

Η Ναυπηγο-επισκευαστική Βιομηχανία στην Ελλάδα σήμερα*

Υποδομή. Θεσμικό πλαίσιο. Σημερινή θέση στην αγορά. Προοπτικές.

του
Κων/νου Κοκκάλα,
Προέδρου της
ΕΝΩΣΕΩΣ
ΝΑΥΠΗΓΟ-
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.Ε.Ν.Β.)
και Διευθύνοντος
Συμβούλου του
Νεωρίου και των
Ναυπηγείων Ελευσίνας

Καταθέτοντας τις σκέψεις μου όσον αφορά την Ναυπηγο-Επισκευαστική Βιομηχανία της Ελλάδος, ειδικότερα θα αναφερθώ, στη Ναυπηγο-Επισκευαστική Βιομηχανία στην Ελλάδα σήμερα, την υποδομή, και το Θεσμικό Πλαίσιο, μέσα στο οποίο συνεχίζει την πορεία της στον χρόνο και τέλος, τη σημερινή θέση της στην αγορά και τις προοπτικές της.

Θα ξεκινήσω με δύο λόγια για την ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ, της οποίας έχω την τιμή να προεδρεύω για το τρέχον έτος.

Η Ε.Ε.Ν.Β. ιδρύθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1970, μέλη της δε είναι όλα τα οργανωμένα Ναυπηγεία, όπως τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ, τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, το ΝΕΩΡΙΟΝ και τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΥΛΙΔΟΣ. Δύναντα δε να είναι μέλη και όσα Ναυπηγεία πληρούν τους εξής βασικούς όρους:

- Εγκατεστημένη ισχύ 1000 KW,
- Διάθεση μόνιμου προσωπικού, τουλάχιστον 60 ατόμων,
- Συμμετοχή στο μόνιμο προσωπικό, ενός κατ' ελάχιστον, Διπλωματούχου Μηχανικού, Μέλους του ΤΕΕ, Ναυπηγού ή Μηχανολόγου.

Η Ε.Ε.Ν.Β. διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο κάθε χρόνο εκλέγει κυκλικά τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο, που λειτουργούν ως εκπρόσωποί της, ενώ τελεί υπό την εποπτεία του Γενικού Δ/ντή της, σε καθημερινή βάση.

Η δημιουργία της Ε.Ε.Ν.Β. κρίθηκε αναγκαία όταν η Ελλάδα έγινε πλήρες μέλος της τότε ΕΟΚ, Ευρωπαϊκής Ένωσης σήμερα, και τούτο, διότι τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ζητούσαν τις απόψεις των αντιστοίχων Εθνικών Ενώσεων των Μελών

Κρατών, οι οποίες δημιούργησαν την CESA Committee of E.U. Shipbuilders Associations.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το Δ.Σ. της CESA, μέλος του οποίου είναι και η Ε.Ε.Ν.Β., έπαξε πρωτεύοντα ρόλο στην σύνταξη της 5ης, 6ης και 7ης Κοινοτικής Οδηγίας, που ρυθμίζουν καθοριστικά τη λειτουργία των Ναυπηγείων, ειδικά όσον αφορά στο ύψος των επιδοτήσεων, χρηματοδοτήσεων κ.λπ..

Αυτές τις οδηγίες εκμεταλλεύτηκαν οι συνάδελφοί μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και κατάφεραν, όχι μόνο να διασώσουν αλλά και να αναβαθμίσουν όσα εκ των Ναυπηγείων τους ήσαν βιώσιμα, ενώ εδώ στην Ελλάδα επιδοτείτο η ανεργία.

Ιστορική αναδρομή.

Η Ναυπηγική Τέχνη στην χώρα μας, έχει τόση Ιστορία όση και η Ελλάδα.

Οι τεχνίτες στην Αρχαία Ελλάδα κατασκεύαζαν αυτά που με υπερηφάνεια αποκαλούσαν «Σύλινα Τείχη» έτοι όπως τα είχαν μελετήσει και σχεδιάσει οι Ναυπηγοί της εποχής, εκείνης, στα ΝΕΩΡΙΑ της εποχής που ήμαζαν σε όλα τα Ναυπλιακά Κέντρα της Νησιωτικής και Παράκτιας Ελλάδος.

Αυτοί οι Βιομηχανικοί χώροι, που από τα παλαιά χρόνια έσφιζαν από τη ζωή που τους έδιναν άριστοι τεχνίτες καρναυμαραγικοί, σήμερα παραμένουν στη Νεο-Ελληνική μας γλώσσα απλά ως ΤΟΠΟΝΥΜΙΑ. Μερικά παραδείγματα του είδους είναι το «ΝΕΩΡΙΟ» της Χίου, του Πόρου, του Γαλαξειδίου, ονόματα που μεταδίδονται από γενιά σε γενιά, παραμένοντας πάντα μοναδικόι μάρτυρες της Ναυτικής Ιστορίας των περιοχών αυτών. Το μόνο, ίσως,

ΝΕΩΡΙΟ που συνεχίζει να λειτουργεί ακόμη και σήμερα, είναι αυτό της ΣΥΡΟΥ. Σ' αυτό το Νεώριο, η Ναυπηγική τέχνη εναλλάσσεται με την Ναυτική τέχνη στους ίδιους τεχνίτες, στους ίδιους ναύτες, στους ίδιους μηχανικούς και διά μέσου των ανθρώπων αυτών, μεταφέρεται από τον ένα στον άλλο αιώνα, μέχρι και σήμερα.

Η σύγχρονη Ναυπηγο-Επισκευαστική δραστηριότητα, ξεκινά ουσιαστικά στην Ελλάδα, μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1950, οπότε εμφανίζονται διαδοχικά Έλληνες Εφοπλιστές, οι οποίοι αποφασίζουν να επενδύσουν στη χώρα τους, ιδρύοντας τις εταιρείες:

1. Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. (Νιάρχος) στο Σκαρμαμαγκά το 1956,
2. Ναυπηγεία Ελευσίνας ΑΕ (Ανδρεάδης) στην Ελευσίνα το 1968,
3. Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου ΑΕ (Γουλιανδής) στη Σύρο το 1969,
4. Ναυπηγεία Χαλκίδος ΑΕ (Καρράς) στην Αυλίδα το 1971.

Με το πέρας της επενδύσεως, σε κάθε Ναυπηγείο κατεστάθη πλέον δυνατή η κατασκευή νέων πλοίων, η παντός τύπου επισκευή και η κάθε είδους μετασκευή, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία είναι πλήρως/άρτια εξοπλισμένα με δεξαμενές, κλίνες, προβλήτες κ.λπ..

Με την λειτουργία των μεγάλων μονάδων που προαναφέρθησαν, η Ελλάδα άρχισε να εξελίσσεται σε Κέντρο Ναυπηγικών και Επισκευαστικών δραστηριοτήτων.

Η παρέμβαση των μεγάλων επενδυτών, όπως αυτοί που προαναφέρθησαν, παρακίνησε και άλλους μικρότερους επενδυτές στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Σαλαμίνας, όπου ιδρύθηκαν μικρά Ναυπηγεία και

* Το κείμενο αποτελεί την Ομιλία του κ. Κ. Κοκκάλα στην Τεχνολογική Ημερίδα του Ε.Λ.Ι.Ν.Τ. (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας), που έλαβε χώρα στη Σύρο, τον Οκτώβριο 1998.



μικρομεσαίες Ναυπηγοεπισκευαστικές Μονάδες όπως:

Τα Ναυπηγεία Σαλαμίνας,
Τα Ναυπηγεία Χανδρή,
Τα Ναυπηγεία Κυνοσούρας,
ΑΡΓΩ ΑΕ,
ΝΑΥΣΙ ΑΕ,
Δ.Ι. ΚΑΡΡΑ ΑΕ.

Οι μονάδες αυτές απασχόλησαν μικρό αριθμό εργαζομένων, σε μόνιμη βάση, αλλά ανάλογα με τον όγκο των εργασιών, απασχολούν έκτακτο προσωπικό από τις γύρω περιοχές.

Παράλληλα, με τα μεγάλα και τα μικρά Ναυπηγεία, άρχισε η ανάπτυξη δυναμικών εξειδικευμένων συνεργείων, ικανών να εκτελέσουν πάσης φύσεως Ναυπηγικές εργασίες, μέσα

στα πλαίσια των Τεχνικών Προδιαγραφών, όπως ορίζονται από τους διεθνείς κανονισμούς.

Χαρακτηριστικό τους αποτελεί το γεγονός ότι, οι δύο ομάδες αυτές (μικρά Ναυπηγεία και Συνεργεία) της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, δεν διαθέτουν βαρύ εξοπλισμό και χρησιμοποιούν αυτόν που τους διαθέτει ο Ο.Λ.Π..

Δυναμικότητα - Εξοπλισμός Ναυπηγείων.

Είναι χρήσιμο να αναφερθούμε στον εξοπλισμό των Μεγάλων Ναυπηγείων της Ελλάδος, διότι ο εξοπλισμός μας μονάδας είναι πρωταρχικής σημασίας στις παραγωγικές διαδικασίες του Ναυπηγείου.

Ναυπηγεία Σκαρμαμαργά

- Διαθέτουν μια κλίνη $L_{0A} = 200$ m, πλάτους $B=28$, όπου κατασκευάζονται πλοία μέχρι 37.000 DWT. Η κλίνη είναι εξοπλισμένη με 4 γερανούς που ανυψώνουν τομείς μέχρι 100 TONS, συνεργαζόμενοι ανά δύο .

- Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές:

- α. μέχρι 500.000 DWT,
- β. μέχρι 250.000 DWT,
και τρεις πλωτές δεξαμενές,
- α. μέχρι 80.000 DWT,
- β. μέχρι 37.000 DWT,
- γ. μέχρι 60.000 DWT.

Παρατηρούμε ότι το πλάτος της κλίνης είναι μικρό για τα εμπορικά πλοία της σημερινής εποχής, δεδομέ-

νου ότι ένα PRODUCT CARRIER των 40.000 DWT, έχει μεγαλύτερο πλάτος.

Βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της εν λόγω μονάδας, αποτελεί το γεγονός ότι, διαθέτει την μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή της Μεσογείου 500.000 DWT.

Τελευταία, έχει εγκριθεί μεγάλη επένδυση που θα αναβαθμίσει τις υπηρεσίες του Ναυπηγείου προς όφελος της παραγωγής.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σαράμαγκά, απασχόλησαν στο παρελθόν μέχρι 6.000 άτομα, σε τακτική βάση. Σήμερα, απασχολούν περί τους 2.000 τακτικούς, Εργατοτεχνίτες/Υπαλλήλους, εκτάκτους και Εργολάβους.

Ναυπηγεία Ελευσίνος

- Διαθέτουν μια κλίνη $L_{0L} = 200m$ και πλάτους $B = 55m$, με δυνατότητα κατασκευής πλοίων μέχρι 50.000 DWT.

Η Ναυπηγική κλίνη είναι εξοπλισμένη με μια γερανογέφυρα 400 TONS, που διατρέπει αξονικά καθ' όλο το μήκος της κλίνης. Οι προεκτάσεις δε της ίδιας, που εξυπηρετούν τους χώρους προκατασκευής, δύνανται να υψώσουν μέχρι 200 TONS.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι αποτελεί τη μεγαλύτερη και αρπότερα εξοπλισμένη Ναυπηγική Κλίνη της Μεσογείου.

- Διαθέτουν 3 (τρεις) πλωτές δεξαμενές:
 - α. μέχρι 20.000 DWT,
 - β. μέχρι 60.000 DWT,
 - γ. μέχρι 120.000 DWT.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνος είχαν δυναμικό μέχρι και 2.500 εργατο-υπαλλήλους σε τακτική βάση, ενώ σήμερα, απασχολούν 750 τακτικούς, 300 περίπου έκτακτους καθώς επίσης και συνεργεία της ευρύτερης περιοχής.

Πρόσφατα υπεβλήθη προς έγκριση μεγάλη επένδυση για τον εκσυγχρονισμό και την βελτίωση των παραγωγικών διαδικασιών.

Νεώριον Σύρου

- Διαθέτει δύο πλωτές δεξαμενές, με τον πλέον σύγχρονο εξοπλισμό δεξαμενισμού πλοίων:
 - α. μέχρι 75.000 DWT,
 - β. μέχρι 40.000 DWT.
- Διαθέτει πλωτό γερανό 250 TONS.
- Απασχόλησε μέχρι 1.300 εργατοϋ-

παλλήλους, ενώ σήμερα απασχολεί περί τους 600 τακτικούς εργατοϋπαλλήλους και, κατά μέσο όρο, 150 εκτάκτους επιπλέον των εργολαβικών συνεργείων της περιοχής Πειραιά.

- Πρόσφατα ενεκρίθη μεγάλη επένδυση για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των εγκαταστάσεων και παραγωγικών διαδικασιών.
- Διέθετε Ναυπηγική Κλίνη, όμως αυτή, δυστυχώς, κατεδαφίσθη το 1980 με εισήγηση των διαχειριστών (MANAGEMENT) και την έγκριση, βεβαίως, του τότε Διοικητικού Συμβουλίου.

Ναυπηγεία Αυλίδος

- Δεν διαθέτουν Ναυπηγική Κλίνη.
- Διαθέτουν δύο πλωτές δεξαμενές:
 - α. μέχρι 40.000 DWT,
 - β. μέχρι 20.000 DWT.
- Διαθέτουν πλωτό γερανό Ανυψωτικής Ικανότητας 100 TONS.

Δεξαμενές Ο.Λ.Π.

- Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές στον Πειραιά:
 - α. μέχρι 15.000 DWT,
 - β. μέχρι 5.000 DWT.
- Διαθέτουν δύο πλωτές δεξαμενές στο Πέραμα:
 - α. μέχρι 40.000 DWT,
 - β. μέχρι 6.000 DWT.
- Διαθέτουν διάφορες προβλήτες, καθώς επίσης, χώρους καλυμμένους και ακάλυπτους, τους οποίους ενοικιάζουν σε συνεργεία ή Ναυλιακές Εταιρείες για επισκευές ή μετασκευές πλοίων.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η περιουσία του Ο.Λ.Π. που διατίθεται για επισκευές/μετασκευές και πολλάκις για Νέες Κατασκευές, είναι ελλειπώς εξοπλισμένη.

Όσον αφορά στα μικρά Ναυπηγεία ή τα διάφορα συνεργεία της περιοχής Πειραιά-Περάματος πρέπει να αναφερθεί ότι δεν διαθέτουν δεξαμενές. Ενδέχεται, κάποια να διαθέτουν μικρές Ναυπηγικές Κλίνες για την κατασκευή μικρών πλοίων.

Δραστηριότητες των Ναυπηγείων.

Τα Ναυπηγεία της Ε.Ε.Ν.Β. δραστηριοποιούνται, κυρίως με:

- α. Ναυπηγήσεις,
- β. Επισκευές και μετασκευές,
- γ. Βιομηχανικά Έργα.

Οι Ναυπηγήσεις Εμπορικών πλοίων έχουν σταματήσει από τα τέλη της δεκαετίας του '80, όταν παραδόθηκε το τελευταίο πλοίο ψυγείο στη SUDOIMPORT/USSR από τα Ναυπηγεία Σαράμαγκά.

Τα Ναυπηγεία Σαράμαγκά και τα Ναυπηγεία Ελευσίνος, που είναι οι δύο μεγάλες μονάδες του Κόλπου της Ελευσίνος και της Χώρας, απασχολούνται, αντίστοιχα, με την παράδοση των Φ/Γ τύπου ΜΕΚΟ 200 και τα Α/Γ Ελληνικής σχεδίασης, στο Πολεμικό Ναυτικό.

Αυτές είναι και οι μόνες Νέες Κατασκευές σε εξέλιξη στην Ελλάδα, όσον αναφορά τα Ναυπηγεία μέλη της Ε.Ε.Ν.Β.

Τα δύο Ναυπηγεία Σαράμαγκά και Ελευσίνος, έχουν στο ενεργηικό τους αξιόλογο και έντονη κατασκευαστική δραστηριότητα:

α. Στα Ναυπηγεία Σαράμαγκά κατασκευάστηκαν:

BULK CARRIERS 37.000 DWT,
PRODUCT CARRIERS 30.000 DWT,
SD-14 14.000 DWT,
ΠΥΡΑΥΛΑΚΑΤΟΙ ΤΥΠΟΥ
COMBATTANTE,
ΚΑΝΟΝΙΟΦΟΡΟΙ,
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ,
ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΑ,
ΦΡΕΓΑΤΕΣ και διάφορα άλλα,
ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ.

β. Στα Ναυπηγεία Ελευσίνος κατασκευάστηκαν:

BULK CARRIERS 43.500 DWT -
- Το μεγαλύτερο που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα,
BULK CARRIERS 5.900 DWT,
ΕΞΕΔΡΕΣ ΕΞΟΡΥΞΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ και διάφορα άλλα,
ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ.

Η μόνη κοινή δραστηριότητα για όλα τα Ναυπηγεία της Ελλάδος είναι οι Επισκευές και οι Μετασκευές πλοίων.

Η δραστηριότητα των Ναυπηγο-Επισκευαστικών μονάδων, αποδεικνύεται μέτρια για όποιον αναλογισθεί ότι:

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας, οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή μας, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, το ειδικευμένο προσωπικό που διαθέτουν και ο

άρτιος εξοπλισμός τους, ΕΥΝΟΟΥΝ την εντονότερη δραστηριότητά τους στις ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ των πλοίων.

Αυτό αποδεικνύεται από τον όγκο εργασιών και τις αντίστοιχες εισπράξεις, σε ετήσια βάση.

Παρατηρήθηκε στο παρελθόν ότι, κάθε Ναυπηγείο χωριστά, είναι δυνατόν να φθάσει τα ακόλουθα ποσά σε U.S.\$ από επισκευές και μόνο:

| | |
|---------------------------|----------------|
| α. Ναυπηγεία Σκαρραμαγκιά | \$ 90.000.000 |
| β. Ναυπηγεία Ελευσίνας | \$ 60.000.000 |
| γ. Νεώριον Σύρου | \$ 35.000.000 |
| δ. Ναυπηγεία Αυλίδας | \$ 15.000.000 |
| Σύνολο | \$ 200.000.000 |

Από έρευνα που είχε γίνει στο παρελθόν, διεπιστώθη ότι λόγω της ύπαρξης των οργανωμένων Ναυπηγείων και του Ο.Λ.Π., που διαθέτουν δεξαμενές, η δραστηριότητα και μόνο των Επισκευών, συνεισφέρει στη Χώρα το ποσό των & 500.000.000 ετησίως σε συνάλλαγμα.

Αυτή είναι με λίγα λόγια ως σήμερα η υποδομή της Ναυπηγο - Επισκευαστικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα.

Θεσμικό Πλαίσιο

Η Ναυπηγική-Επισκευαστική Βιομηχανία, λειτούργησε μέσα στο θεσμικό πλαίσιο των Νόμων 2687/53 για την ενθάρρυνση εισροής συναλλάγματος, και 1262/82 για την ανάπτυξη των Ναυπηγείων.

Το θεσμικό πλαίσιο όμως που καθορίζει την λειτουργία, την συμπεριφορά στις επενδύσεις, τις επιδοτήσεις, και τη δανειοδότηση των Ναυπηγείων όλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η 7η Ευρωπαϊκή Οδηγία, που αναθεωρεί τις προηγούμενες 5η και 6η και η οποία ισχύει μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους.

Η Έβδομη Κοινοτική Οδηγία, βασικά, επιδοτεί τα έργα των Ναυπηγείων μέχρι 9% και των Μετασκευών μέχρι 4,5%.

Επιτρέπει δε τις επιδοτήσεις για την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τους Εθνικούς αναπτυξιακούς νόμους, υπό τον όρο ότι, δεν αυξάνεται το Δυναμικό της Ναυπηγικής Μονάδας.

Τονίζεται εδώ ότι οι Οδηγίες 5η, 6η και 7η, έγιναν μοχλοί ανάπτυξης για όλα τα βιώσιμα Ναυπηγεία της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, με μόνη εξαίρεση εκείνων της Ελλάδας.

Στη χώρα μας επιδοτείται η ανεργία, όπως προαναφέρθηκε. Στις άλλες χώρες, επιδοτήθηκε η μείωση προσωπικού και η μετεκπαίδευσή του σε άλλες ειδικότητες, όταν εδώ θεωρείτο έγκλημα να μιλήσεις για αλλαγή ειδικότητας.

Και όταν κατόρθωνες να το φέρεις προς συζήτηση στο τραπέζι, έπαιρνες την στερεότυπη απάντηση, που ικανοποιούσε όλους, εκτός από την Βιομηχανία μας.

Μέσω των Οδηγιών 5ης, 6ης, 7ης αλλά, κυρίως, της 7ης, που θεσπίζει τους κανόνες του ανταγωνισμού, επεβλήθη και στην Ελλάδα η Ιδιωτικοποίηση ή Αποκρατικοποίηση.

Το 1994 ιδιωτικοποιήθηκε το Νεώριο της Σύρου και μέχρι σήμερα λειτουργεί μέσα σε καθαρά ανταγωνιστικό περιβάλλον, προσφέροντας εργασία σε περισσότερους από 750 ντόπιους εργαζόμενους και παράγει μεγαλύτερο έργο από ό,τι στο παρελθόν, που οι εργαζόμενοι ήσαν υπερδιπλάσιοι.

Το 1995 ιδιωτικοποιήθηκε και το μεγαλύτερο Ναυπηγείο της χώρας μας «Τα Ναυπηγεία Σκαρραμαγκιά», σύμφωνα με ό,τι προβλέπετο από την 7η Κοινοτική Οδηγία, κατόπιν επίπονων και σκληρών διαπραγματεύσεων με τους κοινοτικούς φορείς.

Μελετώντας τους επίσημους ισολογισμούς, διαπιστώνεται ότι και τα Ναυπηγεία Σκαρραμαγκιά παρουσίαζαν, έστω και μικρό κέρδος.

Το 1997 ιδιωτικοποιήθηκαν τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και όλοι λένε ότι πάνε καλύτερα.

Όλοι το δέχονται και τα αποτελέσματα αποδεικνύουν ότι παράγεται περισσότερο έργο με λιγότερους εργαζόμενους. Και εφ' όσον και μιλάμε για Θεσμικά Πλαίσια, θα πρέπει να τονίσουμε, για μια ακόμα φορά ότι τα πάντα πρέπει να λειτουργούν κάτω από υγιή ανταγωνισμό, μέσα στα πλαίσια των Νόμων του Κράτους και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Ναυπηγείο Αυλίδας, παραμένει προς αποκρατικοποίηση. Πιστεύουμε ότι η Πολιτεία δεν θα καθυστερήσει την ιδιωτικοποίησή του, ελπίζοντας ότι θα τηρηθούν οι ίδιοι όροι που ισχύσαν

και για τα άλλα Ναυπηγεία.

Προαναφέραμε ότι η Γεωγραφική μας θέση και οι καιρικές συνθήκες κ.λπ., συνηγορούν στην λειτουργία των Ναυπηγικών Βιομηχανιών στην Ελλάδα.

Οι ίδιοι παράγοντες μας επιτρέπουν να επιβιώσουμε και να κρατήσουμε το μερίδιό μας στην Διεθνή και Τοπική Αγορά, θεωρείτο όσον αφορά τις Επισκευές Πλοίων, διότι παρ' όλη την κρίση που υπάρχει στην Εμπορική Ναυτιλία, τα πράγματα, όσον αφορά στις γειτονικές χώρες που μας ανταγωνίζονται, λόγω των μεγάλων χρόνων παράδοσης και της μέτριας ποιότητάς των, δρουν εξισορροπιστικά υπέρ ημών.

Οι εμπορικές ναυπηγήσεις πλοίων στην Ελλάδα είναι ανύπαρχτες, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν. Συνεπώς, επί του παρόντος, το μερίδιό μας στον τομέα αυτό είναι μηδέν.

Ελπίζουμε ότι η πολιτεία θα κατανοήσει τις θέσεις των οργανωμένων Ναυπηγείων και θα επιδοτήσει, πέραν των προβλεπομένων στην 7η Οδηγία, για την ανανέωση του Ακτοπλοϊκού Στόλου της Χώρας.

Προοπτικές

Προοπτικές για την Ναυπηγική-Επισκευαστική Βιομηχανία υπάρχουν:

Εφ' όσον οι διοικούντες την Εταιρεία μαζί με τους εργαζόμενους έχουν *ΟΡΑΜΑ* για την Ναυπηγική Βιομηχανία και *ΠΙΣΤΗ* στις προοπτικές της.

Εφ' όσον οι Διοικούντες έχουν βαθειά γνώση του χώρου που διευθύνουν και οι εργαζόμενοι φροντίζουν για την βελτίωση των γνώσεών τους γύρω από το αντικείμενο απασχόλησής τους (την ειδικότητά τους).

Εφ' όσον Μέτοχοι και Διοικούντες επενδύουν στις επιχειρήσεις τα αναγκαία κεφάλαια και προσωπικό για τον εκσυγχρονισμό και επάνδρωση των Εγκαταστάσεων.

Εφ' όσον μεταξύ Διοίκησης και εργαζομένων υπάρχει αμοιβαία εμπιστοσύνη και κοινός στόχος για το μέλλον της επιχείρησης.

Εφ' όσον η Πολιτεία (το Κράτος) στηρίζει τη Ναυπηγική Βιομηχανία, στα πλαίσια των ισχυόντων νόμων και οδηγιών της, υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως, περιο-

ρίζοντας τις συνέπειες του αθέμτου ανταγωνισμού.

Εφ' όσον η Πολιτεία μειώσει την γραφειοκρατία και αναβαθμίσει άμεσα τις προσφερόμενες υπηρεσίες των Δημοσίων Φορέων και Οργανισμών.

Εφ' όσον όλες οι μονάδες του κλά-

δου, τυγχάνουν ισότιμης μεταχείρισης απ' όλους τους δημόσιους οργανισμούς και φορείς.

Κλείνοντας θα ήθελα να καταθέσω την ακλόνητή μου πεποίθηση στο ότι η μεγάλη πλειοψηφία των διοικούντων και των εργαζομένων στα Ναυπηγεία,

θέλουν και μπορούν να ικανοποιήσουν όλους τους αναγκαίους όρους που προαναφέρθησαν για να πάει μπροστά η Ναυπηγική Βιομηχανία.

Τα θετικά αποτελέσματα της τελευταίας τετραετίας είναι η καλύτερη απόδειξη.

