baltic Dry Index, μηνιαία στοιχεία)



Πηγή: Lloyd's List.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι προαναφερόμενες δυσμενείς εξελίξεις στη διεθνή αγορά είχαν βεβαίως επιπτώσεις όχι μόνον για τα μεγέθη του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας, αλλά και για τα αντίστοιχα μεγέθη άλλων ευρωπαϊκών χωρών με σημαντική ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Στον Πίνακα 2.3 παρουσιάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών του κλάδου *Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών* στο σύνολο της Ε.Ε., σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης με σημαντική παρουσία στη ναυπηγοεπισκευή<sup>17</sup> και στην Τουρκία. Όπως φαίνεται, ο κύκλος εργασιών του συγκεκριμένου κλάδου κατέγραψε από σημαντική έως πολύ μεγάλη κάμψη μεταξύ των ετών 2008-2013 στις περισσότερες από τις εξεταζόμενες χώρες, με μικρή άνοδο να σημειώνεται μόνο στις περιπτώσεις της Ολλανδίας και της Νορβηγίας. Αντίστοιχες τάσεις κατά τη συγκεκριμένη περίοδο καταγράφονται και στα στοιχεία του Πίνακα 2.4 για τον κύκλο εργασιών του κλάδου *Επισκευής πλοίων και σκαφών*, όπου μάλιστα οι σχετικές μεταβολές ήταν αρνητικές για όλες τις εξεταζόμενες χώρες πλην της Τουρκίας.

Αν και η καθίζηση του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα αποτέλεσε όπως φαίνεται γενικότερο φαινόμενο στην περιοχή της Ευρώπης και της Μεσογείου κατά την περίοδο 2008-2013, τα στοιχεία που παρουσιάζονται στους Πίνακες 2.3 και 2.4 καταδεικνύουν ότι το πλήγμα στην περίπτωση της Ελλάδας ήταν συγκριτικά από τα πιο ισχυρά και παρατεταμένα. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση του κλάδου Ναυπήγησης η Ελλάδα υπέστη αναλογικά τις δεύτερες υψηλότερες απώλειες κύκλου εργασιών μετά την Πορτογαλία, ενώ στην περίπτωση του κλάδου Επισκευής η Ελλάδα δέχθηκε αναλογικά τις τέταρτες υψηλότερες απώλειες μετά την Κροατία, τη Γερμανία και την Ιταλία. Επιπλέον, κατά το έτος 2014 σημειώθηκε ανάκαμψη του κύκλου εργασιών στον κλάδο της Επισκευής σε όλες τις χώρες με διαθέσιμα στοιχεία πλην της Ελλάδας, της Νορβηγίας και της Γαλλίας, ενώ κατά το έτος 2015 η Ελλάδα ήταν η μία από τις τέσσερις χώρες με διαθέσιμα στοιχεία που δεν παρουσίασαν ανάκαμψη του κύκλου εργασιών στον κλάδο της Ναυπήγησης ως προς το έτος 2013.

---

<sup>17</sup> Σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην ενότητα 1.6 της παρούσας έκθεσης, οι χώρες αυτές είναι η Γερμανία, η Ισπανία, η Γαλλία, η Κροατία, η Ιταλία, η Ολλανδία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Φινλανδία, η Νορβηγία και η Ελλάδα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3  
Κύκλος εργασιών στον κλάδο της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (εκατ. €)

|            | 2008     | 2009    | 2010    | 2011     | 2012     | 2013     | 2014     | 2015     | Μεταβολή 2013/2008 (%) | Μεταβολή 2015/2013 (%) |
|------------|----------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------------|------------------------|
| Ε.Ε.-28    | -        | -       | -       | 33.938,0 | 32.842,2 | 30.945,6 | 34.651,4 | 35.845,2 |                        | 15,8                   |
| Γερμανία   | 6.791,1  | 4.863,3 | 6.804,8 | 5.645,0  | 5.288,9  | 5.160,9  | 7.131,8  | 5.016,1  | -24,0                  | -2,8                   |
| Ελλάδα     | 403,6    | 436,1   | 196,7   | 93,5     | 76,3     | 94,5     | -        | 70,4     | -76,6                  | -25,5                  |
| Ισπανία    | 4.375,2  | 4.178,2 | 3.742,3 | 2.827,5  | -        | 1.920,6  | -        | 1.791,5  | -56,1                  | -6,7                   |
| Γαλλία     | 5815,1   | 5028,6  | 4593,5  | 5077,8   | 5312,9   | 5292,1   | 5210,2   | 5850,9   | -9,0                   | 10,6                   |
| Κροατία    | 830,9    | 775,7   | 815,5   | 550,0    | 401,7    | 255,5    | 317,0    | 338,0    | -69,3                  | 32,3                   |
| Ιταλία     | 9.999,8  | 6.653,6 | 7.224,6 | 6.335,4  | 4.660,0  | 4.210,7  | 5.171,1  | 5.749,9  | -57,9                  | 36,6                   |
| Ολλανδία   | 4.513,9  | 4.711,3 | 4.461,3 | 4.021,8  | 4.573,2  | 4.720,1  | 5.511,3  | 5.041,6  | 4,6                    | 6,8                    |
| Πολωνία    | 1.776,1  | 1.389,1 | 988,7   | 1.231,5  | 1.098,0  | 948,1    | 915,7    | 1.086,1  | -46,6                  | 14,6                   |
| Πορτογαλία | 321,0    | 168,9   | 91,9    | 73,6     | 105,3    | 70,5     | 65,0     | 96,1     | -78,0                  | 36,3                   |
| Ρουμανία   | 1.056,1  | 1.011,8 | 912,9   | 832,6    | 634,9    | 851,4    | 719,0    | 1.031,5  | -19,4                  | 21,2                   |
| Φινλανδία  | 1.962,4  | -       | 1.094,9 | 789,9    | 994,7    | -        | 1.088,1  | 1.200,4  |                        | -                      |
| Νορβηγία   | 10.828,4 | 8.246,2 | 7.564,7 | -        | -        | 10.996,0 | 10.502,7 | 8.389,0  | 1,5                    | -23,7                  |
| Τουρκία    | -        | 1.837,2 | -       | -        | -        | 1.148,0  | 1.410,8  | -        | -37,5*                 |                        |

Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: \* Μεταβολή 2013/2009.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4

Κύκλος εργασιών στον κλάδο της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (εκατ. €)

|            | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | Μεταβολή<br>2013/2008 (%) | Μεταβολή<br>2014/2013 (%) |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|---------------------------|
| Ε.Ε.-28    | -       | -       | -       | 7.621,7 | 8.376,7 | 8.395,6 | 9.034,3 | -                         | 7,6                       |
| Γερμανία   | 1.852,8 | 1.252,0 | 950,6   | 697,0   | 1.000,6 | 915,8   | 933,7   | -50,6                     | 2,0                       |
| Ελλάδα     | 328,8   | 235,2   | 259,6   | 234,2   | 216,2   | 191,9   | 170,2   | -41,6                     | -11,3                     |
| Ισπανία    | 1.238,9 | 1.059,3 | 1.077,8 | 952,8   | 834,9   | 839,4   | 934,0   | -32,2                     | 11,3                      |
| Γαλλία     | -       | 903,1   | 972,6   | 910,7   | 865,9   | 1.107,1 | 1.088   | -                         | -1,7                      |
| Κροατία    | 267,8   | 121,8   | 148,3   | 140,7   | 121,6   | 125,7   | 151,3   | -53,1                     | 20,4                      |
| Ιταλία     | 1.237,0 | 1.036,9 | 1.060,0 | 1.005,1 | 800,8   | 705,0   | 803,4   | -43,0                     | 14,0                      |
| Ολλανδία   | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -                         | -                         |
| Πολωνία    | 684,8   | 396,1   | 384,1   | 417,4   | 467,0   | 619,1   | 752,9   | -9,6                      | 21,6                      |
| Πορτογαλία | 226,2   | 201,7   | 176,8   | 146,0   | 136,8   | 153,9   | 159,0   | -32,0                     | 3,3                       |
| Ρουμανία   | 187,6   | 131,7   | 117,0   | 112,1   | 101,9   | 134,0   | 139,2   | -28,6                     | 3,9                       |
| Φινλανδία  | 124,6   | 84,3    | 90,4    | 91,5    | 98,6    | 116,9   | 119,6   | -6,2                      | 2,3                       |
| Νορβηγία   | 1.716,7 | 948,3   | 1.020,8 | 1.458,8 | 1.294,4 | 1.243,4 | 1.121,6 | -27,6                     | -9,8                      |
| Τουρκία    | -       | 410,2   | -       | -       | -       | 618,1   | 724,3   | 50,7*                     | 17,2                      |

Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: \* Μεταβολή 2013/2009.

Η συγκριτικά δυσμενέστερη πορεία του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας, όπως αυτή αντανακλάται στα ανωτέρω στοιχεία, συνδέεται με τους υπόλοιπους δύο σημαντικούς παράγοντες που σχετίζονται με την κρίση στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας, και συγκεκριμένα με τη γενικότερη βαθιά κρίση στην ελληνική οικονομία, και με τα ιδιαίτερα προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου.

Η κρίση στην ελληνική οικονομία έπληξε την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών ως προς τη δυνατότητα των ελληνικών επιχειρήσεων να ανταποκριθούν εμπρόθεσμα σε παραγγελίες και επέφερε επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, στη ρευστότητα και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των μονάδων που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα.

Τα σοβαρά προβλήματα των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου, τα οποία αναλύονται στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας, επηρέασαν και εξακολουθούν να επηρεάζουν βαθιά τη ναυπηγική βιομηχανία αλλά και το σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της χώρας, τόσο λόγω της υψηλής συμμετοχής των συγκεκριμένων μονάδων στη συνολική παραγωγική δυναμικότητα του τομέα, όσο και λόγω των συνεργειών τους με τις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες (μέσω υπεργολαβιών κ.ά.). Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.5, ο οποίος παραθέτει επιλεγμένα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα ναυπηγεία και στο σύνολο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της Ελλάδας, το έτος 2008 τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου διατηρούσαν μερίδιο 44,8% στον συνολικό κύκλο εργασιών της εγχώριας ναυπηγοεπισκευής. Συνεπώς, η καθίζηση του κύκλου εργασιών στις τρεις αυτές μονάδες, κατά την περίοδο που ακολούθησε, ευθύνεται για μεγάλο μέρος της παράλληλης κάμψης του κύκλου εργασιών στο σύνολο των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων της χώρας.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση για τις εξελίξεις στα βασικά μεγέθη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι συγκρίσεις μεταξύ Ελλάδας και άλλων ευρωπαϊκών χωρών αναφορικά με την παραγωγικότητα της εργασίας. Στον Πίνακα 2.6 αποτυπώνονται τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία για την εξέλιξη της διαφαινόμενης παραγωγικότητας της εργασίας (προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο) στο σύνολο της Ε.Ε., σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης με σημαντική παρουσία στη ναυπηγοεπισκευή, και στην Τουρκία.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5**  
**Επιλεγμένα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα**  
**ναυπηγεία και στο σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα**  
**της Ελλάδας (εκατ. €)**

|                                    | 2008  | 2011  | 2013  | 2014  |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (ΕΝΑΕ)        | 202,1 | 26,3  | -     | -     |
| Ναυπηγεία Ελευσίνας (ΝΒΕΕ)         | 89,2  | 29,0  | 43,2  | 8,7   |
| Ναυπηγεία Σύρου (ΝΒΕΣ)             | 36,9  | 23,3  | 11,6  | 21,9  |
| Ναυπηγεία Χαλκίδας                 | 17,2  | 10,1  | 9,6   | 10,6  |
| Ναυπήγηση πλοίων και σκαφών        | 403,6 | 93,5  | 94,5  | -     |
| Επισκευή πλοίων και σκαφών         | 328,8 | 234,2 | 191,9 | 170,2 |
| Σύνολο ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα | 732,4 | 327,7 | 286,4 | -     |

Πηγή: Εταιρικοί Ισολογισμοί, Eurostat.

Όπως προκύπτει, το έτος 2008 η Ελλάδα διατηρούσε σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα παραγωγικότητας στον κλάδο της Ναυπήγησης, πλησιάζοντας ή και ξεπερνώντας σε επιδόσεις αρκετές από τις εξεταζόμενες χώρες. Ωστόσο, κατά την περίοδο που ακολούθησε, η θέση της Ελλάδας ως προς την παραγωγικότητα του συγκεκριμένου κλάδου επιδεινώθηκε σημαντικά, τόσο σε απόλυτους όρους, όσο και συγκριτικά με άλλες χώρες, ορισμένες από τις οποίες πέτυχαν μάλιστα αύξηση της παραγωγικότητάς τους στο το ίδιο διάστημα (π.χ. Ολλανδία, Νορβηγία). Στον κλάδο της Επισκευής, η Ελλάδα παρουσίασε βελτίωση της παραγωγικότητάς της κατά την εξεταζόμενη περίοδο, διατηρώντας παράλληλα μικρότερες αποκλίσεις από άλλες εξεταζόμενες χώρες συγκριτικά με τον κλάδο της Ναυπήγησης. Συνολικά πάντως, και παρά τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν, η Ελλάδα φαίνεται να διατηρεί κάποιο προβάδισμα παραγωγικότητας σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες χαμηλότερου κόστους, τόσο στον κλάδο της Ναυπήγησης (υψηλότερη παραγωγικότητα το 2013 σε σχέση με την Κροατία, την Πολωνία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία και την Τουρκία), όσο και στον τομέα της Επισκευής (υψηλότερη παραγωγικότητα το 2014 σε σχέση με την Κροατία, την Πολωνία, τη Ρουμανία και την Τουρκία).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6

Παραγωγικότητα της εργασίας\* στους κλάδους της Ναυπήγησης και της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (χιλ. €)

|            | Ναυπήγηση πλοίων και σκαφών |      |       |       | Επισκευή πλοίων και σκαφών |      |      |      |
|------------|-----------------------------|------|-------|-------|----------------------------|------|------|------|
|            | 2008                        | 2011 | 2013  | 2014  | 2008                       | 2011 | 2013 | 2014 |
| Ε.Ε.-28    | -                           | 50,0 | 47,0  | 53,0  | -                          | -    | 39,0 | 39,0 |
| Γερμανία   | 64,4                        | 64,0 | 66,2  | 63,5  | 56,8                       | 52,8 | 52,9 | 56,5 |
| Ελλάδα     | 53,4                        | 27,8 | 28,7  | -     | 27,7                       | 42,8 | 31,6 | 30,5 |
| Ισπανία    | 61,6                        | 52,7 | 36,2  | -     | 42,6                       | 43,7 | 47,6 | 43,8 |
| Γαλλία     | -                           | 68,1 | 72,1  | 63,2  | -                          | 44,9 | 40,8 | 42,0 |
| Κροατία    | 13,6                        | 14,9 | 5,3   | 7,5   | 22,5                       | 16,1 | 15,8 | 16,5 |
| Ιταλία     | 56,4                        | 53,0 | 47,3  | 55,9  | 42,2                       | 31,5 | 37,1 | 38,7 |
| Ολλανδία   | 79,5                        | 80,8 | 90,7  | 89,6  | -                          | -    | -    | -    |
| Πολωνία    | 24,4                        | 28,0 | 27,8  | 27,4  | 24,7                       | 21,3 | 24,7 | 27,8 |
| Πορτογαλία | 24,1                        | 16,2 | 23,3  | 22,6  | 40,6                       | 27,4 | 31,7 | 31,2 |
| Ρουμανία   | 11,2                        | 16,5 | 13,7  | 10,9  | 8,4                        | -    | 8,4  | 10,0 |
| Φινλανδία  | 46,7                        | 35,8 | -     | 41,1  | 46,7                       | 43,8 | 39,1 | 47,1 |
| Νορβηγία   | 89,5                        | -    | 111,9 | 101,1 | 73,7                       | 87,3 | 86,8 | 77,5 |
| Τουρκία    | -                           | -    | 15,7  | 35,0  | -                          | -    | 7,9  | 9,7  |

Πηγή: Eurostat.

Σημείωση: \* Διαφαινόμενη παραγωγικότητα, ήτοι προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο.

## 2.4. Η σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την ελληνική οικονομία

Η σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την ελληνική οικονομία έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά στη διάρκεια του χρόνου, με την παραγωγή και την απασχόληση κατά την περίοδο ακμής που κορυ-

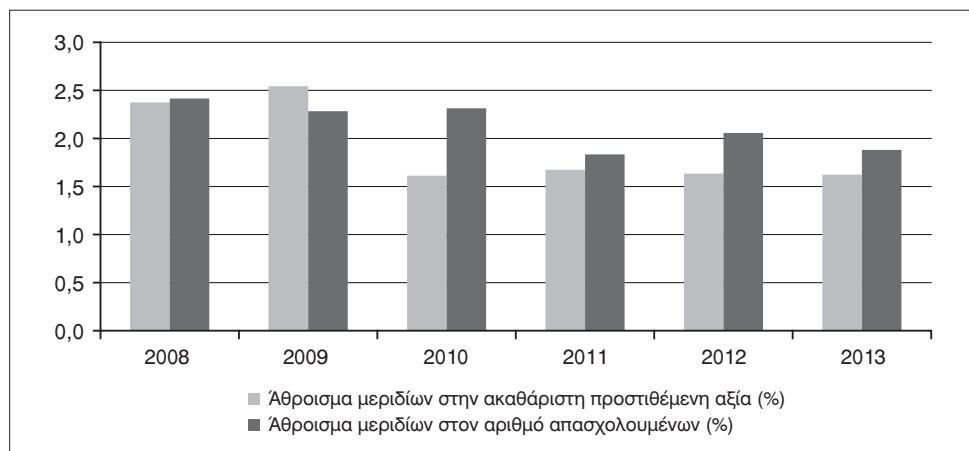
φώθηκε στη δεκαετία του 1970 (9.500 περίπου απασχολούμενοι μόνον στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Ελευσίνας) να απέχουν πολύ από τα πρόσφατα ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Εντούτοις, παρά τη μεγάλη επιδείνωση των μεγεθών της, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό και πολυδιάστατο ρόλο για τη χώρα. Επιπλέον, ο ρόλος αυτός δύναται να ενισχυθεί ουσιαστικά στο μέλλον, με καθοριστικό παράγοντα προς μία τέτοια κατεύθυνση την ανάπτυξη των μεγάλων ναυπηγείων, μέσα από την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών που αναλύονται στο επόμενο Κεφάλαιο της παρούσας έκθεσης. Όπως είναι σαφές στη βάση της διάρθρωσης του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα (βλέπε ενότητα 2.2 παραπάνω), μία θετική εξέλιξη ως προς τη δραστηριότητα των μεγάλων ναυπηγείων δεν θα βελτιώσει μόνον τα οικονομικά μεγέθη και τις προοπτικές για την παραγωγή και την απασχόληση των συγκεκριμένων μονάδων, αλλά θα συμβάλει άμεσα στην ενδυνάμωση των αντίστοιχων μεγεθών και προοπτικών της υπόλοιπης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Μία πρώτη ένδειξη για τη σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κατά τα πρόσφατα έτη προκύπτει με βάση τα μερίδια των σχετικών κλάδων στην παραγωγή και την απασχόληση στο σύνολο της μεταποίησης. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 2.3, οι κλάδοι της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών και Επισκευής πλοίων και σκαφών ευθύνονταν αθροιστικά το έτος 2008 για το 2,4% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης, με το μερίδιο αυτό να αυξάνεται ελαφρά το 2009, να υποχωρεί σημαντικά στο 1,6% το 2010 και να παραμένει περίπου σταθερό στη συνέχεια μέχρι και το έτος 2013. Όσον αφορά το μερίδιο των συγκεκριμένων κλάδων στην απασχόληση, αυτό αντιστοιχούσε αθροιστικά στο 2,4% το 2008, παρέμεινε περίπου σταθερό μέχρι και το 2010, υποχώρησε στο 1,8% το 2011 και παρουσίασε στη συνέχεια διακυμάνσεις φθάνοντας το 1,9% το 2013.

Με βάση τα παραπάνω μεγέθη, αλλά και τη σύγκριση με τα αντίστοιχα μερίδια της ναυπηγοεπισκευής στην παραγωγή του τομέα της μεταποίησης άλλων ευρωπαϊκών χωρών (βλέπε ενότητα 1.6 της παρούσας έκθεσης), γίνεται αντιληπτό ότι στην περίπτωση της Ελλάδας η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικής βαρύτητας παραγωγική δραστηριότητα. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η σημασία της ναυπηγοεπισκευής για τη χώρα δεν εξαντλείται στην

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.3

Άθροισμα μεριδίων των κλάδων Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών και Επισκευής πλοίων στο σύνολο της μεταποίησης στην Ελλάδα (%)

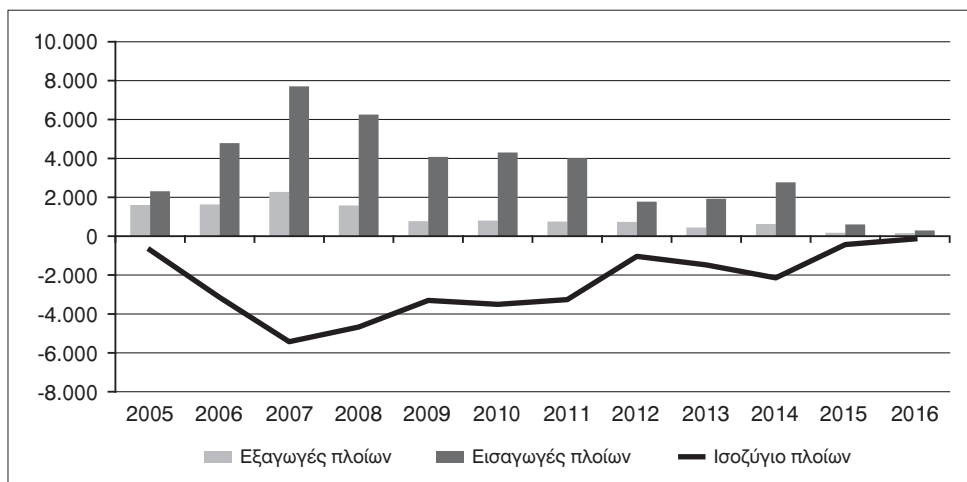


Πηγή: Eurostat, υπολογισμοί των συγγραφέων.

εικόνα που αντανακλούν τα συγκεκριμένα μεγέθη, αλλά σχετίζεται και με μία σειρά από άλλες παραμέτρους που είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη.

Ειδικότερα, οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων που εντάσσονται στους κλάδους της Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων και σκαφών συνδέονται με την παραγωγή και την απασχόληση σε μία σειρά εγχώριων επιχειρήσεων άλλων κλάδων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η σύνδεση αυτή είναι έντονη ακόμα και υπό τις παρούσες συνθήκες ασθενών επιδόσεων της ναυπηγοεπισκευής, όπως ισχύει στην περίπτωση των βιομηχανικών επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα τα οποία χρησιμοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευή. Σε άλλες περιπτώσεις, η σύνδεση μπορεί να είναι δυναμικά πολύ σημαντική στο μέλλον, με χαρακτηριστικά παραδείγματα (α) τη σχέση με τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών και τις σημαντικές συνέργειες που μπορεί να προκύψουν μεταξύ της ναυπηγοεπισκευής και των δραστηριοτήτων του Λιμανιού του Πειραιά, και (β) τη σχέση με τον κλάδο της χαλυβουργίας, ο οποίος παράγει τη βασικότερη πρώτη ύλη για τη ναυπηγοεπισκευή και διαθέτει ισχυρή βιομηχανική βάση στη χώρα και μεγάλες εγκαταστάσεις πλησίον των ναυπηγείων (Ελευσίνα, Ασπρόπυργος).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.4**  
 Εξαγωγές, εισαγωγές και ισοζύγιο πλοίων (πωλήσεις)  
 στην Ελλάδα (εκατ. ευρώ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Εκτός από την προαναφερόμενη σημασία της για τα οικονομικά μεγέθη άλλων κλάδων, η εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία έχει σημασία για τα μεγέθη του εξωτερικού ισοζυγίου αγαθών της χώρας. Όπως απεικονίζεται στο Διάγραμμα 2.4, η μεγάλη δραστηριότητα της Ελλάδας στον τομέα της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τις αδυναμίες της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας, συνεπάγεται μεγάλο ύψος εισαγωγών πλοίων και σημαντικό έλλειμμα στο σχετικό ισοζύγιο, ιδιαίτερα σε περιόδους ανάκαμψης/κορύφωσης της διεθνούς ναυπηγικής δραστηριότητας (στο διάγραμμα μέχρι και το έτος 2011). Επομένως, γίνεται κατανοητό ότι η ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας μπορεί στο μέλλον να συμβάλλει σημαντικά στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου αγαθών της χώρας, μέσω της κάλυψης μεγαλύτερου τμήματος των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και μέσω της αύξησης των εξαγωγών.

Τέλος, σημαντικές διαστάσεις του ρόλου της ναυπηγικής βιομηχανίας για τη χώρα σχετίζονται με την ανάπτυξη και διάχυση της τεχνολογίας,

με τις επιδράσεις σε τοπικό επίπεδο, αλλά και με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και την άμυνα σε εθνικό επίπεδο.

Ειδικότερα, η ναυπηγική δραστηριότητα αποτελεί τομέα στον οποίο αναπτύσσονται και εφαρμόζονται νέες τεχνολογίες, οι οποίες στη συνέχεια διαχέονται και σε άλλους κλάδους (π.χ. στις βιομηχανίες που τροφοδοτούν τη ναυπηγοεπισκευή), συμβάλλοντας έτσι ευρύτερα στην αύξηση της προστιθέμενης αξίας και στην ανάπτυξη του ανθρωπίνου δυναμικού της χώρας. Παράλληλα, τόσο τα ναυπηγεία και οι άλλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, όσο και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις που τα τροφοδοτούν, βρίσκονται στην πλειονότητά τους συγκεντρωμένες σε πολύ συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της χώρας (περιοχή Πειραιά-Περάματος-Σαλαμίνας-Ελευσίνας-Σχιστού, Σύρου, Χαλκίδας). Αυτό συνεπάγεται ότι οι δραστηριότητες της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας έχουν ιδιαίτερη σημασία για την απασχόληση και τη συνοχή στις τοπικές κοινωνίες των περιοχών αυτών. Επιπλέον, η ναυπηγική βιομηχανία έχει ιδιαίτερη σημασία από πλευράς εθνικής άμυνας, στο σκέλος της εξασφάλισης της δυνατότητας κατασκευής και συντήρησης πλοίων και υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ καλύπτει και τις ανάγκες συντήρησης των πλοίων της εγχώριας ακτοπλοΐας, λειτουργίας ιδιαίτερα σημαντικής για την ασφάλεια των μεταφορών σε μία νησιωτική χώρα όπως η Ελλάδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΥΡΟΥ

#### 3.1. Εισαγωγή

Στο παρόν Κεφάλαιο επιχειρείται μία ανάλυση των χαρακτηριστικών, της οικονομικής κατάστασης και των ιδιαίτερων συνθηκών που αφορούν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου. Η έμφαση που δίνεται στις συγκεκριμένες ναυπηγικές μονάδες σχετίζεται με το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που παρουσιάζουν από πλευράς δημόσιας πολιτικής, τόσο λόγω του μεγέθους και της στρατηγικής τους σημασίας, όσο και εξαιτίας υφιστάμενων εκκρεμοτήτων έναντι του Ελληνικού Δημοσίου. Στόχος της παρούσας ανάλυσης είναι να αναδειχθούν τα πλεονεκτήματα που πρέπει να αξιοποιηθούν και τα κύρια προβλήματα που είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν προκειμένου να διαμορφωθεί μία θετική προοπτική για τα τρία ναυπηγεία στο μέλλον.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η διερεύνηση των συγκεκριμένων ζητημάτων παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες, κυρίως λόγω της πολυπλοκότητας των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ναυπηγεία, της πολύ διαφορετικής οπτικής των εμπλεκόμενων μερών ως προς τα αίτια των προβλημάτων αυτών, αλλά και λόγω καθυστερήσεων στη δημοσίευση των οικονομικών καταστάσεων των ναυπηγείων (ιδιαίτερα στην περίπτωση του Σκαραμαγκά), οι οποίες δυσχεραίνουν την αποτύπωση της πρόσφατης οικονομικής κατάστασής τους. Στην παρούσα έκθεση γίνεται προσπάθεια αντιμετώπισης των αντικειμενικών αυτών δυσκολιών, μέσω της σύνθεσης της πληροφόρησης που είναι διαθέσιμη από προηγούμενες σχετικές μελέτες, δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των ναυπηγείων, ενημερωτικά σημειώματα και άλλο υλικό που παρασχέθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης & Τουρισμού, καθώς και δημοσιεύματα στον Τύπο. Επισημαίνεται ότι η προσέγγιση αυτή αποσκοπεί στην ανάδειξη των κύριων ζητημάτων, και όχι την απεικόνιση όλων των σχετικών λεπτομερειών.

### 3.2. Ιδιοκτησιακό καθεστώς των ναυπηγείων

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ή «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.» (ΕΝΑΕ) αποτελούν τις μεγαλύτερες ναυπηγικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα. Τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν το 1937 και σήμερα ανήκουν κατά 75,1% στην Prinvest Shipbuilding SARL, εταιρεία συμφερόντων του επιχειρηματία Iskadar Safa, και κατά 24,9% στη γερμανική ThyssenKrupp Marine Systems.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας ιδρύθηκαν το 1962 και είναι τα δεύτερα σε μέγεθος στην Ελλάδα. Τα Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου ιδρύθηκαν το 1861 και είναι τα παλαιότερα και από τα μεγαλύτερα στη χώρα. Τα δύο ναυπηγεία λειτουργούν ως θυγατρικές του Ομίλου Ταβουλάρη, και συγκεκριμένα της εταιρείας «Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών» (ΝΕΩΡΙΟΝ). Ειδικότερα, η ΝΕΩΡΙΟΝ συμμετέχει στις «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.» (ΝΒΕΕ) με ποσοστό 70% και στις «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.» (ΝΒΕΣ) με ποσοστό 100%. Η ΝΕΩΡΙΟΝ είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών, αλλά βρίσκεται σε αναστολή διαπραγμάτευσης από τον Αύγουστο του 2012.

Στα Παραρτήματα Α, Β και Γ της παρούσας έκθεσης παρατίθεται ένα σύντομο ιστορικό των τριών ναυπηγείων, με αναφορά σε ορισμένους βασικούς σταθμούς στη διαδρομή και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Οι πληροφορίες που περιέχονται στα Παραρτήματα αυτά χρησιμεύουν για την καλύτερη κατανόηση των κυριότερων προβλημάτων των ναυπηγείων, τα οποία εξετάζονται στην ενότητα 3.4.

### 3.3. Βασικά πλεονεκτήματα των ναυπηγείων

#### Γεωγραφική θέση

Η γεωγραφική θέση των τριών ναυπηγείων είναι ιδιαίτερα πλεονεκτική. Ειδικότερα<sup>18</sup>:

- Η Ελλάδα βρίσκεται (α) σε μικρή απόσταση από τη μεγάλη αρτηρία θαλασσίου εμπορίου που συνδέει την Άπω Ανατολή με τα λιμάνια

<sup>18</sup> Βλέπε τη μελέτη των ΑΝ.ΕΠ. και Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (2008).



### ΠΛΑΙΣΙΟ 3.1

#### Δυνητικές επιδράσεις από την αύξηση της δυναμικότητας της Διώρυγας του Σουέζ

Τον Αύγουστο του 2015 τέθηκε σε λειτουργία η «νέα Διώρυγα του Σουέζ», ένα έργο οποίο περιελάμβανε α) την προσθήκη νέας υδάτινης διόδου μήκους 35 χιλιομέτρων σε θέση παράλληλη με την αρχική διώρυγα, το συνολικό μήκος της οποίας φθάνει τα 164 χιλιόμετρα και β) τη διαπλάτυση και εκβάθυνση τμήματος της υφιστάμενης διώρυγας σε μήκος 37 χιλιομέτρων. Λιγότερο από ένα χρόνο μετά, τον Ιούνιο του 2016, τέθηκε σε λειτουργία η «νέα Διώρυγα του Παναμά», ένα έργο το οποίο περιελάμβανε την προσθήκη νέου ζεύγους υδατοφρακτών στην υφιστάμενη διώρυγα, καθώς και τη διαπλάτυση και εκβάθυνση της υφιστάμενης διώρυγας.

Η αύξηση της δυναμικότητας της Διώρυγας του Σουέζ σε όρους χρόνου διέλευσης των πλοίων<sup>1</sup>, μεγέθους των πλοίων που δύνανται να διαπλεύσουν από το κανάλι, και αριθμού των πλοίων που θα μπορούν να περνούν ημερησίως<sup>2</sup> επιτρέπει στη νέα Διώρυγα του Σουέζ να παραμείνει ανταγωνιστική έναντι της νέας Διώρυγας του Παναμά, τόσο σε όρους χρόνου ταξιδιού, όσο και σε όρους δυνατότητας εξυπηρέτησης μεγαλύτερων πλοίων. Επομένως, εφόσον οι ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου ενισχυθούν στο μέλλον, οι προδιαγραφές της νέας Διώρυγας του Σουέζ δημιουργούν προϋποθέσεις για σημαντική αύξηση της κίνησης εμπορικών πλοίων στην περιοχή της Μεσογείου, και γενικότερα για αύξηση του 'ειδικού βάρους' της Μεσογείου, ως γέφυρας τόσο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης όσο και μεταξύ Ασίας και

<sup>1</sup> Έχει υπολογιστεί ότι, με την περάτωση των εργασιών διαπλάτυσης του υφιστάμενου και διάνοιξης νέου παράπλευρου καναλιού, ο χρόνος διέλευσης των πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ είναι μειωμένος κατά 7 με 12 ώρες.

<sup>2</sup> Από τα 49 πλοία που περνούσαν κατά μέσο όρο ημερησίως μέχρι πρότινος, αναμένεται να μπορούν να εξυπηρευτούν 97 πλοία.

ανατολικής ακτής των ΗΠΑ. Μία τέτοια προοπτική ευνοεί τις δραστηριότητες των μεγάλων λιμανιών της Μεσογείου αλλά και των μονάδων ναυπήγησης και επισκευής πλοίων στην περιοχή, αποτελώντας επομένως μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την αναζωογόνηση του κλάδου επισκευής και συντήρησης πλοίων στην Ελλάδα.

της Ευρώπης, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και (β) πάνω στην αρτηρία που συνδέει τη Μεσόγειο με τη Μαύρη Θάλασσα.

- Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Ελευσίνας γειτνιάζουν με το Λιμάνι του Πειραιά. Έτσι, για τα εμπορικά πλοία παρέχεται η δυνατότητα επισκευής και παράλληλης εξυπηρέτησης φορτίων από το Λιμάνι, ενώ για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης του home porting (επιβίβαση-αποβίβαση) στο Λιμάνι, σε συνδυασμό με επισκευή και ανανέωση του ξενοδοχειακού τους εξοπλισμού.
- Στην Ελλάδα η λειτουργία των ναυπηγείων είναι εφικτή όλο το χρόνο, σε αντίθεση με τις βορειότερες χώρες της Ευρώπης, όπου τα ναυπηγεία κλείνουν τον χειμώνα λόγω πάγων. Επιπλέον, τα χαμηλά επίπεδα υγρασίας στη χώρα ευνοούν τη σωστή βαφή των πλοίων, περιορίζοντας την ανάγκη χρήσης θερμαντικών/αφυγραντικών μέσων.
- Η ζώνη ώρας της Ελλάδας διευκολύνει την επικοινωνία με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες της Ευρώπης.

Η προοπτική μελλοντικής αύξησης των διελεύσεων εμπορικών πλοίων από το Σουέζ (βλέπε Πλαίσιο 3.1), καθώς και οι σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης των μεγάλων λιμένων της χώρας, δημιουργούν προϋποθέσεις για περαιτέρω ενδυνάμωση του γεωγραφικού πλεονεκτήματος των ελληνικών ναυπηγείων στο μέλλον.

### **Βασικές υποδομές των μεγάλων ναυπηγείων**

Οι βασικές υποδομές των τριών ναυπηγείων περιλαμβάνουν χαρακτηριστικά ιδιαίτερης αξίας για την ανάπτυξη μίας ανταγωνιστικής εγ-

χώριας ναυπηγικής βιομηχανίας. Ενδεικτικά, αξίζει να επισημανθούν τα ακόλουθα<sup>19</sup>:

- Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά καταλαμβάνουν έκταση 832.000 τ.μ., με στεγασμένες εγκαταστάσεις 65.000 τ.μ. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 και 250 χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους, δύο πλωτές δεξαμενές 72 και 60 χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους και κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών. Η δεξαμενή των 500 χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους είναι η μεγαλύτερη στο είδος της στην Ανατολική Μεσόγειο, και συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες διεθνώς.
- Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας καταλαμβάνουν έκταση 250.000 τ.μ, με βιομηχανικές εγκαταστάσεις 37.000 τ.μ και αποθηκευτικές και λοιπές κτιριακές εγκαταστάσεις 19.600 τ.μ. Διαθέτουν τρεις πλωτές δεξαμενές 22,75 και 120<sup>20</sup> χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους και ναυπηγική κλίνη μήκους 200 μ. και πλάτους 55 μ., κατάλληλη για κατασκευές πλοίων έως 100 χιλιάδων τόνων.
- Τα Ναυπηγεία Σύρου διαθέτουν δύο πλωτές δεξαμενές 75 και 40 χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους. Διαθέτουν επίσης μία από τις μεγαλύτερες εξέδρες ανύψωσης σκαφών Synchronlift στην Ανατολική Μεσόγειο, με ικανότητα εξυπηρέτησης πλοίων μήκους έως 100 μέτρων και ειδικό σχεδιασμό για την εξυπηρέτηση γιοτ.

Αν και τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την προοπτική ανάπτυξης των ναυπηγείων, θα πρέπει να επισημανθεί ότι (α) οι ελλείψεις που αναφέρονται στην ενότητα 3.4 σχετικά με τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών και εξοπλισμού των ναυπηγείων είναι ιδιαίτερα σοβαρές και υπονομεύουν επί του παρόντος τη λειτουργία και την ανταγωνιστικότητα των συγκεκριμένων μονάδων και (β) με βάση τη διαθέσιμη έκταση και ακτογραμμή των ναυ-

---

<sup>19</sup> Οι σχετικές πληροφορίες έχουν αντληθεί από την έκδοση «Αφιέρωμα: Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά», *Εργαλειομηχανές*, 8/2010, τη μελέτη των ΑΝ.Ε.Π και Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (2008) και την ιστοσελίδα <<http://www.neorion-holdings.gr>>.

<sup>20</sup> Όπως επισημαίνεται παρακάτω, η συγκεκριμένη δεξαμενή βρίσκεται εκτός λειτουργίας.

πηγείων υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες εγκατάστασης πρόσθετων υποδομών (π.χ. νέων δεξαμενών) για την εξυπηρέτηση περισσότερων και μεγαλύτερων σε μέγεθος πλοίων.

### **Παραγωγικές δυνατότητες**

Οι παραγωγικές δυνατότητες των τριών ναυπηγείων γίνονται αντιληπτές με βάση το εύρος των ναυπηγικών, επισκευαστικών και βιομηχανικών εργασιών που έχουν φέρει εις πέρας στο παρελθόν. Ενδεικτικά, τα ναυπηγεία έχουν να επιδείξουν στη πολύχρονη διαδρομή τους παραγωγική δραστηριότητα στους ακόλουθους τομείς<sup>21</sup>:

- Κατασκευές εμπορικών και επιβατηγών πλοίων (πλοία χύδην φορτίου, πλοία προϊόντων πετρελαίου, πλοία γενικού φορτίου, πλοία ψυγεία, επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, μέγα-γιωτ, αλιευτικά, ρυμουλκά, σκάφη καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων, ταχύπλοα, πλωτές δεξαμενές και γερανοί, κ.ά.).
- Κατασκευές πλοίων και υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού.
- Μετασκευές μικρής και μεγάλης έκτασης (μεγεθύνσεις και μετασκευές δεξαμενόπλοιων, μετασκευές επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιων, μετασκευές πλατφορμών γεωτρήσεων, κ.ά.).
- Επισκευές εμπορικών και επιβατηγών πλοίων.
- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού.
- Βιομηχανικές εργασίες (πλατφόρμες γεώτρησης πετρελαίου, γερανογέφυρες, γερανοί, μεταλλικές κατασκευές γεφυρών και κτιρίων, δεξαμενές καυσίμων, σιδηροδρομικά βαγόνια, πλωτά αγκυροβόλια, δοχεία πιέσεως και σωληνώσεις μεγάλης διαμέτρου, κ.ά.).

Η ως άνω εμπειρία υποδηλώνει ότι τα ναυπηγεία έχουν τη δυνατότητα να διευρύνουν σημαντικά την παραγωγική τους δραστηριότητα, η οποία σήμερα περιορίζεται σε σημαντικό βαθμό σε έργα για το Πολεμικό Ναυτικό. Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη την τεχνογνωσία του ανθρωπίνου δυναμικού του κλάδου, η οποία συζητείται αμέσως παρακάτω, αλλά και

---

<sup>21</sup> Για μία αναλυτικότερη περιγραφή των εργασιών των μεγάλων ναυπηγείων, βλέπε Αντωνίου (2012).

τις δραστηριότητες στις οποίες εξειδικεύονται επιτυχώς τα ναυπηγεία των ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών χωρών, τα ναυπηγεία της Ελλάδας θα μπορούσαν να προσανατολιστούν προς εργασίες υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως, ενδεικτικά, οι κατασκευές ειδικών κατηγοριών πλοίων και σκαφών (π.χ. Ro-Ro, μέγα-γιωτ), οι σύνθετες εργασίες επισκευής πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας (με σημαντικό δυνητικό πελάτη, όπως αναφέρεται παρακάτω, την ελληνόκτητη ναυτιλία), ο ξενοδοχειακός εξοπλισμός επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιων και οι κατασκευές και επισκευές πολεμικών πλοίων και υποβρυχίων.

### **Τεχνογνωσία και ανθρώπινο δυναμικό**

Για την ανάπτυξη και διεύρυνση των δραστηριοτήτων των ναυπηγείων, σημαντικός είναι ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η τεχνογνωσία και το ανθρώπινο δυναμικό της χώρας.

Ειδικότερα, τα μεγάλα ναυπηγεία διατηρούν έμπειρο προσωπικό με τεχνογνωσία σε αρκετούς από τους τομείς που προαναφέρθηκαν. Για παράδειγμα, στον τομέα των επισκευών εμπορικών πλοίων, το τεχνικό προσωπικό των ναυπηγείων της χώρας διακρίνεται για την τεχνογνωσία και τις πατέντες του σε σύνθετες ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες (π.χ. μηχανολογικές, μηχανουργικές, ηλεκτρολογικές κλπ.). Σύμφωνα με πληροφορίες της αγοράς, εργασίες αυτού του επιπέδου συχνά δεν διατίθενται από τα ναυπηγεία κοντινών χωρών (Τουρκία, Ρουμανία Βουλγαρία), η ειδίκευση των οποίων αφορά κυρίως τις απλούστερες σιδηρουργικές εργασίες.

Παράλληλα με το προσωπικό των μεγάλων ναυπηγείων, μεγάλη εμπειρία διαθέτουν επίσης οι τεχνίτες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, οι οποίοι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι σήμερα άνεργοι, καθώς και οι τεχνίτες άλλων μεταποιητικών μονάδων στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να επισημανθεί η αξιοσημείωτη εμπειρία και τεχνογνωσία που διαθέτουν οι Έλληνες ναυπηγοί οι οποίοι απασχολούνται στην επίβλεψη έργων σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής για λογαριασμό πλοιοκτητών. Η σχολή Ναυπηγών Μηχανικών του ΕΜΠ και το τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε. του ΤΕΙ Αθήνας καλύπτουν τις ανάγκες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο αντικείμενο της ναυπηγικής, και μπορούν να

συνδράμουν ποικιλοτρόπως στο έργο των ναυπηγείων, ιδιαίτερα στον τομέα της βιομηχανικής έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας στον τομέα της τεχνογνωσίας αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για την ανάπτυξη των ναυπηγείων της χώρας προς την κατεύθυνση δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας. Από την άλλη πλευρά όμως, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η συνεχής συρρίκνωση των δραστηριοτήτων των ναυπηγείων, και συνεπώς η μείωση του τεχνικού προσωπικού που απασχολείται ενεργά στη ναυπηγοεπισκευή, επιφέρει σταδιακά φθορά του ανθρώπινου δυναμικού στον κλάδο. Το σοβαρό αυτό πρόβλημα συζητείται εκτενέστερα στην ενότητα 3.4.

### **Δύναμη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου**

Σύμφωνα με στοιχεία που παρατίθενται στην πρόσφατη έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2016), η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς. Συγκεκριμένα, το 2015 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 4.585 πλοία (άνω των 1.000 κ.ο.χ.) συνολικής χωρητικότητας 341,2 εκατομμυρίων τόνων νεκρού βάρους, καταγράφοντας αξιοσημείωτη αύξηση μεγεθών κατά 22% σε σχέση με το έτος 2014. Η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αντιπροσώπευε το 19,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους νεκρού βάρους και το 50,0% της αντίστοιχης χωρητικότητας του στόλου της Ε.Ε., με αμφότερα τα ποσοστά αυτά να σημειώνουν ανοδική πορεία συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη. Επιπλέον, η ελληνική σημαία κατείχε την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη και τη δεύτερη στην Ε.Ε., σε όρους χωρητικότητας τόνων νεκρού βάρους. Ειδικότερα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έλεγχαν το 30,1% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 21,2% του παγκόσμιου στόλου φορητών μεταφοράς φορτίων χύδην και το 16,6% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/παραγώγων πετρελαίου σε όρους χωρητικότητας τόνων νεκρού βάρους (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων).

Η ελληνόκτητη ναυτιλία εξακολουθεί να δραστηριοποιείται έντονα στις ναυπηγήσεις νέων πλοίων παρά την ασταθή ναυλαγορά και τα προβλήματα χρηματοδότησης, με την ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου να προσανατολίζεται σε κατά μέσον όρο μεγαλύτερα, τεχνολογικά προ-

ηγμένα και φιλικά για το περιβάλλον πλοία. Ειδικότερα, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανέρχονταν στο τέλος Δεκεμβρίου 2015 σε 407 πλοία (άνω των 1.000 κ.ο.χ.) συνολικής χωρητικότητας 44,8 εκατ. τόνων νεκρού βάρους. Στα πλοία αυτά περιλαμβάνονταν 221 δεξαμενόπλοια, 153 φορτηγά πλοία και 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αντιπροσώπευαν το 25,9%, 14,4% και 6,1% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας σε τόνους νεκρού βάρους, αντίστοιχα. Επιπλέον, οι Έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιήθηκαν έντονα το 2015 στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, συμμετέχοντας στο σχεδόν 50% των διεθνών συναλλαγών σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία είναι προφανές ότι η εξυπηρέτηση έστω και μικρού μεριδίου των ναυπηγοεπισκευαστικών αναγκών του ελληνόκτητου στόλου θα είχε καίρια συνεισφορά στη συντήρηση μίας υγιούς και αναπτυσσόμενης εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας. Ωστόσο, για να προκύψει πρόοδος προς μία τέτοια κατεύθυνση, είναι αναγκαία η αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων που σκιαγραφούνται παρακάτω, και η αναβάθμιση της υποδομής και της λειτουργίας των ναυπηγείων, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Σε σχέση με τις εν λόγω ανάγκες, ενδεικτικά αναφέρεται το γεγονός ότι το μέσο μέγεθος πλοίου του ελληνόκτητου στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερο σε σχέση με το μέσο μέγεθος πλοίου του υπόλοιπου παγκόσμιου στόλου (Γράτσος 2013), γεγονός που συνεπάγεται ότι η δραστηριοποίηση στις επισκευές ελληνόκτητων πλοίων απαιτούν επάρκεια σε μεγάλες δεξαμενές.

### ***Εν δυνάμει ναυπηγοεπισκευαστική-ναυτιλιακή συστάδα επιχειρήσεων (maritime cluster) με επίκεντρο την περιοχή του Πειραιά***

Σύμφωνα με τον ορισμό του Porter (1990), οι συστάδες επιχειρήσεων (clusters) είναι «...γεωγραφικά κοντινές επιχειρήσεις και άλλοι φορείς, όπως πανεπιστήμια, που αλληλεπιδρούν με τη βοήθεια της τεχνολογίας για την υλοποίηση ενεργειών σε συγκεκριμένους τομείς». Η συγκέντρωση επιχειρήσεων σε συστάδες συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους, μέσω της μείωσης του κόστους παραγωγής και μάρκετινγκ, της ευχερέστερης άντλησης πληροφορη-

σης για την αγορά, της διάχυσης τεχνογνωσίας, της ανάπτυξης νέων μεθόδων παραγωγής, της δημιουργίας δικτύων συνεργασίας, της αξιοποίησης αναπτυξιακών προγραμμάτων, κ.ά.

Η περιοχή του Πειραιά παρέχει όλες τις προϋποθέσεις για τη συγκρότηση μίας μεγάλης ναυπηγοεπισκευαστικής-ναυτιλιακής συστάδας (maritime cluster) με άξονα τη μεταποίηση<sup>22</sup>, καθώς συγκεντρώνει ήδη στην ίδια γεωγραφική περιοχή: (α) το Λιμάνι του Πειραιά, (β) τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, (γ) τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, (δ) σημαντικό αριθμό μεταποιητικών επιχειρήσεων που τροφοδοτούν κατά κανόνα τη ναυπηγοεπισκευή και τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων των 50 περίπου σχετικών μονάδων που είναι εγκατεστημένες στο Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού, (ε) ναυτιλιακά γραφεία, και (στ) διάφορες επιχειρήσεις που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές (logistics, εφοδιασμός, κ.ά.). Οι δραστηριότητες σε όλους τους παραπάνω τομείς παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης και διασύνδεσης, λόγω των πλεονεκτημάτων από πλευράς γεωγραφικής θέσης, σημαντικών υποδομών, και μεγάλης ναυτικής παράδοσης και δύναμης της χώρας.

Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις δυνατότητες συνεργειών της ναυπηγικής βιομηχανίας με το Λιμάνι του Πειραιά, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι δυνητικές συνέργειες αναμένεται να πολλαπλασιαστούν τα επόμενα χρόνια, ως αποτέλεσμα της υλοποίησης της πρόσφατης συμφωνίας για παραχώρηση του 67% του ΟΛΠ στην κινεζική COSCO. Στη συμφωνία προβλέπονται υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ εντός δεκαετίας –εκ των οποίων ποσό περίπου 300 εκατ. θα επενδυθεί εντός πενταετίας– για την επέκταση του λιμένα κρουαζιέρας, την αποκατάσταση της προβλήτας Ι, την εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα, τη νέα προβλήτα πετρελαιοειδών, κ.ά. Οι επενδύσεις αυτές αναμένεται να συμβάλουν στη σημαντική αύξηση της κίνησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Πειραιά, προσφέροντας έτσι στα ελληνικά ναυπηγεία σημαντικές ευκαιρίες για επισκευές των διερχόμενων πλοίων και κρουαζιερόπλοιων και ανανέωση του ξενοδοχειακού εξοπλισμού των κρουαζιερόπλοιων που θα επιλέξουν τον Πειραιά ως Λιμάνι home-porting.

<sup>22</sup> Για εκτενέστερη ανάλυση των δυνατοτήτων συγκρότησης επιχειρηματικής συστάδας στον Πειραιά βλέπε τη σχετική εργασία του Λαίνου (2013).



Αναφορικά με τις δυνατότητες συνεργειών της ναυπηγικής βιομηχανίας με εγχώριες μεταποιητικές μονάδες που τροφοδοτούν τη ναυπηγοεπισκευή και τη ναυτιλία, ενδεικτική των προοπτικών που ανοίγονται στο μέλλον είναι η ήδη αυξημένη δυναμική και εξωστρέφεια που έχουν αναπτύξει οι συγκεκριμένες μονάδες κατά τα πρόσφατα έτη. Ειδικότερα, σημαντικές είναι οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί κυρίως από το 2014 και ύστερα για την εξαγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού προς τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας<sup>23</sup>, ενώ πιο πρόσφατα οι Έλληνες Κατασκευαστές Ναυτιλιακού Υλικού (HEMEXPO) έχουν αναπτύξει στενές εμπορικές σχέσεις και έχουν υπογράψει συμφωνίες και με ναυπηγεία άλλων χωρών, όπως η Κίνα και το Ομάν. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εξαγωγές ναυτιλιακού εξοπλισμού προς τις συγκεκριμένες χώρες προορίζονται κυρίως για ελληνόκτητα πλοία που κατασκευάζονται στις χώρες αυτές, με την ελληνόκτητη ναυτιλία να δίνει μέσω αυτής της οδού ώθηση στην εγχώρια παραγωγή ναυτιλιακού υλικού.

### **3.4. Προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων**

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η δραστηριότητα των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας είναι σοβαρά, πολλαπλά και αλληλένδετα, και έχουν τις ρίζες τους τόσο σε σφάλματα του παρελθόντος εκ μέρους όλων των πλευρών που ενεπλάκησαν στη συγκεκριμένη δραστηριότητα στη χώρα, όσο και σε εξωγενείς παράγοντες που σχετίζονται με την έξαρση του διεθνούς ανταγωνισμού στον κλάδο, τις περιόδους κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία, την πολιτική της Ε.Ε., κ.ά.. Η παρούσα ενότητα δεν έχει σκοπό να αναλύσει όλες τις διαστάσεις του πολύπλοκου αυτού σκηνικού, αλλά να διακρίνει και να περιγράψει κατά το δυνατόν ευκρινέστερα τα κυριότερα προβλήματα που υποσκάπτουν τη δραστηριότητα και την προοπτική των ναυπηγείων σήμερα.

---

<sup>23</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται το σχετικό μνημόνιο συνεργασίας που υπογράφηκε το 2014 μεταξύ του Υπουργείου Ναυτιλίας της Ελλάδας και του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Ενέργειας της Δημοκρατίας της Ν. Κορέας.

## **Εκκρεμότητα ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υπ' αριθμ. Ε(2008)3110/2.7.2008 (2009/610/ΕΚ) απόφασή της έκρινε ότι η ΕΝΑΕ έλαβε κατά την περίοδο 1996-2002 παράνομες και μη συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά κρατικές ενισχύσεις. Συνεπώς, με την ίδια απόφαση η Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα την ανάκτηση των συγκεκριμένων ενισχύσεων από την ΕΝΑΕ, συμπεριλαμβανομένων των αναλογούντων τόκων.

Λόγω των δυσκολιών που παρουσίαζε η ανάκτηση των ενισχύσεων, το Ελληνικό Δημόσιο αναζήτησε, σε συνεργασία με την Ε.Ε. και την ΕΝΑΕ, αμοιβαία αποδεκτή εναλλακτική λύση, η οποία εν τέλει αποτυπώθηκε στη «Στρατιωτική Απόφαση» Ε(2010)8274/1.12.2010 της Ε.Ε. Η συγκεκριμένη απόφαση προέβλεπε ότι δεν θα απαιτείτο ανάκτηση των παράνομων ενισχύσεων, υπό την προϋπόθεση εκπλήρωσης τριών βασικών όρων εντός προθεσμίας έξι μηνών. Οι όροι αυτοί ήταν οι εξής:

- Δέσμευση της ΕΝΑΕ ότι δεν θα ανέπτυξε εμπορική δραστηριότητα για τα επόμενα 15 χρόνια, θα περιοριζόταν δηλαδή μέχρι το 2025 μόνο στο κατασκευαστικό και επισκευαστικό έργο για το Πολεμικό Ναυτικό.
- Επιστροφή στο Δημόσιο των γεωτεμαχίων που παραχωρήθηκαν στην ΕΝΑΕ για αποκλειστική χρήση και τα οποία δεν σχετίζονταν με στρατιωτικές δραστηριότητες.
- Πώληση των σχετικών με την εμπορική δραστηριότητα λοιπών στοιχείων ενεργητικού της ΕΝΑΕ και απόδοση του προϊόντος πώλησης στο Ελληνικό Δημόσιο ως «μερική ανάκτηση».

Οι όροι και οι δεσμεύσεις της Στρατιωτικής Απόφασης δεν τηρήθηκαν στο σύνολό τους, και έτσι το 2012 εκδόθηκε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων η υπ' αριθμ. C-485/2010 καταδικαστική απόφαση για τη μη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την αρχική απόφαση ανάκτησης. Επιπλέον, τον Νοέμβριο του 2014 ακολούθησε προειδοποιητική επιστολή της Επιτρόπου Ανταγωνισμού για εκκίνηση της διαδικασίας επιβολής προστίμου στην Ελλάδα, λόγω της συνεχιζόμενης μη συμμόρφωσης. Προς αποσόβηση του κινδύνου επιβολής προστίμου, και με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Άμυνας, το Υπουργείο Οικονομικών προχώρησε

τον Οκτώβριο του 2015 στην αποστολή επιστολής προς την Επίτροπο Ανταγωνισμού, με την οποία διατυπώθηκε ρητά η πρόθεση υλοποίησης της αρχικής απόφασης ανάκτησης των παράνομων ενισχύσεων που είχαν χορηγηθεί στην ΕΝΑΕ. Στη συνέχεια, στις 4.12.2015 η Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κίνησε τη διαδικασία ανάκτησης των ενισχύσεων, με αποστολή στην ΕΝΑΕ επιστολής με την οποία την κάλεσε να καταβάλει το προς ανάκτηση ποσό, μετά των αναλογούντων τόκων, εντός προθεσμίας τριάντα ημερών. Το προς ανάκτηση ποσό, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, ανερχόταν μέχρι την 31.11.2015 στα 523.325.889,23 ευρώ, ενώ επιπλέον, κάθε μέρα μετά την 30.11.2015 και έως 13.4.2016, οι τόκοι προσαυξάνονται κατά 19.051,93 ευρώ ημερησίως<sup>24</sup>. Στην επιστολή προβλεπόταν ότι, σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, η Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας θα προχωρούσε στη σύνταξη χρηματικού καταλόγου και την αποστολή του στη Δ.Ο.Υ, για να επιδιωχθεί η είσπραξή του με βάση τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

Πέραν των ανωτέρω, σημειώνεται ότι εκκρεμεί λόγω δυσκολιών υπολογισμού ο προσδιορισμός του ισοδύναμου ενίσχυσης για δάνεια που είχαν χορηγηθεί παρανόμως από την ΕΤΒΑ, τα οποία εκτιμάται ότι μπορεί να επισύρουν πρόσθετο ποσό ανάκτησης ύψους 150 εκατ. ευρώ<sup>25</sup>.

### **Οικονομική δυσχέρεια και εμπλοκή στη λειτουργία των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά**

Οι πλέον πρόσφατα διαθέσιμες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας ΕΝΑΕ δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως τον Σεπτέμβριο του 2012, και αφορούν τη χρήση 2011 (για την ακρίβεια από 1.10.2010 έως 30.9.2011). Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.1, στον οποίο παρατίθενται ορισμένα βασικά αριθμητικά στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας για τις χρήσεις 2006-2011, καθώς και ενδεικτικοί δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, η εταιρεία χαρακτηριζόταν

---

<sup>24</sup> Τα ποσά που αναφέρονται έχουν αντληθεί από την από 4.12.2015 επιστολή της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης & Τουρισμού προς την ΕΝΑΕ.

<sup>25</sup> Το ποσό που αναφέρεται έχει αντληθεί από το από 6.11.2015 Ενημερωτικό Σημείωμα της Διεύθυνσης Βιομηχανικής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης & Τουρισμού.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1**  
**Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας**  
**παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις**  
**της ΕΝΑΕ (εκατ. ευρώ)**

|  | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Αριθμητικά στοιχεία (εκατ. ευρώ)                   |        |        |        |        |        |        |
| Μετοχικό κεφάλαιο                                  | 121,1  | 121,1  | 121,1  | 121,1  | 121,1  | 121,1  |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων                             | -188,7 | -183,8 | -173,8 | -148,0 | -238,6 | -295,6 |
| Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις                         | 29,6   | 11,0   | 0,0    | 0,0    | 3,2    | 1,1    |
| Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις                         | 411,0  | 390,9  | 433,2  | 254,5  | 300,6  | 174,3  |
| Κύκλος εργασιών                                    | 192,0  | 245,8  | 202,1  | 216,5  | 21,3   | 26,3   |
| Καθαρά κέρδη                                       | -6,4   | 10,2   | 15,2   | 31,8   | -90,6  | -46,5  |
| Δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων         |        |        |        |        |        |        |
| Κυκλοφορούν ενεργητικό/<br>Σύνολο υποχρεώσεων      | 0,38   | 0,35   | 0,44   | 0,17   | 0,10   | 0,44   |
| Σύνολο αποσβέσεων<br>παγίων/Αξία κτήσεως<br>παγίων | 0,55   | 0,57   | 0,60   | 0,59   | 0,63   | 0,67   |

Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο από εξαιρετικά υψηλά αρνητικά ίδια κεφάλαια. Επιπλέον, κατά τις χρήσεις 2010 και 2011 η εταιρεία σημείωσε δραματική κάμψη του κύκλου εργασιών της, με συνέπεια την καταγραφή μεγάλων ζημιών και την περαιτέρω επιβάρυνση των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων της. Ενδεικτικά, στις πλέον πρόσφατες οικονομικές καταστάσεις της η εταιρεία παρουσίασε ίδια κεφάλαια -295,6 εκατ. ευρώ, κύκλο εργασιών μόλις 26,3 εκατ. ευρώ (από 216,5 εκατ. ευρώ το 2009 και 21,3 εκατ. ευρώ το 2010) και καθαρές ζημίες -46,5 εκατ. ευρώ (έναντι κερδών 31,8 εκατ. ευρώ το 2009 και ζημιών -90,6 εκατ. ευρώ το 2010). Στην ιδιαίτερα δυσμενή αυτή εικόνα, προστίθενται αφενός οι κατά πολύ χαμηλότερες της μονάδας τιμές του λόγου *Κυκλοφορούντος*

ενεργητικού/Συνόλου υποχρεώσεων, οι οποίες υποδηλώνουν σοβαρά προβλήματα στη μακροχρόνια ρευστότητα της εταιρείας, και αφετέρου οι μειούμενες τιμές του λόγου *Αποσβέσεων παγίων/Αξίας κτήσεως παγίων*, οι οποίες καταδεικνύουν την αυξανόμενη παλαιότητα των παγίων στοιχείων της εταιρείας. Σημειωτέον ότι η τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ύψους 15 εκατ. ευρώ, πραγματοποιήθηκε στη χρήση του 2004, και έκτοτε, μέχρι και τη χρήση του 2011, η εταιρεία δεν ενισχύθηκε κεφαλαιακά από τους μετόχους της.

Από τα παραπάνω στοιχεία είναι εμφανή τόσο τα σοβαρά μακροχρόνια οικονομικά προβλήματα της εταιρείας, όσο και οι μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις από την αναστολή των εμπορικών δραστηριοτήτων των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, στη βάση της Στρατιωτικής Απόφασης του 2010. Στη δυσμενή αυτή εικόνα, έρχονται να προστεθούν και τα γεγονότα που μεσολάβησαν από το 2011 και ύστερα, τα οποία παραπέμπουν σε σημαντική περαιτέρω επιδείνωση της οικονομικής θέσης των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, καθώς οδήγησαν σε κρίσιμη εμπλοκή στη λειτουργία της εταιρείας και την εκτέλεση του έργου της.

Συγκεκριμένα, τον Μάιο του 2011 η υποκατασκευάστρια εταιρεία HDW κατήγγειλε την σύμβασή της με την ENAE για το τροποποιημένο πρόγραμμα Ποσειδών II, το οποίο προέβλεπε την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του υποβρυχίου «Ωκεανός» και την κατασκευή δύο νέων υποβρυχίων τύπου 214. Η κατασκευή των νέων υποβρυχίων δεν είχε ξεκινήσει, και δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την HDW, λόγω της αποκλειστικότητας της συγκεκριμένης εταιρείας σε τεχνογνωσία και υλικά. Ακολούθως, το Ελληνικό Δημόσιο σταμάτησε τις πληρωμές προς την ENAE, εφόσον είχε ήδη καταβάλει στην εταιρεία ποσά που ανέρχονταν συνολικά περί τα 2,4 δις ευρώ για τα προγράμματα υποβρυχίων «Αρχιμήδης» και «Ποσειδών II», χωρίς να έχει παραλάβει άλλο υποβρύχιο πλην του «Παπανικολής», το οποίο υπαγόταν στο πρόγραμμα Αρχιμήδης. Στη συνέχεια, η ENAE διέκοψε τις εργασίες για την ολοκλήρωση κατασκευής των υπολοίπων τριών υποβρυχίων του προγράμματος Αρχιμήδης («Πιπίνος», «Ματρώζος» και «Κατσώνης») και τον εκσυγχρονισμό του υποβρυχίου «Ωκεανός». Επέβαλε δε, τον Απρίλιο του 2012, εκ περιτροπής εργασία μίας ημέρας την εβδομάδα στους 1.200 περίπου εργαζόμενους που απασχολούνταν τότε στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ενώ προσέφυγε παράλληλα μαζί με την Prinvest στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο εναντίον του

Ελληνικού Δημοσίου, της HDW και της ThyssenKrupp Marine Systems, διεκδικώντας αποζημιώσεις συνολικού ύψους περί το 1 δις ευρώ.

Για μία περίπτωση διετία μετά το τελευταίο προαναφερόμενο γεγονός δεν υπήρξε πρόοδος στις εργασίες για τα υποβρύχια, ενώ παράλληλα οι εργαζόμενοι των ναυπηγείων παρέμεναν απλήρωτοι. Προσωρινή άρση αυτού του αδιεξόδου επήλθε με την ψήφιση του Ν. 4258/14.4.2014. Σε εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου, το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε την ολοκλήρωση των εργασιών και δοκιμών για την πιστοποίηση και υπηρεσιακή ένταξη των υποβρυχίων «Πιπίνος», «Ματρώζος», «Κατσώνης» και «Ωκεανός», με χρήση των εγκαταστάσεων της ΕΝΑΕ. Την εκτέλεση των εργασιών ανέλαβαν οι εργαζόμενοι της ΕΝΑΕ, οι αναγκαίοι υπεργολάβοι, και στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού. Το Πολεμικό Ναυτικό συμβλήθηκε με τους 826 εναπομείναντες εργαζόμενους των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, καθώς και με 120 επιπλέον εργαζόμενους που είχαν αποσπαστεί σε θυγατρική των ναυπηγείων με αντικείμενο το τροχαίο υλικό. Οι συμφωνηθείσες αμοιβές των εργαζομένων θα καταβάλλονται μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών των υποβρυχίων, οπότε προβλέπεται ότι παύουν οι εργασίες του Πολεμικού Ναυτικού στα ΕΝΑΕ και λύεται η σχέση του με τους εργαζόμενους της εταιρείας.

Από τα παραπάνω δεδομένα είναι εμφανές ότι το μέλλον της ΕΝΑΕ μετά την ολοκλήρωση των εργασιών στα υποβρύχια είναι ιδιαίτερα επισφαλές. Η δεινή οικονομική θέση της εταιρείας, η εκκρεμότητα σε σχέση με την ανάκτηση των κρατικών ενισχύσεων, οι εκκρεμείς αντιδικίες μεταξύ της ΕΝΑΕ και του Ελληνικού Δημοσίου στη διεθνή διαίτησία και η πληθώρα άλλων προβλημάτων που συζητούνται στην παρούσα εργασία, θέτουν σοβαρότατα εμπόδια στην προοπτική της εταιρείας να εξασφαλίσει τη ροή νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων που απαιτούνται για τη βιώσιμη λειτουργία της.

### **Οικονομική δυσχέρεια και εκκρεμότητες έναντι των πιστωτών των Ναυπηγείων Ελευσίνας**

Οι πλέον πρόσφατα διαθέσιμες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας NBEE είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα της<sup>26</sup>, και αφορούν τη χρή-

<sup>26</sup> <<http://www.elefsis-shipyards.gr/main.html>>.

ση 2014. Στον Πίνακα 3.2 παρατίθενται επιλεγμένα αριθμητικά στοιχεία και ενδεικτικοί δείκτες υπερχρέωσης και ρευστότητας της εταιρείας για τις χρήσεις 2006-2014. Από τα στοιχεία του συγκεκριμένου πίνακα είναι εμφανή τόσο τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε η εταιρεία ήδη πριν την απαρχή της οικονομικής κρίσης, όσο και η ραγδαία επιδείνωση των προβλημάτων αυτών στη συνέχεια.

Συγκεκριμένα, η εταιρεία παρουσίαζε ζημίες καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο, καθίζηση του κύκλου εργασιών και σημαντική διεύρυνση

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2

Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της NBEE (εκατ. ευρώ)

|  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011   | 2012    | 2013    | 2014   |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|--------|
| Αριθμητικά στοιχεία (εκατ. ευρώ)           |       |       |       |       |       |        |         |         |        |
| Μετοχικό κεφάλαιο                          | 26,1  | 33,9  | 33,9  | 33,9  | 33,9  | 33,9   | 33,9    | 33,9    | 33,9   |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων                     | 65    | 55,8  | 60,0  | 58,3  | 49,1  | 24,8   | -5,5    | -21,0   | -49,5  |
| Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις                 | 74,7  | 73,9  | 93,9  | 59,5  | 24,7  | 24,8   | 22,7    | 27,8    | 29,0   |
| Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις                 | 77,7  | 69,9  | 118,2 | 228,1 | 250,3 | 261,5  | 266,0   | 218,2   | 248,0  |
| Κύκλος εργασιών                            | 103,6 | 79,2  | 89,2  | 109,5 | 84,0  | 29,0   | 11,2    | 43,2    | 8,7    |
| Κέρδη μετά από φόρους                      | -5,1  | -9,2  | -11,5 | -1,7  | -16,6 | -24,3  | -25,3   | -12,1   | -27,7  |
| Δείκτες υπερχρέωσης και ρευστότητας        |       |       |       |       |       |        |         |         |        |
| Ξένα/Ίδια κεφάλαια (%)                     | 234,5 | 257,7 | 353,5 | 495,0 | 560,0 | 1153,4 | -5256,8 | -1173,2 | -559,7 |
| Κυκλοφορούν ενεργητικό/ Σύνολο υποχρεώσεων | -     | 0,5   | 0,5   | 0,7   | 0,6   | 0,6    | 0,5     | 0,4     | 0,4    |

Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και για τη χρήση 2014 ιστοσελίδα της εταιρείας.

των ζημιών της κατά τις χρήσεις 2011 και 2012, και διαρκή απομείωση των ιδίων κεφαλαίων της από το 2009, με μετάβαση σε διογκούμενα αρνητικά κεφάλαια κατά την περίοδο 2012-2014. Ενδεικτικά, στις πλέον πρόσφατες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας για τη χρήση 2014 καταγράφονται ίδια κεφάλαια -49,5 εκατ. ευρώ, κύκλος εργασιών μόλις 8,7 εκατ. ευρώ (από 43,2 εκατ. το 2013 και 109,5 εκατ. ευρώ το 2009) και καθαρές ζημίες -27,7 εκατ. ευρώ (έναντι ζημιών -12,1 εκατ. ευρώ το 2013, και -1,7 εκατ. ευρώ το 2009). Στην ιδιαίτερα δυσμενή αυτή εικόνα προστίθενται αφενός οι ιδιαίτερα υψηλές και αρνητικές τιμές του δείκτη *Ξένων προς Ίδια κεφάλαια*, οι οποίες καταδεικνύουν την υπερχρέωση της εταιρείας, και αφετέρου οι κατά πολύ χαμηλότερες της μονάδας τιμές του λόγου *Κυκλοφορούντος ενεργητικού/Συνόλου υποχρεώσεων*, οι οποίες αντανακλούν τα σοβαρά προβλήματα ρευστότητας της εταιρείας. Σημειωτέον ότι η τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ύψους 7,8 εκατ. ευρώ, πραγματοποιήθηκε στη χρήση του 2007, και έκτοτε, μέχρι και τη χρήση του 2013, η εταιρεία δεν ενισχύθηκε κεφαλαιακά από τους μετόχους της.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η καθίζηση του κύκλου εργασιών της NBEE από το έτος 2011 και ύστερα συνδέεται (α) με τη βύθιση της μεγαλύτερης πλωτής δεξαμενής του ναυπηγείου (No 3) τον Ιούλιο του 2011, η οποία επέφερε δραματική μείωση των εργασιών του ναυπηγείου στον τομέα της επισκευής πλοίων, και (β) με την αναστολή των εργασιών ναυπήγησης των Πυραυλάκατων (ΤΠΚ) 6 & 7 του Π.Ν., μετά από καταγγελία της υπεργολάβου αγγλικής εταιρείας BAE. Η δεξαμενή No 3 ανελκύστηκε, αλλά παραμένει εκτός λειτουργίας λόγω αδυναμίας χρηματοδότησης των αναγκαίων εκτεταμένων επισκευών. Το έργο της ολοκλήρωσης κατασκευής των ΤΠΚ 5, 6 & 7 επανεκκινήθηκε μετά από συμφωνία με το ΥΠΕΘΑ τον Απρίλιο του 2013, συμβάλλοντας σημαντικά στην παρατηρούμενη ανάκαμψη του κύκλου εργασιών της εταιρείας κατά τη χρήση 2013. Τελικά, το ΤΠΚ 5 (Ρίτσος) εντάχθηκε στον στόλο του Π.Ν. το 2015, ενώ σχετικά με την κατασκευή των ΤΠΚ 6 & 7 παρατηρήθηκαν εκ νέου καθυστερήσεις.

Αν και το κρίσιμο πρόβλημα υπερχρέωσης και ρευστότητας της NBEE είναι ορατό στη βάση των οικονομικών στοιχείων του Πίνακα 3.2, είναι σκόπιμο να γίνει στο πλαίσιο αυτό αναφορά σε ορισμένα ειδικότερα σχετικά ζητήματα.



Το πρώτο ζήτημα αφορά την εκκρεμότητα καταβολής μεγάλου μέρους του τιμήματος για την εξαγορά των ναυπηγείων. Συγκεκριμένα, το έτος 1997 η NBEE απέκτησε το ενεργητικό της υπό εκκαθάριση εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνος Α.Ε.» έναντι συνολικού τιμήματος 30 δις δραχμών, ή 88.041.085,84 ευρώ. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Μεταβίβασης, το τίμημα θα εξοφλούνταν σε 15 ετήσιες δόσεις, η τελευταία των οποίων ήταν καταβλητέα την 21.10.2012. Μετά την καταβολή της 11ης δόσης στις 22.12.2008, καθώς και τμήματος της 12ης δόσης, η NBEE δεν κατέβαλε τις υπόλοιπες οφειλόμενες δόσεις, με αποτέλεσμα να εκκρεμεί μέχρι σήμερα η καταβολή υπολοίπου ποσού 46.549.948,64 ευρώ, πλέον τόκων υπερημερίας οι οποίοι ανέρχονταν μέχρι 30.6.2014 στα 12.692.131,96 ευρώ. Το Ελληνικό Δημόσιο, υποκαθιστώντας το ΙΚΑ και λοιπούς δικαιούχους ασφαλιστικούς οργανισμούς, περιλαμβάνεται στους δικαιούχους επί του συνολικού τιμήματος.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά την εκκρεμότητα ως προς τη διαδικασία συνδιαλλαγής της NBEE με τους πιστωτές της<sup>27</sup>. Στις 2.2.2011 η NBEE υπέβαλε αίτηση υπαγωγής στη διαδικασία συνδιαλλαγής του άρθρου 99 του Ν. 3588/2007, λόγω σοβαρών προβλημάτων ρευστότητας. Η αίτηση αυτή εγκρίθηκε με την απόφαση 399/28.4.2011 του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Ακολούθησε *κατ' αρχήν* Συμφωνία Συνδιαλλαγής της εταιρείας με τους πιστωτές που αντιπροσώπευαν το 62% επί των συνολικών απαιτήσεων πιστωτών κατά της εταιρείας. Η Συμφωνία εισήχθη για έγκριση από το αρμόδιο Δικαστήριο στις 27.2.2013, και έκτοτε ακολούθησαν αρκετές αναβολές.

Ένα τρίτο ζήτημα αφορά τα προβλήματα που εμφανίζει τα τελευταία έτη η NBEE ως προς την εκπλήρωση των οικονομικών της υποχρεώσεων προς τους εργαζόμενους. Τα προβλήματα αυτά προκάλεσαν μεταξύ άλλων και απεργιακές κινητοποιήσεις, με σημαντικότερη την απεργία που διήρκησε από τον Ιανουάριο έως τον Μάιο του 2013. Σημειώνεται ότι το προσωπικό της εταιρείας ανερχόταν στα 585 άτομα στις 31.12.2013, από 861 άτομα στις 31.12.2007.

---

<sup>27</sup> Οι απαιτήσεις των πιστωτών έναντι της NBEE ανέρχονταν κατά την 31.5.2012 στα 112.088.247,07 ευρώ, ποσό που συμπεριελάμβανε την μέχρι τότε οφειλή της εταιρείας αναφορικά με το υπόλοιπο του τιμήματος εξαγοράς των ναυπηγείων.

## Οικονομική δυσχέρεια των Ναυπηγείων Σύρου

Όπως και στην περίπτωση της συνδεδεμένης NBEE, οι τελευταίες διαθέσιμες οικονομικές καταστάσεις της NBEΣ είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα της<sup>28</sup> και αφορούν τη χρήση 2014. Στον Πίνακα 3.3 παρατίθενται επιλεγμένα αριθμητικά στοιχεία και ενδεικτικοί δείκτες υπερχρέωσης και ρευστότητας της εταιρείας για τις χρήσεις 2006-2014. Στα στοιχεία αυτά αποτυπώνεται η εύθραυστη οικονομική κατάσταση της εταιρείας

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3

Αριθμητικά στοιχεία και δείκτες ρευστότητας και παλαιότητας παγίων, με βάση τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της NBEΣ (εκατ. ευρώ)

|   | 2006    | 2007    | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012    | 2013   | 2014   |
|---|---------|---------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|
| Αριθμητικά στοιχεία (εκατ. ευρώ)          |         |         |       |       |       |       |         |        |        |
| Μετοχικό κεφάλαιο                         | 17,7    | 17,7    | 17,7  | 17,7  | 17,7  | 17,7  | 17,7    | 17,7   | 17,7   |
| Σύνολο ιδίων κεφαλαίων                    | 2,8     | 2,1     | 5,2   | 6,2   | 11,1  | 9,4   | 0,9     | -10,6  | -13,8  |
| Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις                | 20,9    | 16,3    | 12,7  | 10,1  | 12,6  | 7,2   | 6,18    | 7,7    | 8,0    |
| Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις                | 14,5    | 16,4    | 22,5  | 25,6  | 24,2  | 24,8  | 33,2    | 43,2   | 41,9   |
| Κύκλος εργασιών                           | 24,2    | 33,3    | 36,9  | 38,9  | 29,4  | 23,3  | 12,8    | 11,6   | 21,9   |
| Κέρδη μετά από φόρους                     | -1,9    | -0,6    | 0,2   | 1,0   | -3,9  | -1,6  | -8,2    | -10,2  | -2,6   |
| Δείκτες υπερχρέωσης και ρευστότητας       |         |         |       |       |       |       |         |        |        |
| Ξένα/Ίδια κεφάλαια (%)                    | 1.282,3 | 1.523,0 | 674,5 | 575,0 | 332,4 | 338,8 | 4.181,5 | -480,1 | -361,8 |
| Κυκλοφορούν ενεργητικό/Σύνολο υποχρεώσεων | 0,2     | 0,1     | 0,2   | 0,3   | 0,2   | 0,1   | 0,1     | 0,1    | 0,1    |

Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και για τη χρήση 2014 ιστοσελίδα της εταιρείας.

<sup>28</sup> <<http://www.neorion-holdings.gr/Syrosgr.html>>.

πριν την απαρχή της οικονομικής κρίσης, αλλά και η σοβαρή επιδείνωση της κατάστασης αυτής στην πιο πρόσφατη περίοδο.

Συγκεκριμένα, η εταιρεία παρουσίαζε ζημίες κατά τις χρήσεις 2006 και 2007, μικρά κέρδη κατά τις δύο επόμενες χρήσεις, επιστροφή σε ζημίες από τη χρήση 2010 και έπειτα, μεγάλη επιδείνωση των αρνητικών αποτελεσμάτων της κατά τα έτη 2012 και 2013, και συγκράτηση των αρνητικών αποτελεσμάτων κατά το έτος 2014. Οι πιο πρόσφατες εξελίξεις στα αποτελέσματα της εταιρείας αντανακλούν την πορεία του κύκλου εργασιών της, ο οποίος σημείωσε μεγάλη καθίζηση κατά τα έτη 2012 και 2013, και σημαντική ανάκαμψη κατά το έτος 2014. Όσον αφορά τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας, αυτά παρουσίασαν μεγάλη απομείωση το έτος 2012, μεταβαίνοντας στη συνέχεια σε αρνητικά επίπεδα. Ενδεικτικά, στις πλέον πρόσφατες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας καταγράφονται ίδια κεφάλαια -13,8 εκατ. ευρώ, κύκλος εργασιών 21,9 εκατ. ευρώ (από 11,6 εκατ. ευρώ το 2013 και 38,9 εκατ. ευρώ το 2009) και καθαρές ζημίες -2,6 εκατ. ευρώ (έναντι ζημιών -10,2 εκατ. ευρώ το 2013 και κερδών 1,0 εκατ. ευρώ το 2009). Στη δυσμενή αυτή εικόνα προστίθενται και οι τιμές των δεικτών Ξένων προς Ίδια κεφάλαια και Κυκλοφορούντος ενεργητικού/Συνόλου υποχρεώσεων, οι οποίες αντανακλούν την υπερχρέωση και τα σοβαρά προβλήματα ρευστότητας της εταιρείας. Σημειωτέον ότι, κατά την υπό εξέταση περίοδο, το μετοχικό της κεφάλαιο παρέμεινε αμετάβλητο.

### **Φθορά υποδομών και ελλείψεις σε σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό**

Το μακρύ ιστορικό προβλημάτων στα ναυπηγεία, και η μεγάλη οικονομική δυσχέρεια των τελευταίων ετών είχαν σοβαρές συνέπειες στην ικανότητα των συγκεκριμένων μονάδων να επενδύσουν στις υποδομές και τον μηχανολογικό εξοπλισμό τους. Η κατάσταση αυτή είχε ως αποτέλεσμα να παρατηρούνται αφενός ελλείψεις σε μηχανήματα και αφετέρου μεγάλη παλαιότητα τμημάτων του μηχανολογικού εξοπλισμού και, συνεπώς, χαμηλή αποδοτικότητα και υψηλό κόστος συντήρησης. Παράλληλα όμως, είχε και ως αποτέλεσμα να σημειώνονται σοβαρές ανεπάρκειες στη συντήρηση των ναυπηγείων. Ενδεικτικά των ανεπαρκειών αυτών ήταν τα συμβάντα: (α) της βύθισης της μεγαλύτερης πλωτής δεξαμενής του Ναυπηγείου Ελευσίνας (No 3) τον Ιούλιο του 2011 και της παρα-

μονής της εκτός λειτουργίας έκτοτε, λόγω αδυναμίας χρηματοδότησης των αναγκαίων επισκευών, και (β) της κλίσης την οποία έλαβε μία πλωτή δεξαμενή των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά (No 3) τον Οκτώβριο του 2013, η οποία αντιμετώπιστηκε με επέμβαση του προσωπικού της εταιρείας.

### **Κόστος παραγωγής**

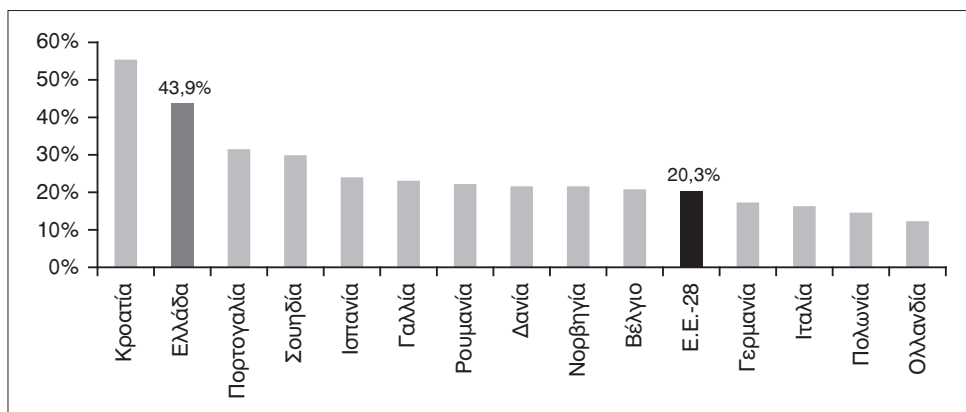
Το κόστος, σε συνάρτηση με το είδος και την ποιότητα της παραγωγής, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη δραστηριότητα κάθε ναυπηγείου. Σημαντικό ποσοστό του κόστους παραγωγής, ανάλογα με το είδος του ναυπηγοεπισκευαστικού έργου, αποτελεί το εργατικό κόστος και η τιμή των πρώτων υλών, και ιδιαίτερα του χάλυβα. Η Ελλάδα, όπως και άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρουσιάζει, σε σύγκριση με την Κίνα ή και με τη γειτονική Τουρκία, υψηλότερα ημερομίσθια, εργοδοτικές εισφορές και τιμές χάλυβα. Επομένως, για να είναι ανταγωνιστική η παραγωγή της σε σχέση με το κόστος, θα πρέπει να επικεντρώνεται κυρίως σε εργασίες υψηλής τεχνολογίας και προστιθέμενης αξίας.

Ενδεικτικά για το συγκριτικά υψηλό μερίδιο του εργατικού κόστους στην αξία της παραγωγής στους κλάδους της Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων στην Ελλάδα είναι τα στοιχεία των Διαγραμμάτων 3.1 και 3.2, στα οποία η Ελλάδα συγκρίνεται με άλλες ανταγωνίστριες χώρες κατά το πλέον πρόσφατο έτος με διαθέσιμα στοιχεία (έτος 2013 για τον κλάδο της Ναυπήγησης και έτος 2014 για τον κλάδο της Επισκευής). Όπως φαίνεται, στον τομέα της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών, η Ελλάδα έχει το δεύτερο υψηλότερο μερίδιο σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες, ενώ στον τομέα της Επισκευής έχει το πρώτο υψηλότερο μερίδιο. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η εικόνα αυτή δεν συναρτάται τόσο με το ύψος των αμοιβών των εργαζομένων στα ναυπηγεία της χώρας, όσο με το γεγονός ότι τα ναυπηγεία υπολειτουργούν και συνεπώς η αξία του προϊόντος που παράγουν είναι πολύ χαμηλή σε σχέση με τις δυνατότητες του προσωπικού που απασχολούν.

Σε ό,τι αφορά το κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο, από τα Διαγράμματα 3.3 και 3.4 προκύπτει ότι η Ελλάδα είναι σαφώς ακριβότερη σε σχέση με τις χώρες χαμηλού κόστους (Ρουμανία, Βουλγαρία, Πολωνία κλπ.) αλλά σημαντικά φθηνότερη σε σχέση με χώρες της Δυτικής Ευρώπης όπως η Νορβηγία, η Ολλανδία και η Γερμανία.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1**

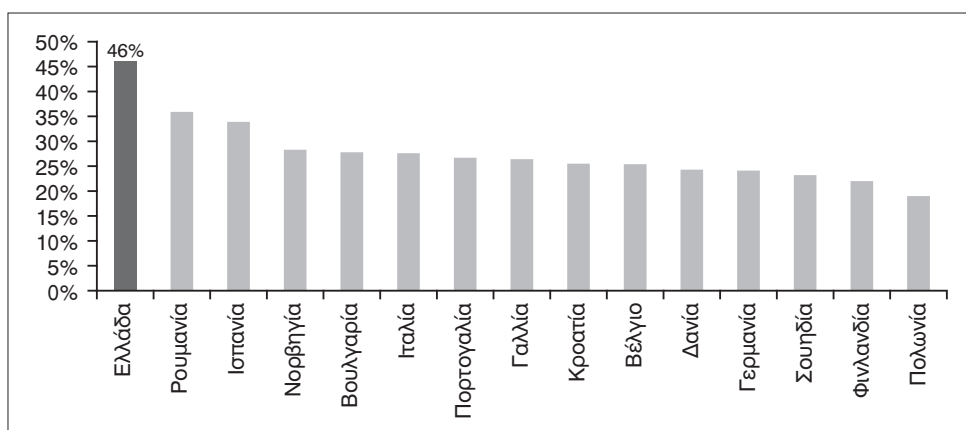
Μερίδια του συνολικού εργατικού κόστους στην αξία του παραγόμενου προϊόντος στον κλάδο Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2013 (%)



Πηγή: Eurostat.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2**

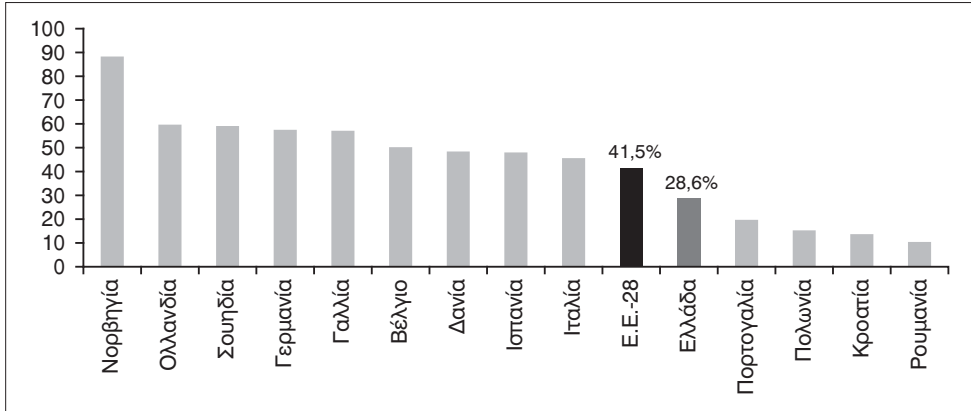
Μερίδια του συνολικού εργατικού κόστους στην αξία του παραγόμενου προϊόντος στον κλάδο Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2014 (%)



Πηγή: Eurostat.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3

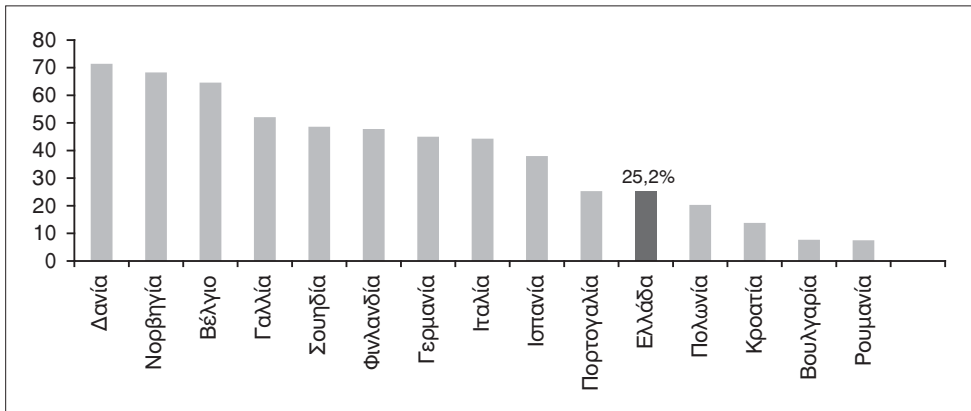
Κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο σε ετήσια βάση στον τομέα Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2013 (χιλ. ευρώ)



Πηγή: Eurostat.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4

Κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο σε ετήσια βάση στον τομέα Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ελλάδα και επιλεγμένες ευρωπαϊκές χώρες, 2014 (χιλ. ευρώ)



Πηγή: Eurostat.

## **Προβλήματα στην τήρηση των χρόνων παράδοσης**

Η ανταγωνιστικότητα μίας ναυπηγικής μονάδας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συνέπειά της ως προς την τήρηση των χρόνων παράδοσης των εργασιών που αναλαμβάνει. Η συστηματική αστοχία ενός ναυπηγείου στον συγκεκριμένο τομέα αποτελεί σοβαρό αποτρεπτικό παράγοντα για την ανάθεση εργασιών σε αυτό, καθώς κάθε ημέρα καθυστέρησης στην παράδοση ενός πλοίου συνεπάγεται σημαντικό οικονομικό κόστος και άλλα πρόσθετα προβλήματα για τον πλοιοκτήτη.

Στην περίπτωση των τριών ναυπηγείων, το παλαιότερο ιστορικό προβλημάτων, αλλά και η πιο πρόσφατη σοβαρή οικονομική δυσχέρεια, έχουν συνδεθεί στην πράξη με αρκετές περιπτώσεις σοβαρών καθυστερήσεων στους χρόνους παράδοσης. Παραδείγματα αποτελούν οι αλληπάλληλες καθυστερήσεις και τροποποιήσεις που έχουν σημειωθεί στα προγράμματα των Υ/Β και των ΤΠΚ του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.), οι καθυστερήσεις στη ναυπήγηση επιβατηγών πλοίων για λογαριασμό ελληνικής ακτοπλοϊκής εταιρείας την προηγούμενη δεκαετία (Γράτσος, 2013), και οι περιπτώσεις εγκλωβισμού πλοίων στα ναυπηγεία κατά τη διάρκεια παρατεταμένων απεργιακών κινητοποιήσεων, είτε στα ίδια τα ναυπηγεία, είτε σε άλλους κλάδους που τα επηρεάζουν (π.χ. τελωνεία, λιμάνια, φορτηγά).

Θα πρέπει ασφαλώς στο σημείο αυτό να επισημανθεί ότι ο κίνδυνος μη τήρησης των χρόνων παράδοσης, όπως αυτός αποτιμάται από τους πλοιοκτήτες και λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις τους, δεν συναρτάται απλώς με το προηγούμενο ιστορικό καθυστερήσεων ενός ναυπηγείου, αλλά επηρεάζεται σημαντικά και από την τρέχουσα οικονομική κατάσταση του, καθώς και από τυχόν δυσμενείς συνθήκες και ιδιαίτερους κινδύνους στη χώρα στην οποία βρίσκεται. Συνεπώς, τα σοβαρότατα οικονομικά προβλήματα των ελληνικών ναυπηγείων, αλλά και οι συνθήκες κρίσης και αβεβαιότητας στην ελληνική οικονομία από το 2008 και ύστερα, έχουν επιφέρει το δικό τους σημαντικό πλήγμα στην εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών έναντι των ναυπηγείων της χώρας.

## **Συρρίκνωση παραγωγικού έργου**

Η πληθώρα και η σοβαρότητα των προβλημάτων που ζητήθηκαν παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του παραγωγικού έργου των ναυπηγείων, τόσο ως προς τον όγκο, όσο και ως προς το εύρος

των εκτελούμενων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών. Συγκεκριμένα, τα ναυπηγεία απομονώθηκαν σε πρώτο στάδιο από την αγορά της κατασκευής νέων εμπορικών πλοίων (με κάποιες λίγες εξαιρέσεις, κυρίως επιβατηγών και γιστ), ενώ παρουσίασαν κατά τα πιο πρόσφατα έτη μεγάλη καθίζηση και στον τομέα των επισκευών, όπου λόγω τεχνογνωσίας και γεωγραφικής θέσης η χώρα διατηρούσε κάποιες δυνάμεις. Ιδιαίτερα καθοριστικές για τη σχετικά πρόσφατη μεγάλη κάμψη των επισκευαστικών δραστηριοτήτων των ναυπηγείων, υπήρξαν η απαγόρευση άσκησης εμπορικής δραστηριότητας από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, η βύθιση της δεξαμενής Νο 3 των Ναυπηγείων Ελευσίνας, και τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα των ναυπηγείων.

Σήμερα, και τα τρία υπό εξέταση ναυπηγεία υπολειπουργούν, ενώ τα δύο μεγαλύτερα εξ αυτών (Σκαραμαγκά και Ελευσίνας) εξαρτώνται ουσιαστικά από τις παραγγελίες του Π.Ν. Η κατάσταση αυτή ενισχύει πολλαπλά τον φαύλο κύκλο στον οποίον έχουν περιέλθει οι συγκεκριμένες μονάδες, καθώς εντείνει την οικονομική τους ασφυξία, απειλεί τις θέσεις εργασίας στις ίδιες αλλά στον ευρύτερο κλάδο, στερεί πόρους που είναι αναγκαίοι για τη συντήρηση και αναβάθμιση των υποδομών τους, και συντείνει στη φθορά του ανθρώπινου δυναμικού.

### **Φθορά του ανθρώπινου δυναμικού**

Η ικανότητα ενός ναυπηγείου να αναλαμβάνει σύνθετες εργασίες υψηλής προστιθέμενης αξίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την επάρκεια εξειδικευμένου προσωπικού σε μία πληθώρα επιμέρους ειδικοτήτων. Η απόκτηση της απαραίτητης βασικής κατάρτισης από τους τεχνικούς των ειδικοτήτων αυτών απαιτεί αρχικά σημαντικό χρόνο πρακτικής εξάσκησης στο ναυπηγείο<sup>29</sup>. Στη συνέχεια, ο περαιτέρω εμπλουτισμός της τεχνογνωσίας αποτελεί διαδικασία που εξελίσσεται διαρκώς με την καθημερινή τριβή με το αντικείμενο και την καθοδήγηση των παλαιότερων έμπειρων τεχνιτών.

Η σταδιακή, μεγάλη κάμψη του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στα τρία μεγάλα ναυπηγεία, αλλά και στον ευρύτερο κλάδο της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων και σκαφών, παράλληλα με τη μεγά-

<sup>29</sup> Από 3-6 έτη σύμφωνα με τη μελέτη των ΑΝ.ΕΠ. και Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (2008).



λη συρρίκνωση του όγκου και του εύρους των εκτελούμενων ναυπηγο-επισκευαστικών εργασιών, φθείρουν σταδιακά το ανθρώπινο δυναμικό της χώρας στον συγκεκριμένο τομέα. Η διατήρηση και μεταφορά της τεχνογνωσίας που κατέχουν ακόμα οι έμπειροι τεχνίτες των ναυπηγείων, και η οποία όπως προαναφέρθηκε περιλαμβάνεται στα βασικά πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, δυσχεραίνεται διαρκώς καθώς τα ναυπηγεία υπολειπόμενα και αδυνατούν να εξασφαλίσουν αφενός ένα ελάχιστο επίπεδο προσλήψεων νέων τεχνιτών και αφετέρου στοιχειώδεις δομές για την υποστήριξη της κατάρτισής τους. Αναφορικά με το τελευταίο σημείο, επισημαίνεται ότι το ΚΕΚ «Νεώριο Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Κατάρτισης Μονοπρόσωπη ΕΠΕ», το οποίο λειτουργούσε ως θυγατρική του ομίλου ΝΕΩΡΙΟΝ, τέθηκε υπό εκκαθάριση το 2012 εξαιτίας σημαντικής μείωσης των δραστηριοτήτων του.

### **Διεθνής ανταγωνισμός**

Ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός, τόσο από τα ναυπηγεία των χωρών της Άπω Ανατολής, όσο και από τα ναυπηγεία της Ευρώπης και των γειτονικών χωρών (Τουρκία, Ρουμανία Βουλγαρία, κ.ά.), είχε αναμφίβολα τον δικό του σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στη δραστηριότητα των ναυπηγείων της χώρας. Το ζήτημα του διεθνούς ανταγωνισμού, το οποίο συζητείται εκτενώς στο Κεφάλαιο 1, φέρνει έντονα στο προσκήνιο την ανάγκη επίλυσης των προβλημάτων που συζητήθηκαν παραπάνω, ως βασική προϋπόθεση για τη διεκδίκηση του μεριδίου της διεθνούς αγοράς που αναλογεί στην Ελλάδα με βάση τα πλεονεκτήματα και τις δυνατότητές της.

### **Προβλήματα χρηματοδότησης**

Στη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, η ελληνική οικονομία περιήλθε σε καθεστώς έλλειψης ρευστότητας, υψηλού κόστους δανεισμού και σημαντικών περιορισμών στην τραπεζική χρηματοδότηση. Οι συνθήκες αυτές επιβάρυναν περαιτέρω την ικανότητα των ναυπηγείων να αντεπεξέρχονται στις οικονομικές τους υποχρεώσεις, ενώ είχαν παράλληλα αρνητικές συνέπειες στη διαθεσιμότητα και τους όρους χρηματοδότησης των Ελλήνων εφοπλιστών.

Οι δυσμενείς συνθήκες και όροι χρηματοδότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας και του εφοπλισμού στην Ελλάδα έρχονται σε αντίθεση με τα

ευνοϊκά χρηματοδοτικά και άλλα συναφή μέσα υποστήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στις χώρες της Ασίας, αλλά και σε αρκετές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συγκεκριμένα, οι μεγάλες ναυπηγικές δυνάμεις της Ασίας (Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα) έχουν επιδοτήσει γενναία και εξακολουθούν να επιδοτούν με κρατικούς πόρους τις ναυπηγικές βιομηχανίες τους, τόσο στη φάση ανάπτυξης τους όσο και σε φάσεις ύφεσης της αγοράς, ενώ το ίδιο συμβαίνει και στις περισσότερες χώρες με σημαντική παρουσία στον κλάδο, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα, στην Ιαπωνία, την Κορέα και την Κίνα, τα εγχώρια τραπεζικά συστήματα παρέχουν δάνεια με ελκυστικούς όρους σε ξένους εφοπλιστές για τη χρηματοδότηση παραγγελιών στα ναυπηγεία τους. Επιπλέον, σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Φινλανδία, κ.ά.) παρέχονται κρατικές εγγυήσεις υπέρ των ναυπηγικών μονάδων, ενώ συγκεκριμένες τράπεζες αναλαμβάνουν τη χρηματοδότηση πλοιοκτητών προκειμένου να ναυπηγήσουν πλοία σε τοπικά ναυπηγεία.

Στην Ελλάδα, τα περιθώρια κρατικής ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι περιορισμένα και ρυθμίζονται από τη σχετική ειδική κοινοτική νομοθεσία<sup>30</sup>. Ωστόσο, όπως και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής συμβατών με την κοινοτική νομοθεσία μέσων χρηματοδοτικής στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται η παροχή εξαγωγικών πιστώσεων (μέθοδος προχρηματοδότησης των ναυπηγείων) και η παροχή ασφάλισης κινδύνου ή εγγυήσεων (μέθοδος χρηματοδότησης του αγοραστή εκ των υστέρων). Θα πρέπει να είναι σαφές, όμως, ότι η οργάνωση και η λειτουργία τέτοιων πλαισίων χρηματοδοτικής στήριξης στην περίπτωση της Ελλάδας προϋποθέτει, πρωτίστως, την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασης των ναυπηγείων. Για παράδειγμα, όσον αφορά την ασφάλιση κινδύνου χρηματοδότησης ναυπήγησης στα ελληνικά ναυπηγεία, υπάρχει ήδη από το 2007 σχετική πρόβλεψη στο θεσμικό πλαίσιο της χώρας, αλλά δεν υφίσταται δυνατότητα εφαρμογής της έως ότου ο κίνδυνος μη εκτέλεσης να περιοριστεί δραστικά και να είναι ασφαλισμός με εύλογο κόστος.

---

<sup>30</sup> EC State aid to shipbuilding.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

#### 4.1. Η φυσιολογία της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς

Η ναυπηγική δραστηριότητα αποτελεί μια πολύπλοκη και υψηλής προστιθέμενης αξίας παραγωγική διαδικασία με ιδιαίτερα μεγάλες απαιτήσεις σε υποδομές, εγκαταστάσεις, κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, εξειδικευμένη εργασία και τεχνολογία. Επιπλέον, οι ναυπηγικές επιχειρήσεις, ανάλογα με το μέγεθός τους και το εύρος των δραστηριοτήτων τους, συμμετέχουν σε τρεις διαφορετικές και αλληλένδετες μεταξύ τους αγορές, δηλαδή στην αγορά συντήρησης και επισκευής, την αγορά μετατροπής χρήσης και την αγορά νεότευκτων πλοίων. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, στις τρεις αυτές αγορές κυριαρχούν τα στοιχεία της παγκοσμιοποίησης και του έντονου ανταγωνισμού.

Οι ναυπηγικές αγορές, και ιδιαίτερα η αγορά των νεότευκτων πλοίων, χαρακτηρίζονται από έντονη κυκλικότητα, καθώς η ζήτηση συνδέεται άμεσα με μία πληθώρα προσδιοριστικών παραγόντων, όπως οι αντίστοιχοι κύκλοι της εμπορικής ναυτιλίας και γενικότερα οι εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο. Γενικά, οι περίοδοι ομαλότητας στη ναυπηγική δραστηριότητα αποτελούν την εξαίρεση στον κανόνα, και η πορεία της ζήτησης είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ακόμα και από τους πιο εξειδικευμένους αναλυτές.

Όσον αφορά την προσφορά, σε όρους ολικής χωρητικότητας πάνω από το 90% των νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως προέρχεται από τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας, της Ν. Κορέας και της Κίνας. Η συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια προσφορά νεότευκτων πλοίων έχει περιοριστεί γύρω στο 5%, αλλά φαίνεται ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία (με πρωτοπόρα εκείνα της Γερμανίας) έχουν αποκτήσει μια ειδικευση στη ναυπήγηση πλοίων τελευταίας τεχνολογίας τα οποία είναι ταυτόχρονα υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Η άνιση γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας οφείλεται εν μέρει στον διεθνικό χαρακτήρα της ναυτιλιακής οικονομίας και στις μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ Ευρώπης και Ασίας ως προς το κόστος

παραγωγής. Παράλληλα όμως, σημαντικό ρόλο έχουν παίξει οι κατά καιρούς κρατικές παρεμβάσεις υπέρ των ναυπηγείων στις τρεις ασιατικές χώρες. Οι χώρες αυτές έχουν επιδοτήσει γενναία και εξακολουθούν να επιδοτούν με κρατικούς πόρους τις ναυπηγικές βιομηχανίες τους, τόσο στη φάση ανάπτυξής τους όσο και σε φάσεις ύφεσης της αγοράς. Επιπλέον, τα τραπεζικά συστήματα των χωρών αυτών παρέχουν δάνεια με ελκυστικούς όρους σε ξένους εφοπλιστές για τη χρηματοδότηση παραγγελιών στα ναυπηγεία τους. Αντίθετα, η πολιτική της Ε.Ε. έναντι των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων διέπεται από τη λογική του *laissez faire* και, επομένως, οι όποιες ενισχύσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας στις χώρες της Ε.Ε. αφορούν αποκλειστικά επιδοτήσεις καινοτόμων δραστηριοτήτων και την παροχή εξαγωγικών πιστώσεων.

Στην τρέχουσα συγκυρία, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σε ύφεση και, με βάση το ιστορικό των οικονομικών κύκλων που έχουν καταγραφεί στο παρελθόν, οποιαδήποτε πρόβλεψη σχετικά με τη διάρκεια της ύφεσης αυτής είναι παρακινδυνευμένη. Ωστόσο, ευνοϊκούς παράγοντες για τη διεθνή ναυπηγική δραστηριότητα αναμένεται να αποτελέσουν η σταδιακή επιτάχυνση του ρυθμού μεγέθυνσης του διεθνούς εμπορίου, η αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης στην Κίνα, η εντατικότερη χρήση των διεθνών αλυσίδων παραγωγής στη μεταποίηση, η εφαρμογή αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών και οι πιέσεις για αποδοτικότερη χρήση καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και οι αλλαγές και ανακατατάξεις στους κόλπους της παγκόσμιας ναυτιλίας προς την κατεύθυνση της μείωσης του μέσου κόστους παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών. Επιπλέον, σημαντική διεθνή εξέλιξη με δυνητικά θετικές επιδράσεις για τα ναυπηγεία της Μεσογείου, και συνεπώς και της Ελλάδας, αποτελεί η διεύρυνση της Διώρυγας του Σουέζ.

#### **4.2. Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα**

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα διακρίνεται στις μεγάλες σε μέγεθος μονάδες, δηλαδή τα ναυπηγεία Σκαρामαγκά, Ελευσίνας, Νεωρίου Σύρου και Χαλκίδας, και τις πολυάριθμες μικρομεσαίου μεγέθους ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που συγκεντρώνονται κυρίως στην περιοχή Πειραιά, Περάματος, Σαλαμίνας και Ελευσίνας, και

ιδιαίτερα στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος. Η δραστηριότητα στις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό τόσο από τη δυνατότητα χρήσης των υποδομών των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας, όσο και από τον όγκο των εργασιών που αναλαμβάνουν τα μεγάλα ναυπηγεία, για τις οποίες χρησιμοποιούν μικρομεσαίες μονάδες ως υπεργολάβους. Επιπλέον, διακριτός είναι και ο ρόλος των υποδομών του ΟΛΠ για τις μικρομεσαίες μονάδες της ναυπηγοεπισκευαστικής.

Τα οικονομικά στοιχεία των τελευταίων ετών για τους κλάδους της Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων και σκαφών αποτυπώνουν ευκρινώς την βαθιά κρίση που έπληξε τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας τα τελευταία χρόνια, η οποία απ' ό,τι φαίνεται εκδηλώθηκε σφοδρότερα στον κλάδο της Ναυπήγησης. Τα αίτια της κρίσης αυτής φαίνεται να σχετίζονται κυρίως: (α) με τη ραγδαία κάμψη της διεθνούς αγοράς ποντοπόρου ναυτιλίας στην περίοδο μετά το ξέσπασμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, αλλά και τις υποτονικές συνθήκες στη συγκεκριμένη αγορά τα τελευταία χρόνια, (β) με τη γενικότερη βαθιά κρίση στην ελληνική οικονομία, η οποία έπληξε την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών και επέφερε επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, στη ρευστότητα και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των μονάδων που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, και (γ) με τα ιδιαίτερα προβλήματα του συγκεκριμένου τομέα, και ειδικότερα τα σοβαρά προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου, τα οποία πιθανότατα ευθύνονται για τη συγκριτικά μεγαλύτερη ένταση της καθίζησης στα μεγέθη του κλάδου της Ναυπήγησης πλοίων και σκαφών.

Παρά τη μεγάλη επιδείνωση των μεγεθών της, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό και πολυδιάστατο ρόλο για τη χώρα. Ενδεικτικά, τα μερίδια των κλάδων της Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων και σκαφών στην παραγωγή και την απασχόληση στο σύνολο της μεταποίησης παραμένουν υψηλά σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Επιπλέον, οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων που εντάσσονται στους συγκεκριμένους κλάδους συνδέονται με την παραγωγή και την απασχόληση σε μία σειρά εγχώριων επιχειρήσεων άλλων κλάδων (π.χ. με τη βιομηχανία που παράγει προϊόντα τα οποία χρησιμοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευή, με τις θαλάσσιες μεταφορές και ιδιαίτερα με δραστηριότητες του Λιμανιού του Πειραιά,

και με τη χαλυβουργία). Παράλληλα, η εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία έχει σημασία για τα μεγέθη του εξωτερικού ισοζυγίου αγαθών της χώρας και μπορεί στο μέλλον να συμβάλλει σημαντικά στη εξισορρόπηση του ισοζυγίου αγαθών της χώρας. Επιπροσθέτως, σημαντικές διαστάσεις του ρόλου της ναυπηγικής βιομηχανίας για την Ελλάδα σχετίζονται με την ανάπτυξη και διάχυση της τεχνολογίας, με τις επιδράσεις σε τοπικό επίπεδο, αλλά και με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και την άμυνα σε εθνικό επίπεδο.

### 4.3. Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου

Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου αποτελούν τον πυρήνα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ελλάδας και εμφανίζουν ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα, με ιδιαίτερη σημασία για τη δυνατότητά τους να ακολουθήσουν μία θετική πορεία στο μέλλον. Ειδικότερα, στα πλεονεκτήματα των μονάδων αυτών περιλαμβάνονται:

- Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση, σε σχέση με τη μικρή τους απόσταση από τις μεγάλες αρτηρίες θαλάσσιου εμπορίου, την εγγύτητα στο Λιμάνι του Πειραιά, την κοντινή απόσταση από τη διευρυμένη διώρυγα του Σουέζ και τις ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες.
- Η ύπαρξη σημαντικών βασικών υποδομών (εκτεταμένες εγκαταστάσεις, η μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή στην Ανατολική Μεσόγειο χωρητικότητας 500 χιλιάδων τόνων νεκρού βάρους στον Σκαραμαγκά, ναυπηγικές κλίνες, κ.ά.).
- Το έμπειρο προσωπικό με τεχνογνωσία και πατέντες σε αρκετούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των σύνθετων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών που συχνά δεν παρέχονται από τα ναυπηγεία κοντινών χωρών χαμηλού κόστους.

Παρά τα σημαντικά πλεονεκτήματά τους, τα τρία ναυπηγεία αντιμετωπίζουν σήμερα σοβαρά, πολλαπλά και αλληλένδετα προβλήματα, η αντιμετώπιση των οποίων λαμβάνει επείγοντα χαρακτήρα προκειμένου να διασωθεί το μέλλον τους. Στα κυριότερα προβλήματα συγκαταλέγονται:

- Η μεγάλη οικονομική δυσχέρεια των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου (αρνητικά ίδια κεφάλαια, μεγάλες ζημίες, σοβαρά προβλήματα ρευστότητας, κ.ά.).
- Η εκκρεμότητα ανάκτησης παράνομων κρατικών ενισχύσεων από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, και η δικαστική διαμάχη μεταξύ της ΕΝΑΕ και του ελληνικού Δημοσίου.
- Η εμπλοκή στη λειτουργία των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.
- Η εκκρεμότητα καταβολής μεγάλου μέρους του τιμήματος για την εξαγορά των Ναυπηγείων Ελευσίνας από τη NBEE και η εκκρεμότητα ως προς τη διαδικασία συνδιαλλαγής με τους πιστωτές της, σε συνέχεια απόφασης υπαγωγής της το 2011 στις διατάξεις του άρθρου 99 του Ν. 3588/2007.
- Η φθορά των υποδομών των ναυπηγείων, καθώς και οι ελλείψεις σε σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.
- Το υψηλό κόστος παραγωγής σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες (όπως η Κίνα, η γειτονική Τουρκία, κ.ά.), το οποίο συνεπάγεται ότι τα ναυπηγεία της χώρας θα πρέπει να επικεντρώνονται κυρίως σε εργασίες υψηλής τεχνογνωσίας και προστιθέμενης αξίας.
- Οι δυσκολίες χρηματοδότησης λόγω της κρίσης και της οικονομικής κατάστασης των ναυπηγείων και η έλλειψη διαθεσιμότητας μέσων χρηματοδοτικής στήριξης συμβατών με την κοινοτική νομοθεσία (ασφάλιση κινδύνου, εξαγωγικές πιστώσεις, εγγυήσεις).
- Τα προβλήματα στην τήρηση των χρόνων παράδοσης, λόγω οικονομικής δυσχέρειας των ναυπηγείων ή λόγω εγκλωβισμού πλοίων στα ναυπηγεία κατά τη διάρκεια παρατεταμένων απεργιακών κινητοποιήσεων στα ναυπηγεία ή σε άλλους κλάδους που τα επηρεάζουν.
- Η συρρίκνωση του παραγωγικού έργου των ναυπηγείων ως προς τον όγκο και το εύρος των εκτελούμενων εργασιών, με αποτέλεσμα την εξάρτηση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας από τις παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού.
- Η σταδιακή φθορά του ανθρώπινου δυναμικού, λόγω υπολειτουργίας και αδυναμίας να εξασφαλίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης και προσλήψεων νέων τεχνιτών.
- Η ένταση του διεθνούς ανταγωνισμού.

#### 4.4. Ανάλυση SWOT για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα

Τα βασικά συμπεράσματα από την ανάλυση της διεθνούς ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς, σε συνδυασμό με τις διαπιστώσεις από τη διερεύνηση της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, μπορούν να συνδυαστούν για την κατάρτιση μίας ανάλυσης SWOT η οποία να επισημαίνει τα κύρια δυνατά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που αφορούν το σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της χώρας. Η συγκεκριμένη ανάλυση SWOT απεικονίζεται στον Πίνακα 4.1.

Ειδικότερα, τα πλεονεκτήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας ταυτίζονται με τα πλεονεκτήματα που εντοπίζονται και στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου. Συγκεκριμένα, η ευνοϊκή γεωγραφική θέση, οι δεσμοί με τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο και οι διασυνδέσεις μεταξύ εγχώριων ναυπηγοεπισκευαστικών/ναυτιλιακών δραστηριοτήτων χαρακτηρίζουν το σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας. Παράλληλα, η ύπαρξη σημαντικών υποδομών εντοπίζεται τόσο στα μεγάλα ναυπηγεία όσο και στον ΟΛΠ και στις μονάδες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, ενώ η υψηλή τεχνογνωσία χαρακτηρίζει τόσο το προσωπικό των ναυπηγείων όσο και τους τεχνίτες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και άλλων μεταποιητικών μονάδων στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Από πλευράς αδυναμιών και προβλημάτων, το μέγεθος και ο κεντρικός ρόλος των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου στην εγχώρια αγορά καθιστούν τα ειδικότερα σοβαρά προβλήματα των συγκεκριμένων ναυπηγείων (δεινή οικονομική θέση, προβλήματα λειτουργίας, εκκρεμότητα ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, κ.ά.) σημαντικά για το σύνολο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας. Επιπλέον, ζητήματα που εντοπίστηκαν από την ανάλυση της διεθνούς αγοράς (ύφεση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, έντονος διεθνής ανταγωνισμός) επηρεάζουν αναπόφευκτα το σύνολο της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, ενώ πολλά από τα γενικότερα προβλήματα που προσδιορίστηκαν από τη λεπτομερέστερη ανάλυση των περιπτώσεων των τριών μεγάλων ναυπηγείων (συρρίκνωση παραγωγικού έργου, φθορά ανθρώπινου δυναμικού, φθορά υποδομών και ελλείψεις σε σύγχρονο εξοπλισμό, προβλήματα



ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1  
Ανάλυση SWOT για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Δυνατά Σημεία</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλεονεκτική γεωγραφική θέση (γεγινάσια με μεγάλες αρτηρίες θαλάσσιου εμπορίου, εγγύτητα στο Λιμάνι του Πειραιά, κοντινή απόσταση από τη νέα διώρυγα του Σουέζ, ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες).</li> <li>• Σημαντικές υποδομές στα μεγάλα ναυπηγεία, τον ΟΛΠ και τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.</li> <li>• Ευρείες παραγωγικές δυνατότητες σε επισκευαστικές, ναυπηγικές και βιομηχανικές εργασίες.</li> <li>• Ανθρώπινο δυναμικό με εμπειρία και τεχνογνωσία.</li> <li>• Δύναμη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.</li> <li>• Δεσμοί με άλλες επιχειρήσεις του ευρύτερου ναυπηγοεπισκευαστικού/ναυπλιακού τομέα.</li> </ul> | <p><b>Αδυναμίες-Προβλήματα</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Συρρίκνωση παραγωγικού έργου.</li> <li>• Δυσκολίες χρηματοδότησης και έλλειψη μέσων χρηματοδοτικής στήριξης.</li> <li>• Δεινή οικονομική θέση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου και συναφή προβλήματα λειτουργίας.</li> <li>• Εκκρεμότητα ανάκτησης κρατικών ενισχύσεων από τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά και δικαστική διαμάχη μεταξύ της ΕΙΝΑΕ και του Ελληνικού Δημοσίου.</li> <li>• Εκκρεμότητα ως προς την καταβολή μεγάλου μέρους του τιμήματος για την εξαγορά των Ναυπηγείων Ελευσίνας από τη ΝΒΕΕ.</li> <li>• Εξάρτηση από τις παραγγελίες του Πολιτικού Ναυτικού στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά και Ελευσίνας.</li> <li>• Σοβαρή φθορά υποδομών και ελλείψεις σε σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.</li> <li>• Φθορά ανθρώπινου δυναμικού.</li> <li>• Προβλήματα στην τήρηση των χρόνων παράδοσης.</li> <li>• Ύφεση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.</li> <li>• Έντονος διεθνής ανταγωνισμός.</li> <li>• Υψηλό κόστος εργασίας σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες.</li> </ul> |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ευκαιρίες</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προοπτική σημαντικής αύξησης των διελεύσεων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοίων από το Λιμάνι του Πειραιά μετά τις επενδύσεις στον ΟΛΠ.</li> <li>• Αξιοποίηση ευνοϊκών διεθνών εξελίξεων (επιτάχυνση του ρυθμού μεγέθυνσης του διεθνούς εμπορίου, αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης στην Κίνα, χαμηλές τιμές χάλυβα, εντατικότερη χρήση των διεθνών αλυσιδών παραγωγής, στη μεταποίηση, αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και πιέσεις για αποδοτικότερη χρήση καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλαγές και ανακατατάξεις στην παγκόσμια ναυτιλία, διεύρυνση διώρυγας του Σουέζ).</li> <li>• Αξιοποίηση των δυνατοτήτων εξασφάλισης εργασιών από την ελληνοκτήτη ναυτιλία, η οποία παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς.</li> <li>• Αξιοποίηση των δυνατοτήτων δραστηριοποίησης σε εργασίες υψηλής προστιθέμενης αξίας (π.χ. κατασκευή πλοίων Ro-Ro και μέγα-γιοτ, σύνθετες επισκευές, ξενοδοχειακός εξοπλισμός επιβατηγών και κρουαζιερόπλοίων, κατασκευές και επισκευές πολεμικών πλοίων).</li> <li>• Συγκρότηση ναυπηγοεπισκευαστικής-ναυτιλιακής συστάδας επιχειρήσεων (maritime cluster) με επίκεντρο την περιοχή του Πειραιά.</li> </ul> | <p><b>Κίνδυνοι</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυσκολίες/καθυστερήσεις στη λήψη αποφάσεων για την αντιμετώπιση των σοβαρών και σύνθετων προβλημάτων των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας.</li> <li>• Εντεινόμενος διεθνής ανταγωνισμός.</li> <li>• Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.</li> <li>• Υψηλό ποσοστό παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοια και πλοίων χύδην φορτίου σε καθεστώς παροπλισμού.</li> <li>• Ενδεχόμενη αύξηση του προστατευτισμού στις διεθνείς αγορές προϊόντων.</li> <li>• Ενδεχόμενη αύξηση του ποσοστού παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.</li> </ul> |
|--|---|

στην τήρηση των χρόνων παράδοσης, υψηλό κόστος εργασίας) δεν αφορούν μόνο τις συγκεκριμένες μονάδες, αλλά συνιστούν γενικότερες αδυναμίες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της χώρας.

Παρά τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας, οι ευκαιρίες που ανοίγονται για την ανάπτυξη του τομέα αυτού στο μέλλον είναι ιδιαίτερα σημαντικές, και απορρέουν τόσο από τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και τις ειδικότερες εξελίξεις που αφορούν άμεσα την εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, όσο και από γενικότερες διεθνείς τάσεις που δύναται να αξιοποιηθούν από τις εγχώριες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Ως προς τις διεθνείς τάσεις που ευνοούν τη ζήτηση για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, αυτές περιλαμβάνουν την επιτάχυνση του ρυθμού μεγέθυνσης του διεθνούς εμπορίου και την αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης στην Κίνα, την εντατικότερη χρήση των διεθνών αλυσίδων παραγωγής στη μεταποίηση, τους αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και τις πιέσεις για αποδοτικότερη χρήση καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές, και τις αλλαγές και ανακατατάξεις στην παγκόσμια ναυτιλία. Επιπλέον, ειδικότερα για την περίπτωση των ελληνικών ναυπηγείων, πρόσθετες σημαντικές ευκαιρίες προκύπτουν από την προοπτική αύξησης των διελεύσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Πειραιά, μετά την υλοποίηση των νέων επενδύσεων στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, από την ενδεχόμενη μελλοντική αύξηση των διελεύσεων εμπορικών πλοίων από τη νέα διώρυγα του Σουέζ, από τις δυνατότητες αξιοποίησης των δεσμών με την ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία θα μπορούσε να εξασφαλίσει μεγάλη ροή εργασιών στα ναυπηγεία της Ελλάδας και από την προοπτική συγκρότησης μίας ναυπηγοεπισκευαστικής-ναυτιλιακής συστάδας επιχειρήσεων (maritime cluster), η οποία θα έχει επίκεντρο την περιοχή του Πειραιά και θα αξιοποιεί τη δυναμική που ήδη αναπτύσσουν επιχειρήσεις του χώρου, συμπεριλαμβανομένων των μεταποιητικών μονάδων κατασκευής ναυτιλιακού υλικού.

Από πλευράς κινδύνων, τις σοβαρότερες προκλήσεις για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία αποτελούν αφενός οι δυσκολίες και οι τυχόν καθυστερήσεις στην επίλυση των προβλημάτων των μεγάλων ναυπηγείων, και αφετέρου ορισμένοι διεθνείς παράγοντες που, όπως αναφέρθηκε, επηρεάζουν αρνητικά τις προοπτικές της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Στους εν λόγω παράγοντες περιλαμβάνονται ο εντεινόμενος διε-

θνης ανταγωνισμός, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, το υψηλό ποσοστό παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και πλοίων χύδην φορτίου σε καθεστώς παροπλισμού, η ενδεχόμενη αύξηση του προστατευτισμού στις διεθνείς αγορές προϊόντων και η ενδεχόμενη αύξηση του ποσοστού παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

#### 4.5. Διαπιστώσεις

Από τα προαναφερόμενα είναι σαφές ότι η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα και ευκαιρίες ανάπτυξης στο άμεσο μέλλον. Ωστόσο, για την αξιοποίηση των ευκαιριών αυτών, βασική προϋπόθεση αποτελεί η εξεύρεση ολοκληρωμένης λύσης για τα προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων, η οποία θα διασφαλίζει την άρση του οικονομικού αδιεξόδου στο οποίο έχουν περιέλθει, την υλοποίηση μεγάλων νέων επενδύσεων για τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους, και τη γενικότερη αναβάθμιση της λειτουργίας και της ανταγωνιστικότητάς τους στα πρότυπα των ναυπηγείων άλλων προηγμένων χωρών του εξωτερικού. Είναι σαφές ότι τα υψηλά κεφάλαια αλλά και η τεχνογνωσία που απαιτούνται προς μία τέτοια κατεύθυνση παραπέμπουν στην ανάγκη ενθάρρυνσης μίας διαδικασίας αναζήτησης στρατηγικού επενδυτή.

Σε σχέση με τα δυνητικά αποτελέσματα από την άρση του αδιεξόδου στα ναυπηγεία και την ανάπτυξή τους με νέα κεφάλαια και τεχνογνωσία, θα πρέπει να τονιστούν ιδιαίτερα τα οφέλη που θα προκύψουν για την απασχόληση, τις εξαγωγές, την οικονομική δραστηριότητα στον γενικότερο τομέα της ναυπηγοεπισκευής, τη διάχυση νέων τεχνολογιών, και τη διατήρηση της δυνατότητας της χώρας για αυτονομία ως προς την επισκευή και κατασκευή πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού και την επισκευή πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας. Σε ό,τι αφορά την απασχόληση, τα άμεσα οφέλη αφορούν τη διασφάλιση των 10.000 περίπου θέσεων εργασίας που υπολογίζεται ότι συντηρούνται από τη λειτουργία των τριών μεγάλων ναυπηγείων (οι 2.000 περίπου εξ αυτών στα ίδια τα ναυπηγεία). Επιπλέον, σε σύντομο χρονικό ορίζοντα, και με βάση τα μεγέθη της απασχόλησης στον κλάδο πριν από την κρίση, στα οφέλη προστίθεται η δυνατότητα δημιουργίας τουλάχιστον 5.000 νέων θέσεων εργασίας.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

### Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά

- 1937-1944** Ίδρυση των ναυπηγείων από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό το 1937 στην περιοχή Σκαραμαγκά. Πρόκληση εκτεταμένων ζημιών από βομβαρδισμό το 1944.
- 1957-1958** Εξαγορά από τον όμιλο εταιρειών Νιάρχου. Ίδρυση της «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.» (ΕΝΑΕ)
- 1959-1980** Σταδιακή εξέλιξη της ΕΝΑΕ στη μεγαλύτερη ναυπηγική μονάδα της Ανατολικής Μεσογείου. Από το 1965 εκτέλεση παραγγελιών του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.). Στην ακμή τους, τα ναυπηγεία απασχολούσαν περί τους 6.000 εργαζόμενους και είχαν δυνατότητα ταυτόχρονης υποδοχής έως 18 πλοίων.
- 1982** Μεγάλη διεθνής ναυτιλιακή κρίση. Σοβαρές αρνητικές συνέπειες στη δραστηριότητα της ΕΝΑΕ.
- 1985** Εξάμηνη απεργία. Παύση δραστηριοτήτων της ΕΝΑΕ. Η εταιρεία τέθηκε υπό εκκαθάριση. Στη συνέχεια εξαγοράστηκε από την κρατικής ιδιοκτησίας ΕΤΒΑ και ανέλαβε εκ νέου δραστηριότητα.
- 1992** Τα ναυπηγεία τέθηκαν υπό εκκαθάριση εν λειτουργία, προκειμένου να ιδιωτικοποιηθούν.
- 1995** Μετά από αποτυχημένες απόπειρες ιδιωτικοποίησης, πώληση του 49% των ΕΝΑΕ στον συνεταιρισμό εργαζομένων. Το υπόλοιπο 51% παραμένει στην ιδιοκτησία της ΕΤΒΑ.
- 1996** Τη διοίκηση του ναυπηγείου ανέλαβε κατόπιν διαγωνισμού η βρετανική Brown & Root.
- 1999** Η Brown & Root εγκαταλείπει το ναυπηγείο, μετά από σύγκρουση με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις.

- 2000** Υπογραφή της σύμβασης «Αρχιμήδης», για την κατασκευή τριών νέων Υ/Β τύπου 214 για το Π.Ν, με option ενός ακόμη Υ/Β (3+1). Υπογραφή υποσυμβάσεων της ΕΝΑΕ με τις γερμανικές εταιρείες HDW και Ferrostaal για κατασκευή 1 εκ των Υ/Β στο Κίελο και 2+1 Υ/Β στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά.
- 2002** Πώληση των ναυπηγείων σε κοινοπραξία των εταιρειών HDW και Ferrostaal. Ταυτόχρονα, υπογραφή της σύμβασης «Ποσειδών II» για τον εκσυγχρονισμό 3+1 υποβρυχίων τύπου 209 του Π.Ν. Υπογραφή υποσύμβασης με τις HDW και Ferrostaal.
- 2004** Έναρξη έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για παράνομες κρατικές ενισχύσεις στα ναυπηγεία.
- 2005** Εξαγορά της HDW από την ThyssenKrupp. Εξαγορά από την ThyssenKrupp του μεριδίου της Ferrostaal στα ναυπηγεία. Η ThyssenKrupp αποκτά την πλήρη ιδιοκτησία και έλεγχο της ΕΝΑΕ.
- 2006** Ενεργοποίηση της Εταιρείας Τροχαίου Υλικού Ελλάδος Α.Ε. (ΕΤΥΕ), θυγατρικής της ΕΝΑΕ, και μεταφορά σε αυτήν των εργαζομένων της Διεύθυνσης Υλικού και Βιομηχανικών Έργων της ΕΝΑΕ.
- 2007** Μεταβίβαση της ΕΤΥΕ στον γερμανικό όμιλο Dr Meyer. Υπογραφή συμβάσεων με ΟΣΕ και ΗΣΑΠ για κατασκευή βαγονιών.
- 2008** Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ανάκτηση από την ΕΝΑΕ παράνομων κρατικών ενισχύσεων που έλαβαν τα ναυπηγεία κατά την περίοδο 1996-2002.
- 2009** Καταγγελία των συμβάσεων Υ/Β 214 και Υ/Β 2009 από την ΕΝΑΕ και την κοινοπραξία HDW και Ferrostaal. Ανακοίνωση απόφασης αποχώρησης της ThyssenKrupp από τα ναυπηγεία.  
Υποβολή αίτησης πτώχευσης από την ΕΤΥΕ. Από τον Μάιο του 2009 η εταιρεία σταμάτησε να πληρώνει τους 162 εργαζόμενους.

- 2010** Κύρωση Εκτελεστικής Συμφωνίας (N. 3885/2010) για τις συμβάσεις μεταξύ Ελληνικής Δημοκρατίας, ΕΝΑΕ, HDW, Abu Dhabi Mar και ThyssenKrupp σχετικά με τα προγράμματα Υ/Β «Αρχιμήδης» και «Ποσειδών II». Με βάση τη νέα αυτή συμφωνία το πρόγραμμα «Αρχιμήδης» προέβλεπε πλέον την κατασκευή 4 νέων Υ/Β τύπου 214 για το Π.Ν, ενώ το πρόγραμμα «Ποσειδών II» προέβλεπε πλέον τον εκσυγχρονισμό 1 Υ/Β τύπου 209 και την κατασκευή 2 νέων Υ/Β τύπου 214.
- Κύρωση μεταβίβασης της πλειοψηφίας των μετοχών της ΕΝΑΕ στην Abu Dhabi Mar ή τη συνδεδεμένη Prinvest (N. 3892/2010). Η ΕΝΑΕ περνάει κατά 75,1% στην Prinvest και η ThyssenKrupp διατηρεί ποσοστό 24,9%.
- Αναστολή της απαίτησης ανάκτησης των παράνομων ενισχύσεων με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπό αυστηρές προϋποθέσεις που περιελάμβαναν απαγόρευση άσκησης εμπορικής δραστηριότητας από την ΕΝΑΕ μέχρι το 2025.
- 2011** Καταγγελία των συμβάσεων για τα Υ/Β του προγράμματος «Ποσειδών II» από την υποκατασκευάστρια HDW. Διακοπή των εργασιών στα Υ/Β.
- 2012** Επιβολή εκ περιτροπής εργασίας μίας ημέρας την εβδομάδα στους εργαζόμενους της ΕΝΑΕ. Στάση πληρωμών προς τους εργαζόμενους τον Μάιο του 2012.
- 2014** Ανάληψη του έργου ολοκλήρωσης των εργασιών στα 3 Υ/Β του προγράμματος «Αρχιμήδης» και στο Υ/Β «Ωκεανός» από το Π.Ν. Για τον σκοπό αυτό χρήση των εγκαταστάσεων της ΕΝΑΕ και σύναψη συμβάσεων εργασίας του Π.Ν. με τους 826 εναπομείναντες εργαζόμενους των ΕΝΑΕ και 120 εργαζόμενους της ΕΤΥΕ, με διάρκεια μέχρι την ολοκλήρωση των Υ/Β.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

### Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Ελευσίνας

- 1962** Ίδρυση των ναυπηγείων από τον Στρατή Ανδρεάδη, ως θυγατρικής της Εμπορικής Τραπεζής.
- 1977** Τα ναυπηγεία περιήλθαν στο Δημόσιο, μαζί με όλο το συγκρότημα της Εμπορικής.
- 1992-1995** Εξαγορά από τον όμιλο Περατικού το 1992. Αποχώρηση Περατικού από τα ναυπηγεία το 1995.
- 1997** Μετά από διεθνή διαγωνισμό η NBEE απέκτησε το σύνολο του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.» έναντι τιμήματος 30 δις δρχ., ή 88.041.085,84 εκατ. ευρώ.
- 2000** Αρχική σύμβαση με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΥΠΕΘΑ) για την κατασκευή πυραυλάκατων τύπου Super Vita (ΤΠΚ). Με διαδοχικές τροποποιήσεις συμβάσεων, μέχρι και το 2013, ανατέθηκε στα ναυπηγεία η κατασκευή συνολικά 7 ΤΠΚ.
- 2008** Αίτηση της NBEE για αναπροσαρμογή των οφειλόμενων δόσεων για την εξαγορά του ναυπηγείου. Η εταιρεία κατέβαλε εμπρόθεσμα 11 δόσεις του τιμήματος εξαγοράς μέχρι και 22.12.2008, καθώς και τμήμα της 12ης δόσης. Εκκρεμεί μέχρι σήμερα η καταβολή του υπολοίπου του οφειλόμενου τιμήματος, ποσού 46.549.948,64 ευρώ πλέον τόκων υπερημερίας. Το Ελληνικό Δημόσιο, υποκαθιστώντας ως δικαιούχος το ΙΚΑ και λοιπούς ασφαλιστικούς οργανισμούς, περιλαμβάνεται στους δικαιούχους επί του συνολικού τιμήματος.
- 2011** Παύση εργασιών ναυπήγησης των ΤΠΚ 6 & 7, μετά από καταγγελία της υπεργολάβου αγγλικής εταιρείας ΒΑΕ στις 2.3.2011.

- Βύθιση της μεγαλύτερης πλωτής δεξαμενής του ναυπηγείου (No 3) στις 15.7.2011. Η δεξαμενή ανελκύστηκε, αλλά παραμένει εκτός λειτουργίας λόγω αδυναμίας χρηματοδότησης των αναγκαίων εκτεταμένων επισκευών.
- Στις 2.2.2011 Αίτηση υπαγωγής της NBEE στη διαδικασία συνδιαλλαγής του άρθρου 99 του Ν. 3588/2007, λόγω σοβαρών προβλημάτων ρευστότητας. Δικαστική απόφαση για υπαγωγή της NBEE στην προβλεπόμενη από τον πτωχευτικό κώδικα διαδικασία συνδιαλλαγής με τους πιστωτές.
- 2012** Συμφωνία συνδιαλλαγής με πιστωτές. Εισαγωγή της συμφωνίας για έγκριση από το δικαστήριο. Ακολούθησαν αναβολές της δικασίμου.
- 2013** Από τον Ιανουάριο του 2013, απεργία διάρκειας εργαζομένων της NBEE, λόγω καθυστερήσεων στην πληρωμή τους. Συμφωνία τον Απρίλιο του 2013 με το ΥΠΕΘΑ για την ολοκλήρωση κατασκευής των ΤΠΚ 5, 6 & 7. Κύρωση της συμφωνίας με τον Ν. 4160/2013.
- Λήξη απεργίας τον Μάιο του 2013, με την καταβολή δεδουλευμένων στο μεγαλύτερο μέρος των εργαζομένων.
- Στις 12.12.2013 η εταιρεία ζήτησε εκ νέου διακανονισμό του οφειλόμενου από αυτήν υπολοίπου του τιμήματος εξαγοράς των ναυπηγείων.
- 2014** Η «Εμπορική Διαχείριση Α.Ε.» απέστειλε στη NBEE επιστολή με την οποία ζητά την καταβολή του εναπομείναντος τιμήματος εξαγοράς, πλέον τόκων υπερημερίας.
- 2015** Ένταξη ΤΠΚ 5 «Ρίτσος» στον στόλο του Π.Ν. Καθυστερήσεις στην κατασκευή των ΤΠΚ 6 & 7.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

### Σύντομο ιστορικό των Ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου

- 1861** Ίδρυση στην Ερμούπολη του πρώτου ατμοκίνητου σιδηρουργείου στην Ελλάδα από την πρώτη Ατμοπλοϊκή Εταιρεία.
- 1893** Πτώχευση το 1893. Εναλλαγή διοικήσεων μέχρι το 1950.
- 1968** Εξαγορά από τους αδελφούς Γουλανδρή. Έναρξη επενδυτικού προγράμματος εκσυγχρονισμού και επέκτασης των εγκαταστάσεων.
- 1973-1974** Ενσωμάτωση της Έινφιλντ, εταιρείας παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Παραγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων (E 8000 Bicini) και της δεύτερης πολυτελούς λιμουζίνας 4x4 στον κόσμο (Neorion Chicago).
- 1979** Αποχώρηση των αδελφών Γουλανδρή, λόγω των συνθηκών που είχαν προκληθεί από την οικονομική κρίση. Η εταιρεία περιήλθε στον έλεγχο των τραπεζών και του κράτους. Η διαχείριση ανατέθηκε στην αγγλική εταιρεία Appledore.
- 1992** Κλείσιμο του ναυπηγείου.
- 1994** Εξαγορά από τη σημερινή «ΝΕΩΡΙΟΝ» μετά από δημόσιο διαγωνισμό και επαναλειτουργία.
- 2011** Τον Απρίλιο του 2011 ξεκινούν καθυστερήσεις στην καταβολή μισθών.
- 2012** Λύση και θέση σε εκκαθάριση της «Νεώριο Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Κατάρτισης Μονοπρόσωπη ΕΠΕ», λόγω σημαντικής μείωσης των δραστηριοτήτων της.
- 2015** Πολύμηνη απεργία προσωπικού (από 20 Απριλίου 2015).

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α. Στα Ελληνικά

- Αθανασίου, Ε. και Κουτρούλης, Α., 2016. «Εξελίξεις και Προοπτικές της Ναυπηγικής Βιομηχανίας». Αθήνα: ΚΕΠΕ. Για το Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.
- ΑΝ.ΕΠ. και Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, 2008. «Μελέτη για τις Δυνατότητες και Προώθηση του Αναπροσανατολισμού και Εκσυγχρονισμού των Επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευής».
- Αντωνίου, Α., 2012. «Η ανάπτυξη της ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα και η συμβολή του Πολυτεχνείου στην παραγωγική διαδικασία», *170 χρόνια Πολυτεχνείο: οι μηχανικοί και η τεχνολογία στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Γράτσος, Γ., 2013. «Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική», Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Αναθεωρημένη έκδοση της 25.9.2014.
- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, 2016. «Ετήσια Έκθεση 2015-2016».
- Λαΐνος, Ι., 2013. «Συγκρότηση Επιχειρηματικής Συστάδας –Cluster– στον Πειραιά με Πόλο την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία». Πειραιάς: Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά.
- ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, 2014. «Ετήσια οικονομική έκθεση της χρήσης 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου έως 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2013».
- Τσέκερης, Θ., 2016. «Εμπορευματικές μεταφορές και ανάπτυξη διεθνών εφοδιαστικών κόμβων στην Ελλάδα», Αθήνα: ΚΕΠΕ, Εκθέσεις, Αρ. 74.

### Β. Στα Αγγλικά

- CESA, 2013. *Annual Report 2011-2012*.
- ECORYS, 2009. *Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry*. For the European Commission, Directorate-General Enterprise and Industry.
- ECORYS, 2012. *Green Growth Opportunities in the EU Shipbuilding Sector*. Final Report for the European Commission, Directorate-General Enterprise and Industry.

- European Central Bank, 2016. *ECB staff macroeconomic projections for the euro area*, September 2016. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <<https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/other/ecbstaffprojections201609.en.pdf>>.
- European Commission, 2013. *LeaderSHIP The Sea: New Opportunities for the Future*, February 2013. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/10504/attachments/1/translations>>.
- European Commission, 2016. *European Economic Forecast*, Autumn 2016. Institutional Paper 038.
- International Monetary Fund, 2016. *World Economic Outlook: Subdued Demand: Symptoms and Remedies*. Washington.
- Mickevičienė, R., 2011. *Global Shipbuilding Competition: Trends and Challenges for Europe, The Economic Geography of Globalization*. Prof. Piotr Pachura (Ed.), InTech, DOI: 10.5772/17215. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <<https://www.intechopen.com/books/the-economic-geography-of-globalization/global-shipbuilding-competition-trends-and-challenges-for-europe>>.
- OECD, 2008. *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries*. C/WP6(2008)6.
- Porter, M. E., 1990. *Competitive advantage of nations*. New York: Free Press.
- Stopford, M., 2009. *Maritime economics*. 3rd edition, London: Routledge.
- Stopford, M., 2012. *World Shipbuilding*, SMM Advance Press Conference (23th May 2012). Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <[http://hamburg-messe.de/uploads/media/Presentation\\_Martin\\_Stopford.pdf](http://hamburg-messe.de/uploads/media/Presentation_Martin_Stopford.pdf)>.
- SEA Europe, 2015. *Shipbuilding Market Monitoring HY 2015*. Report No 39.
- SEA Europe, 2016. *Shipbuilding Market Monitoring FY 2016*. Report No 40.
- Solesvik, M., 2011. Interfirm collaboration in the shipbuilding industry: the shipbuilding cycle perspective. *International Journal of Business and Systems Research*, Vol. 5, No.4, pp. 388-405.
- The shipbuilders' Association of Japan (2016). *Shipbuilding Statistics*, September 2016. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <[http://www.sajn.or.jp/e/statistics/Shipbuilding\\_Statistics\\_Sep2016e.pdf](http://www.sajn.or.jp/e/statistics/Shipbuilding_Statistics_Sep2016e.pdf)>.
- Volk, B., 1994. *The Shipbuilding Cycle – A Phenomenon Explained*. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics.

## ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΣΕΙΡΑ

- No 1 *Πρόγραμμα Αμβρακικού:*  
*Α΄ Φάση: Η Προγραμματική Σύμβαση (Τόμος 1). Αθήνα, 1990.*  
*Β΄ Φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης-Τελική Έκθεση (Τόμος 2). Αθήνα, 1989.*  
*Β΄ Φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης-Τομεακή Ανάλυση (Τόμος 3). Αθήνα, 1990.*  
*Ειδικές Μελέτες (Τόμος 4). Αθήνα, 1990.*  
*Επισκόπηση της Παγκόσμιας Αγοράς Χελιών (Τόμος 5). Αθήνα, 1990.*
- No 2 *Προστασία και ανάπτυξη περιοχής λίμνης Καστοριάς. Αθήνα, 1990.*
- No 3 *Μεταφορά και ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφόρησης στην Ελλάδα, του Δ. Ουζουνίδη. Αθήνα, 1990.*
- No 4 *Χωροταξική κατανομή και κλαδική σύνθεση των επενδύσεων του Ν.1262/1982, του Γ. Γεωργίου. Αθήνα, 1991.*
- No 5 *Το ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών: Επιπτώσεις από την ένταξη και την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ, του Δ. Μαρούλη. Αθήνα, 1991.*
- No 6 *Shipbuilding and Shiprepairing Industry in Greece, των Φρ. Τζαμουζάκη και Σ. Σπαθή. Αθήνα, 1991.*
- No 7 *ΚΑΠΗ Μελισίων, των Α. Ριτσατάκη, Α. Κώτση και Χρ. Αυγουστή. Αθήνα, 1992.*
- No 8 *Εξελίξεις στο διεθνές νομισματοπιστωτικό σύστημα και η ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς: Επιπτώσεις για την Ελλάδα, του Δ. Μαρούλη. Αθήνα, 1992.*
- No 9 *Δημοσιονομικές εξελίξεις στη δεκαετία του '80, του Αθ. Μπαλφούσια σε συνεργασία Ν. Μανωλά. Αθήνα, 1993.*

- No 10 *Ανθρώπινοι πόροι: Πληθυσμός, αγορά εργασίας, εκπαίδευση*, του Κ. Κανελλόπουλου. Αθήνα, 1994.
- No 11 *Χωροταξική ανάλυση*, του Π. Κομίλη. Αθήνα, 1994.
- No 12 *Αξιολόγηση της συμβολής των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων στην προστασία του ελληνικού περιβάλλοντος*, των Δ. Κατοχιανού και Σ. Σπαθή. Αθήνα, 1994.
- No 13 *Ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων στην Κοινότητα και η πολιτική απασχόλησης στην Ελλάδα*, του Κ. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 1994.
- No 14 *Ο ελληνικός κλάδος ζάχαρης: Ανάλυση-προοπτικές, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ*. Αθήνα, 1994.
- No 15 *Παραοικονομία και φοροδιαφυγή: Μετρήσεις και οικονομικές επιπτώσεις*, των Κ. Κανελλόπουλου, Ι. Κουσουλάκου και Β. Ράπανου, σε συνεργασία Κ. Κωτσή, Α. Μακροπούλου. Αθήνα, 1995.
- No 16 *Σύγκλιση, απόκλιση και περιφερειακή πολιτική*, των Λ. Αθανασίου, Κ. Κανελλόπουλου και Η. Πούπου. Αθήνα, 1995.
- No 17 *Πρωτογενής τομέας: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης, 1994-1999*, της Α. Λαμπροπούλου. Αθήνα, 1995.
- No 18 *Ήπειρος: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης, 1994-1999*, του Γ. Κωστελένου. Αθήνα, 1995.
- No 19 *Διαπεριφερειακή ανάλυση και πολιτική και βασικά στοιχεία κατά περιφέρεια και νομό*, των Λ. Αθανασίου, Π. Καββαδία, Δ. Κατοχιανού και Π. Τονικίδου. Αθήνα, 1995.
- No 20 *Η ελληνική εκπαίδευση στον ορίζοντα του 2000*, του Κ. Κάρμα. Αθήνα, 1995.
- No 21 *Εσωτερική μετανάστευση*, του Κ. Κανελλόπουλου. Αθήνα, 1995.
- No 22 *The European Observatory for Small and Medium-Sized Enterprises: Research Environment and Innovation in Greek Manufacturing*, του Δ. Σακκά. Αθήνα, 1995.

- No 23 *Θέματα γεωργίας, αγροτικής και τοπικής ανάπτυξης, της Κ. Καραμπάτσου-Παχάκη. Αθήνα, 1996.*
- No 24 *Οικονομία και αθλητισμός, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ. Αθήνα, 1996.*
- No 25 *Διαρθρωτικά και θεσμικά προβλήματα των ελληνικών εξαγωγών: Υφιστάμενη κατάσταση και προτάσεις πολιτικής, των Δ. Μαρούλη και Κλ. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 1996.*
- No 26 *Δυτική Ελλάδα: Αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές, του Δ. Σακκά. Αθήνα, 1996.*
- No 27 *Βόρειο Αιγαίο: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης 1994-1999, του Μ. Παπαδημητρίου. Αθήνα, 1996.*
- No 28 *Μελέτη αξιολόγησης των ΠΕΠ του ΚΠΣ 1994-1999, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ. Αθήνα, 1997.*
- No 29 *Ο ιαματικός τουρισμός και η ανάπτυξη του τουρισμού υγείας στην Ελλάδα, της Σ. Σπαθή. Αθήνα, 2000.*
- No 30 *Η κοινωνικοοικονομική ταυτότητα των υδατικών διαμερισμάτων, των Β. Δεδεγιάν, Δ. Κατοχιανού και Α. Λαμπροπούλου. Αθήνα, 2000.*
- No 31 *Αλληλόχρεοι λογαριασμοί του δημόσιου, των Αθ. Μπαλφούσια και Β. Ράπανου, σε συνεργασία Κ. Κωτσή, Ν. Μανωλά. Αθήνα, 2000.*
- No 32 *Ο πολιτισμός ως κλάδος οικονομικής δραστηριότητας, των Κ. Παχάκη, Φ. Αγγελίδου, Ζ. Αναστασάκου, Β. Δεδεγιάν, Εμ. Κουνάρη, Σ. Λέρτα, Π. Μπαλτζάκη και Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2000.*
- No 33 *Το “μέγεθος” και ο ρόλος του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα: Εξελίξεις και συγκρίσεις με άλλες χώρες, των Λ. Αθανασίου, Δ. Αθανασακόπουλου, Χ. Δημητριάδου, Εμ. Κουνάρη, Α. Κώτση, Ν. Μανωλά, Π. Παπακωνσταντίνου και Θ. Τερροβίτη. Αθήνα, 2000.*
- No 34 *Διαχειριστικό κόστος του ελληνικού φορολογικού συστήματος, του Αθ. Μπαλφούσια. Αθήνα, 2000.*



- No 35 *Ελληνικές φορολογικές δαπάνες*, του Αθ. Μπαλφούσια, σε συνεργασία Ζ. Αναστασάκου, Χ. Κόλλια, Εμ. Κουνάρη, Μ. Χλέτσου. Αθήνα, 2001.
- No 36 *Διερεύνηση των εξελίξεων στην κατοικία τις τελευταίες 10ετίες. Παρατηρήσεις και ενδείξεις για τις αστικές κυρίως περιοχές*, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2001.
- No 37 *Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης νομού Ευβοίας*, των Π. Κομίλη, Ν. Βαγιονή, Κ. Κάρμα, Α. Μυλωνά, Μ. Παπαδημητρίου και Γ. Παπαπολυμέρου. Αθήνα, 2001.
- No 38 *Απελευθέρωση της αγοράς των τηλεπικοινωνιών: Επιπτώσεις στην απασχόληση του κλάδου*, του Θ. Τερροβίτη. Αθήνα, 2002.
- No 39 *Το κοινωνικοασφαλιστικό σύστημα και η αναπτυξιακή διαδικασία στην Ελλάδα: Αλληλεπιδράσεις*, του Λ. Αθανασίου. Αθήνα, 2002.
- No 40 *Συμμετοχή ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση*, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2003.
- No 41 *Η εγκληματικότητα των αλλοδαπών: τα στατιστικά δεδομένα*, των Θ. Π. Λιανού και Θ. Μπένου, σε συνεργασία Αγγ. Δαρίτση. Αθήνα, 2003.
- No 42 *Franchising: Αξιολόγηση και προοπτικές της δικαιόχρησης στον ελληνικό χώρο*, των Δ. Κάζη και Θ. Τσαγκούρη. Αθήνα, 2004.
- No 43 *Εξελίξεις στην αγορά κατοικιών*, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2005.
- No 44 *Ο συστημικός μετασχηματισμός των βαλκανικών χωρών και οι εξελίξεις στις οικονομικές ανταλλαγές με την Ελλάδα*, των Ν. Βαγιονή, Β. Καφούρου και Ε. Παναγιώτου. Αθήνα, 2005.
- No 45 *Europe and the international economic environment in 2005: Recent developments and outlook*, των Στ. Σάββα-Μπαλφούσια, Ε. Αθανασίου, Στ. Καραγιάννη και Αικ. Τσούμα. Αθήνα, 2006.
- No 46 *Η ελληνική γεωργία ενώπιον των νέων συνθηκών και θεσμικού πλαισίου*, της Κ. Παχάκη, σε συνεργασία Π. Τονικίδου. Αθήνα, 2006.

- No 47 *Μέθοδοι και στρατηγικές αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου και των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, του Δ. Αθανασακόπουλου. Αθήνα, 2006.*
- No 48 *Η επαγγελματική εκπαίδευση στην Ελλάδα: Εξελίξεις και προοπτικές, του Κ. Κάρμα. Αθήνα, 2006.*
- No 49 *Αγροτικό εμπόριο Ελλάδας-Βαλκανικών χωρών: Συγκριτικό πλεονέκτημα και ανταγωνιστικότητα, του Π. Παρασκευαΐδη. Αθήνα, 2006.*
- No 50 *Ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα στην ΕΕ-15 και δυνατότητες εφαρμογής του στην Ελλάδα, των Αθ. Μπαλφούσια και Κ. Κωστή. Αθήνα, 2007.*
- No 51 *Ο ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα: Τάσεις και προοπτικές, του Ν. Μανωλά. Αθήνα, 2007.*
- No 52 *Χρηματοδότηση και ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων, του Κλ. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 2007.*
- No 53 *Τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο: Μια συγκριτική ανάλυση, των Ν. Βαγιονή και Β. Καφούρου. Αθήνα, 2007.*
- No 54 *Αναπτυξιακή διαδικασία και μακροχρονιότερες εξελίξεις στην οικονομική συμπεριφορά και στις οικονομικές συνθήκες, των Λ. Αθανασίου. Αθήνα, 2007.*
- No 55 *FYROM's transition: From Yugoslavia to the European Union? της Ε. Παναγιώτου. Αθήνα, 2008.*
- No 56 *Πολυμερείς εμπορικές διαπραγματεύσεις: Εμπόριο υπηρεσιών, του Β. Νότη. Αθήνα, 2008.*
- No 57 *Οικονομική και δημογραφική βιωσιμότητα του κοινωνικοασφαλιστικού συστήματος, των Λ. Αθανασίου, Φ. Ζερβού και Α. Κώτση. Αθήνα, 2009.*
- No 58 *Η εξέλιξη και προβληματισμός για τη βιωσιμότητα του συνταξιοδοτικού συστήματος, της Φ. Ζερβού. Αθήνα 2009.*
- No 59 *Size profile and labour market analysis of immigration in Greece, των Κ. Κανελλόπουλου, Μ. Γρέγου και Α. Πετραλιά. Αθήνα 2009.*

- No 60 *Ο αγροτικός τομέας στην Ελλάδα, των Ε. Καδίτη και Ε. Νίτση, Αθήνα 2010.*
- No 61 *Το κοινωνικό κεφάλαιο στην Ελλάδα, του Η. Πούπου. Αθήνα 2010.*
- No 62 *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, των Σ. Σπαθή, Σ. Καραγιάννη και Ν. Γεωργικόπουλου. Αθήνα 2010.*
- No 63 *Μεταφορές και οικονομία: Συμβολή, τάσεις και προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση στις χερσαίες μεταφορές, των Θ. Τσέκερη και Αικ. Τσούμα. Αθήνα 2010.*
- No 64 *Μισθός, συντάξιμος χρόνος και συνθήκες εργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, των Κ. Κανελλόπουλου και Φ. Ζερβού. Αθήνα 2010.*
- No 65 *Αγορά Εργασίας: Εξελίξεις και αρχές πολιτικής, των Κ. Ν. Κανελλόπουλου, Κ. Αθανασούλη, Κ. Ευστρατόγλου, Γ. Παναγόπουλου, Π. Παπακωνσταντίνου, Π. Κ. Προδρομίδη. Αθήνα 2010.*
- No 66 *Ξενοδοχεία πολυτελείας στην Ελλάδα: Δυναμική και αναπτυξιακές δυνατότητες, των Ν. Βαγιονή, Ε. Κασιμάτη και Β. Καφούρου. Αθήνα, 2011.*
- No 67 *Συνθήκες αγοράς και ανταγωνισμός στην ελληνική οικονομία, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ, επιμέλεια Κ. Ν. Κανελλόπουλος. Αθήνα, 2011.*
- No 68 *Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις, οικονομική σημασία και αποδοτικότητα, των Θ. Τσέκερη και Κ. Βογιατζόγλου. Αθήνα, 2011.*
- No 69 *Η εξίσωση των ορίων συνταξιοδότησης των γυναικών προς τα αντίστοιχα των ανδρών: Σημασία και επιπτώσεις, των Λ. Αθανασίου, Φ. Ζερβού και Α. Κώτση. Αθήνα, 2012.*
- No 70 *The economies of the Western Balkans: Transition, growth and prospects for EU accession, της Ρ. Παναγιώτου. Αθήνα, 2012.*
- No 71 *Βαθμός απελευθέρωσης των επαγγελματιών και αναμενόμενες επιπτώσεις, των Α. Κώτση (συντονίστριας), Ε. Αθανασίου, Ν.*

Κ. Κανελλόπουλου, Ρ. Καραγιάννη, Σ. Παπαϊωάννου και Ι. Κατσελίδη. Αθήνα, 2015.

- No 72 *Προτάσεις για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού στην Ελλάδα*, του Β. Καφούρου. Αθήνα, 2015.
- No 73 *Αποτίμηση της απελευθέρωσης σε είκοσι επιλεγμένα επαγγέλματα*, των Α. Κώτση (συντονίστριας), Ε. Αθανασίου, Ν. Κ. Κανελλόπουλου, Ρ. Καραγιάννη, και Ι. Κατσελίδη. Αθήνα, 2016.
- No 74 *Εμπορευματικές μεταφορές και ανάπτυξη διεθνών εφοδιαστικών κόμβων στην Ελλάδα*, του Θ. Τσέκερη. Αθήνα 2016.
- No 75 *General government spending review, 2013-2016: An analysis framework for the future spending reviews in Greece*, των Ι. Μονογυιού, Ε.Ι. Νίτση (συντονιστών), Τζ. Αναστασάκου, Ν.Κ. Κανελλόπουλου, Ρ. Καραγιάννη, Ι. Κωνσταντακοπούλου, Β. Λυχναρά, Θ. Τσέκερη και Ι. Χολέζα. Αθήνα 2016.
- No 76 *The emigration of Greeks and diaspora engagement policies for economic development*, της Τζ. Καβουνίδη. Αθήνα 2016.
- No 77 *Ο πολιτισμικός και ο θρησκευτικός τουρισμός ως συνιστώσες του εθνικού τουριστικού προϊόντος*, των Ν. Βαγιονή και Σ. Σκούλτσου. Αθήνα 2016.
- No 78 *Αξιολόγηση επιλεγμένων διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που αφορούν στον ανταγωνισμό και οι επιπτώσεις τους σε βασικά οικονομικά μεγέθη*, των Ρ. Καραγιάννη, Α. Κώτση (συντονιστριών), Ε. Αθανασίου, Ε. Νίτση και Ι. Χολέζα. Αθήνα 2017.



Επιμέλεια έκδοσης: Ελένη Σουλτανάκη

Παραγωγή:

[ βιβλιοτεχνία ] - ΦΩΤΗΣ ΠΑΠΠΑΣ & ΣΙΑ

Ζ. Πηγής 52Α, Εξάρχεια - Παπαρηγοπούλου 6Α-Δ, Περιστέρι

Τηλ.: 210 38.01.844 - 210 57.89.355

[www.vivliotechnia.gr](http://www.vivliotechnia.gr)





ISBN: 978-960-341-121-5

ISSN:1108-5797