

**ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ:  
ΜΕΡΙΚΕΣ ΣΚΟΡΠΙΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ<sup>1</sup>**

**Χαρίλαος Ν. Ψαράτης**  
**Καθηγητής ΕΜΠ**  
**Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ**  
**hnpsar@deslab.ntua.gr**  
**www.martrans.org**

Κύριε Πρόεδρε,  
Κυρίες και Κύριοι,

Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο του Εργατικού Κέντρου Πειραιά Πέτρο Κυριακού που με προσκάλεσε να μιλήσω στην τόσο σημαντική αυτή ημερίδα. Ειλικρινά εύχομαι οι εργασίες της ημερίδας να είναι χρήσιμες για όλους τους εμπλεκόμενους.

Το θέμα της ημερίδας μου φέρνει πίσω μνήμες από την εποχή που ήμουνα στον ΟΛΠ, και ίσως και πιο πριν. Έχουν βέβαια περάσει 10 χρόνια από τότε που πρωτοήρθα, και κοντεύουν 5 χρόνια από τότε που έφυγα, άρα είμαι σίγουρος ότι αρκετά έχουν αλλάξει. Άλλα θέματα όμως ίσως δεν έχουν αλλάξει και τόσο. Θα επιχειρήσω να δώσω μια γεύση των προβλημάτων τότε και να κάνω μια εκτίμηση για το σήμερα και το αύριο.

Θέλω να πω προκαταβολικά ότι το ΕΜΠ (και συγκεκριμένα το Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών του οποίου προΐσταμαι) ασχολείται ερευνητικά, μεταξύ άλλων, και με το αντικείμενο της ναυπηγοεπισκευής. Μέχρι στιγμής έχουμε συμμετάσχει σε δυο προγράμματα, και τα δυο με επιστημονικό υπεύθυνο το συνάδελφό μου Επίκουρο Καθηγητή Δημήτρη Λυρίδη.

Το πρώτο πρόγραμμα έχει τίτλο «ΝΕΩΡΙΟΝ ΙΙ – ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ»

Το έργο αυτό αποτελεί μιας μεγάλης κλίμακας πολυμέτωπη προσπάθεια αντιπροσωπευτικών εκπροσώπων του κλάδου της Ναυπηγικής και της Ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για τη διασφάλιση και ενίσχυση της απασχόλησης σε αυτή, στο πλαίσιο της νέας κοινοτικής πρωτοβουλίας EQUAL του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

Το ΕΜΠ μετείχε σε τρία πακέτα του προγράμματος:

(α) Στο σχεδιασμό (προδιαγραφές και ανάπτυξη) συστήματος δικτύωσης των προμηθευτών με τις δύο ναυπηγικές επιχειρήσεις Νεωρίου και Ελευσίνας.

---

<sup>1</sup> Ομιλία στην ημερίδα του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, αίθουσα ΟΛΠ, 15-16/12/2006.

(β) Στη μελέτη της εφαρμογής εξωτερικών αναθέσεων εργασιών σε ερευνητικούς και μελετητικούς οίκους στην Ελλάδα και το εξωτερικό με τη διεύρυνση των δυνατοτήτων ανάπτυξης υποδομών δικτυακής συνεργασίας ανάμεσα στις επιχειρήσεις και τους εξωτερικούς συνεργάτες.

(γ) Στη συμμετοχή στο φόρουμ Εργασιακών Σχέσεων και στο σχέδιο προβολής της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

Το δεύτερο πρόγραμμα ονομάζεται ΠΛΩ-ΗΓΟΣ και είναι συνέχεια του προηγούμενου. Η ανταγωνιστική ανάπτυξη νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων και η αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και προϊόντων, προϋποθέτουν την Αλλαγή μιας σειράς κρίσιμων παραμέτρων στη λειτουργία μιας ναυπηγικής επιχείρησης, οι περισσότερες από τις οποίες σχετίζονται με το ανθρώπινο δυναμικό, που αποτελεί και το βασικό στόχο του έργου. Κεντρικός σκοπός του έργου είναι η Διαχείριση της Αλλαγής μέσα από τη μάθηση εργαζομένων και επιχειρήσεων, δηλαδή η εισαγωγή νέων συνεργατικών στάσεων και αντιλήψεων για τις απαιτήσεις της εργασίας και την ανάπτυξη του κλάδου, καθιστώντας το ανθρώπινο δυναμικό ικανό να προσαρμόζεται στις επιβαλλόμενες ή αναμενόμενες αλλαγές, να βελτιώνει συνεχώς τις ικανότητες του και να συμμετέχει δημιουργικά στην παραγωγική διαδικασία και στην επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων.

Οι κύριοι στόχοι του έργου περιλαμβάνουν:

(α) Βελτιώσεις στην κουλτούρα των επιχειρήσεων και των εργασιακών συμπεριφορών των εργαζομένων, μέσω της αναζήτησης του αποτελεσματικότερου τρόπου και μέσων μεταβολής των ανασχετικών παραμέτρων.

(β) Αναβάθμιση των γνωστικών αντιλήψεων, των προσόντων και δεξιοτήτων των εργαζομένων, για τη βελτίωση της δυνατότητας προσαρμογής τους στις μεταβαλλόμενες εργασιακές απαιτήσεις.

(γ) Βελτίωση των μηχανισμών επικοινωνίας στο εσωτερικό των επιχειρήσεων.

(δ) Αποτελεσματική διαχείριση της τυπικής οργανωσιακής γνώσης και καταγραφή και μετατροπή της εμπειρικής γνώσης σε μορφή που να μπορεί να διαχειριστεί και να μεταδοθεί εύκολα. Μέσω της διαδικασίας αυτής, επιδιώκεται παράλληλα η αξιοποίηση του γηράσκοντος δυναμικού σε νέους εργασιακούς ρόλους.

(ε) Βελτίωση της ποιότητας και της απόδοσης των παραγωγικών διαδικασιών, της οργάνωσης και του ανθρώπινου δυναμικού.

(στ) Υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού που προβλέπεται να δεχθεί κατά μείζονα λόγο τον αντίκτυπο από τις αλλαγές, με προώθηση της εργασιακής κινητικότητας και ενεργό συμμετοχή και παρέμβαση των εμπλεκόμενων κοινωνικών συνομιλητών.

Εάν τα προγράμματα αυτά σας ενδιαφέρουν, εμείς στο ΕΜΠ είμαστε στη διάθεσή σας να σας ενημερώσουμε περαιτέρω για αυτά και να βοηθήσουμε γενικότερα στο στόχο της αναβάθμισης της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα.

Από τα χρόνια μου στον ΟΛΠ, ένα πράγμα που μου έχει μείνει χαραγμένο στη μνήμη είναι η χρόνια αντιπαράθεση με τους ναυπηγοεπισκευαστές (και ιδίως με τα σωματεία εργαζομένων) της Ζώνης για διάφορα θέματα. Ως και κατάληψη του κτιρίου είχε γίνει (και μάλιστα δυο φορές) με αφορμή σχετικά θέματα. Και αυτό διότι παρά τις σημαντικές παρεμβάσεις του ΟΛΠ και τα τεράστια κονδύλια που είχε διαθέσει για τη Ζώνη, υπήρχαν πολλοί που πίστευαν (και ίσως πιστεύουν ακόμα) ότι υπ. αριθ. 1 υπεύθυνος για την κρίση του κλάδου της ναυπηγοεπισκευής στο σύνολό του **ήταν ο ΟΛΠ**. Αυτό ήταν κατά τη γνώμη μου μια εξαιρετικά άδικη θέση. Και σα να μην έφτανε αυτό, υπήρχαν και ορισμένοι που πίστευαν ότι για όποια προβλήματα είχε ο ΟΛΠ σχετικά με τη ναυπηγοεπισκευή, υπεύθυνος **ήμουνα προσωπικά εγώ**. Άρα, βάσει της μεταβατικής ιδιότητας στα μαθηματικά, ο υπ' αριθμόν ένα υπεύθυνος για την κρίση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της Ελλάδας στο σύνολό του, **ήταν ο κ. Ψαραύτης!**

Τα προβλήματα της Ζώνης από την οπτική γωνία του ΟΛΠ μπορούσαν να 'τεμαχισθούν' σε διάφορες κατηγορίες:

Το κυριότερο πρόβλημα ήταν βέβαια η γενική κρίση στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής. Αυτό ήταν πρόβλημα –όντως εξαιρετικά σημαντικό- το οποίο οφειλόταν σε γενικότερους λόγους, που δεν είχαν σχέση με τον ΟΛΠ. Ο ναυπηγικός κλάδος στην Ελλάδα διερχόταν και ακόμη διέρχεται στο σύνολό του εδώ και χρόνια σοβαρή δομική κρίση, ως αποτέλεσμα αφενός των πιέσεων του εξωτερικού του περιβάλλοντος (παγκοσμιοποιημένος ανταγωνισμός, κυρίως από τις χώρες της Άπω Ανατολής) και αφετέρου της δυσκολίας προσαρμογής του εσωτερικού του περιβάλλοντος στις μεταβαλλόμενες και αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος της Ελλάδας έναντι άλλων χωρών όπως Τουρκία, Βουλγαρία, Ουκρανία, Ρουμανία για να μην πω Κορέα και Κίνα. Το μεροκάματο στο Πέραμα είχε φτάσει τότε (μιλάμε για τα τέλη του περασμένου αιώνα) στις 60.000 δρχ, μαζί με τις ασφαλιστικές εισφορές. Από όσα ξέρω, σήμερα είναι περί τα 200 ευρώ, ενώ στη γειτονική Τουρκία, της οποίας τα ναυπηγεία δεν προλαβαίνουν τις παραγγελίες που πέφτουν βροχή, το μεροκάματο είναι περίπου το 1/3. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, το Υπουργείο Ανάπτυξης, σε συνεννόηση με αλλά συναρμόδια Υπουργεία (μεταξύ των οποίων και το ΥΕΝ) είχε τότε προτείνει συγκεκριμένα μέτρα (πχ επιδοτήσεις, Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστών, πακέτα χρηματοδότησης, ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, κλπ).

Στο πλαίσιο αυτό, προτού πάω στον ΟΛΠ, και συγκεκριμένα το φθινόπωρο του 1995, θυμάμαι ότι μετείχα ως ΕΜΠ σε μια επιτροπή του Υπουργείου Βιομηχανίας για τη Ζώνη Περάματος. Η επιτροπή αυτή, από την οποία σε κάποια φάση παραιτήθηκα λόγω διαφωνίας, τελικά συνέστησε το περιβόητο πακέτο των «26 σημείων» για την εξυγίανση της Ζώνης, το οποίο και τελικά υιοθέτησε η αρμόδια για το θέμα Διυπουργική Επιτροπή. Άποψη μου τότε ήταν ότι τα «26 σημεία» θα βοηθούσαν, αλλά δεν θα έκαναν και πολλά

πράγματα για να λύσουν τα δομικά προβλήματα της Ζώνης. Εκ των υστέρων δεν νομίζω ότι είχα άδικο.

Το πιο άμεσο πρόβλημα που είχαμε ως ΟΛΠ αφορούσε την υποδομή μας τη σχετική με τη ναυπηγοεπισκευή. Την εποχή εκείνη το θέμα εντασσόταν στις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει ο ΟΛΠ στο πλαίσιο των «26 σημείων». Από αυτά, οι δεσμεύσεις εκείνες που αφορούσαν τον ΟΛΠ είχαν υλοποιηθεί, με την ολοκλήρωση έργων υποδομής στη Ζώνη Περάματος και αλλού. Στο βαθμό που θα προέκυπταν ανάγκες περαιτέρω βελτίωσης της υποδομής αυτής, ο ΟΛΠ ήταν διατεθειμένος να τις εξετάσει, πάντα στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του και της ανταποδοτικότητας των σχετικών επενδύσεων.

Εδώ θέλω να τονίσω ιδιαίτερα το τελευταίο σημείο. Ιδίως τώρα που ο ΟΛΠ είναι ΑΕ εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, το θέμα της ανταποδοτικότητας είναι καθοριστικό, περισσότερο από ότι παλιά που ο ΟΛΠ ήταν ΝΠΔΔ. Κάθε επένδυση θα πρέπει να εξετάζεται με πρώτιστο γνώμονα την προσδοκώμενη οικονομική της απόδοση και τα οφέλη για τους μετόχους της εταιρίας. Δεν μπορεί απλώς ο ΟΛΠ να πληρώνει χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τι προσδοκά να αποκομίσει από τις επενδύσεις αυτές.

Διαβάζω ότι ένα πρόβλημα που προέκυψε τελευταία αφορά τις πλωτές δεξαμενές του ΟΛΠ. Δεν ξέρω τι κονδύλια απαιτούνται για την αναβάθμισή τους, ίσως είναι μεγάλα. Η απόφαση για το αν ο ΟΛΠ πρέπει να διαθέσει τα κονδύλια αυτά συναρτάται άμεσα με τι έσοδα προσδοκά ο ΟΛΠ από αυτή τη δραστηριότητα. Σε πιο στρατηγικό επίπεδο, η απόφαση εδώ είναι αν ο ΟΛΠ θα εφαρμόσει και εδώ το μοντέλο που φαίνεται να προωθεί στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή τη μακροχρόνια παραχώρηση της υποδομής αυτής σε ιδιώτες για εκμετάλλευση, με αντάλλαγμα κάποιο ενοίκιο. Επειδή δεν έχω τα στοιχεία, δεν μπορώ να τοποθετηθώ επί του θέματος, αλλά απλά επισημαίνω ξανά το θέμα της ανταποδοτικότητας.

Ένα άλλο θέμα που τότε ήταν ακανθώδες ήταν τα κατασχεμένα πλοία. Υπήρχαν τέτοια πολλά, κατασχεμένα από τράπεζες, άλλους οφειλέτες η ακόμη και από τον ΟΛΠ. Από τη στιγμή που ένα πλοίο ήταν κατασχεμένο, ήταν ουσιαστικά αδύνατο να το μετακινήσεις χωρίς τον κίνδυνο να πας στη φυλακή. Έτσι, πολλά τέτοια πλοία πιάνανε πολύτιμες επισκευαστικές θέσεις και κανένας δεν μπορούσε να τα αγγίξει. Ακόμη και τα ακτοπλοϊκά πλοία που διαχειρίζονταν στο μώλο της Δραπετσώνας η στην Προβλήτα της ΔΕΗ στο Κερασίни έπιαναν επισκευαστικές θέσεις. Τέτοιες θέσεις επίσης πιάνανε ένα σωρό βυθισμένα η ημιβυθισμένα πλοία, τα οποία επίσης ήταν αδύνατο να απομακρυνθούν λόγω του Μακιαβελικού νομικού καθεστώτος για τα ναυάγια. Από όσα ξέρω, το καθεστώς αυτό άλλαξε προς το καλύτερο, άρα υποθέτω ότι και το πρόβλημα των κατασχεμένων είναι σε καλύτερη μοίρα τώρα από τότε.

Γενικότερα, τα εξής προβλήματα

- Κατανομή και διάθεση επισκευαστικών θέσεων.
- Έλεγχος αργούντων επισκευαζόμενων πλοίων.
- Απομάκρυνση αργούντων και κατασχεμένων πλοίων.
- Τιμολόγηση επισκευαστικών θέσεων.

είχαν κατ' επανάληψη προβληθεί από διάφορους φορείς του Περάματος ως προβλήματα που κατ' εξοχήν συνέβαλλαν στη συνεχιζόμενη κρίση στον κλάδο, εμφανίζοντας έτσι τον ΟΛΠ ως τον φορέα εκείνο που είχε ευθύνη όχι μόνο για τα συγκεκριμένα αυτά προβλήματα, **αλλά ακόμη και για την κρίση του κλάδου στην ολότητά της!**

Ναι, η ευρέως διαδεδομένη άποψη αυτή εμφάνιζε τον ΟΛΠ στην μεν καλύτερη περίπτωση να αδιαφορεί για τη ναυπηγοεπισκευή, στη δε χειρότερη να προτίθεται να τη συρρικνώσει, καλυπτόμενος –μεταξύ άλλων- κάτω από το πρόσχημα επέκτασης αυτονόητων δραστηριοτήτων του (πχ να γίνει car terminal στην Προβλήτα της ΔΕΗ), η ακόμη και απλής εφαρμογής των κανονισμών του. Ο ΟΛΠ είχε φτάσει να κατηγορείται είτε όταν **επέτρεπε** σε μερικά πλοία να καταλαμβάνουν επισκευαστικές θέσεις, είτε όταν **δεν το επέτρεπε** σε άλλα, λόγω λήξης του χρόνου που δόθηκε! Ήταν σα να μας λέγανε, κορώνα κερδίζω, γράμματα χάνεις.

Άποψή μου φυσικά ήταν ότι η αντιμετώπιση αυτή ήταν άδικη και θα έπρεπε να σταματήσει. Όμως, ο ΟΛΠ αναγκαζόταν να δεχθεί άλλες 'λύσεις', όπως πχ την επ' αόριστον απεμπόληση του αυτονόητου και νόμιμου δικαιώματός του να διαθέτει επαρκείς χώρους για τη φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση αυτοκινήτων- παρ' όλον ότι τέτοιοι χώροι υπήρχαν και ήταν σε μεγάλη ζήτηση, όρα Προβλήτα της ΔΕΗ- με αποτέλεσμα τη φυγή σημαντικών πελατών και εσόδων προς άλλα λιμάνια (όπως το Gioia Tauro, που είχε ένα καταπληκτικό car terminal).

Σημειώνω εδώ ότι ο σχετικός κανονισμός του ΟΛΠ σαφώς προσδιόριζε ότι οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες είχαν προτεραιότητα έναντι των επισκευαστικών. Πράγματι, κάποιο άρθρο του έλεγε ότι: «... *Ιδία ο Γενικός Διευθυντής δύναται να περιορίζη τας επισκευαστικάς θέσεις προς εξυπηρέτησιν των εν γένει φορτοεκφορτωτικών εργασιών, η ακώλυτος διεξαγωγή των οποίων προηγείται*».

Ε λοιπόν, ο ΟΛΠ είχε αναγκαστεί να μην εφαρμόζει αυτή τη διάταξη του Κανονισμού λόγω των αντιδράσεων από τη Ζώνη, και να αναζητεί άλλες, πλέον 'ακριβές' λύσεις, όπως πχ την ισοπέδωση άλλων χώρων, την εκβάθυνση αβαθών κρηπιδωμάτων, την κατασκευή πολυορόφων car terminals, κλπ. Η δημιουργία του νέου car terminal στην Καρβουνόσκαλα (όντως ενός πολύ ωραίου terminal) ήταν μια από τις πιο ακριβές αυτές λύσεις.

Ένα άλλο θέμα αφορούσε τους σχετικούς με τη ναυπηγοεπισκευή Κανονισμούς του ΟΛΠ. Αυτοί περιέγραφαν- μεταξύ άλλων - το πλέγμα ρυθμίσεων για τα επισκευαζόμενα πλοία, ενώ άλλα άρθρα τους αφορούσαν τιμολογιακές ρυθμίσεις. Τα κυριότερα προβλήματα των διατάξεων αυτών ήταν τα εξής.

1. Ήταν πολυσέλιδες και πολύπλοκες. Καλύπτανε σε βάθος θέματα όπως δικαιώματα επισκευαζόμενων πλοίων, δικαιώματα επί αυθαιρέτων, διάθεση επισκευαστικών θέσεων, παρακολούθηση επισκευαζόμενων πλοίων, αναγκαστική μεθόρμιση, κλπ.
2. Από την άλλη πλευρά, σε κρίσιμα σημεία, όπως πχ στην αρμοδιότητα της τότε 'Επιτροπής Παρακολούθησης Επισκευαζόμενων Πλοίων', οι κανονισμοί ήταν

ιδιαίτερα ασαφείς, αφήνοντας τεράστια περιθώρια για πάσης φύσεως προβλήματα και παρερμηνείες.

3. Τα σχετικά τιμολόγια ήταν εξαιρετικά πολύπλοκα. Υπήρχαν έως και 86 (!) διαφορετικά δικαιώματα για επισκευαζόμενα πλοία, συναρτήσεως της θέσεως επισκευής, χρόνου επισκευής, και άλλων παραγόντων, ο έλεγχος των οποίων ήταν πολλές φορές δυσχερής η και αδύνατος.

Άποψη μου ήταν ότι μια ριζική αναθεώρηση των διατάξεων αυτών σίγουρα δεν θα εξάλειφε την κρίση που υπήρχε στον κλάδο. Όμως, θα διευκόλυνε σημαντικά ορισμένα προβλήματα και θα βελτίωνε σημαντικά την κατάσταση, και για τη ναυπηγοεπισκευή και για τον ΟΛΠ. Πίστευα ακράδαντα ότι ο ΟΛΠ θα έπρεπε να απεμπλακεί από ασαφείς και μη εφαρμόσιμες διαδικασίες παρακολούθησε, πιστοποίησης, ελέγχου, κλπ των επισκευών. Η πεποίθησή μου αυτή ήταν αιρετική και δύσκολη να γίνει αντιληπτή από ορισμένους, που είχαν ακριβώς την αντίθετη άποψη (δηλαδή ότι ο ΟΛΠ έπρεπε να έχει ουσιαστικό έλεγχο στις επισκευές). Πάντα πίστευα ότι ο ΟΛΠ θα έπρεπε να υιοθετήσει **απλές και εφαρμόσιμες** διαδικασίες για την παροχή άδειας για επισκευαζόμενα πλοία, καθώς και για την ταχεία απομάκρυνση όσων πλοίων δεν τηρούσαν τους όρους κάτω από τους οποίους δόθηκαν οι άδειες αυτές. Επίσης, θα έπρεπε να απλουστεύσει ριζικά τα σχετικά τιμολόγια, εξαλείφοντας έτσι στρεβλώσεις και αιτίες πιέσεων και αμφισβητήσεων.

Λίγο πριν από το 2000 υιοθετήσαμε ένα μεγάλο πακέτο μέτρων για τη Ζώνη. Το πακέτο είχε επτά (7) βασικές συνιστώσες. Θα αναφερθώ σε τρεις από αυτές.

### **(1) Κανονισμοί και τιμολόγια ναυπηγοεπισκευής**

Ο νέος Κανονισμός πετύχαινε τα εξής:

- Ήταν σημαντικά απλούστερος του τότε ισχύοντος.
- Καταργούσε πολλές αναχρονιστικές και περίπλοκες διαδικασίες.
- Περιορίζε δραστικά σε περίπου 12 το τεράστιο (άνω των 80) πλήθος διαφορετικών τιμολογίων του τότε ισχύοντος Κανονισμού.
- Εκινείτο προς την κατεύθυνση της ανταποδοτικότητας, καταργώντας πολλά απαράδεκτα χαμηλά τιμολόγια, εκπτώσεις και απαλλαγές.
- Παρείχε τιμολογιακά κίνητρα για την ταχεία αποπεράτωση των επισκευαστικών εργασιών.
- Ευνοούσε σημαντικά επισκευές μεγάλης κλίμακας, έναντι των μέχρι τότε τιμολογιακών ρυθμίσεων που σε ορισμένες περιπτώσεις δεν ήταν ευνοϊκές.
- Παρείχε διαδικασίες για γρήγορη απομάκρυνση αργούντων πλοίων και ναυαγίων.

### **(2) Νέα έργα στη Ζώνη.**

Δρομολογήσαμε νέα έργα συνολικού προϋπολογισμού 2 δισ. δρχ. Ο κατάλογος των προτεινομένων αυτών έργων αφορούσε δάπεδα, δίκτυα, φωτισμό, parking, γερανούς, διαγραμμίσεις, WC, καθαρισμό χώρων από σκουπίδια και άχρηστα υλικά, κλπ.

### **(3) Επεκτάσεις ιδιωτικών ναυπηγείων.**

Συνολικά, οι επεκτάσεις αυτές, που αφορούσαν τη μετατόπιση του θαλασσίου μετώπου προς τη θάλασσα, θα συνέβαλλαν σημαντικά στην αναβάθμιση της δραστηριότητας των ιδιωτικών ναυπηγείων στο Πέραμα, με προφανή οφέλη για τον κλάδο.

Τα υπόλοιπα μέρη του πακέτου αφορούσαν την Κυνόσουρα, την ρύθμιση οφειλομένων και τη διαχείριση της Ζώνης η τμήματός της. Δεν ξέρω πως προχώρησαν τα θέματα αυτά. Επισκευάσαμε επίσης τη μεγάλη πλωτή δεξαμενή το 2001 (με κόστος περίπου 1,2 δισ. δρχ).

Από τότε που έφυγα από τον ΟΛΠ (Μάρτιος του 2002) μέχρι τώρα, κύλησε αρκετό νερό στο αυλάκι. Δεν είμαι αρμόδιος να παραθέσω τι έργα και άλλες παρεμβάσεις έγιναν. Ξέρω όμως ότι τα θέματα της ναυπηγοεπισκευής εξακολουθούν και απασχολούν τον ΟΛΠ. Ξέρω επίσης ότι προχώρησε το θέμα του Μητρώου, με την ένταξη πολλών επιχειρήσεων σ' αυτό, και αυτό είναι θετικό. Αν και από όσα διαβάζω τελευταία, το θέμα δεν έχει κλείσει ακόμη. Μια άλλη θετική εξέλιξη είναι κατά τη γνώμη μου το Βιομηχανικό Πάρκο στο Σχιστό.

Αν και δεν είμαι ο πιο ειδικός για να αξιολογήσω τις τελευταίες εξελίξεις, σίγουρα δεν μπορώ παρά να εκφράσω την ανησυχία μου για τη γενική κρίση που εξακολουθεί να μαστίζει τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής. Αυτό είναι κρίμα γιατί ευκαιρίες υπάρχουν, όπως πχ η απαιτούμενη ανανέωση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Γιατί αυτή να γίνει κυρίως σε ναυπηγεία του εξωτερικού; Υπάρχουν κάποιες φωτεινές εξαιρέσεις ναυπηγήσεων πλοίων στην Ελλάδα, αλλά ο κανόνας είναι ότι οι μεγάλες δουλειές πανε έξω, και αυτό είναι κρίμα. Οι λύσεις δεν θα είναι εύκολες, αλλά θέλω να πιστεύω ότι υπάρχουν. Τι κάνουν τα υπόλοιπα ναυπηγεία στην Ευρώπη και είναι σε καλύτερη κατάσταση από τα δικά μας; Για να μην πω της Ιαπωνίας, που κανένας δεν μπορεί να πει ότι είναι ανταγωνιστική λόγω χαμηλού εργατικού κόστους. Ο λόγος που η Ιαπωνία είναι ανταγωνιστική είναι η υψηλή παραγωγικότητά της, σε σχέση με εκείνη της Ευρώπης, πολλω μάλλον της Ελλάδας. Το θέμα είναι, δεν μπορούμε να αντιγράψουμε κάτι από αυτούς που πανε καλύτερα από εμάς; Αλλά αυτό είναι ίσως αντικείμενο μιας άλλης ομιλίας.

Δεν ξέρω αν σας φώτισα και πολύ, και ελπίζω να μη σας κούρασα. Όπως είπα και πριν, εμείς στο Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ είμαστε πάντα στη διάθεσή σας.

Σας ευχαριστώ πολύ.